



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE GRADUAÇÃO
LICENCIATURA INTERCULTURAL INDÍGENA



MACINALDO FORTE FILHO

**OS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NAS COMUNIDADES INDÍGENAS
LOCALIZADAS NA BR 156 A PARTIR DA CONSTRUÇÃO E
PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA**

Oiapoque- AP, 2022

MACINALDO FORTE FILHO

**OS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NAS COMUNIDADES INDÍGENAS
LOCALIZADAS NA BR 156 A PARTIR DA CONSTRUÇÃO E
PAVIMENTAÇÃO DA RODOVIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura Intercultural Indígena – CLII, da Universidade Federal do Amapá, Campus Binacional de Oiapoque, como requisito para a obtenção do título de Licenciado em Intercultural Indígena, habilitação Ciências Humanas.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Solange Rodrigues da Silva
Oiapoque, maio de 2019.

Oiapoque- AP, 2022

APRESENTAÇÃO

Este trabalho tem por objetivo central, analisar os impactos sociais, culturais, econômicos e ambientais nas comunidades indígenas Piquiá¹, Curipi² Estrela³, localizadas ao longo da BR 156 (figura 1).

Figura 1: Fotos das aldeias indígenas Piquiá, Curipi e Estrela



Fotos: FILHO, M. F.; SILVA, SR. (2022)

¹ Aldeia Piquiá localiza-se no km 40, nas coordenadas **Latitude:** 3° 22'35" Norte e **Longitude:** 51°41'22" Oeste.

² Aldeia Curipi localiza-se no km 50, nas coordenadas **Latitude:** 3° 33'58" Norte e **Longitude:** 51°46'52" Oeste.

³ Aldeia Estrela localiza-se no km 70, nas coordenadas **Latitude:** 3° 33'58" Norte e **Longitude:** 51°46'52" Oeste.

Sou Macinaldo Forte Filho, Karipuna, nascido na aldeia do Manga. Aos dois anos de idade meus pais foram morar no rio Oiapoque, na aldeia Ariramba, e lá iniciei o Ensino Fundamental. Entre os anos 2000 e 2002, servi o exército, e assim que sai continuei estudando em Oiapoque e conclui o Ensino Médio no ano 2010. No ano de 2012 ingressei no Curso de Licenciatura Intercultural Indígena, finalizando essa etapa com meu Trabalho de Conclusão de Curso.

Fiz parte do movimento indígena e hoje trabalho na direção da escola Ywawaká, na BR 156 km 80, um dos motivos que me levou a escolha do tema da minha pesquisa. Além do fato de trabalhar na escola Ywawaká, minha participação no movimento indígena foi fundamental na escolha do assunto que iria abordar no meu TCC, pois na época se falava muito da BR 156, em relação o asfaltamento da BR, por cortar a Terra Indígena Uaçá.

Em todas as reuniões de lideranças indígenas, esse era um dos temas de maior preocupação, e uma questão que sempre me inquietou foi o fato de parte dos políticos e da sociedade não indígena falar que os indígenas são contra o asfaltamento da rodovia e que estão atrapalhando o progresso do Oiapoque, quando de fato vivemos em um histórico de luta para que minimamente nossos direitos sejam respeitados.

Estas inquietações, contribuíram para a escolha dos entrevistados, que são antigos moradores das aldeias e lideranças que participam constantemente de reuniões do movimento indígena, no interior e fora das aldeias.

O **entrevistado da aldeia Estrela**, é um antigo morador da aldeia, agente de saúde conselheiro da comunidade.

O **entrevistado da aldeia Piquiá**, é um dos fundadores da aldeia cacique antigo, conhece muito bem a realidade da BR 156.

A **entrevistada da aldeia Curipi** é uma das fundadoras da aldeia e cacica antiga participa muito do movimento indígena e conhece a história da BR 156, que não está sendo fácil até hoje.

Na aldeia Curipi entrevistamos ainda o agente de saúde, antigo morador, conhece a realidade da aldeia, e acompanhou a trajetória do movimento indígena em relação a construção e pavimentação da BR 156;

Todos os entrevistados são lideranças antigas que estão na luta para que aconteça afastamento da Br 156, são lideranças que querem melhoria para os povos indígenas e para o município de Oiapoque, porque nós todos estamos

sofrendo as mesmas consequências, nós não somos culpados pelos limites do progresso de Oiapoque. Os culpados são aqueles que todos nós população indígena e não indígena colocamos no poder, e eles não cumprem com suas responsabilidades.

1. INTRODUÇÃO

Ao longo de muitos anos, os povos indígenas de Oiapoque mantêm intenso contato com a sociedade envolvente, ou melhor, com a população não indígena do município. Apesar desse contato em grande parte ocorrer sem maiores problemas, os principais conflitos resultam da abertura da BR-156, que teve início no ano de 1968 e que, por volta de 1980 atravessou as terras indígenas do município de Oiapoque, levando as comunidades e lideranças a pensar em estratégias de defesa do território e das riquezas naturais existentes nela⁴.

Com relação à área de estudo, a Terra Indígena Uaçá, que é cortada pela BR 156, está localizada no município de Oiapoque, que possui ainda em seus limites as Terras Indígenas Galibi e Juminã. “Nossas terras estão localizadas no extremo norte do estado do Amapá, na fronteira com o território que hoje constitui a Guiana Francesa e onde também vivem nossos parentes” (CCPIO, 2019, p. 11).

Com a construção da rodovia identificamos uma intensa migração de pessoas de vários estados do Brasil para o município de Oiapoque, as quais, sem muitas opções iam se apossando de qualquer pedaço de terra, o que acabou preocupando ainda mais os povos indígenas.

Como exposto por Santos (2019), o aumento no fluxo de pessoas, transporte e comunicação pela rodovia, trouxe uma série de preocupações para os povos indígenas da região, que se viram obrigados a buscar estratégias de controle do seu território. É nesse contexto de luta para defesa dos recursos e garantia da posse da terra, que foram formadas as primeiras aldeias ao longo da Br 156: aldeia Tukay no Km 90, Piquiá no km 40, Estrela no km 70 e posteriormente foram surgindo outras aldeias.

Por causa da construção da BR-156, decidimos que deveríamos ter aldeias naquela área, para vigiar e impedir a entrada de estranhos no nosso território à procura de madeira, animais e minérios. Hoje vivemos em 39 aldeias e 10 delas se localizam ao longo da BR-156 (MAZUREK, 2013, p.8).

⁴ A esse respeito ver Silva (2020).

A ideia de desenvolver este trabalho surgiu a partir da minha atuação no movimento indígena participando de grandes reuniões de lideranças e assembleias locais e regionais, nas quais percebi o quanto era grande a preocupação com relação a pavimentação da BR 156, principalmente no que se refere a preocupação com relação aos impactos causados, tendo em vista, que são impactos positivos e negativos, mas, que de qualquer forma atingirá os povos indígenas. Dentre esses impactos se destacam, a poluição dos rios, chegada de pessoas de vários lugares, pesca, caça e extração de madeira e minérios de forma ilegal.

Diante destas constatações estabelecemos como objetivos desta pesquisa realizar um levantamento dos principais impactos sociais, culturais, econômicos e ambientais nas comunidades indígenas localizadas ao longo da BR 156. Para tal, realizamos entrevistas com lideranças das aldeias impactadas pela construção da rodovia, para identificarmos as mudanças ocorridas com a implementação do asfaltamento da BR 156; e realizamos levantamento dos projetos sociais dos governos federal e estadual e municipal desenvolvidos nas comunidades como contrapartida da pavimentação da BR.

Em síntese, metodologicamente a pesquisa ocorreu pela abordagem qualitativa descritiva – analítica, por meio das seguintes técnicas de coletas de dados: 1) aplicação de entrevista semiestruturada com quatro (4) lideranças, todos moradores da BR 156. 2) Análise e revisão bibliográfica a pesquisas realizadas por autores indígenas e não indígenas que se debruçaram sobre a temática abordada em nossa pesquisa.

A partir das entrevistas realizadas, bem como dos dados coletados, estruturamos o texto em dois capítulos, os quais contemplam os seguintes aspectos:

No primeiro capítulo intitulado: “O MOVIMENTO INDÍGENA DO MUNICÍPIO DE OIAPOQUE E A PASSAGEM DA BR 156 PELA RESERVA INDÍGENA UAÇÁ A PARTIR DOS ANOS 70, foi realizada a revisão de literatura acerca de estudos e documentos legais sobre a organização política, enfatizando a luta e os principais frutos conquistados pelas lideranças indígenas do município de Oiapoque.

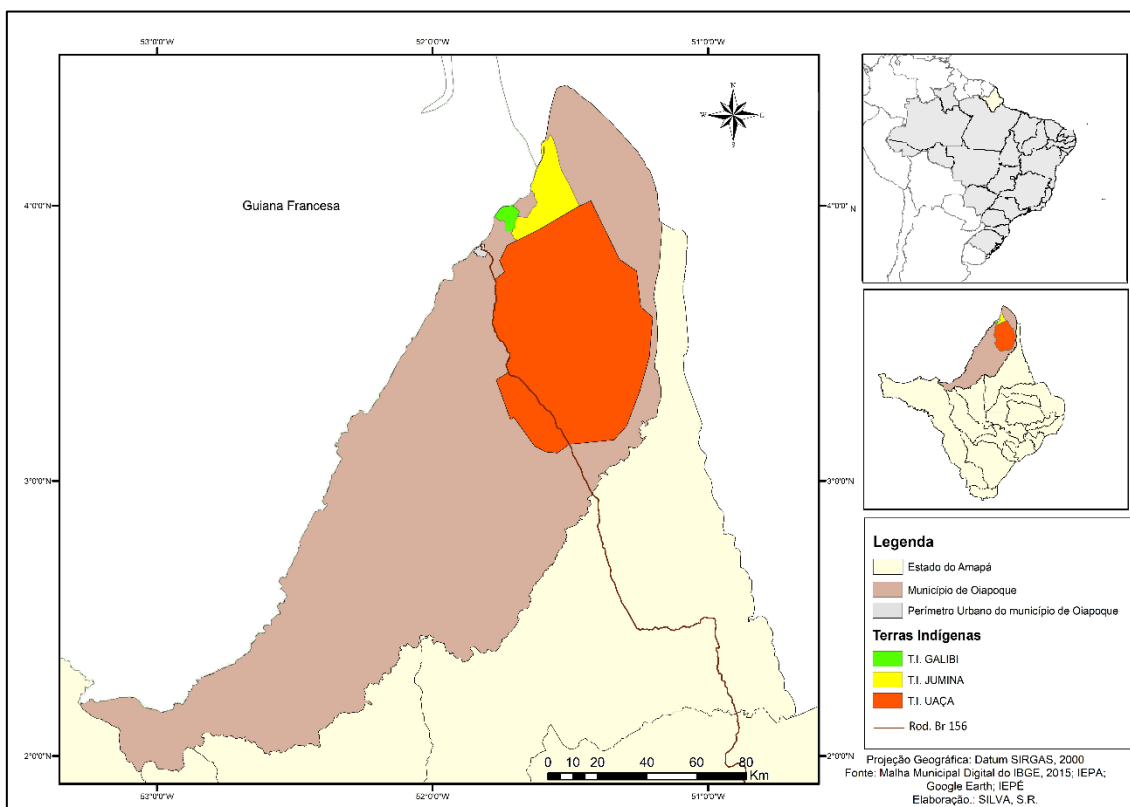
Já, o segundo capítulo intitulado: “A PAVIMENTAÇÃO DA BR 156 E SEUS IMPACTOS, NA VISÃO DOS MORADORES DAS ALDEIAS.”, foi organizado a partir das narrativas dos moradores das três aldeias pesquisadas.

Por fim, apresentamos as amarrações das principais ideias discutidas no decorrer do trabalho e conclusões quanto aos objetivos propostos.

2- O MOVIMENTO INDÍGENA DO MUNICÍPIO DE OIAPOQUE E A PASSAGEM DA BR 156 PELA RESERVA INDÍGENA UAÇÁ A PARTIR DOS ANOS 70

O município de Oiapoque está localizado ao norte do Estado do Amapá, fronteira com a Guiana Francesa.

Figura 2: Mapa de localização das Terras Indígenas no município de Oiapoque-AP



Fonte: Helfenstein, A.M. (2019, p. 33)

Na área do referido município, existem três Terras Indígenas juridicamente demarcadas e homologadas (figura 1), de acordo com a Constituição Federal de 1988 e demais legislações aos direitos dos povos indígenas.

A Terra Indígena Uaçá é cortada pela BR-156, que liga Macapá, capital do estado do Amapá, ao município de Oiapoque.

As três Terras Indígenas citadas possuem área de 518.454 hectares, sendo 6.689 hectares para TI Galibi, 470.164 hectares para a TI Uaçá e 41.601 hectares para a TI Juminã. A extensão dessas terras é em parte significativa coberta por águas, pois sua superfície consiste em

rios e igarapés, ou mesmo em áreas sujeitas à inundação sazonal (SILVA, 2020, p. 27).

Conforme dados da Funda o Nacional do  ndio (FUNAI), no ano de 2019 existiam 42 comunidades, nas quais residem aproximadamente 5.954 indígenas das etnias Karipuna, Galibi-Marworno, Palikur e Galibi Kalin  (quadro 1).

Quadro 1: Rela o das aldeias e estimativa da popula o indígena de Oiapoque no ano de 2019.



Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos
 Fundação Nacional do Índio – FUNAI
 Coordenação Técnica Local de Oiapoque II – CTLO II
 Av. Veiga Cabral nº 486, Centro – CEP: 68.980-000- Oiapoque.
 Fone: (96)3521-1923- E-mail: funaiok@gmail.com
Relação das aldeias da Área Indígena do Oiapoque.

POPULAÇÃO ESTIMATIVA POR ALDEIA

Nº	ALDEIA	T. I	ETNIA	CACIQUE	POPULAÇÃO
01	Kumarumã	Uaçã	Galibi-Marworno	Alex	1.749
02	Aruatú	Uaçã	Galibi-Marworno	Manoel Iabontê	28
03	Kunanã	Juminã	Karipuna	Silvio Nunes Vidal	74
04	Uahã	Juminã	Galibi-Marworno	Adelson Nunes da Silva	102
05	Aniramba	Galiby	Karipuna	Enivaldo Forte Pinheiro	52
06	Galiby	Galiby	Galiby-Kalinã, Karipuna, Palikur, Galibi-Marworno.	Miguel Jeanjacque	58
07	Kumenê	Uaçã	Palikur	Benigno Felício	784
08	Flecha	Uaçã	Palikur	João Colares	60
09	Tawary	Uaçã	Palikur	Henrique Leôncio	50
10	Urubu	Uaçã	Palikur	Roberto Lanbonte	30
11	Amommi	Uaçã	Palikur	Raimundo Sedô	72
12	Mangue I	Uaçã	Palikur	Natã dos Santos	21
13	Kwikwit	Uaçã	Palikur	Natanael Iaparra	26
14	Puwaytyeket	Uaçã	Palikur	Caim Batista	67
15	Kamuywã	Uaçã	Palikur	Lesio Ioió	88
16	Manga	Uaçã	Karipuna	Luciano dos Santos	817
17	Zacarias	Uaçã	Karipuna	Freitas Felipe dos Santos	12
18	Japiim	Uaçã	Karipuna	Ivan Iaparrã	52
29	Paxiubal	Uaçã	Karipuna	Felipe Anikã	30
20	Santa Izabel	Uaçã	Karipuna	Ramos dos Santos	318
21	Espirito Santo	Uaçã	Karipuna	Tiago dos Santos	505
22	Taminã	Uaçã	Karipuna	Rosinaldo dos Santos Batista	84
23	Jõndef	Uaçã	Karipuna	Nazildo Forte	54
24	Bastiõn	Uaçã	Karipuna		
25	Txipidõn	Uaçã	Karipuna	Alfredo	39
26	Pakapwã	Uaçã	Karipuna	Josefa dos Santos	30
27	Encruzo	Uaçã	Karipuna		
28	Açaizal	Uaçã	Karipuna	José Damasceno	112
29	Anawerã	Uaçã	Galibi-Marworno	Ludival Roberto	23
30	Tukay	Uaçã	Galibi-Marworno	Dinho Charles dos Santos	117
31	Samaúma	Uaçã	Galibi-Marworno	Germano	82
32	Yawakã	Uaçã	Palikur	Biage Ioió	50
33	Estrela	Uaçã	Karipuna	Júlio Batista	45
34	Ahumã	Uaçã	Karipuna	Creuza dos Santos	48
35	Kariã	Uaçã	Karipuna	João dos Santos	73
36	Curipi	Uaçã	Karipuna	Verônica dos Santos	56
37	Piquiã	Uaçã	Karipuna	Raimundo Iaparrã	36
38	Kuãhi	Uaçã	Palikur	Gilberto Iaparrã	45
39	Benoã	Uaçã	Karipuna	Euclides Enéias	48
40	Paiha	Uaçã	Karipuna	Lindaci dos Santos Quaresma	08
41	Tuluhi	Uaçã	Galibi-Marworno	Odimar dos Santos Hortencio	16
42	Ykawakun	Uaçã	Palikur	José Pedro Batista	30

Total Galibi Marworno 2117
 Palikur 1324
 Karipuna 2485
 Galibi kali'na 28
 Total 5.954

Oiapoque/AP., 05 de fevereiro de 2019

Fonte: FUNAI, 2019

É incessante a luta travada pelos povos indígenas em prol de nossa (re) existência frente aos projetos de desenvolvimento econômico, que tem como essência um modelo de produção concentrador, expansionista e excludente, por vezes presentes no interior das políticas voltadas aos povos indígenas, a exemplo da política adotada pelo Serviço de Proteção aos Índios SPI, criado no

ano de 1910, pelo Decreto nº 8.072, tendo por objetivo prestar assistência a todos os índios do território nacional (Oliveira, 1947).

O SPI, uma organização que levava o nome indígena, desenvolvia uma política totalmente contrária aos projetos futuros da população indígena, como exposto por Ruffaldi; Spires (2014, p. 19-20).

1930: Inicia a atuação do SPI com a nomeação de um delegado e a criação do Posto do Encruzo, na confluência dos rios Uaçá e Curipi.

1942-1950: [...] Se situa no contexto do SPI a nível nacional que tinha como objetivo o desenvolvimento e a integração dos Povos Indígenas à Sociedade Nacional. Na área: implantação do ensino escolar e de iniciativas a nível econômico como: intensificação da pesca, da comercialização de couros de jacaré, da ampliação das roças de mandioca para comercialização, do cultivo de arroz sem sucesso, da criação de gado e do entreposto comercial. Foi a época em que funcionários índios e não índios foram introduzidos e que ficaram casando com mulheres índias e influenciando a vida das aldeias.

Uma das estratégias implementadas pelos povos indígenas para resistir aos projetos de desenvolvimento que historicamente desconsideraram nossas formas de organização social atividades produtivas e culturais manifestações culturais foi a organização do movimento indígena.

No início da década de 1970, o movimento indígena se intensificou em todo o Brasil, como afirma Baniwa (2006, p. 59), “No Brasil, existe de fato, desde a década de 1970, o que podemos chamar de movimento indígena brasileiro, ou seja, um esforço conjunto e articulado de lideranças, povos e organizações indígenas [...]”.

Foi participando do movimento indígena a nível nacional, que as lideranças da região do Oiapoque, se fortaleceram e tiveram a ideia de realizar a 1ª assembleia local dos povos indígenas do município de Oiapoque, realizada na aldeia de Kumarumã, terra indígena Uaçá, no ano de 1976, nesta assembleia teve a participação de varias lideranças e outras pessoas de cada aldeia e mais a participação dos representantes dos três postos indígenas da FUNAI, senhor Djalma, Cícero e Frederico, e o coordenador representante do CIMI, senhor Padre Nello Ruffald.

Em entrevista concedida a Correia (2019, p.10) a liderança Paulo Silva relatou a importância da organização do movimento indígena a nível local, para temas de suma importância, a exemplo da demarcação das nossas Terras Indígenas.

Pois é, então, que eu me lembro, naquela época, na década de 70, nós lá no Kumarumã, nós não tinha ideia de terra demarcada! Se nós iríamos precisar, nem sabíamos o que era demarcação de terra, para nós nossa terra era absoluta! Era tudo! Nós não sabia nem se nós tinha direito a terra demarcada! [...] mas aí com a chegada do padre Nello e depois do Frederico, e naquela época eles eram novos, eles tinham recém concursado na Funai como indigenista [se referindo a Frederico]. Eles chegaram bem nessa época em que o mundo todo além do Brasil, e o nosso país sempre copia os de fora [...] estavam falando de demarcação de terra indígena [...] (Entrevista de Paulo Silva cedida a Francinei Narciso Correia em 06 outubro de 2017, na cidade de Oiapoque/AP).

Além da demarcação das Terras Indígenas, a situação da BR 156 foi um dos principais temas debatidos na assembleia, principalmente, porque as terras ainda não estavam demarcadas e com a abertura da rodovia, a tendência seria piorar a situação, uma vez que as invasões por pescadores, caçadores e madeireiros, que já vinha acontecendo há muitos anos iria se agravar. Essa preocupação fica evidente em um trecho da carta escrita no relatório da 1ª assembleia, na qual foi encaminhado ao presidente:

Senhor presidente até agora assistimos a invasão ilimitada da nossa reserva [...] como, invasão de caça e pesca, também poderemos ter conflitos e sofrer sérios problemas trazidos para a nossa área logo que a rodovia BR 156 esteja transitada e as terras loteadas, apresentamos o pedido no sentido de V. excia Ex.ª tomar as providências para que nossa reserva seja demarcada. (RELATÓRIO ASSEMBLEIA, 1976, p. 2).

Logo, se percebe, o quanto era grande a preocupação das lideranças com relação à abertura da BR 156⁵, esse tipo de invasão continua acontecendo, sendo ainda muito comum encontrarmos não índio extraíndo algum recurso natural nas nossas Terras Indígenas. Mas como destacado anteriormente, na época em que a BR estava sendo aberta a preocupação era maior, porque as reservas ainda não estavam demarcadas, então com o grande fluxo de pessoas vindo para o município de Oiapoque, fez com que os indígenas tivessem mais força para lutar em prol da homologação e demarcação de todas as três Terras Indígenas.

⁵ Em seus estudos Silva (2020, p.124-125) destacou que a necessidade de uma de uma estrada que ligaria Macapá ao Oiapoque (Clevelândia) já tinha sido pensada desde a década de 1920. Porém somente a partir de 1976, que encontrou registros do envolvimento dos Galibi Marworno, Palikur, Galibi Kaliña e Karipuna quanto à passagem da BR 156 pela área Uaçá.

As preocupações com as mudanças que a passagem da BR 156 acarretaria aos povos indígenas de Oiapoque foram destacadas por Silva (2020,) como podemos verificar a seguir:

[...] na Assembleia de 1976, os Galibi Marworno, Palikur, Galibi Kaliña Karipuna, em carta enviada à Funai/BSB, afirmam que estavam pedindo a demarcação devido às novas situações pelas quais a área deles poderia passar depois que a abertura da BR fosse efetivada (ASSEMBLEIA DOS CHEFES DOS POVOS INDÍGENAS, 1976). Em Assembleia de dezembro de 1979, na Aldeia Espírito Santo, os indígenas voltaram a tratar sobre o assunto da BR, conforme fala do Karipuna Henrique dos Santos (Figura 22): “[...] estamos solicitando ao Presidente se pudesse desviar a estrada fora da área porque aí mais tarde pode surgir um conflito entre civilizados e os índios” (NOTÍCIAS..., n. 3, 1980, p. 8). Esses pedidos não foram atendidos, fator que gerou protestos entre os indígenas, pois a região por onde passaria a BR 156 era considerada por eles como reserva faunística, sendo a única parte de terra firme própria para a agricultura (RICARDO, 1983).

Cabe destacar que apesar dos problemas que as populações indígenas iriam enfrentar com a abertura da BR 156, os indígenas pensavam nas vantagens, ou seja, nos benefícios trazidos para a população indígena do Oiapoque, como por exemplo, o fácil acesso à cidade de Oiapoque, uma vez que por muitos anos os indígenas se deslocaram até a cidade de Oiapoque via marítima, através de canoas, passando pelo oceano e essa realidade só veio mudar a partir do ano de 1968, ano em que a BR 156 estava passando pela Reserva Indígena Uaçá. Esta situação/condição pode ser constatada na narrativa da liderança Paulo Silva, em entrevista concedida a Silva (2020, p. 142):

[...] Ficou nisso agora até um quilometro antes de chegar na aldeia o trabalho é paralisado, a gente tira essa aldeia daqui pra continuar o trabalho, assim sucessivamente, tirando as aldeias e ir passando a BR. Mas só que não passou mesmo não é falta, não é complicação dos indígenas mesmo, até que o governo já conversou com a gente que precisa. E os próprios indígenas que moram na BR, e nós também que andamos que viajamos a gente até liberou pra pro trabalho andar mais, pra facilitar o município, todo... nós viajamos, as lideranças viajam bastante né, mas o impedimento é o lamaçal, é o atoleiro. Então a gente liberou para que eles possam adiantar, mas é que o governo não nunca fez mesmo não é culpa nossa não. Então, um tempo os não índios estavam culpando, eles estavam jogando essa culpa em nós, dizendo que é nos que tamu pedindo não sei o que, negativo, nós já fizemos um acerto com o governo, que ele pode fazer a estrutura porque nós precisamos, nós não estamos pedindo nada, ele não fez porque não fez mesmo.

Diante do exposto, percebemos que a abertura da BR, não trouxe somente aspectos negativos, mas também tem seus pontos positivos. Há que

se considerar também que os povos indígenas não são entraves para o desenvolvimento local, porém nossos direitos precisam ser respeitados como consta narrativa da liderança Domingos Santa Rosa no Programa de gestão territorial e ambiental das terras indígenas do Oiapoque (2013):

A segurança dos povos indígenas é a garantia da terra. O seu uso traz o sustento pra quem nela vive. A gente sabe que é preciso o desenvolvimento. Mas isso não quer dizer que nossos direitos não precisam ser respeitados. É também necessário conhecer e aprender coisas de fora que nos ajudam, buscar aliados. (MAZUREK, 2013, p. 17)

Desde o início os indígenas já sabiam que a abertura e a pavimentação da BR 156, iria trazer sérios prejuízos para as populações indígenas localizadas no município de Oiapoque. O importante disso tudo é que os indígenas iniciaram uma luta em conjunto e sempre tiveram apoio dos órgãos, que naquela época, trabalhavam com os povos indígenas, outro apoio, foi do Conselho Indigenista Missionário (CIMI).

Naquele contexto, as lideranças indígenas tinham o total apoio do missionário Padre Nello Ruffald, representante do (CIMI), que chegou ao início da década de 1970 para trabalhar com os povos indígenas do município de Oiapoque, logo o missionário começou a desenvolver um árduo trabalho, juntamente com as lideranças, dando total apoio na questão da demarcação das Terras Indígenas, sendo um dos principais articuladores na organização das primeiras assembleias juntamente com os caciques e representantes dos postos indígenas (PI), situados nas aldeias.

A partir da primeira assembleia, os encontros eram realizados anualmente. Porém, a luta incansável dos caciques só começou a ter resultados satisfatórios após a constituição federal de 1988, na qual foram assegurados diversos direitos aos povos indígenas de todo o Brasil. Como esclarece Tassinari, (2003, p. 377) “Nos anos de 1990, a organização indígena rendeu vários frutos, os quais trouxeram novos rumos às assembleias [...]”. Na realidade o fruto mais importante, foi a homologação definitiva de todas as três reservas indígenas no ano de 1992. Após a homologação e demarcação de todas as três reservas, muitas coisas mudaram no cenário do movimento indígena.

Após a demarcação e homologação das três Terras Indígenas, os caciques tiveram menos preocupação com relação às invasões, em especial no que se refere à perda de algum pedaço de terra, porém, a questão da invasão

em si é algo preocupante, e ainda persistem relatos de não índios, extraindo recursos naturais nas Terras Indígenas, como podemos constatar no trecho extraído da Cartilha (s.d, p.17) “mesmo com todo esforço das comunidades ainda ocorrem invasões às terras indígenas com relativa frequência. Boa parte dos casos ocorre por meio da BR-156, onde caçadores entram na área em busca de animais”.

Apesar dos desafios que ainda enfrentamos, sem a organização do movimento indígena certamente os danos seriam maiores. A união de todos os povos da área de Oiapoque que fez com que tivéssemos várias conquistas, iniciada na década de 1970 permanece até os dias atuais, como podemos constatar na fala dos caciques a seguir:

Temos uma organização política forte. As lideranças dos quatro povos organizam desde a década de 1970 grandes assembleias nas quais discutimos nossos problemas e tomamos decisões para defender nossos direitos, na busca de melhoria na qualidade de vida, com saúde, educação e novas oportunidades econômicas aliadas a utilização racional dos recursos naturais. Contamos nessa caminhada com o apoio governamental e organizações da sociedade civil aliadas à causa indígena e de desenvolvimento adequado aos nossos próprios anseios. Participamos ativamente da vida política municipal e estadual, pois nossa população compreende cerca de 7000 indígenas, representando mais de 20% da população do município. Já elegemos um prefeito e vários vereadores indígenas e nossos votos são importantes também nas eleições estaduais. (MAZUREK, 2013, p.11).

Além de assembleias foram realizados outros eventos, a exemplo do I FÓRUM SOCIOAMBIENTAL dos povos indígenas de Oiapoque, grande evento realizado na Aldeia de Kumarumã de 23 a 25 de novembro de 2004, na qual se fizeram presentes **órgãos federais:** Funai (Brasília e regional), IBAMA, MMA/CEX, PDPI/MMA, Museu Goed, Universidade Federal do Maranhão, Universidade Federal do Amapá, NHII da Universidade de São Paulo/USP. **Da Guiana:** Universidade do Pará, das Antilhas e Guianas, representantes das comunidades dos municípios de Leste Guianense/CCEG, prefeito, vice-prefeito e vereador indígenas de Camopi. **ONGs:** IEPÉ, CIMI, TNC, movimento artístico e cultural do Amapá, GTA, redes escolas famílias do Amapá. **Órgãos do estado:** SEPI, APC, SETRAP, GIDM, SEMA, NEI-SEED, RURAP, FUNDECAP, COEMA, SECOM. **Prefeitura municipal de Oiapoque; Organizações indígenas:** APITU, APIWATA, APINA, AGM, APIO, APITI KATXI, COIAB, AMAAI-AC,

SURUÍ DO PARÁ, AITTA-PA. (I FORUM SOCIOAMBIENTAL dos povos indígenas de Oiapoque (2005).

Além da participação de todos estes órgãos já citados, também participaram estudantes das escolas indígenas e demais pessoas. Infelizmente até o presente momento não foi possível realizar outro evento dessa natureza, porém as lideranças indígenas estão sempre unidas para lutar em prol de seus direitos, principalmente no que diz respeito a terra indígena, que é um patrimônio de fundamental importância na vida de qualquer sociedade.

O fórum socioambiental foi um evento de suma importância e seu objetivo principal foi justamente debater sobre os impactos gerados a partir da pavimentação da BR 156, ou seja, foi um debate sobre as propostas de compensação e mitigação do impacto da BR 156, então o referido fórum foi o ponto de partida no debate sobre os problemas causados a partir da pavimentação da rodovia, pois neste evento foi um momento em que,

representantes indígenas, organizações governamentais e não governamentais presentes no I fórum socioambiental dos povos indígenas do Oiapoque [...], apoiam as propostas dos povos indígenas do Oiapoque no sentido de firmar compromissos com o governo e demais parceiros para com as propostas indígenas de compensação e mitigação do impacto da BR- 156, que possam servir de ponto de partida para políticas de desenvolvimento sustentável favorável aos povos indígenas e demais populações da região, no médio e longo prazo. (I FÓRUM SOCIOAMBIENTAL dos povos indígenas de Oiapoque, 2005, p.29).

Portanto, no I fórum socioambiental dos povos indígenas de Oiapoque é que foi firmado compromisso com o governo e outros parceiros sobre as propostas de compensação e mitigação dos impactos causados pela pavimentação da BR, no entanto foi um movimento onde as lideranças pressionaram o governo e saíram de lá com resultados satisfatórios.

A partir de então, o movimento indígena do município de Oiapoque, foi se intensificando cada vez mais, e várias organizações indígenas foram sendo criadas. A primeira foi a associação dos povos indígenas de Oiapoque (APIO), que foi criada em 1992. É importante ressaltar que a APIO, foi uma grande parceira, dando bastante apoio para a realização do I fórum socioambiental.

Posteriormente foram sendo criadas outras organizações, como em 2002, a Associação Galibi Marworno (AGM), em 2005 a organização dos professores indígenas do município de Oiapoque (OPIMO), em 2006 a associação das

mulheres indígenas em mutirão (AMIM) e a Comissão de Representantes dos Povos Indígenas do Oiapoque (CRPIO), que depois teve uma mudança e passou a se chamar de Conselho dos Caciques das Terras Indígenas do Oiapoque (CCPIO) (APIO, 2009).

As organizações acima citadas foram criadas para representar todas as etnias localizadas na região de Oiapoque, exceto a AGM, que era uma organização que representava somente os indígenas da etnia Galibi-Marworno, mas, de todas essas associações, apenas a AMIM, e o CCPIO, teve fluxo contínuo até hoje, enquanto a OPIMO, ficou parada por muitos anos e somente no ano de 2016 foi reestruturada e as demais foram extintas. (APIO, 2009).

É importante destacar que APIO trabalhou com grandes projetos em benefício de todas as etnias e foi ela que passou mais tempo em atividade, como evidenciou Ricardo, (2000, p.393):

O governo do estado do Amapá financiou grandes projetos, na qual ficou a cargo da APIO, a responsabilidade de gerenciá-los. Pois, foi grande o trabalho realizado em parceria com o Governo do Estado, sendo que, em cinco anos a APIO construiu mais de 10 escolas, alojamentos para professores não índios e deu mais de 10 aparelhos de radiofonia e um alojamento para os indígenas em Oiapoque; construiu 5 centros comunitários; Reformou/ampliou e deu um carro para CASAI em Oiapoque, deu um caminhão para transportar a produção agrícola das aldeias para o Oiapoque.

A partir do ano de 2009 foram criadas outras organizações internas de cada etnia, como a Associação indígena Palikur (AIPA); a Organização Indígena da Aldeia Kumarumã (OINAK); e em 2010 foi criada a Associação Indígena Karipuna (AIKA). Cada associação representa seu povo, na realidade as etnias estão formando organizações de forma individual, no sentido de fortalecer as suas reivindicações, pois, cada vez mais as populações estão crescendo e às vezes não tem como uma organização geral que representa todos os povos, conseguir um convenio para beneficiar a todas as etnias, nesse sentido houve a necessidade de criar essas organizações internas.

Outra conquista do movimento indígena foi a elaboração do programa de gestão territorial e ambiental das terras indígenas (PGTA), em que a maior preocupação é com relação aos impactos ambientais causados através das instalações de grande infraestrutura nas terras indígenas. A base do processo de estruturação do Programa de Gestão Territorial e Ambiental das Terras Indígenas foi sendo construído ao longo dos anos, por diversas iniciativas e

regras indígenas, resultante especialmente da preocupação do uso dos recursos naturais, porém o início formal da elaboração do PGTA ocorreu no ano de 2010, durante a Assembleia Anual de Avaliação dos Povos Indígenas do Oiapoque na Aldeia Flexa (MAZUREK, 2013).

Cabe destacar que os responsáveis por desenvolver estes programas são as próprias organizações indígenas, juntamente com parceiros e organizações não governamentais (ONGs), como: o instituto de pesquisa e formação indígena (Iepé) e o The Nature Conservance (TNC), que são mais envolvidos nos movimentos, juntamente os indígenas. A Fundação nacional do índio (FUNAI), também contribui para as questões voltas as problemáticas socioambientais, pois, a mesma tem algumas coordenações técnicas locais (CTL), que são específicas para cuidar das questões ambientais, que são: coordenação geral de gestão ambiental (CGGAM); coordenação geral de etnodesenvolvimento (CGETNO) (MAZUREK, 2013).

Para elaboração do PGTA, foram realizadas oficinas, nas quais foram discutidos os problemas existentes nas Terras Indígenas do Oiapoque, bem como assembleias e outros eventos. Durante esses encontros foram apresentadas estratégias de como se deve trabalhar com os problemas ambientais nas Terras Indígenas, dentre os quais a pavimentação da BR 156.

Alguns de os nossos desafios têm origem fora das Terras Indígenas (TIs), como o crescimento da população no entorno, invasão para extração dos recursos naturais (madeira, caça e pesca), empreendimentos de infraestrutura (pavimentação da rodovia BR-156, construção da Ponte Binacional sobre o rio Oiapoque, cabeamento de fibra óptica para internet banda larga e outros) geradores de impactos socioculturais e ambientais negativos. (MAZUREK, 2013, p. 12)

Diante do exposto, se percebe o quanto os indígenas se importam com sua terra e os recursos que nela existem, talvez se não fosse essa luta e união dos povos do Oiapoque, os problemas estariam piores, isso é sinal de que os indígenas estão cada vez mais fortes diante dos problemas, pois se sabe que um impacto causado em decorrência de uma grande infraestrutura pode vir gerar sérios impactos a ponto de prejudicar seriamente as etnias do Oiapoque.

Não tinha como deixar de salientar sobre a criação do comitê gestor do programa indígena da BR 156 (COGEPI), que foi criado no ano de 2008, na qual fiz parte como um dos 12 membros indígenas e mais representantes do governo federal e estadual, com o principal propósito de acompanhar e controlar as ações

mitigatórias e compensatórias relativas a três grandes projetos de infraestrutura do governo federal, como o asfaltamento da BR 156, a construção da ponte binacional e passagem linhão da Eletronorte. Uma das maiores preocupações do comitê gestor foi justamente a situação da pavimentação da BR 156, na realidade houve uma série de problemas quando se fala na questão da pavimentação da BR, inclusive surgiu comentários de que os indígenas eram contra a pavimentação, nesse sentido, seriam culpados pela não continuação do asfaltamento.

Em entrevista pessoal concedida a Helfenstein (2019, p.114) a representante da Articulação dos Povos indígenas do Amapá e Norte do Pará (APOIAMP), Priscila Barbosa de Freitas (Karipuna) também enfatizou que para além dos desafios os indígenas reconhecem um lado positivo da BR em relação ao processo de asfaltamento nas regiões onde localizam-se as Áreas Indígenas.

A BR 156 é um dos gargalos entre os povos indígenas da região da BR e os próprios moradores de Oiapoque, é uma das grandes discussões de longas datas, e que vem trazendo alguns transtornos para dentro das comunidade indígenas e para as lideranças, devido eles acusarem os povos indígenas, muitos acusam os povos indígenas do fato da BR não estar asfaltada, porque os indígenas não querem e na verdade não é isso, o que nós queremos é ser ouvidos e ser atendidos, porque todo e qualquer desenvolvimento que passe entorno das terras indígenas ou dentro nós temos que ser consultados antes, para que isso não venha afetar diretamente a gente pois nós sofremos com isso, e tanto é que não é verdade, que o asfalto ainda nem chegou próximo das comunidades, que ficam ali no Km 102, no Tukay e adiante, só está até o km 40 ou 60 se eu não estou enganada, então é tão interesse nosso que essa BR seja asfaltada que é pra melhorar o transporte da produção agrícola daquela população que mora na BR para a cidade, e também é muito ruim trazer esse povo para Oiapoque para vender seus produtos, para estudar, vai facilitar quando estiver asfaltado, mas antes eles tem que entender que eles tem que cumprir o acordo da compensação, que é a retirada comunidades da beira da BR, tem que ter um certo distanciamento te mesmo para proteger aquelas comunidades que moram ali. (Grifos do autor)

Helfenstein (2019) constatou em sua pesquisa, as dubiedades que ainda se fazem presente nos discursos dos representantes do poder público responsáveis pela pavimentação da rodovia, como podemos verificar na entrevista concedida ao pesquisador, pelo então Superintendente do DNIT no Amapá, Fabio Vilarinho

[...] quanto a questão que falam que um dos entraves da rodovia são os indígenas, jamais, pelo contrário, é de interesse deles que se agilize essa obra, pois quando foi feito esse convênio com o governo do estado, teve um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) lá já se previa de construir 11 aldeias, dessas foram construídas 5, então temos 6 aldeias para ser construídas, dessas nós já demos ordem de

serviço para 3 aldeias, então eu acredito que junto com a obra já vão sair as aldeias, sendo que as aldeias estão no lote 3. Os 60 primeiros quilômetros da BR, no sentido Calçoene a Oiapoque, não tem condicionantes nenhum, já o lote 3 tem condicionantes, nesse trecho nós só podemos dar continuidade nas obras de asfaltamento após a conclusão dessas aldeias e essas aldeias não são apenas casas, tem a rede de drenagem, rua, energia, posto de saúde, tem escola, centro de convenções e esse orçamento nós já temos, da primeira TAC que são 11 milhões de reais e já está empenhado para cada empresa (HELFENSTEIN, 2019, p. 181-182).

Na realidade os indígenas são a favor da pavimentação desde que as propostas de mitigação e compensação sejam cumpridas, sendo que um dos acordos foi que todas as aldeias que ficam as margens da BR 156, fossem realocadas para áreas mais distantes da rodovia.

Para além da realocação das aldeias, é necessário pensar em políticas de permanência dos indígenas nessas comunidades, um dos principais desafios enfrentados pela da comunidade Piquiá, que em grande parte precisaram se deslocar para a aldeia Manga, ou até mesmo para a cidade de Oiapoque, para que seus filhos pudessem estudar, uma vez que na aldeia não são ofertadas turmas de Ensino Fundamental e Ensino Médio. A escola que foi construída pelo governo do estado do Amapá, encontra-se abandonada e caindo aos poucos, o que dificulta a permanência das famílias na aldeia, e por conseguinte a vigilância da Terra Indígena.

A representante da Articulação dos Povos indígenas do Amapá e Norte do Pará (APOIAMP), Priscila Barbosa de Freitas (Karipuna)⁶ destacou que apesar de existir uma comissão de representatividade indígena que dialoga com o governo do estado, em grande parte as obras de compensação realizadas até aquele momento por parte do DNIT não levaram em consideração as especificidades das comunidades indígenas.

Até onde eu sei, foi por parte das lideranças que foram atrás, mas mesmo assim, não cumpriram o acordo, eles só chegavam e falavam assim, vamos falar da estrutura da casa, vamos fazer essa casa igual para todos, nesse padrão, sendo que não é a nossa casa, pra cá é muito quente, e eles fizeram uma casa que não atende nossa realidade local, uma casa toda fechada, completamente quente, dividida em dois, três quartos, todas no mesmo modelo e ai muitas pessoas reclamam por isso, porque eles chegaram e falaram: Ta bom, a gente vai atender o que vocês querem, fazer a remoção das comunidades, vamos fazer as casas para vocês, mas vai ser nesse modelo, eles não chegaram e falaram as comunidades querem uma casa que atenda, que seja mais arejada, que atenda uma realidade local, porque a maioria das casas aqui do nosso município, das comunidades indígenas tem o casarão,

⁶ A esse respeito ver (Helfenstein, 2019).

que serve para dormir e o Carbê do lado, que é para fazer comida, e não tem isso nas casas que estão construindo na comunidade e geralmente essa casa anexa é de palha, e não tem isso lá, entre outras porque, o centro comunitário é pequeno, as vezes há rachaduras nas paredes, não teve uma qualidade na obra e não teve diálogo, só chegaram e não, vocês querem compensação? Então vamos construir as casas, mas vai ser desse jeito e na época também, talvez as lideranças que estavam a frente não estavam tão empoderadas que elas poderiam dizer assim: não, a gente quer desse jeito! Priscila Barbosa de Freitas, em entrevista concedida a Helfenstein (2019, p. 182)

Em entrevista concedida a Santos (2019), a liderança indígena Domingos Santa Rosa (Galibi-Marworno) declarou que ainda são constantes os diálogos entre as lideranças indígenas, das três terras indígenas (Uaçá, Galibi e Juminã), no que se refere a pavimentação da rodovia e salientou que para firmar os acordos entre os povos indígenas e o governo foi firmado o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), para garantir as medidas compensatórias e mitigatórias exigidas pelos povos indígenas, dentre as quais a construção de novas aldeias com novas estruturas.

O que é o TAC? É (Termo de Ajustamento de Conduta), o TAC ele foi construído em 2011 quando as lideranças já não tinham mais argumentos para continuar argumentando com o governo, o governo todas as conversas que as lideranças teve com o governo ao longo dos anos até 2011 o governo não cumpriu, ele prometia cumprir, prometia cumprir, aí os povos indígenas sempre cedia alguma coisa, mais chegou num momento que o governo não queria mais cumprir com os acordos, ele queria passar com a BR sem reconhecer os direitos dos povos indígenas, sem fazer o estudo étnico ecológico, sem compensação, sem construir novas aldeias sem dá nada de compensação para os povos indígenas pela passagem da BR- 156, aí os povos indígenas chamaram o ministério público e começaram a negociar a assinatura de um TAC, aí o Governo Estado veio numa grande reunião lá no Ahumã em 2011, aí a gente fez construir o TAC e foi assinado com algumas condicionantes, o governo tinha que financiar os gastos com o Comitê Gestor que era as reuniões do Comitê do Gestor e o acompanhamento do subcomitê gestor indígena, o acompanhamento desse grupo nas construções das pontes, nas construções das aldeias e na fiscalização da BR quando ia tratar do assunto da pavimentação da BR-156, então o governo tinha que patrocinar esses recursos. E dentro desse TAC tinham alguns pontos como: Garantir o transporte para o Comitê, prazos para iniciar e concluir a construção das novas aldeias e quando a obrar de asfaltamento chegasse 1 km da primeira aldeia no sentido Macapá/Oiapoque tinha que paralisar se caso as aldeias não estivesse construída a gente paralisaria até construir as aldeias, teve vários outros acordos, mais os principais acordos foram esses aí no TAC. Domingos santa rosa, em entrevista concedida a Santos, 2019, p. 29)

Até o momento só foram remanejadas três aldeias. O não remanejamento é um dos motivos da não continuação do asfaltamento. Logo o governo e as empresas responsáveis são os principais culpados, pois, as lideranças fazem

sua parte reivindicando que sejam cumpridos os acordos estabelecidos, o que não significa que indígenas sejam culpados na situação da pavimentação. Na realidade os caciques cobram para que a pavimentação da BR, seja finalizada, como deixa bem claro a cacique Creuza da aldeia Ahumã:

[...] “é triste demais quando escutamos que são os indígenas que impedem a pavimentação de acontecer. Agora não tem mais uma maquina trabalhando na BR e a culpa é dos indígenas. É mentira o que disseram na reportagem, que os indígenas, formam os atoleiros. Nós também dependemos dessa estrada. O DNIT, está lá em Brasília comendo e bebendo e quem fica aqui sofrendo somos nós. Vamos esperar até setembro. Sr. Claudio, pode avisar que se não vier uma resposta até setembro, vamos fechar a estrada. E já sabemos qual é a cabeça que vai ser colocada na bandeja: é do DNIT, que tem que liberar os recursos e autorizar a licitação[...] (ATA DA XXIII ASSEMBLEIA INDÍGENA, p.6, 2015).

É recorrente nas narrativas dos povos indígenas que apesar de não serem contra a pavimentação da BR 156, acabam sendo por vezes, responsabilizados pela paralisação do asfaltamento, e inclusive algumas pessoas não entendem o porquê dos acordos de mitigação e compensação, porém o que os povos estão cobrando é o mínimo necessário para amenizar os impactos da rodovia em nossos territórios.

Se por um lado, a BR-156 facilitou a comercialização de farinha e frutas produzidas nas aldeias e a compra de produtos na área urbana, por outro representa ameaças ao território e ao modo de vida tradicional. Essa preocupação está evidenciada na narrativa presidente do CCPIO Gilberto laparra:

Ficamos com medo de invasão na nossa terra por pessoas desconhecidas e com o que elas podem jogar no rio. Se poluírem o rio, a sujeira vem bater aqui e vai contaminar nossos peixes. O efeito que a estrada pode causar parece longe de nós que vivemos aqui, mas na verdade também afeta nosso povo”, explica Gilberto Yaparrá, do povo Palikur que vive na aldeia Kumenê, situada à margem do rio Urucauá e distante cinco horas de voadeira da área urbana de Oiapoque. (Gilberto laparra - Coordenador do Conselho de Caciques dos Povos Indígenas do Oiapoque (CCPIO) em entrevista concedida a Clarissa Tavares no ano de 2008. Disponível em: <https://cimi.org.br/2008/01/26938/>)

As consequências que a BR 156 acarretou para as comunidades indígenas de Oiapoque, não se restringe as invasões de suas terras, retirada de madeira, pesca ilegal, dentre outros. Mudanças nas nossas organizações sociais, atividades produtivas e culturais, acarretado uma série de problemas

para os povos indígenas de Oiapoque, sobretudo, para as comunidades que se localizam as margens da rodovia. A seguir buscaremos analisar as narrativas dos moradores destas comunidades, no intuito de compreendermos os principais impactos causados pela pavimentação da BR 156 para o modo de ser e viver destas comunidades.

2- A PAVIMENTAÇÃO DA BR 156 E SEUS IMPACTOS, NA VISÃO DOS MORADORES DAS ALDEIAS.

Os povos indígenas localizados no município de Oiapoque habitam a Reserva Indígena Uaçá, por onde passa a BR 156, há séculos. Diante disso, faz-se necessário investigar conforme objetivo deste estudo, quais são os impactos

sociais, culturais, econômicos e ambientais nas comunidades indígenas localizadas ao longo da BR 156.

Para coleta de dados foram entrevistados, quatro (4) pessoas, moradores das aldeias localizadas nas margens da BR 156, sendo elas: Piquiá, Curipi e Estrela, os quais se encontram na faixa etária de 40 anos em diante. Por unanime decisão de todos os entrevistados, não permitiram que fosse divulgado seus nomes no trabalho, como forma de resguardar suas identidades.

Ao serem questionados sobre a opinião que possuem acerca da BR 156 que corta a Terra Indígena Uaçá, os entrevistados apresentam elementos que nos possibilitam compreender as mazelas vivenciadas pelos indígenas ao longo destes anos de construção e pavimentação da rodovia.

Morador 01: [...] primeiro a gente não sabia o que era para a gente fazer. Depois a gente soube que aqui, essa BR 156, foram os indígenas que abriram até o caciporé, que não tinha essa estrada. Foram os indígenas, os Karipuna, os Galibi, os Palikur que abriram essa BR aqui. Então essa BR ta passando dentro da terra indígena. Então ai que foi marcada, ai que foi passada, ai o pessoal do governo veio demarcaram, ai os indígena abriu ai, então essa BR tava dando muito problema porque tava dentro da área indígena, uma porção de coisa, o pessoal começaram falar, não, já que começou ai tem que passar ai, felizmente hoje nós temo essa BR, que ta passando dentro da área indígena até o 64, parece, se eu não to enganado. Então começamos a trabalhar pra cá, ai o governo negociou com a gente sobre a compensação sabe, ai ofereceu negócio de transporte que vocês ver esse transporte que tava no Manga, ofereceu muita coisa pra gente, então a gente entrou no acordo com o governo, então o pessoal disseram que sim, que nós vamos trabalhar e o governo vai nós ajuda com negócio de transporte, enfim. Ai fomos até conseguimos. [...]. Porque o governo é o governo ai prometeu coisa pra nós, uma compensação pra gente da BR, quem vai ficar na BR, ai nós fomo até nós conseguimos ficar na BR, todo mundo aqui na BR. Então essa compensação do governo falou em carro ele já tinha dado carro, agora ficou pras aldeia, então pra passar mesmo o asfalto aqui na nessa reserva nossa, ai o pessoal começaram, falaram pro governo que eles tão precisando de uma compensação da BR. Ai então hoje nós temo uma compensação que é do governo que essas aldeia que tão sendo feita, todo isso é compensação da BR. Então foi 2 aldeia que já foi aprovado, o Piquia e o Curipi. Agora vinha verba que era pra fazer outra aldeia, ainda construiu as outras aldeia eu não sei por que, mas tá um pouco difícil, mas o governo vai chegar ate aí, pra começar de novo fazer essa BR. (Em 24 de agosto de 2019).

Na narrativa do morador 01, identificamos elementos que contribui para compreendermos que o projeto de construção das aldeias indígenas ao longo da BR 156, foi pensado com o objetivo de demarcar o território, pois naquele contexto as terras indígenas localizadas na área do município de Oiapoque, ainda não estavam demarcadas e nem homologadas. O entrevistado é fundador

e cacique da Aldeia Piquiá e acompanhou o processo de negociação entre o governo e os povos indígenas. Já o segundo entrevistado, morador da aldeia estrela, enfatiza com bastante propriedade, dizendo,

Morador 02: Bom, no meu ponto de vista é que essa rodovia, ela traz melhoria e ao mesmo tempo traz alguns impactos pra área indígena, a melhoria é que essa rodovia ai, ela traz melhoria pras aldeias que ficam localizadas nas margens da BR, em termos de transportar seus produtos agrícolas até a cidade de Oiapoque, pra vender e fazer suas compra, isso ai é um ponto positivo, a gente precisa muito dessa rodovia. Mas só que também tem uns ponto negativo ne, que nas nascente dos igarapé, na beira dos rio que ela corta, rio Uaçá, rio urukauá e rio curipi, então ai fora outras nascente, que essa BR vai causar o assoreamento dos igarapés e até mesmo dos rio, no período de chuva a água desce pro rio, pro igarapé, vai matando algumas vegetação que não é do alagado ne, então isso ai é um ponto negativo, mas a gente precisa dessa BR (Em 24 de agosto de 2019).

O morador 02, reafirma a tese de que apesar dos aspectos positivos que a pavimentação da BR 156 traz para as comunidades indígenas, como a melhoria no deslocamento até a cidade, existem impactos negativos que precisam ser considerados, a exemplo da situação da própria estrada, principalmente na época do período chuvoso, em que a estrada fica um lamaçal e os carros ficam atolados e acabam passando horas e dias para chegar a qualquer cidade que seja. A invasão do território por pessoas desconhecidas e descarte irregular de resíduos, assoreamento dos nossos igarapés, também são preocupações recorrentes nas narrativas dos moradores.

A terceira entrevistada reafirma que apesar dos povos indígenas não serem contra a pavimentação da BR 156, acabam sendo por vezes, responsabilizados pela paralização do asfaltamento. Apresenta ainda, outros desafios vivenciados cotidianamente pelos moradores das comunidades localizadas na BR 156:

Morador 03: [...] então o que eu ach da BR, vocês sabe que a BR tem muitas coisas que a gente recebe, como se diz os pessoal, quando eles vem, o que eles fala pra nós que é cacique os índio, eles culpa muito nós índio né, que gente que empata pra passar a BR 156, mas não é como eles pensam, porque nós nunca empatemos, o que pega pra fazer essa BR, se fosse nós, nós tinha feito mas é o governo, não é nossa culpa, a culpa é do governo, porque se for pra nós, nós já tinha feito e quando vai passar essa BR, tudo vai acontecer muita coisa, as criança que tem casa muito assim na beira ne da estrada, da BR, e as caça também muito barulho, gente num sabe também se vai acontecer, pra entrar na nossa terra indígena, então pra é isso né (Em 24 de agosto de 2019).

Os indígenas, historicamente fazem suas roças na beira da estrada, os igarapés, onde costumam tomar banho, pescar, lavar roupas, fica próximo à rodovia, dessa forma é muito comum às crianças e os animais transitarem por esses espaços, com o asfaltamento, os carros com certeza transitam em alta velocidade, aumentando o risco de acontecer acidentes.

O aumento no fluxo de transporte na rodovia também é destacado como uma preocupação pelo quarto e último entrevistado que é também morador antigo da Aldeia Curipi:

Morador 04: Bem pelo um lado houve uma melhora, mas por outro lado, tem algo que vem acontecendo né, que muitas vezes deixa a desejar, porque o asfaltamento traz uma pavimentação em quantidade de veículos de pessoas, aí a BR que corta o Oiapoque a Macapá, passa muitas gente, pessoas fugitiva, enfim, pescadores, caçadores que tira a caça, tira o peixe, então isso num é muito bom pra nós, deixa a gente preocupado pelo um lado ne. (Em 24 de agosto de 2019).

É certo que a partir da finalização do asfaltamento, o trânsito de veículos e pessoas será bem maior, sendo então, uma grande preocupação das pessoas que moram nas margens da BR 156. O contato com pessoas desconhecidas e a preocupação com a invasão do território está presente na fala dos quatro entrevistados.

No entanto mesmo diante destes desafios enfrentados cotidianamente, três dos quatro entrevistados reafirmaram que são favoráveis à pavimentação da BR 156:

Morador 01: Não, ninguém pode ser contra esse trabalho da BR, porque, porque nós precisamos, como nós precisamos, assim que os empresário precisa, mas a culpa eles joga tudo nos indígena, que os indígena que num quer, os indígena quer eu não sei o que uma porção de coisa, mas quando acaba não é assim. E o pessoal acha um mal entendido porque a gente tá precisando da BR. É um serviço que nós tá achando que o governo tá fazendo conosco, é muito bom viu esse trabalho do governo, falta só um pedaço pra acabar, mas o pessoal ta exigindo [...]. E a BR, que da muita ajuda aqui pra gente no Oiapoque como na área indígena, enfim, então acredito [...] que o governo tá fazendo um bom trabalho com nós, ninguém é contra o trabalho do governo (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 02: Olha quanto a pavimentação dessa BR eu não sou contra, eu sou a favor, porque como eu acabei de falar né, se for asfaltado vai reduzir o negócio de poeira no verão e no inverno, não vai ter negócio de lama, também né atoleiro, vai impedir que desse muita água pros rio, e igarapé, então se for pavimentada essa BR vai ser muito importante, pra nós, vai terminar com muita coisa aí, vai trazer melhorias pra nós vai ser mais rápido pra gente chegar ao município, também isso aí é importante pra nós, mas a gente não é a favor, mas

desde que o governo cumpra com suas obrigações com os povos indígenas da área, então um ponto positivo que a gente tá de acordo, como eu terminei de falar desde que o governo cumpra com sua obrigação com os povos indígenas e principalmente com as aldeias que moram nas margem da BR né. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 03: Não, Eu como eu sou cacique pra mim eu apoio, porque a gente precisa da BR [...], olha as vezes a gente vai aqui pra Macapá, passa um dia, dois dias, pra chegar, porque, porque não tem asfaltamento se tivesse a gente ia rápido pra Macapá e voltar no outro dia né. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 04: Olha, na verdade eu não sou tão a favor, porque ai pode trazer grandes problemas, mais e mais, aí para nossas comunidades, como ai por exemplo do outro lado tem essa pedreira ai ne, daí tiram pedra, tem aquelas explosões que causam algum dano, então pra que isso, não é pro benefício nosso não, é em benefício ai do governo. (Em 24 de agosto de 2019).

Com base nas afirmativas acima, é evidente que os entrevistados não são contra a pavimentação da referida BR, desde que o governo cumpra com as medidas compensatórias e mitigatórias exigidas pelos povos indígenas para amenizar os impactos da estrada nas suas terras e nas comunidades. A maioria dos entrevistados enfatizaram com propriedade a importância do asfaltamento, principalmente no que diz respeito à facilidade de deslocamento até a cidade de Oiapoque, acrescenta-se a isso o fato de que no atual contexto, durante o verão as comunidades sofrem muito com relação a quantidade de poeira, no momento que os carros passam, já durante o inverno o lamaçal na BR é um problema muito grave, que acaba dificultando o acesso até a cidade.

Há que se considerar que essa visão não foi unanime, uma vez que o morador 4, tem uma opinião um pouco divergente com relação aos demais entrevistados, e entende que os impactos negativos que a pavimentação da BR 156 pode trazer para as comunidades indígenas que vivem as margens da BR, se sobressai aos impactos positivos, tendo em vista que um trabalho desse porte pode vir gerar uma serie de impactos, maléficos as pessoas, pois, na opinião do entrevistado o principal beneficiado com a tal situação vem ser o governo do estado do Amapá. .

A relação de negociação entre os povos indígenas e o governo também foi amplamente explanada pelos entrevistados, como podemos constatar a seguir:

Morador 01: Pra ganhar essa compensação [...], naquela época era a FUNAI, hoje a FUNAI acabou, então naquela época era com a FUNAI,

falaram com governo, ai fizeram uma reunião, ai a gente entramo de acordo com o governo, com a FUNAI, ai que a gente conseguimos essa compensação da BR sabe, então hoje nós tamo aqui, lutando trabalhando, eu como cacique Raimundo tô com 31 ano aqui nessa aldeia do Piquíá, então ficou um pouco difícil, mas a gente tá aqui ainda, lutando, trabalhando junto com o governo, aqui na BR 156 e não é só pros indígena, é pra geral, como aqui os empresário as vezes reclamava, jogava culpa nos indígena, mas não é não, mas quem ta viajando, falando com o governador é os indígena, que sempre vai lá com o governo conversar, enfim, até aqui a gente ta conseguindo coisa até o dia de hoje, porque essa BR ainda não acabou, mas a gente tem também uma data que é pra gente falar com o governador pra ver como é que fica esse resto de asfalto do 60 pra lá, mas agente vai conseguir sim, eu acredito que la pro verão a gente vai conseguir acabar tudo esse asfalto da BR. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 02: Olha, isso aí foi, teve várias reunião, eles consultaram os povos indígenas, as lideranças, tiveram até alguns acordo ai com os povo indígena, com os cacique [...], já foi compensado pra algumas, mas não todas aldeia ainda da BR, foram compensada ainda, inclusive a construção, a remoção das nova aldeias ainda não foi concluída, então ta pendente um pouco sobre isso ai. (Em 24 de agosto de 2019).
Morador 03: bom teve reunião sim pra consultar os cacique e ai foi feito alguns acordo, como no caso das aldeias que foram removida, mas nem todas ainda não foru feita, prometeu outras coisa pras liderança que ainda nem aconteceu até agora. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 04: Então, com essa pavimentação com essa BR, foi assinado um acordo né pra passar esse asfalto, o governo ele tinha que fazer um acordo, com os cacique, com as lideranças, com todos os povos indígenas, mas ele não cumpriu, que era a realocação das aldeias, veículos transportes fluvial, então isso ele não cumpriu, com as palavra com o acordo que foi feito entre o governo e os povos indígenas (Em 24 de agosto de 2019).

Todos os entrevistados afirmaram que os povos indígenas, localizados na área do município de Oiapoque foram consultados com relação à pavimentação da BR 156. Nesse sentido foi elaborado um termo de compensação Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), como destacado anteriormente pela liderança Domingos Santa Rosa, em que foram firmados acordos para construção de novas aldeias com novas estruturas para os indígenas e outros acordos dentre os quais, a doação de um caminhão para deslocar os indígenas das suas aldeias para fazerem suas feiras na cidade.

Morador 01: Foram consultados sim, o governador sabe disso. Então a proposta do governo é sempre isso viu, entrar em acordo com os indígenas como é pra trabalhar, aí os indígenas entra também com o governo, com a FUNAI, a FUNAI sempre falava com a gente, fazer uma reunião com todo mundo. Aquela polêmica, mas foi até direito o nosso trabalho com o governador, então hoje, nos tamo aguentando

com o governo pra ver o que o governo vai fazer de novo, a gente não é contra isso [...], a gente quer melhorar mais as aldeia da BR, melhor o asfalto pra BR, porque é dai que a gente tira, é dai que vai e vem pra gente conseguir coisa [...]. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 02: Foram, foram consultados, como eu falei teve várias reunião, em Macapá, aqui nas próprias aldeias, nas assembleias, foram consultado todas aldeia, das comunidade na verdade. Bom a proposta do governo primeiramente é que desse um caminhão pros agricultor da área indígena, não só da BR, mas de todos que vem pelo Manga, vinham do Kumarumã, Kumenê que passam pelo Manga, esse transporte era pra atender todas as demanda da área indígena, esse acordo foi feito, só que agora né, o caminhão se acabou ninguém sabe como é que tá esse negócio aí. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 03: Nós fomo, fomo consultado sim, porque quando na terra indígena, os governos, eles têm que consultar os cacique, pra poder passar. Agora eles dizem assim, porque que ainda não passou, será que é nós índio ou o governo. Então, a proposta que ele deu que ia continuar pra passar o asfaltamento né, mas não, ele não cumpriu a palavra até agora, o sofrimento que a gente tá sofrendo não é nossa culpa, é a culpa do governo. (Em 24 de agosto de 2019).

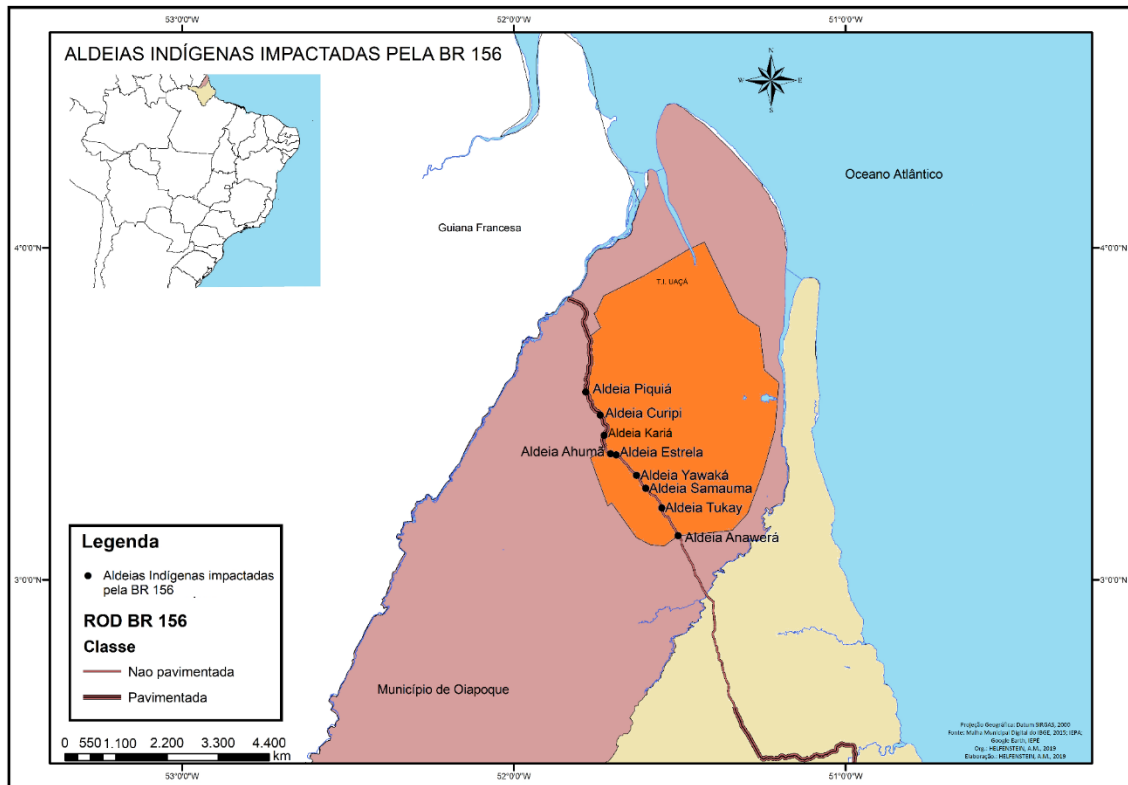
Morador 04: Olha o governo falou que ia melhorar, num lado melhorou né, que pelo menos já evitou a poeira, os atoleiros, mas pelo outro lado, ele não concluiu o que tinha que ser concluído, aí vai passando anos e anos e assim vai acumulando mais e mais, só faço dizer, olha esse ano vai sair, mas passa o ano chega o inverno, passa o verão e nada é feito. O governo do estado recompensou os povos indígenas? Uma parte, com um caminhão e três aldeias que foram concluídas né, que foi o Piquia, o Curipi e o Anawerá, o restante ficou pendente (Em 24 de agosto de 2019).

Das nove comunidades atingidas diretamente pelas obras de pavimentação da rodovia, somente as aldeias Piquiá (km 40) e Curipi (km 50) e Anawerá⁷, localizada no km 102 foram realocadas⁸.

7

⁸ O Ministério Público Federal no Amapá (MPF/AP) ajuizou ação civil pública, com pedido de urgência, contra a União, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) e o Estado do Amapá. A instituição pede à Justiça Federal que obrigue União e DNIT a realocar as aldeias Tukay, Samaúma, Ywanka, Estrela, Ahumã e Kariá, interceptadas pela obra de pavimentação da rodovia BR-156, no município de Oiapoque. Os documentos instituem que a transferência e a construção das novas aldeias devem ser realizadas antes da pavimentação da rodovia. Entretanto, das nove aldeias da T.I Uaçá, atingidas diretamente pelas obras de pavimentação, duas (Piquiá e Curipi) foram realocadas e construídas pelo Estado do Amapá de forma precária, uma nunca foi concluída (Anawerá), e as outras seis restantes – Tukay, Samaúma, Ywauka, Estrela, Ahumã e Kariá – sequer foram iniciadas. Disponível em: <https://mpf.jusbrasil.com.br/noticias/379244084/br-156-mpf-ap-processa-dnit-uniao-e-estado-por-demora-na-realocacao-de-aldeias-em-oiapoque>. Acesso em: 04/09/2021.

Figura 3: Mapa da localização das Aldeias Indígenas impactadas pela ROD. BR 156



Fonte: Helfenstein, A.M. (2019, p. 180)

A demora em atender os acordos firmados com a população indígena faz com que parte da sociedade não indígena, atribua aos indígenas a culpa pela demora e/ou até mesmo paralização da pavimentação da BR 156. Na contramão desses discursos, os indígenas seguem pressionando os setores competentes, por vezes acionando o Ministério Público, para que as aldeias sejam realocadas e assim seja dada a continuidade no asfaltamento, como ponderou Domingos Santa Rosa em entrevista concedida a Santos, (2019):

Até hoje não foi cumprido, aí então quando os caciques virão que não estavam sendo cumprido, aí foram no ministério público e foi judicializado esse TAC, aí o ministério público entrou com processo contra o estado, o ministério público determinou que o estado pagasse uma multa por não ter cumprido com os acordos firmados dentro do TAC, e até hoje esse TAC está na justiça e tem uma multa muito alta para o governador pagar, para o secretário de transporte pagar e até hoje nada disso foi pra frente, não pagaram nada e está paralisado e o TAC está na justiça ainda, como está previsto para iniciar o trabalho esse ano a partir de março os povos indígenas já estão mobilizando a reunião do Comitê Gestor para voltar a discutir novamente essas questões do termo de ajustamento de conduta que está judicializado e vê o que o ministério público vai falar em relação a isso daqui pra frente. (Domingos Santa Rosa, em entrevista concedida a Santos, 2019, p. 29)

Os impasses do governo em cumprir com os acordos firmados com os povos indígenas para pavimentação da rodovia, também comparece nas falas dos entrevistados, que mesmo reconhecendo empenho do governo em atender o acordo firmado, até o presente momento, pouco do que foi acordado foi cumprido.

Morador 1: Cumpriu até o dia de hoje, ele ta cumprindo, mas só talvez, tá faltando isso, como diz o Rufino, mas que ele ta cumprindo sim, é difícil é, mas como diz a história a gente tem que saber também, que o trabalho do governo não é tão fácil assim, porque custa, vai custar, custa mesmo, mas tá tudo legal [...], com certeza vai melhorar essa situação daqui pra frente (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 2: Não, até agora não né, algumas coisa, alguns acordo ele cumpriu, mas não com todos, até porque, como eu falei, a remoção das aldeia, ainda não foi cumprido com todas. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 3: Não, não fez sabe por que, nós pensávamos que ele ia fazer, mas não, não cumpriu, prometeu tanta coisa pra nós, carro, caminhão, tudo nós ia ganhar, mas quede, nós não tem nem um até hoje, nós tão sofrendo, pra ter pra ir pro Oiapoque nós tem que pagar transporte, pra poder chegar no Oiapoque o que ele prometeu, ele num cumpria a palavra dele né. (Morador 3) (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 4: Foi feito somente uma parte, com um caminhão e três aldeias que foram concluídas né, que foi o Piquiá, o Curipi e o Anauerá. O restante ficou pendente". (Em 24 de agosto de 2019).

A fala dos moradores reafirma as narrativas das lideranças indígenas de que até o presente momento, o governo ainda não cumpriu com todos os acordos de compensação, o que se subentende que as compensações estão sendo efetivadas lentamente de acordo com a passagem do asfaltamento, ou seja, a aldeia só será realocada quando o asfalto for passar em frente. Deste modo, a pressão dos indígenas em cobrar as medidas compensatórias deve ser vista como um elemento de pressão para que a pavimentação ocorra o quanto antes e não o contrário como afirmam parte da sociedade não indígena.

Essa situação se reflete na análise dos entrevistados quanto a satisfação com a negociação das obras de pavimentação da rodovia entre governo e os indígenas.

Morador 1: Nós fiquemo sim [...], porque o governo é o governo da gente, a gente não pode ser contra o governo, agora no político sim, ai a pessoa conta, eu não sei o que, mas assim se o governo eleito vai continuar trabalhar junto com todo mundo, professor a saúde enfim,

então esse é o trabalho do governo, a gente tá com o governo e tá rezando pra tudo dar certo de novo pra gente (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 2: Olha não bem satisfeito porque, o acordo mesmo que era pra ter feito ainda não foi concluído ne, algumas comunidade foram, quase nem ficam na margem da BR já foram atendidos, mas os que ficam os mas prejudicados ainda não foram atendidos, por isso ai que eu não tô muito satisfeito com isso. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 3: Não, não vez sabe por que, nós pensava que ele ia fazer, mas não, não cumpriu, prometeu tanta coisa pra nós, carro, caminhão, tudo nós ia ganhar, mas cadê? Nós não temos nenhum, até hoje nós tão sofrendo, pra ter pra ir pro Oiapoque nós tem que pagar transporte pra poder chegar no Oiapoque, o que ele prometeu, ele num cumpria a palavra dele né. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 4: Olha por um lado as casa teve uma melhora, casa feita de alvenaria, mas isso ai, não é totalmente dos povos indígenas, porque quem construiu foi o governo, recurso do governo, então, nós não tem bem a certeza se as casas serão as nossas casas definitivo mesmo, pode ser que algum desencontro, o governo pode lançar a mão ai (Em 24 de agosto de 2019).

Com exceção do morador 1 que alega que o governo, vem desenvolvendo um excelente trabalho com relação ao asfaltamento da BR 156, os demais entrevistados afirmam que não estão satisfeitos em parte com o trabalho do governo, principalmente por conta dos acordos que foram feitos, pois alguns, ainda não foram concluídos e se concluídos, não foi de acordo com o que o foi acordado na compensação.

Alegam ainda que algumas aldeias que não estavam previstas para serem realocadas no primeiro acordo de compensação já foram, enquanto outras que deveriam ter sidas realocadas, ainda não tem nem previsão. Estes atrasos acarretam incertezas por parte dos moradores que estão receosos com relação às casas que foram construídas através da compensação, ou seja, as famílias estão com medo, que a qualquer momento o governo possam retirá-los de suas residências.

Há certa dúvida também dos entrevistados quando questionados a darem exemplos sobre os impactos positivos e negativos que a pavimentação da BR 156 causa para as comunidades localizadas próximas a rodovia.

Parte dos entrevistados não conseguiram citar exemplo, porém, desatacaram a melhora nas condições de deslocamento realizado pela rodovia

como um dos pontos positivos: “Eu acho que vai ficar mais fácil para nós, quando essa BR tiver tudo ok, entendeu, então é isso aí mesmo, agente tá lutando a gente tá trabalhando em cima disso que é pra ver o benefício pra todo mundo”

Já o segundo entrevistado destacou os impactos negativos e positivos, relacionados com a questão ambiental, especificamente com espécie de peixes existentes nos rios e lagoas localizadas as margens da BR 156.

Os impactos no inverno é a lama, a gente sofre com atoleiro, desse lama pros igarapé e pros rios, ai isso vai acabando com os peixes do rio, que não se adaptam muito, na água com lama, alguns se adaptam, mas não todos os peixes que se adaptam. Ai então melhorias é que tem algumas lagoas, que transformam algumas lagoas e vai criando peixes nessas lagoas é um ponto positivo, que se não desaparecer essas lagoas com um tempo vai aparecer muito peixe nas aldeias da BR. (Morador 2, em 24 de agosto de 2019).

Assim como o primeiro o quarto entrevistado, não pontuou quais serão os impactos negativos, porém, enfatiza um ponto interessante, que é a questão da invasão nas terras indígenas, pois é evidente que por muitos anos os povos indígenas localizados na área do município de Oiapoque vêm sofrendo problemas de invasão e com certeza que com a pavimentação pode ser viável ocorrer invasões inesperadas.

[...] é que nós tem ouvido falar muito aí, que o governo, eles tão de olha nas terras indígenas do Oiapoque, ai então nós aqui, isso deixa a gente preocupado, com invasão e outras coisas ai, nós podemos perder a terra, mas eu espero que isso não venha acontecer. Olha isso teve um momento, um pouco meio difícil e melhorou numa parte, porque se tem um doente aqui é mais fácil socorrer e levar até a sede do município, nessa parte ai eu concordo do asfalto, mas ai deixa a gente pensativo nesse caso, que passa muita gente ai e ninguém sabe quem é quem. (Morador 4, em 24 de agosto de 2019).

Quando questionados sobre os impactos da construção e pavimentação da BR 156 para as atividades da caça e os entrevistados foram unânimes em afirmar que:

Morador 1: [...] a caça ficou um pouquinho difícil assim, é porque abriu aqui do Oiapoque até a Macapá, então empata onde pro animal passar, só passa a noite, atravessa a noite, mas a gente tá preservando ainda a caça, que a gente pode dizer, não, a caça não pode passar, passa sim tem lugar zinho onde ela passa, ai a gente fica preocupado com isso, mas é assim mesmo, a gente ta trabalhando encima disso, a gente tá preservando, enfim, entendeu (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 2: Ai vai ter mais um pouco de dificuldades pra eles né, vai ter mais atropelamento, os veículos é claro, vão circular com mais

velocidade né, aí na BR, aí onde eles atravessam vai acabar tendo mais atropelamento de alguns animal, aí na BR, um grande risco pra eles e com abertura também mais da rodovia, vai ficar mais difícil pra eles se locomover de um lado pro outro. (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 3: Então as caça, por exemplo, pra nós quando passar tudo o asfaltamento, então, nós vai sentir muita falta das caça né, porque com esse barulho que vai ter muito, então vai afugentar muito mais longe. Agora não, tu entra aqui nesse mato, tu mata um alimento pra ti comer com teus filho, mas depois que vai passar vai ficar muito difícil pra nós. Bom porque vai entrar muita gente né, muitos brancos, porque branco tu já sabe, eles num respeita, quando eles diz que vão entrar, vão pescar, vão caçar, vão fazer tudo né, então a preocupação de nós é isso da BR (Em 24 de agosto de 2019).

Morador 4: Olha, a caça, isso aí pode prejudicar muito, pode haver muito atropelamento, muitos caçadores tirando as caça das reserva né, então nós aqui, nós vivemos da caça e da pesca, mas nós tiramos 1 a 2 pra alimentação né e já os não índio é diferente, eles invadi pra negociar, fazer comercio com aquela carne e peixe né, ai isso, eles traz, por exemplo, vai um pescador coloca aquela malhadeira grande aí no rio, ele tira o que ele precisa, aquele que ele não quer, ele joga fora isso se estraga, isso pode causar muito problema pra nós. Então isso aí, pode trazer mais problema, porque a caça, ela com barulho, muito barulho, ela vai mais longe e o peixe também, porque quando as pessoas passam eles param aí nas cabeceira dos igarapé, eles pode jogar alguma coisa, pode contaminar o rio, aí os peixes pode morrer até as próprias caça mesmo, pássaros também, porque o pássaro, ele também bebe água, ele desse e come a fruta, então isso ai pode trazer grande prejuízo pra nós (Em 24 de agosto de 2019).

Apesar da indecisão ao exemplificar os impactos da construção e pavimentação da rodovia é evidente a preocupação dos entrevistados quanto a situação da caça e da pesca, em especial quando as obras de pavimentação estiverem finalizadas. Com certeza os impactos serão bem grandes, tendo em vista que a tendência, principalmente das caças é diminuir, por conta do barulho, assim como pode ser viável ocorrer atropelamento.

A caça e o peixe são as principais fontes de alimentação dos indígenas, logo, caçar e pescar é uma tradição que faz parte do dia a dia, desta nação. O problema da invasão de não índios para retirar peixe e a caça das terras indígenas é uma prática muito antiga, que acontecia principalmente antes da homologação e demarcação das reservas indígenas existentes na área do município de Oiapoque.

De modo geral, as análises realizadas as entrevistas concedidas por parte dos moradores das comunidades indígenas localizadas próximas BR 156,

evidenciam que apesar do governo ter cumprido em parte o que foi acordado no termo de compensação entre o governo e as lideranças indígenas, é evidente um pequeno descaso do governo com relação à continuidade da pavimentação da BR, pois, os indígenas nada mais querem que os acordos sejam cumpridos e assim seja dada continuidade no asfaltamento, especificamente nos trechos que estão dentro da reserva indígena Uaçá.

As narrativas dos entrevistados nos permitem concluir mesmo diante das preocupações dos indígenas com os possíveis problemas que poderão se intensificar com a conclusão da pavimentação, as comunidades indígenas não são contra a pavimentação da rodovia, mediante ao cumprimento das medidas compensatórias e mitigatórias indispensáveis para amenizar os impactos da estrada nas suas terras e nas comunidades.

CONSIDERAÇÕES

As análises realizadas no interior desta pesquisa, evidenciam parte das lutas travadas pelos povos indígenas em prol de nossa (re) existência frente aos projetos de desenvolvimento econômico, que tem como essência um modelo de produção concentrador, expansionista e excludente, que por vezes desconsideram a presença das populações indígenas a exemplo dos grandes projetos de integração e povoamento de regiões “isoladas”, a exemplo da rodovia BR 156.

Muitas foram as situações relatadas pelos moradores entrevistados sobre os impactos gerados a partir da abertura da BR 156, assim como as preocupações que vivenciam cotidianamente pelo processo de pavimentação já que as obras iniciadas no ano de 1976, chegaram até os dias atuais sem o total asfaltamento dessa via.

As principais dificuldades destacada pelos moradores entrevistados, resultam da demora do poder público em implementar as Ações de Compensação da Pavimentação da rodovia, dentre as quais a realocação da aldeias indígenas, uma vez que as constantes obras de pavimentação, tem ocasionado problemas que a afetam o cotidiano das comunidades, a exemplo da diminuição da pesca pela contaminação e assoreamento dos rios e igarapés, diminuição das caças por causa do aumento do fluxo e barulho dos transportes na rodovia, e aumento nos índices de acidentes em especial no atropelamento de crianças e animais.

Soma-se a isso o fato de que a pavimentação da rodovia pode aumentar os índices de invasão do nosso território, por parte da sociedade não indígena, já que a prática de retirar peixe e a caça das terras indígenas é muito antiga, e antecede a homologação e demarcação das terras indígenas existentes na área do município de Oiapoque.

Todos esses desafios fazem com que parte da sociedade não indígena, atribua aos indígenas, a culpa pela demora e/ou até mesmo paralização da pavimentação da BR 156. Porém identificamos nas narrativas de lideranças indígenas, bem como dos moradores entrevistados elementos que comprovam que ao contrário do que os indígenas seguem pressionando os setores competentes, por vezes acionando o Ministério Público, para que as aldeias

sejam realocadas e assim seja dada a continuidade e finalização da pavimentação da rodovia. Pois não é justo a continuidade do asfaltamento nas adjacências das aldeias sem que se faça a relocação delas, de acordo com a compensação estabelecida entre o governo e lideranças indignas.

REFERÊNCIAS

APIO. ASSOCIAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO OIAPOQUE. **Plano de vida dos índios e organizações indígenas do Oiapoque**. *Oiapoque*: APIO, 2009. 45p. il.

ATA DA XXIII ASSEMBLEIA DE AVALIAÇÃO DOS POVOS INDÍGENAS DO OIAPOQUE, Aldeia São José, povo Galibi Kali'na, Terra Indígena Galibi, Período: 26 a 28 de fevereiro de 2015.

CARTILHA, Material de apoio para elaboração participativa do Programa de Gestão Territorial e Ambiental das Terras Indígenas do Oiapoque, The Nature conservancy, Oiapoque.

CORREIA, Francinei Narciso. **“Esta assembleia é de índio e não de branco, e então só índio tem que estar presente”**: a organização da assembleia indígena nacional na aldeia Kumarumã no ano de 1983. 2019 56p. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de Licenciatura Intercultural Indígena – UNIFAP, Campus Binacional de Oiapoque, Oiapoque-AP.

I FORUM SOCIOAMBIENTAL dos povos indígenas de Oiapoque, asfaltamento da BR 156-histórico das propostas e negociações, Belém: 30 de janeiro de 2005.

HELFFENSTEIN, Adriano Michel. **A influência das redes geográficas no atual estágio de desenvolvimento do município de Oiapoque – Amapá**. 2019, 203f. Tese (Geografia) Doutorado em Geografia UFG, Goiania.

MAZUREK, Rosélis Remor de Souza. **Programa de gestão territorial e ambiental das terras indígenas do Oiapoque**. Belém: thenature conservancy, 2013.

OLIVEIRA, Humberto de. **Coletânea de leis, atos e memoriais referentes ao indígena brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947.

RELATÓRIO, Assembleia dos chefes e representantes dos povos indígenas da região de Oiapoque. 1ª assembleia, Aldeia Kumarumã, 1976.

RICARDO, Carlos Alberto. **Povos Indígenas no Brasil 1996-2000**. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2000.

_____. RICARDO, Carlos Alberto. **Povos Indígenas no Brasil: Amapá/Norte do Pará**. v.3. São Paulo: CEDI, 1983.

RUFFALDI, Nello; SPIRES, Rebeca (ORGs). **Currículo de Ensino Fundamental nas Escolas indígenas Karipuna, Galibi Marworno, Palikur e GalibiKalinã**. 3ª Edição - Oiapoque – AP, 2014

SANTOS, Deuzileia Macial. **Os impactos da criação da br-156 para os Galibi-Marworno da aldeia Tukay**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso. Curso de

Licenciatura Geografia– UNIFAP, Campus Binacional de Oiapoque, Oiapoque-AP, 2019.

SILVA, Meire Adriana da. **Galibi Marworno, Palikur, Galibi Kaliña e Karipuna:** demarcando territórios e territorializações – Oiapoque/AP – Amazônia. 2020. 428f. Tese Doutorado em Ciências Sociais, Faculdade de Ciências e Letras. UNESP- Araraquara- SP.

Santos, Karina dos. **Aspectos Históricos Contemporâneo da Terra Indígena Uaçá:** As aldeias da BR 156. Trabalho de Conclusão de Curso. Unifap/Oiapoque/AP,2012.