

# Território e questões ambientais na terra indígena Uaçá – Oiapoque/AP

## Territory and issues environmental in Uaçá indigenous land - Oiapoque/AP

**Cecília Maria C. B. Bastos<sup>1</sup>, Domingos Chaves Brito<sup>2</sup> e Simone Pereira Garcia<sup>3</sup>**

1Mestre em Desenvolvimento Sustentável (UnB), Doutora em Educação (UFU) e Professora do Curso de História (UNIFAP).

2 Mestrando do Programa de Pós Graduação em Direito Ambiental e Políticas Públicas (PPGDAPP/UNIFAP) e Professor de Educação Física (rede pública de ensino).

3 Doutora em História Econômica (USP) e Pós-doutorado em Linguística (Universidade de Livre de Amsterdã). Professora do Curso de História e do PPGDAPP (UNIFAP).

**RESUMO:** Há quase 40 anos o governo brasileiro e os indígenas disputam o trecho da BR-156 que corta o território Uaçá, no município de Oiapoque (Amapá). Nessa disputa tem emergido discussões em torno de questões ambientais e territoriais, sobretudo após o surgimento da nova legislação ambiental e indigenista. Assim, objetivou-se analisar a passagem da BR-156 na Terra Indígena (TI) Uaçá, considerando-se a forma como governo e indígenas têm se apropriado e significado essa questão, desde os anos de 1970. No estudo, consideraram-se os debates teóricos sobre território e questões ambientais em TI, recuperando alguns acontecimentos em torno da construção da BR-156, utilizando documentos diversos: legislação ambiental e indigenista, jornais, periódicos, sites de órgãos oficiais e registros de encontros, de fóruns e de assembleias indígenas. A análise documental indicou que governo e indígenas têm se apropriado e significado de forma diferenciada a questão e isso tem provocado conflitos e falta de diálogo transparente entre ambos. O governo considera a passagem da BR-156 pelo território Uaçá como necessidade para o desenvolvimento e a integração da região e os indígenas para discutir e reafirmar sua identidade territorial.

**Palavras-Chave:** Território Indígena. Questões Ambientais. Uaçá. Oiapoque.

**ABSTRACT:** For almost 40 years, Brazilian government and indigenous people have been disputing the BR-156 highway stretch that divide Uaçá territory, in the county of Oiapoque (Amapá). In this dispute, arguments have been emerging about environmental and territorial issues, especially after rise of the new environmental and indigenous legislation. Therefore, it is aimed to analyze the passage of BR-156 in the Indigenous Land (originally, TI) Uaçá, considering the way as government and indigenous people have been appropriating and standing for this quarrel, since the 1970s. This study considers theoretical debates about territory and environmental issues in TI, recovering some events about the BR-156 construction, utilizing several documents: environmental and indigenous legislation, newspapers, periodicals, official agencies websites and meetings, forums and indigenous assemblies records. The documental analysis indicated that government and indigenous people have

been appropriating and standing for this issue on different ways, and this has been provoking conflicts and lack of transparent dialogue between both of them. Government considers BR-156 passage across Uaçá territory as a necessity to the development and integration of the region and indigenous people as a necessity to discuss and reaffirm their territorial identity.

**Keywords:** Indigenous territory. Environmental issues. Uaçá. Oiapoque.

**Sumário:** 1 Introdução - 2 Indígenas da TI Uaçá e a História de Apropriação de seu Território - 3 BR-156: Questões Territoriais e Ambientais na TI Uaçá - 4 Algumas Considerações - Referências.

## 1 INTRODUÇÃO

Há aproximadamente 40 anos o governo estadual/federal, representado por diversos órgãos, e os indígenas disputam o trecho da BR-156 que corta a TI Uaçá, no município de Oiapoque/Amapá. Nessa disputa tem emergido discussões em torno de questões ambientais e territoriais, sobretudo após o surgimento da nova legislação ambiental e indigenista, que passou a nortear as diretrizes em prol da garantia de proteção e promoção dos direitos indígenas no Brasil, sobretudo de sua identidade territorial. Desta forma, o objetivo da pesquisa foi analisar a passagem da BR-156 na TI Uaçá – onde vivem os Palikur, Galibi-Marworno e Kariyuna - considerando-se a forma como indígenas e governo brasileiro têm se apropriado e significado essa questão.

As discussões acerca da construção da rodovia e da demarcação da “reserva Uaçá” começaram a surgir por volta de 1975, envolvendo lideranças indígenas, Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e governo do Território Federal do Amapá (TFA). Na atualidade, continuam os debates sobre as obras da BR-156, por meio dos indígenas da TI Uaçá já demarcada e dos órgãos do governo brasileiro - FUNAI, Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente (CGPIMA), Instituto Brasileiro de meio Ambiente (IBAMA), o Ministério Público Federal (MPF), a Procuradoria da República (PRAP), Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), o Governo do Estado do Amapá (GEA) e a Secretaria de Estado dos Transportes (SETRAP).

Assim, historicamente, as discussões sobre a BR-156 situam, de um lado, as ações do Estado no território Uaçá em nome do desenvolvimento econômico e social e, de outro, a reivindicação dos grupos indígenas quanto a continuidade das formas sociais e culturais de apropriação do seu meio e de seu território. Considerando o que estuda Acelrad (2004) e Little (2001), entendemos que as ações de ambos os grupos têm apontado para as distintas formas de relações em torno da passagem da BR-156 pelo território Uaçá e o que prevê a legislação ambiental e indigenista brasileira quanto à proteção do território de grupos indígenas e da continuidade das práticas e de seus saberes tradicionais.

Desta forma, com o intuito de analisar as ações do Estado e dos grupos indígenas em torno da construção da BR-156, inventariamos os seguintes documentos: *Revista do Amapá* (1982); periódico indígena *Mensagem* (edições de 1980 a 1986); atas das Assembleias

e registros de encontros, de reuniões e de fóruns realizados pelos indígenas do Uaçá; além de notícias da internet (entre 2010 a 2014), em sites da Procuradoria da República/Ministério Público Federal no Amapá, do Governo do Estado do Amapá, e da TV Globo.

Dividimos o estudo em dois momentos: no primeiro, fizemos uma breve incursão acerca dos debates teóricos sobre território e questões ambientais em TI, no sentido de trazer à tona uma breve história de apropriação do território pelos grupos indígenas da TI Uaçá e, no segundo, apresentamos o contexto em que os indígenas e o governo brasileiro começaram a discutir a demarcação da “reserva Uaçá” e, conseqüentemente, a passagem da BR-156 no território indígena, focalizando a atuação da FUNAI e do governo do TFA, nos anos de 1970 e, mais recentemente, a forma que governo e indígenas têm se apropriado e significado esta questão envolvendo órgãos como o Governo do Estado do Amapá (GEA) e órgãos federais (IBAMA, CGPIMA, MPF e DNIT).

## 2 INDÍGENAS DA TI UAÇÁ E A HISTÓRIA DE APROPRIAÇÃO DE SEU TERRITÓRIO

Para Little (2001) a identidade territorial de qualquer grupo somente poderá ser analisada a partir de uma abordagem histórica que trate do contexto específico em que o grupo surgiu e dos contextos em que foi defendido e/ou reafirmado, pois sua história reafirma a identidade dos grupos que ali residem historicamente. Desta forma é interessante conhecer brevemente como os indígenas passaram a se constituir como habitantes da TI Uaçá.

O grupo Palikur, conforme Ricardo (1983), já era habitante da região do Oiapoque quando os colonizadores europeus passaram a disputar o território ocupado por indígenas. No processo de colonização os Palikur fugiram da escravidão portuguesa e se isolaram no interior da atual TI Uaçá. Nessa região, conforme consta em sua cosmologia, os grupos Palikur e Galibi, por muito tempo, enfrentaram-se em luta pelo território. Por volta dos anos de 1930, o grupo manteve uma ardua relação com o Serviço de Proteção aos Índios (SPI), pois acreditavam que os membros desse órgão poderiam transformá-los em escravos.

Assim, somente na gestão da FUNAI tiveram um contato mais expressivo com não índios. Nesse momento relacionaram-se, sobretudo, com os membros do *Summer Institute of Linguistics* (SIL). Por volta dos anos de 1960, o contato com SIL os levou a adotarem a religião pentecostal e se apropriaram da escola. Atualmente, os Palikur que pertencem ao grupo linguístico Aruak, mantêm sua língua original, mas, expressam-se também em patuá<sup>1</sup> e em português. Os Palikur do Brasil, ainda, estabelecem uma relação de troca intensa com os Palikur que vivem na Guiana Francesa (GALLOIS; GRUPIONI, 2003).

O grupo Galibi Marworno, segundo Ricardo (1983), possui sua origem na fusão de diferentes povos indígenas: *Aruã, Maraon, Karipuna, Galibi* e, inclusive, não índios. Os Galibi falam o patuá, que substituiu suas línguas originais, das quais restaram umas poucas palavras usadas no dia-a-dia e em cantos rituais, e, também, utilizam o português. Galibi Marworno é

---

<sup>1</sup> A língua patuá (designada também como *kleoul* ou creoula) tem origem na Guiana Francesa no decorrer dos contatos comerciais entre vários povos indígenas.

uma denominação recente, mais exatamente do final da década de 1940 quando o SPI começou a atuar na região identificando as famílias habitantes das ilhas do alto rio Uaçá como de origem Galibi.

Essas famílias, até então, nomeavam-se como “gente do Uaçá” e tinham consciência de sua origem diversa. De acordo com Gallois e Grupioni (2003, p. 15) “[...] mais recentemente, no decorrer das décadas de 1980/90, orientados pelo Conselho Indigenista Missionário (CIMI), passaram a se definir como Galibi Marworno com o intuito de diferenciar-se do Galibi do Oiapoque ou Galibi Kali’na, grupo que não identificam como de origem comum”.

O grupo Karipuna, segundo Tassinari (2003), tem sua história vinculada a união de famílias indígenas com famílias do salgado paraense. Após essa união, as famílias Karipuna migraram para a região do rio Curipi e baixo curso do rio Oiapoque, permanecendo em uma situação de relativo isolamento. Gallois e Grupioni (2003) explicam que as primeiras famílias que chegaram ao rio Curipi, no final do século XIX, já se autodenominavam Karipuna. Assim como os Palikur e Galibi Marworno, os Karipuna falam o patuá e o português<sup>2</sup>.

Na primeira metade do século XX, a Comissão Rondon, que visitou a região do Oiapoque em 1927, identificou essas famílias como integrantes do grupo Karipuna, momento em que “os descendentes daquelas famílias passaram a assumir-se, diferenciando-se dos demais povos que habitam a região do Uaçá, com que compartilham relações em comum, porém de quem se diferenciam enquanto grupo étnico.” (GALLOIS; GRUPIONI. 2003, p. 15-16).

No presente, Palikur, Karipuna e Galibi Marworno auto identificam-se como diferentes entre si, apontando características históricas e culturais diferenciadas. Contudo, reconhecem que possuem muitos traços comuns em relação ao seu modo de vida, ritos e costumes. As três etnias, habitantes do Uaçá, somente em meados da década de 1970 começaram efetivamente a se associar em defesa de seu território.

Foi nesse momento que suas lideranças (caciques) passaram a se reunir em assembleias para discutir questões voltadas para educação escolar, saúde, demarcação da TI Uaçá e, conseqüentemente, para a passagem da BR-156. Desse momento em diante, esses grupos veem encaminhando um processo de luta em conjunto pelo reconhecimento de sua identidade territorial e demais direitos sociais, diante das ações do governo brasileiro.

Compreendemos, portanto, que os indígenas do Uaçá, circunscrevem um sentimento de pertencimento a esse espaço, pois se apropriaram dele simbólica, cultural e materialmente (ACSELRAD, 2004). Por isso, é importante destacar que a sobrevivência desses indígenas está intimamente ligada ao direito de permanecer em seus territórios, de forma a garantir condições de uma vida digna e de proteção a sua identidade (LITTLE, 2001). Portanto, o território é um elemento preponderante na construção identitária dos grupos do Uaçá, pois é nele que vivenciam suas práticas sociais e se constituem como sujeitos sociais, projetando

---

<sup>2</sup> A língua portuguesa passou a ser utilizada a partir da introdução da escola nas aldeias na gestão do SPI e, depois da FUNAI. O português viabiliza a comunicação imediata entre Palikur, Galibi Marworno e Karipuna e não indígenas do Oiapoque, até hoje.

sua territorialidade e apropriando-se dela, com suas significações e práticas culturais (LEFF, 2001). Ou como afirma Garzón (2009, p. 29):

Grupos culturalmente diferenciados se reconhecem como tais, possuem formas próprias de organização social, ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral, econômica, utilizando conhecimento inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição.

Contudo, o sentimento de pertencimento dos grupos indígenas a uma identidade territorial, na atualidade, representa uma luta constante de ser, de estar e de significar no mundo, face aos vetores da modernidade que tem, muitas vezes, descaracterizado esses grupos. Leff (2001) afirma que os grupos têm formas particulares de “habitar” um território, contudo, o habitar desses grupos tem sido invadido, transformado e dominado pelos macroprocessos de modernização.

Ao considerarem o território como um lugar sagrado, os povos indígenas demarcam uma forma de resistência a esses macroprocessos atuais. Para Castells (1999, p. 22-25), na luta pela defesa de seus territórios e identidades, os grupos sociais protagonizam uma “[...] resistência coletiva diante de uma opressão que, do contrário, não seria suportável”. A experiência de um determinado povo, marcada por relações de poder “[...] que se encontra em posições/condições desvalorizadas e/ou estigmatizadas pela lógica da dominação” faz com que esse grupo construa trincheiras de resistência e de sobrevivência, demarcando, assim, uma “identidade de resistência”.

Nesse sentido, entendemos que a identidade territorial dos grupos do Uaçá constitui elemento fundamental para a compreensão dos modos de vida dos indígenas (identidade) e para referenciá-los e circunscrevê-los nos espaços onde vivem e constroem seus significados (território). Essa compreensão nos leva a considerar porque os indígenas do Uaçá lutaram e lutam pela demarcação e proteção de suas terras, pelo direito de preservação de seus ambientes, pela perpetuação de sua cultura e de seus modos de vidas e de seus lugares sagrados. E, ainda, considerar porque esses indígenas contrapõem-se as atividades que afetam diretamente o seu território e a sua identidade.

No passado, os indígenas do Uaçá estabeleceram-se na região após uma longa história de contatos entre si e com outros grupos que circulavam, ou ainda circulam, na fronteira Oiapoque e Guianas, no extremo norte do país. Palikur, Galibi-Marworno e Karipuna estabeleceram-se nesse território desde tempos imemoriais e, ao longo dos tempos, instituíram formas de uso dos recursos naturais e de controle sobre o território, ressignificando sua cultura, tradições, normas e ritos (LITTLE, 2006).

Conforme Gallois e Grupioni (2003), os indígenas que vivem hoje no Oiapoque compõem um grupo étnico formado por povos de origens diversas que migraram para essa região em diferentes períodos. Na região do Oiapoque, havia um contato intenso entre povos de origens distintas, envolvidos em processos migratórios, de fusão, de guerras ou alianças. O intenso contato entre grupos diversos, ao longo dos séculos, provocou a redefinição das fronteiras territoriais e culturais.

Em épocas mais recentes, os indígenas do Uaçá passaram a estabelecer contatos com outros grupos sociais, marcadamente brancos e negros principalmente, a partir das ações de Estados nacionais na luta por limites territoriais, a partir do século XVIII. Os contatos com outros grupos sociais e, a partir do início do século XX, com o Estado brasileiro - primeiro por meio do SPI e, depois, pela FUNAI - possibilitaram, mais uma vez, a redefinição do território, da identidade e da cultura dos indígenas do Uaçá.

A mudança na relação do Estado brasileiro para com as populações indígenas, e consequentemente com o território dos Palikur, Galibi Marworno e Karipuna, significou a expansão do controle governamental sobre o território das populações nativas da região do Oiapoque. Assim, podemos dizer que os indígenas do Uaçá veem se apropriando, transformando e resignificando o território e sua territorialidade no espaço que habitam atualmente, devido aos diversos contatos com grupos sociais diferenciados (ACSELRAD, 2004; LITTLE, 2001) e, sobretudo com o Estado brasileiro.

### **3 BR-156: QUESTÕES TERRITORIAIS E AMBIENTAIS NA TI UAÇÁ**

As discussões que envolvem território indígena com relação a BR-156 no Uaçá ocorrem, desde os anos de 1970. Nesse período, vigorava a gestão da FUNAI, orientada pelos governos militares que passaram a desenvolver uma política indigenista voltada para a integração das populações indígenas ao território brasileiro, não diferente do que ocorria nas gestões do SPI<sup>3</sup> (OLIVEIRA E FREIRE, 2006).

Entre as competências da FUNAI estava a demarcação das terras tradicionalmente ocupadas por indígenas. A instituição deveria, então, gerir o patrimônio dos índios e fiscalizar suas terras, impedindo as ações predatórias de garimpeiros, posseiros, madeireiros e quaisquer outras que ocorressem dentro de seus limites e que representassem um risco à vida e à preservação desses povos. Mas, a relação da FUNAI com os indígenas tornou-se problemática, principalmente no que se referia à questão fundiária, apesar do Estado brasileiro, na década de 1960, ter dado alguns passos em direção à questão do território indígena e sua posterior administração. Pela Constituição de 1967 as terras foram transferidas para a União e pela emenda constitucional de 1969 tornaram-se inalienáveis e ficaram sob tutela da FUNAI.

Em vistas do aprofundamento da problemática com relação as Terras Indígenas, em meados da década de 1970, o Estado brasileiro publicou o Estatuto do Índio (Lei nº 6.001/1973), com objetivo de “proteger” as populações indígenas e seu território. O Estatuto previa regular a situação jurídica das terras indígenas e, também, formalizar os procedimentos a serem adotados pela FUNAI especialmente no que dizia respeito à definição dos limites territoriais dessas terras.

---

<sup>3</sup> O SPI, criado em 1910, estabeleceu como objetivo a “proteção” e a pacificação dos povos indígenas, a partir do controle de seus territórios. No Uaçá, o SPI passou a controlar o território com medidas voltadas para a educação, a saúde e o trabalho. Em 1967, o SPI foi substituído pela FUNAI, após sua decadência administrativa e ideológica, agravada pelas acusações de improbidade administrativa de seus funcionários, em relação ao território e ao patrimônio indígena em geral (OLIVEIRA E FREIRE, 2006).

Contudo, o Estatuto mostrava-se ambíguo, sobretudo, com relação a demarcação das terras indígenas. Com a Lei 6.001/1973 os índios passaram a não ter controle das riquezas em suas terras; assim, pelo documento os índios teriam o uso, mas não a propriedade de suas terras. Em resumo: o Estatuto do Índio passava a atender aos interesses do governo militar, mas não dos povos indígenas, pois as ações do governo brasileiro no que se referia aos indígenas reforçavam a relação paternalista e intervencionista do Estado para com o território indígena, em nome da preservação da cultura e da integração desses grupos à sociedade civil brasileira.

Isso dificultou muito a relação da FUNAI com os indígenas do Oiapoque, principalmente porque Palikur, Galibi Marworno e Karipuna já vinham discutido a demarcação da “Reserva Uaçá” e a problemática construção da BR-156, que cortava parte do território da Reserva. Conforme Ricardo (1983, p. 9), a demarcação de uma reserva na bacia do Uaçá iniciou, “na década de 1960, sob gestão de José Maria da Gama Malcher representante do SPI na região. Nessa época uma minuta teria sido elaborada, mas não publicada no Diário Oficial”.

A partir de 1975, as lideranças indígenas, assessoradas pelos chefes de postos<sup>4</sup> das aldeias do Uaçá e pelo representante do CIMI, padre Nello Ruffaldi<sup>5</sup>, começaram a discutir a questão da demarcação de suas terras, pois, de acordo com as lideranças, estava ocorrendo entrada frequente de invasores na bacia do Uaçá em busca de caça, pesca e coleta de frutos silvestres. As invasões de não indígenas preocupavam os índios que temiam ficar sem suas terras e, sobretudo, sem alimentos. No ano de 1980, os indígenas também reclamavam às autoridades da FUNAI a permanência da fazenda de Búfalo do Exército, na área dos Galibi Marworno. No periódico *Mensageiro* (nº 4, 1980, p. 6), consta o seguinte texto:

Aqui temos um exemplo de ocupação, nos Galibis dado pelo próprio Exército que instalou uma fazenda de búfalo dentro da área habitada por nossos irmãos índios de Kumarumã. Isso causa grave prejuízo à comunidade, chegando a destruir o plantio de mandioca que é a base de nossa cultura. Por esta razão nossos irmãos estão abandonando seus roçados, fugindo do búfalo destruidor, procurando outras áreas mais distantes, onde possam plantar, colher, produzir mais sossegados.

Além disso, os indígenas do Uaçá pediam urgência na demarcação do território do Uaçá, pois a construção da BR-156 que cortava a reserva<sup>6</sup> estava ameaçando o território indígena. Durante as discussões acerca da demarcação da reserva Uaçá, desde 1975, a BR-156 tornou-se um problema a ser resolvido pela FUNAI. Com a passagem da rodovia, havia preo-

---

<sup>4</sup> Na época, esses chefes dos postos, eram não indígenas indicados pela FUNAI.

<sup>5</sup> Padre do Pontifício Instituto das Missões Estrangeiras (PIME) que chegou à prelazia de Macapá em 1972, como Pároco da Igreja Nossa Senhora das Graças no Oiapoque, atuando na área indígena do Uaçá, a nível religioso e comunitário. Em 1973, participou do 1º Seminário FUNAI/Missões em Manaus e depois, em 1975, foi designado como coordenador do CIMI Norte II até hoje.

<sup>6</sup> Conforme a *Revista do Amapá* (1982, p. 8), a rodovia foi proposta em 1944, durante a instalação do Território Federal do Amapá, posteriormente, em 1950, “incluída no Plano Rodoviário Nacional como AP-BR-15, cuja extensão seria de 686 km, com passagem em Porto Grande, Ferreira Gomes, Amapá, Calçoene, Lourenço e Oiapoque”. Em 1964 essa proposta foi esquecida e, apenas retomada nos anos de 1970.

cupação dos indígenas em perder o território e, também, as nascentes dos rios e os recursos faunísticos, principalmente pela entrada de madeireiros e fazendeiros na região. Na Ata da Assembleia de 1976, os indígenas do Uaçá enfatizaram a situação da seguinte forma:

Até agora assistimos invasões limitadas da nossa reserva com a instalação de uma fazenda de bubalinos perto da aldeia Galibis e outras temporárias, motivo de caça e pesca, mas é fácil prever os próximos conflitos que as frentes pioneiras de colonização trarão para nossa área logo que a BR-156 esteja transitável e lotada. (ATA DA ASSEMBLEIA INDÍGENA, 1976).

Consta como anexo da Ata de 1976 uma Carta ao Presidente da FUNAI, por intermédio da 2ª Delegacia Regional de Belém, assinalando a preocupação das lideranças indígenas, juntamente com o representante do CIMI, além de reforçar o vínculo identitário dos indígenas do Uaçá com a terra: “[...] Senhor Presidente, precisamos de terra para nossos filhos e netos. A terra para nós é tudo: é a nossa riqueza e a nossa vida. Terra e índio é uma coisa só. Índio sem terra é nada”. Porém, apesar da manifestação dos indígenas, foram fixados limites para a construção da BR-156 dentro da reserva do Uaçá em 1976<sup>7</sup>, iniciada pela firma PLANTEL, conforme a *Revista Amapá* expõe que

Em 1977, após a aprovação do novo projeto pelo DNER, iniciou-se o caminhamento em direção ao Oiapoque, com serviço de desmatamento, caminhamento, limpeza da faixa, construção de obras especiais, obra de artes correntes, instalações de carteiros de serviços e tudo mais que pudesse dinamizar e acelerar a nova implantação, a fim de que o governo tivesse suas metas alcançadas. (1982, p. 9)

Mas, em 1979, a demarcação foi suspensa e os limites foram alterados sem consulta aos índios. O novo traçado por onde passaria a BR-156 adentrava cada vez mais os limites da reserva Uaçá. Isso provocou conflitos entre indígenas, governo do TFA e FUNAI (RICARDO, 1983). A *Revista do Amapá* (1982, p. 12) apresentou os fatos para o impasse, da seguinte forma:

Em 1980, ocorre a notícia de que os índios iriam impedir prosseguimento da construção da rodovia por estar a mesma passando 27 km em sua área de reserva. Deu-se o impasse dois meses não se trabalhou. Foram realizados contatos e formas mais próprias para o prosseguimento da estrada foram analisadas (sic) e, finalmente, após um acordo firmado GTFA/FUNAI e chefes indígenas, liberou-se a faixa de 80m na extensão programada.

O *Mensageiro* (1980, nº 6, p. 13) publicou o “Relatório da Assembleia dos Povos Indígenas Galibi, Palikur e Karipuna, representados por seus líderes para apreciar e tomar posição contra a implantação da estrada BR-156 em território indígena”, referindo-se pontu-

<sup>7</sup> A obra de pavimentação da BR-156 iniciou em 1976, no governo do então Território Federal do Amapá, e segundo o Departamento Nacional de Trânsito no Amapá (DNIT) é o convênio mais antigo em vigência no país (<http://www.prap.mpf.br/noticias>).



almente a necessidade de procurar “uma maneira de desviar a rota desta estrada que corta a parte mais importante da reserva que são as nascentes dos três rios: Uaçá, Urucauá e o Curipi, em cujas margens vivem pacificamente, a tempos imemoriais”.

Nesse relatório foi lembrado que nas cabeceiras dos rios houve garimpagem de ouro pelos guianenses, que utilizaram o indígena como carregador, guia e marcador de árvores; e possível extração de pau-rosa por um explorador japonês, tão logo ficasse pronta a estrada. Por isso, os indígenas, nesse relatório, argumentavam que

[...] na criação da fazenda de búfalos em Kumarumã, quando então os índios nada fizeram para impedir, deixaram que as autoridades da FUNAI se incumbissem pelos seus interesses e eles se enganaram entregando um terreno de grande valor prometendo que aquilo seria para beneficiar a própria comunidade indígena, com leite, manteiga, queijo, etc... Hoje decorridos alguns anos ficamos sabendo do erro em confiar, pelos prejuízos que vem causando a referida fazenda dos militares, os únicos beneficiados com tal projeto. (*Mensageiro*, 1980, nº 6, p. 14)

Assim, consta no *Mensageiro* que os indígenas enviaram carta ao Presidente da FUNAI em agosto de 1980 exigindo explicações, pois já tinha enviado documento sobre a necessidade de rever o traçado da estrada que passaria dentro dos limites da reserva e nas nascentes dos rios, como pode ser observado na passagem a seguir:

Mandamos carta, mas não recebemos resposta. Agora a estrada já entrou e vai mais ainda prá dentro da reserva. Nós não fomos nem avisados (sic) e a Funai nem respondeu e nem fez nada. Tememos pela nossa pesca, pela nossa caça e pela nossa mata. Futuramente pode haver invasão e briga. Nós tamos revoltado. A estrada já tá dentro da área na altura de Curipi (km 60) e dezenas de homes estão abrindo a estrada rumo a Urukauá e Kumarumã. [...] pedimos que esta estrada seja desviada não mais por dentro da reserva. Todos estamos querendo fazer alguma coisa e parar os trabalhos. Antes apelamos ao senhor Presidente e pedimos que tome providencias.

Conforme Ricardo (1983), a FUNAI não respondeu a carta dos indígenas e em conjunto com o governo do TFA passaram sim a pressionar os indígenas da região do Uaçá a assinarem um termo de compromisso aceitando a passagem da BR-156 em suas terras, considerando-se o novo traçado proposto que atingia as cabeceiras dos rios. O termo, conforme a *Revista do Amapá* que na época ressaltava as ações do governo Barcellos, era importante, pois a BR-156 representava para o Amapá e para o Brasil três pontos distintos e interligados:

1º Integração

Interliga todos os municípios do Território, como Mazagão, Macapá, Amapá, Calçoene e Oiapoque.

2º Desenvolvimento

Funcionando como espinha dorsal a BR-156 e a melhor e mais eficiente via de comunicação e evacuação de produtos, além de ser o fator principal de radicação do homem ao solo.

3º Segurança Nacional

Meio ininterrupto para a movimentação social e estratégia constituiu a BR-156, fonte inesgotável de segurança para nossa soberania, principalmente no que se refere a faixa de fronteira.

Para o governo do TFA, corroborado pela FUNAI, era imprescindível que as três metas fossem atendidas, mesmo que estivessem em desacordo com os indígenas. Inclusive a FUNAI, visando preservar os interesses do governo territorial, a pós a assinatura do termo de compromisso reivindicou que fosse atendido o “artigo 20, letra d, do Estatuto do Índio que diz: obras de interesse nacional dentro da área indígena podem ser interditadas pelo Governo” (RICARDO, 1983, p. 11). Mesmo que, segundo a *Revista do Amapá*, o governo ficasse na obrigação de

[...] indenizar essa área e ainda mais adicionar cerca de 17 000 ha a reserva, como área de proteção as nascentes do rio Uaçá e Curipi, além de doar um caminhão para atendimento as comunidades indígenas, a construção de dois postos fiscais, nas extremidades do trecho, emprego para três índios, sendo um motorista e dois fiscais da área [...]. (1982, p. 12).

Ainda, de acordo com a *Revista*, o Governador Barcellos teria cumprido “com prazer” o acordo com os indígenas, para beneficiar com a rodovia não só o Amapá, mas, também os índios que passariam a ter uma via de escoamento e transporte para os produtos que não tinham consumo nas aldeias. Contudo, no periódico *Mensageiro* constam as seguintes conclusões dos indígenas sobre o Termo de Compromisso:

1. Os índios afirmam que o Sr. Delegado da Funai veio com decisão já tomada: a estrada tinha que passar por bem ou por mal e que não adiantava nem querer. A Funai pressionou deveras para que a estrada passasse.
2. Os tuxauas também foram muito pressionados com promessas, agrados e ameaças mais ou menos veladas.
3. A imprensa pressionou, deturpando a verdade sobre os acontecimentos e apelidando os indígenas com palavras ofensivas.
4. Boa parte dos índios das comunidades ficaram desconfiados e revoltados, porém é justo dizer que os presentes não tiveram coragem de se manifestar na hora. Muitos dizem porque não entenderam bem.
5. Os representantes do governo foram generosos em promessas que a estrada atravessando a reserva só podia trazer benefícios e não prejuízos as comunidades indígenas. Os tuxauas ficaram convencidos porque até pediram ramais para Urucauá e Uaçá.
6. Algumas comunidades dizem que os tuxauas tinham de consultar as próprias comunidades antes de assinar os contratos. (*Mensageiro*, 1981, nº 9, sem nº página).

Ricardo (1983) afirma que na Assembleia de 1981 os indígenas estavam certos de que haviam sido “enrolados” pelo delegado da FUNAI e pelo governo do TFA e apesar das lideranças indígenas, assessorados pelo representante do CIMI, terem exigido explicações ao governo do Território e a FUNAI foi mantida a nova proposta de limites, que vigora até hoje.

Porém, em 1983, as lideranças indígenas acrescentam nessa discussão pontos positivos e negativos acerca da passagem da rodovia que cortava a reserva Uaçá, como pode ser observado a seguir:

A estrada é como uma faca de dois cortes. Ela traz benefícios porque a gente quando está doente ou precisa de ir em Oiapoque vai mais rápido que dá a volta pelo oceano. Pela estrada a gente vai e volta em um dia. E pelo oceano a gente leva 8 dias para ir e voltar. O corte perigoso da faca é a entrada do homem branco, que às vezes entra sem licença. Outro ponto negativo da estrada é quando ela está ruim cheia de buracos e o motorista bebe. Isso põe em risco a vida de muitas pessoas. (*Mensageiro*, nº 17, 1983, p. 7).

Em 1985 os indígenas reavivam as discussões durante a realização da Assembleia Indígena daquele ano e, nela, decidem ir à Brasília para pressionar a homologação final da “Reserva do Uaçá”, ressaltando a importância de

Reavivar os limites da demarcação e terminar a mesma, face ao perigo de invasão por parte de garimpeiros. A demarcação realizada não está satisfatória e a assembleia decidiu terminar a demarcação por conta própria, utilizando os seus próprios meios, o que de fato ocorreu no final de abril. (*Mensageiro*, nº 31, 1985, p. 7)

A partir do final dos anos de 1980, os indígenas agregaram às discussões da construção da BR-156 e a demarcação do território indígena à necessidade de uma nova legislação para os povos indígenas, que culminaria com a aprovação da Constituição de 1988. Na Constituinte de 1987, os indígenas brasileiros afirmavam que em 1978 havia terminado o prazo para demarcação de todas as TI, propugnado pelo Estatuto do Índio de 1973, por isso fazia-se necessário colocar essa questão na “nova Constituição Brasileira”. Todavia, diziam os indígenas “só a demarcação não basta: é preciso que as terras, uma vez demarcadas, sejam garantidas para evitar as invasões constantes que até hoje ocorrem” (*Mensageiro*, nº 42, 1987, p. 11). Também, conforme os indígenas, eles não poderiam mais estar na dependência da FUNAI para garantir a posse da terra, por isso era necessário que seus direitos fossem colocados na “nova Constituição Brasileira”.

Nesse momento, as lideranças indígenas do Oiapoque e dos demais territórios indígenas do Brasil começaram a debater acerca do reconhecimento dos direitos territoriais dos povos indígenas como primeiros habitantes do Brasil, da demarcação e garantia e garantia das TI e do Usufruto exclusivo, pelos povos indígenas, das riquezas naturais existentes no solo e subsolo dos seus territórios.

O texto constitucional de 1988 trouxe uma nova orientação para as discussões sobre as TI. Inclusive, no artigo 231 reconheceu aos índios “sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens”. Mas, é importante frisar que se estabeleceu uma contradição entre a Constituição de 1988 e o Estatuto de 1973. Conforme o documento “Legislação Ambiental e Indigenista” (2008, p.

42), “o Estatuto do Índio continua antigo, falando de integração e tutela”, apesar da Constituição Federal de 1988 evidenciar novos preceitos, como no caso da definição de Terras Indígenas.

São terras tradicionalmente ocupadas pelos índios, as por eles habitadas em caráter permanente, as utilizadas para suas atividades produtivas, as imprescindíveis à preservação dos recursos ambientais necessários a seu bem-estar e as necessárias a sua reprodução física e cultural, segundo seus usos, costumes e tradições. (Art. 231, § 1º, da CF/88).

As TI passariam a constituir “espaço de referência para a construção de identidades”, por carregarem marcas do vivido e do valor de uso, ligadas ao poder de usufruir materialmente do espaço onde vivem (ACSELRAD, 2004). Assim, a Constituição de 1988 propiciou a demarcação e titulação definitiva da TI Uaçá em 1991. Contudo, a criação desta TI não resolveu o problema da passagem da BR-156 pelo território indígena, ao contrário foi aguçada pela perspectiva e a necessidade de asfaltamento da rodovia, em nome, mais uma vez, do desenvolvimento econômico e social e da integração do Brasil aos países do Platô das Guianas.

Assim, chegou-se ao século XXI e a construção da BR-156 continuou em debate, apesar de uma nova orientação em relação as questões propugnadas pelos povos indígenas no Brasil. Encontros, fóruns e reuniões continuaram sendo realizados, envolvendo as lideranças e as comunidades indígenas e órgãos do governo federal e estadual para discutir a questão da construção da BR-156, a partir da perspectiva da legislação ambiental e indigenista.

O conjunto de leis, a partir da Constituição de 1988, trouxe novos elementos a serem apreciados nessa questão e, além da FUNAI, outros órgãos entraram cena: Coordenação Geral de Patrimônio Indígena e Meio Ambiente (CGPIMA), órgão ligado à FUNAI e responsável pelo licenciamento de obras em TI, IBAMA, DNIT, SETRAP, Ministério Público Federal (MPF) e a Procuradoria da República no Amapá (PRAP).

Contudo, somente em 2003 ocorreu um novo despertar para a questão da BR-156, quando os indígenas, descobriram que a FUNAI-Brasília tinha autorizado a licença para a construção (Licenciamento Ambiental) da BR-156 sem o conhecimento das comunidades indígenas. Nessa ocasião, o MPF perguntou a FUNAI-Oiapoque, o que tinha feito, até então, para cobrar a mitigação e compensação para as populações indígenas pelo empreendimento da BR-156 que corta o território indígena.

De acordo com as lideranças, os indígenas do Oiapoque não sabiam dessa nova negociação com o Estado do Amapá, ocorrida por meio do DNIT e da SETRAP, e nem que já havia um RIMA (Relatório de Impacto Ambiental), pronto e aprovado em relação a pavimentação da BR-156. É importante lembrar que pela nova legislação ambiental e indigenista os povos indígenas devem ser consultados sobre empreendimentos que passam direta ou indiretamente em suas terras. Desta forma, as lideranças do Oiapoque, então, tomaram a decisão de acionar o MPAP, para intermediar as negociações junto a FUNAI e ao governo do Estado do Amapá. Conforme Araújo *et al* (2006) explica, quando afirma que

A Constituição reconheceu aos povos indígenas direitos permanentes e coletivos e inovou também ao reconhecer a capacidade processual dos índios, de suas comunidades e organizações para a defesa de seus próprios direitos e interesses. Além disso, a Constituição atribuiu ao Ministério Público o dever de garantir os direitos indígenas e de intervir em todos os processos judiciais que digam respeito a tais direitos e interesses, fixando por fim, a competência da Justiça Federal para julgar as disputas sobre direitos indígenas (p. 38).

Diante dessa nova realidade da construção da BR-156, os indígenas do Uaçá concretizaram reuniões nas aldeias Tucai e Manga. Dessas reuniões saiu uma proposta para a efetivação do I Fórum Socioambiental dos Povos Indígenas do Oiapoque, ocorrido em novembro de 2004. O Fórum sinalizava a importância da participação das comunidades indígenas nas discussões sobre o asfaltamento da BR-156, como se observa a seguir:

O Fórum considera que esta é uma oportunidade histórica de conseguir inverter a lógica do que normalmente ocorre nos grandes projetos de desenvolvimento, como o asfaltamento de estradas, contando desde o início com a participação das comunidades afetadas, garantindo sustentabilidade ambiental, social e cultural, além da econômica. Isso pode ser um exemplo de negociação, diálogo e articulação para outros projetos e programas em todo o país. É uma oportunidade de se começar um trabalho que não seja apenas pontual, mas também ações de médio e longo prazo que criem a base para um desenvolvimento sustentável da região, respeitando as culturas e sociedades indígenas. (Folder do I Fórum Socioambiental dos Povos Indígenas do Oiapoque, 2004).

Nesse evento foi produzido o documento “Carta de Kumarumã” com as propostas indígenas de compensação e mitigação do impacto da BR-156, ponto de partida para políticas de desenvolvimento sustentável, favoráveis aos povos indígenas e demais populações da região, a médio e longo prazo. Em relação a programas e projetos compensatórios, o I Fórum Socioambiental indicou ações como propostas para mitigação e compensação pelo asfaltamento da BR-156 que atravessa a TI Uaçá: fiscalização das TI e monitoramento ambiental; alternativas sustentáveis de produção para as comunidades indígenas; um programa de formação e capacitação (autogestão) para os indígenas; ações na área de educação escolar indígena, saúde e comunicação e definição do afastamento das aldeias: mínimo de 500 metros de distância da margem da BR-156.

Em 2005 foi estabelecida a primeira proposta de convênio ente o DNIT, a Associação dos Povos Indígenas de Oiapoque (APIO) e a FUNAI, com a finalidade de implementar o “Programa de Compensação Socioambiental, Econômica e Cultural de apoio aos Povos Indígenas de Oiapoque pela obra de construção de pontes e do asfaltamento da BR-156, Trecho Ferreira Gomes – Oiapoque/AP”, anexo ao convenio de 2005. O Programa foi construído tendo por base propostas amplamente discutidas pelos povos indígenas do Oiapoque, no período 2003/2005, por meio de suas reuniões, assembleias, Pré-Fórum Socioambiental, I Fórum Socioambiental, com especialistas e técnicos de instituições governamentais e de ONGs e com os empreendedores. O programa abrangeu cinco subprogramas: gestão administrativa;

proteção e fiscalização ambiental; desenvolvimento sustentável; etnoeducação e cultura; e saúde indígena. O Programa foi justificado da seguinte forma:

Sua implementação poderá reduzir as agressões e beneficiar, a curto, médio e longo prazo toda a população das 04 etnias, que habitam as 33 Aldeias das 03 terras Indígenas, (aproximadamente 519.000 ha), protegendo-as das pressões e dos ilícitos ambientais, propiciando com procedimentos gerais, melhorias e qualidade para as áreas de saúde, educação, administração, tecnologia, comunicação, capacitação, desenvolvimento e geração de renda com o uso sustentável dos recursos naturais e com ações específicas nas aldeias localizadas na BR-156, bem como de apoio às instituições indígenas, garantindo seus direitos constitucionais e reforçando sua necessária caminhada para a autogestão, considerando os componentes Indígenas e as localidades constituídas por suas respectivas Aldeias, atualmente ocupadas, e suas populações por etnias, todas no Município do Oiapoque.

Em 2007 foi estabelecido um Termo de Compromisso entre DNIT, GEA, FUNAI e representantes dos povos indígenas das TI Uaçá, Juminã e Galibi. O objetivo foi assegurar a implementação e execução de medidas indenizatórias, mitigadoras e compensatórias aos impactos ambientais, sociais, culturais e econômicos decorrentes da pavimentação da BR-156 no Estado do Amapá. O termo de compromisso indicou seis subprogramas de apoio aos povos indígenas do Oiapoque: 1) Gestão Administrativa; 2) Proteção e Fiscalização Ambiental; 3) Desenvolvimento Sustentável; 4) Etnoeducação e Cultura; 5) Saúde Indígena e 6) Indenização aos Povos Indígenas do Oiapoque.

O Termo de Compromisso destacou, também, medidas emergências: 1) Cálculo da indenização; 2) Construção, equipamento dos postos de vigilância e repasse de recursos financeiros para a contratação de serviços de agentes indígenas; 3) Remoção das aldeias, além da aldeia Curipi e Piquiá que estava em execução e 4) Construção e equipamento de posto de saúde e repasse dos recursos financeiros para a contratação de serviço na área de saúde. O termo de compromisso esclareceu ainda que o

Cumprimento na íntegra do disposto no item 4 do Ofício n. 222/CMAM/CGPIMA/05 de 14.07.05, uma das condições para a renovação da licença de instalação e emissão de Licença de Operação, além de ser também condição para dar continuidade à pavimentação e obras decorrentes a partir do km 763 (aldeia Piquiá), aqui transcrito na íntegra: "O empreendedor também só poderá iniciar as obras de pavimentação a partir do km 763 (aldeia Piquiá) com a garantia formal do cumprimento dos acordos assumidos na aldeia Manga em 18 e 19 de maio deste ano, conforme Ata desta reunião e referendados no termo de autorização da Comissão, após ter realizado os seguintes quesitos: cumprir os compromissos acordados para do km 785/ramal do Manga ao km 763/aldeia Piquiá (finalização da construção e terraplenagem do ramal do Manga; construção do Posto de Vigilância no Ramal do Manga equipado com toda a estrutura necessária para o funcionamento; duas voadeiras equipadas; afastamento e construção da aldeia Piquiá em local determinado pela comunidade; uma camionete 4x4 equipada com radio de comunicação; um caminhão e contratação de representantes indígenas para o acompanhamento diário das obras); realizar o estudo

etnoecológico (cujo termo de referencia já foi encaminhado ao empreendedor e ao Ibama por meio do Ofício n. 48/CMAM/CGPIMA/05 de 28.01.05) aprofundando as propostas apresentadas pelas comunidades indígenas no Pré-Fórum e no Fórum Socioambiental. Este estudo deve ser iniciado em prazo máximo de 60 dias e é condição para serem iniciadas as obras a partir do km 763 (aldeia Piquiá) e deve estar contemplado nos termos de convênio a ser celebrado entre o empreendedor, Funai, associações indígenas, com interveniência do IBAMA; o empreendedor deve realizar a divulgação à população regional de Macapá, Oiapoque e municípios vizinhos acerca da não responsabilidade dos grupos indígenas pela demora da implantação das obras de pavimentação da BR-156.”

A FUNAI, conforme ofício de 24 de setembro de 2007, posicionou-se favor da continuidade do processo de licenciamento ambiental por meio da Licença de Instalação dada em agosto de 2005, desde que fossem implementadas as seguintes medidas emergenciais: 1) Construção e equipamento dos postos de vigilância; 2) Remoção de casas e edificações comuns das aldeias; 3) Construção e equipamento de postos de saúde; 4) Estudo etnoecológico das TI Uaçá, Galibi e Juminã e 5) Reforço institucional.

Em março de 2008 a APIO enviou uma carta ao Ministério Público Federal<sup>8</sup> solicitando medidas no sentido de suspender as Licenças concedidas pelo IBAMA, com o consequente embargo das obras de pavimentação da BR-156. O documento expõe os motivos dessa solicitação.

Excelência, o que nos leva a pedir esta medida é que desde outubro de 2003, apesar de todas as iniciativas junto aos órgãos estaduais e federais, de todas as reuniões, acordos verbais e encaminhamentos não conseguimos garantia dos nossos direitos constitucionais por parte do DNIT, do cumprimento de medidas compensatórias e mitigadoras, que visem diminuir os graves impactos que já estamos sofrendo. Ficamos surpreendidos também com a liberação do IBAMA para continuação do asfaltamento. Fracionando a licença ambiental. Num futuro próximo somente o trecho da BR-156 que atravessa a Terra Indígena Uaçá não vai ter asfalto, inviabilizando a defesa dos nossos interesses frente à opinião pública.

Conforme os indígenas os meios de comunicação estavam sendo utilizados para denegrir a imagem dos povos indígenas, responsabilizando-nos pelo atraso das obras do asfaltamento. Os indígenas afirmaram no documento que não eram contrários ao asfaltamento da BR-156, mas exigiam respeito e garantia dos seus direitos que, também, eram de interesse da nação. Diante disso, os grupos de trabalho da XV Assembleia de Avaliação e Programação dos Povos Indígenas do Oiapoque, ocorrida em fevereiro de 2008, chegaram a conclusão de que estavam insatisfeitos com o governo por tentar “enrolar” os indígenas e não cumprirem com os acordos, por isso era preciso exigir o convênio completo, com propostas mitigadoras

<sup>8</sup> Essa carta saiu como resultado de uma Assembleia Extraordinária realizada nos dias 13 e 14 de março de 2008, na aldeia Manga, na qual estavam presentes lideranças e representantes de todos os Povos Indígenas do Oiapoque, Galibi-Kalinã, Galibi-Marworno, Karipuna e Palikur, com a presença de dois Procuradores Federais, representando a Fundação Nacional do Índio, de dois técnicos do CGPIMA\FUNAI, de assessoria jurídica, de assessoria do CIMI, dos representantes da Administração Executiva Regional da Funai de Macapá e de Oiapoque. Os representantes de DNIT e SETRAP, que não compareceram sob o pretexto de que sua segurança estaria comprometida.

e compensatórias dos impactos, ao dialogarem com o DNIT e a FUNAI; devendo-se recorrer à via judiciária, caso o convênio não fosse assinado.

No documento “Relato da Reunião sobre o Asfaltamento da BR-156 solicitada pelo Ministério Público em Resposta à Carta dos Povos Indígenas do Oiapoque ao MPF”, realizada em abril de 2008 na aldeia Manga, o presidente da APIO deixou claro que: os indígenas não eram contra a pavimentação da BR, contudo, exigiam respeito aos seus direitos e por isso aceitavam que fosse feito estudo etnoecológico para apontar o que competia às comunidades indígenas. Nesse “Relato” o Ministério Público esclareceu que

O MPF, atendendo aos anseios das aldeias indígenas da TI Uaçá, marcou essa reunião para mostrar o compromisso de todos os órgãos envolvidos em buscar uma solução da melhor forma possível. [...] O MPF tem a grande satisfação de estar aqui para proteger os direitos indígenas e, a partir de agora, acompanhará todos os passos desse processo de pavimentação da BR-156. Gostaria também de demonstrar a finalidade dessa reunião, que é o conhecimento dessa realidade enfrentada e escutar todas as partes no sentido de procurarmos a melhor solução para isso tudo. Em entrevistas que concedi, disse que em nenhum momento as comunidades indígenas estão se colocando contra a pavimentação, mas querem a defesa de seus direitos, que estão garantidos na constituição de 1988.

Após as discussões, deliberou-se se seriam paralisadas todas as ações da BR-156 no trecho 3 até as conclusões dos estudos ou se deveria fazer um termo de compromisso para aplicar os recursos na remoção das aldeias ou na construção de postos de vigilância nas áreas prioritárias ou em outras ações emergenciais. Isso não impedia a adoção de medidas emergenciais para o trecho 4, já está pavimentado, tais como análise das aldeias com obras já iniciadas e colocação de redutores de velocidade.

Ficaram também acordados: 1) a criação do Grupo de Trabalho formado por representantes de órgãos do governo, MPF, FUNAI-CGPIMA, Procuradoria da FUNAI, SETRAP, DNIT e CPIO para apurar outras ações emergenciais antes da conclusão dos estudos etnoambientais; 2) a elaboração do estudo etnoambiental, com consulta a equipe da Dra. Lux Vidal para executar o trabalho.

Em julho de 2008, na Procuradoria Geral da República em Brasília foi feita uma reunião na 6ª Câmara de Coordenação e Revisão, tendo como objeto a pavimentação da BR-156. Nessa reunião foi apresentada a “Proposta de ações visando a elaboração do plano de trabalho conjunto, GEA/SETRAP e DENIT, para a implementação de medidas mitigadoras e compensatórias para as comunidades da TI Uaçá de retomada das obras nos lotes 3 e 4 do projeto de pavimentação da BR-156/AP – Trecho Rio Trajacatuba-Oiapoque.” Na “Memória da Reunião”, destaca-se como objetivo: dar andamento às obras e às medidas necessárias à mitigação e compensação dos impactos causados pela BR-156, de forma a fortalecer as ações produtivas, garantir a segurança alimentar e contemplar as aldeias dos lote 3 e 4 com ações de comunicação social e de educação ambiental. Na “Memória” consta, ainda a



Situação do lote 4: Durante o período de obras foi apresentado um conjunto de medidas compensatórias e ações de recuperação ambiental. Em setembro de 2007, com a exclusão dos lotes 3 e 4 da licença, a implementação dessas medidas foi interrompida. Apresenta resultados das medidas implementadas, tais como recuperação ambiental de áreas degradadas, instalação de dispositivos de drenagem, estabilização e revegetação de taludes e cortes, entre outras.

Situação do lote 3: ainda não há dispositivo de drenagem instalados. O que se vê são sulcos de erosão profundos, carreamento de materiais para os cursos d'água, especialmente os igarapés e córregos, o que causa grande prejuízo para a terra indígena.

Em 2009, os indígenas construíram o Plano de Vida dos Povos e Organizações Indígenas do Oiapoque com apoio dos parceiros TNC, Iepé, FUNAI, ELETRONORTE e GIZ. A construção do Plano de Vida visava expressar a vontade das comunidades ao longo da BR, para melhorar a maneira como gerir o território e o meio ambiente indígena com planejamento. Em relação à questão do asfaltamento da BR-156, o Plano sintetizava o seguinte:

**Diretriz:** Garantir a mitigação e compensação dos impactos gerados pela implantação de empreendimentos nas Terras Indígenas.

**Ações:** Executar estudos dos possíveis impactos ocasionados com a implantação de empreendimentos nas Terras Indígenas. Instituir mecanismos para execução e controle da aplicação dos recursos provenientes da compensação e mitigação dos impactos gerados pela implantação de empreendimentos em Terras Indígenas de acordo com o Plano de Vida dos Povos Indígenas do Oiapoque. (PLANO DE VIDA ..., 2009, p. 63)

Conforme o Programa de Gestão dos Povos Indígenas do Oiapoque (PGTA, 2013), a organização interna e as relações com vários parceiros permitiram aos indígenas do Uaçá fazer uma série de reuniões que avançaram nas discussões de estratégias e ações para enfrentar os desafios da construção da BR-156. Foi a partir desse planejamento e da urgência em lidar com os impactos socioambientais decorrentes dos projetos de infraestrutura que afetam ou virão afetar a terra dos indígenas que nasceu o PGTA, em 2010, para articular e realizar as ações de curto, médio e longo prazo, com foco específico nas linhas temáticas Meio Ambiente e Produção do Plano de Vida, direcionados para: Controle e Proteção Territorial, Formação para a Gestão Ambiental e Manejo e Uso Sustentável dos Recursos Naturais, Meio Ambiente.

Mas, a construção do Plano de Vida e do PGTA não foram suficientes para encerrar os embates dos indígenas com os governos federal e estadual em relação à construção da BR-156 no território Uaçá. As medidas, até hoje, não correspondem às expectativas dos indígenas. Segundo site do Governo do Estado, em setembro de 2012, o Estado do Amapá apresentou ao Governo Federal pedido para que a obra fosse a ele delegada, pois estava discutindo com o DNIT o plano de trabalho para implementar as ações definidas para a BR-156. Por meio do site afirmava que a SETRAP e o DNIT definiriam, conjuntamente, a minuta do termo de delegação e o modelo de licitação que seria adotado para a obra. A SETRAP iria concluir o

plano de trabalho, apresentando o anteprojeto para atualizar o projeto básico de 2006. Informava também que a obra estava incluída no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC).

Contudo, em julho de 2014 os membros do MPF/AP, responsáveis por assuntos relativos ao Patrimônio Público e questões indígenas, constataram, mais uma vez, o atraso nas obras de pavimentação da BR-156, devido a motivos técnicos, entre eles, inabilitação das empresas quanto aos requisitos da licitação, erros em planilhas de cálculo, atraso e morosidade nas licitações. A constatação foi feita após análise minuciosa de documentação entregue pelo MPAP, DNIT e SETRAP. Os documentos reuniram informações referentes a processo licitatório, iniciado em 2013, com objetivo de cumprir as condicionantes ambientais da obra e, ainda, atender exigências do acordo firmado entre DNIT/SETRAP, lideranças indígenas e MPFAP (site do MPFAP/PRAP, 05/08/2014).

Conforme o site da TV Globo, o MPF/PRAP, ainda em julho de 2014, convocou representantes da SETRAP e DNIT para prestarem esclarecimentos sobre a aplicação de recursos públicos nas obras de asfaltamento da BR-156, principal rodovia que liga Macapá ao interior do estado e sobre o andamento da remoção das aldeias indígenas às margens da BR-156 para outras áreas, pois a retirada das aldeias tornou-se uma das condicionantes para asfaltar os 110 quilômetros da estrada, próximo ao município de Oiapoque. Conforme o MPF/PRAP, a questão é que DNIT e SETRAP não podem concluir o asfaltamento sem a realocação das aldeias e os órgãos têm dificuldade em encontrar empresa para a execução da obra de construção de aldeias.

O MPFAP/PRAP evidenciam que a preocupação das comunidades do Uaçá refere-se a impressão que a mídia em geral e a população do Oiapoque, em particular, passam sobre o atraso da obra, culpando, de alguma forma, os indígenas. Os jornais locais mostram situações como falta de alimentos e de outros produtos, prejuízos com o atoleiro da BR-156, enfim da interrupção do desenvolvimento econômico e social da região devido a paralisação das obras da BR-156 em território indígena. Portanto, continua, presentemente, o debate em torno da demora da conclusão da BR-156.

#### **4 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES**

De acordo com a análise dos diversos documentos que versam sobre os acontecimentos da passagem da BR-156, cortando o território dos indígenas do Uaçá, foi possível considerar que, desde os anos de 1970 até hoje, indígenas e governo federal e estadual, representados por diversos órgãos, têm se apropriado da questão de forma diferenciada. O governo, nos anos de 1970, ao traçar a rodovia cortando o território indígena, previa solucionar problemas relacionados ao desenvolvimento social e econômico e a integração da região aos demais municípios do TFA. Para os indígenas essa obra prejudicaria a sua relação com o ambiente, pois a BR-156 colocaria em risco a manutenção de sua cultura e tradições. Por isso, os indígenas sempre tiveram clareza de seus direitos e veem lutando para que eles sejam respeitados. Inclusive, atualmente, deixam muito claro que não são contra o asfaltamento da BR-

156, até porque facilitaria para eles mesmos a sua locomoção, mas exigem que as ações em torno do empreendimento não desrespeitem seus direitos.

Os indígenas do Uaçá têm consciência dos vários problemas que suas comunidades enfrentaram, enfrentam e virão a enfrentar, se os órgãos do governo não atenderem as medidas colocadas como imprescindíveis para conclusão da obra. Por isso, frente ao desrespeito quanto aos acordos estabelecidos, resolveram chamar o Ministério Público para dialogar com a FUNAI, o IBAMA, a CGPIMA, o DNIT e GEA/Setra. Com isso buscam garantir seus direitos e sanar os problemas ambientais, sociais e econômicos provocados pela construção da BR-156, considerando o que consta na legislação ambiental e indigenista.

Até o momento o processo de discussão e as medidas implementadas para o asfaltamento da BR-156 foi feito de modo atropelado, considerando-se a forma como a FUNAI e demais órgãos têm encaminhado os passos necessários para a efetivação do empreendimento. Além disso, a mídia em geral, muitas vezes, noticia informações que colocam a não pavimentação da estrada como culpa dos povos indígenas, impedido as ações do governo em torno do desenvolvimento econômico e social da região. Isso tem sido desfavorável para a imagem dos indígenas e contribui para aguçar os embates com o governo.

Contudo, é importante perceber que a conclusão da BR-156 na terra Uaçá concretizará a sua demarcação, assegurando espaço necessário para o desenvolvimento de suas tradições e sua subsistência, garantindo, também, a preservação de um gigantesco patrimônio biológico e do conhecimento milenar que as populações indígenas detêm sobre ele. Concretamente podemos dizer que a forma como governo e indígenas tem se apropriado e significado a questão tem levando a uma situação de desgaste muito grande, marcado pela falta de um diálogo transparente, sobretudo, por parte dos órgãos do governo. Isso tem impedido o cumprimento de algumas medidas em prol da defesa dos direitos indígenas.

## REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri (org.). *Conflitos Ambientais no Brasil*. Rio de Janeiro: Lelume Dumará: Fundação Heinrich Boll, 2004.
- APIO. *Plano de Vida dos Índios e Organizações Indígenas do Oiapoque*. Oiapoque: APIO, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Carta ao Ministério Público Federal*. Oiapoque. Aldeia Manga, 14 de março de 2008.
- \_\_\_\_\_. *Carta à Imprensa*. Oiapoque. Aldeia Manga, 14 de março de 2008.
- \_\_\_\_\_. *Relato da Reunião sobre o asfaltamento da BR-156 solicitada pelo Ministério Público Federal em resposta à Carta dos Povos Indígenas do Oiapoque ao MPF*. Oiapoque, Aldeia Manga, 10 de abril de 2008.
- \_\_\_\_\_. *Resumo da XV Assembléia de Avaliação e Programação dos Povos Indígenas do Oiapoque*. Oiapoque, Aldeia Tukay, 22 a 24 de fevereiro de 2008.
- ARAÚJO, Ana Valéria. Direito Autoral e Direito de Imagem: novos desafios para os índios. In: INSTITUTO SÓCIOAMBIENTAL. *Povos Indígenas no Brasil – 1996/2000*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2000, p. 99-101.
- CASTELLS, M. *O poder da identidade*. 6 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 2.

- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL: *Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 67/2010, pelo Decreto nº 186/2008 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94*. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2011.
- FUNAI, MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. *Termo de compromisso que entre si celebram o DNIT, GEA FUNAI, Representantes dos Povos Indígenas do Oiapoque objetivando assegurar a implementação e execução de medidas indenizatórias, mitigadoras e compensatórias aos impactos advindos da pavimentação da BR-156 no Estado do Amapá*. Brasília, 2007.
- GALLOIS, Dominique T.; GRUPIONI, Denise F. *Povos indígenas no Amapá e Norte do Pará. Quem são, onde estão, quantos são, como vivem e o que pensam?* São Paulo: Iepé, 2003.
- GARZÓN, Biviany; VALLE, Raul S. Teles. Brasil e Colômbia: resultados diferentes para realidades semelhantes. In: INSTITUTO SÓCIOAMBIENTAL. *Povos Indígenas no Brasil. 2001/2006*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2006, p.82-85.
- HAESBAERT, R. "Da Desterritorialização à Multiterritorialidade". *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre. v. 29, n. 1, Jan-Jun. 2003, pp. 11-24.
- MENSAGEIRO, n. 4 (jun. 1980); n. 6 (set. 1980); n. 9 (jan.1981); n. 17 (dez. 1982); n. 16 (abr. 1983); n. 26 (jun.-jul. 1984); n. 31 (mai.-jun. 1985); n. 43 (mai.-jun. 1986).
- LEFF, Enrique. *Epistemologia ambiental*. Trad. Sandra Valenzuela. - 2. ed. São Paulo: Cortez, 2002.
- LITTLE, P.E. *Gestão territorial em terras indígenas: definição de conceitos e proposta de diretrizes*. Relatório para a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Naturais do Acre. Rio Branco, 2006. (Mimeo.).
- LITTLE, Paul. *Os conflitos socioambientais: um campo de estudo e de ação política*. In: BURZSTYN, Marcel (org.) *A difícil sustentabilidade: política energética e conflitos ambientais*. Rio de Janeiro: Garamond, 2001. p.107-122.
- MAZUREK, Rosélis Remor de Souza (org.). *Programa de gestão territorial e ambiental das terras indígenas do Oiapoque*. Belém: The Nature Conservancy, 2013.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, DNIT. *Proposta de Convênio de natureza financeira sob o regime de delegação e cooperação, que entre si celebram o DNIT, a APIO e a FUNAI, com a finalidade de implementar o programa de compensação socioambiental, econômica e cultural de apoio aos povos indígenas de Oiapoque, referente às obras de construção de pontes e do asfaltamento da BR-156*. Brasília, 2005.
- MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. *Memória da Reunião da 6ª Câmara de Coordenação e Revisão*. Brasília, 3 de julho de 2008.
- PEREIRA, Luis Fernando. *Legislação ambiental e indigenista: uma aproximação ao direito socioambiental no Brasil*. São Paulo, Iepé-FNMA-MMA, v.1, 2008.
- RICARDO, Carlos Alberto (ed.). *Povos indígenas no Brasil: Amapá/Norte do Pará*. São Paulo: CEDI, vol. 3.
- PROCURADORIA GERAL DA UNIAO. *Parecer Nº 017/PGF/PFE-FUNAI/2005 sobre o asfaltamento da BR-156*. Belém, 2005.

SETRAP, GEA. *Proposta de ações visando a elaboração de plano de trabalho conjunto, GEA, SETRAP, DNIT, para a implantação de medidas mitigadoras e compensatórias para as comunidades indígenas do Oiapoque e retomada das obras no lote 3 e 4 do projeto de pavimentação da BR-156 – trecho Rio Tracajatuba – Oiapoque.*

SMITH, M.; GUIMARÃES, M. A. *Gestão ambiental e territorial de terras indígenas: reflexões sobre a construção de uma nova política indigenista.* Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro5/cd/artigos/GT3-82-440-20100903170251.pdf>

STIBICH, I A. *Planos de gestão territorial e ambiental de terras indígenas.* Brasília: FUNAI, 2011.

TASSINARI, Antonella Maria Imperatriz. *No Bom da Festa: O Processo de Construção Cultural das Famílias Karipuna do Amapá.* São Paulo: Editora da USP, 2003.

TERRIBAS, Bruno. *FUNAI a serviço de quem?* (on line) Disponível em <http://www.brasildefato.com>. Acesso em: 7 nov. 2007.

I FORUM SÓCIO AMBIENTAL DOS POVOS INDÍGENAS DO OIAPOQUE. *Relatório do I Fórum Socioambiental dos Povos Indígenas do Oiapoque.* Oiapoque. Aldeia Kumarumã, 23 a 25 de novembro de 2004.

I FORUM SÓCIO AMBIENTAL DOS POVOS INDÍGENAS DO OIAPOQUE. *Carta do Kumarumã.* Oiapoque, Aldeia Kumarumã, 23 a 25 de novembro de 2004.

I FORUM SÓCIO AMBIENTAL DOS POVOS INDÍGENAS DO OIAPOQUE. *Documento do I Fórum Sócio Ambiental dos Povos indígenas do Oiapoque: pontos a serem considerados nas medidas mitigatórias e compensatórias pelo asfaltamento da BR-156.* Oiapoque, Aldeia Kumarumã, 23 a 25 de novembro de 2004.

<http://www.ap.gov.br/amapa/site/paginas/noticias>

<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2014/07/mpf-chama-representantes-para-esclarecer-obras-na-br-156-no-ap.html>

<http://www.prap.mpf.mp.br/noticias>

*Artigo recebido em 30 de janeiro de 2016.*

*Aprovado em 10 de março de 2016.*