



História Unicap  
ISSN 2359-2370

# Historia, ambiente e povos indigenas no extremo Norte do Brasil: Impactos da construção da BR-156 em Oiapoque, Amapá (1976-1981)

History, environment and indigenous people in Northern Brazil:

The impacts of construction of the BR-156 in

Oiapoque, Amapá (1976-1981)

**Giovani José da Silva \***

[giovanijsilva@hotmail.com](mailto:giovanijsilva@hotmail.com)

**Anderson Luis Azevedo da Rocha\*\***

[andersonrch95@gmail.com](mailto:andersonrch95@gmail.com)

## Resumo:

O artigo apresenta um estudo sobre o conflito causado pela construção da rodovia BR-156 onde, atualmente, é a Terra Indígena Uaçá, habitada por indígenas Palikur, Karipuna e Galibi Marworno em Oiapoque, Estado do Amapá, Brasil. O objetivo foi analisar as mobilizações desses povos em torno da proteção de seus territórios e as discussões com os agentes do Estado no período da Ditadura Civil-Militar, entre os anos de 1976 e 1981. Foi utilizado o conceito de conflito socioambiental, definido pela Antropologia como disputas entre grupos sociais que se relacionam de diferentes maneiras com o meio natural, envolvendo três dimensões básicas: o mundo biofísico e seus múltiplos ciclos naturais, o mundo humano e suas estruturas sociais e o relacionamento dinâmico e interdependente entre esses dois mundos. No caso da BR-156, o conflito se dá pela intervenção do Estado na região do Uaçá para atender a interesses desenvolvimentistas, enquanto os povos indígenas da região lidaram com os impactos diretos da obra. As principais fontes analisadas foram artigos dos periódicos Boletim do CIMI e Mensageiro, que apresentam forte defesa em relação às demandas indígenas. Assim, a partir do estudo, foi possível perceber que, durante a Ditadura, o processo de construção da BR-156 foi marcado por pressões, imposições e ameaças por parte do governo, que teve como resposta a organização e a resistência dos habitantes da TI Uaçá em defesa de seus territórios.

## Palavras-chave:

BR-156; História ambiental; Povos Indígenas do Oiapoque.

## Abstract:

*The article presents a study on the conflict caused by the construction of the BR-156 highway, which is currently the Uaçá Indigenous Land, inhabited by Palikur, Karipuna and Galibi Marworno Indians in Oiapoque, Amapá State, Brazil. The objective was to analyze the mobilization of these peoples around the protection of their territories and the discussions with State agents during the Civil-Military Dictatorship, between 1976 and 1981. The concept of socioenvironmental conflict, defined by Anthropology, was used as disputes between social groups that relate in different ways to the natural environment, involving three basic dimensions: the biophysical world and its multiple natural cycles, the human world and its social structures and the dynamic and interdependent relationship between these two worlds. In the case of BR-156, the conflict occurs due to state intervention in the Uaçá region to meet developmental interests, while indigenous peoples in the region dealt with the direct impacts of the work. The main sources analyzed were articles from the CIMI Bulletin and Messenger, which present a strong defense against indigenous demands. Thus, from the study it was possible to realize that during the Dictatorship the construction process of the BR-156 was marked by pressures, impositions and threats by the government, which was in response to the organization and resistance of the inhabitants of the Uaçá IT in defense of their territories.*

## Keywords:

BR-156; Environmental History; Oiapoque Indigenous People

\* Professor adjunto da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP)

\*\*Licenciado em História pela Universidade Federal do Amapá (UNIFAP)

## Considerações Iniciais

A Amazônia brasileira, também chamada de Amazônia Legal<sup>1</sup>, é alvo de conflitos envolvendo a vasta extensão territorial que a compõe desde a chegada dos colonizadores europeus. Por estar, em boa parte na História do Brasil, distante dos polos econômicos mais atrativos, a região amazônica ficou quase totalmente preservada durante a colonização portuguesa. Após a independência política (1822), alguns projetos impactaram o Norte do país, mesmo não atingindo os objetivos – como a ferrovia Madeira-Mamoré (HARDMAN, 1988) e a Fordlândia (GRANDIN, 2010). Já no século XX, em períodos ditatoriais ou democráticos, apresentou-se uma imperiosa necessidade de explorar as riquezas presentes na região por meio de uma integração com o restante do país, resultando em novos projetos desenvolvimentistas.

Inserido no contexto amazônico, o Amapá foi transformado em Estado em 1988, sendo, anteriormente, Território Federal (criado no governo Getúlio Vargas, em 1943). O Estado faz fronteira com a Guiana francesa e, com uma área total de 142.815 km<sup>2</sup>, apresenta grande preservação ambiental, tendo 19 Unidades de Conservação e 4 Terras indígenas. Mesmo com esse alto índice, diversos projetos já foram pensados e executados no Estado, tais como os projetos Icomi (NUNES, 2018); (PAZ, 2014) e Jari (GREISSING, 2011). Além disso, conflitos territoriais urbanos (VARGAS; BASTOS, 2013) e rurais (PEREIRA, 2018) também figuram como um grave problema no Estado. Atualmente, o Amapá é tratado como uma das últimas fronteiras a serem exploradas pelo agronegócio e outros projetos, devido ao potencial que as suas áreas ainda não exploradas possuem. Portanto, são diversas as possibilidades para o desenvolvimento de estudos que envolvem a história ambiental no Amapá. Dentre esses aspectos, analisar-se-ão problemas que envolvem terras indígenas e rodovias federais.

Vivem no Estado cinco povos indígenas – Karipuna, Palikur, Galibi-Marworno e Galibi Kalinã, que habitam no extremo norte do Amapá, no município de Oiapoque, com uma população de mais de 5.000 pessoas, além dos Wajãpi, que vivem mais a Oeste do Estado. Esses cinco povos habitam em quatro Terras Indígenas – todas já demarcadas e homologadas desde 1996 –, que são: TI Uaçá, com 470.000 ha, onde habitam os Galibi-Marworno, Palikur e Karipuna; TI Juminã, com 42.000 ha, habitada por Karipuna e Galibi-Marworno; TI Galibi, com 7.000 ha, onde vivem os Galibi-Kalinã e Karipuna; e a TI Wajãpi, com 607.000 ha, habitada pelos Wajãpi.

Sobre esses povos já existe uma considerável produção etnográfica (CAPIBERIBE, 2007); (TASSINARI, 2003); (VIDAL, 2009); (GALLOIS; GRUPIONI, 2009); (RICARDO, 1983). Além disso, por meio da Licenciatura Intercultural Indígena, há estudos produzidos pelos próprios indígenas<sup>2</sup>. Portanto, há uma robusta literatura científica a respeito desses povos, que vem aumentando nos últimos anos também em História. Contribuindo para esse quadro, estudam-se aqui os povos indígenas do Oiapoque, sobretudo os da TI Uaçá, diretamente impactados pela construção da BR-156. Os Galibi Marworno, Palikur e Karipuna são grupos com características diferentes entre si, porém possuem

<sup>1</sup> Amazônia brasileira é a região que compreende nove Estados (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Maranhão, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins) do Brasil, pertencentes à bacia Amazônica, perfazendo uma superfície de aproximadamente 5.217.423 quilômetros quadrados. Também conhecida como Amazônia Legal Brasileira, recebeu grande atenção dos projetos desenvolvimentistas durante a Ditadura Civil-Militar Brasileira (1964-1985).

<sup>2</sup> A Licenciatura Intercultural Indígena da Unifap iniciou suas atividades em 2007, tendo como público alvo os povos indígenas do Amapá e do Norte do Pará. Para acessar os trabalhos: <https://www.dropbox.com/sh/tfchpp16lzn4dhk/AADLI2W9Mo3pXvifh2-000gca?dl=0>

aspectos em comum, principalmente em relação à luta política e à reivindicação de seus direitos territoriais (BASTOS; GARCIA, 2011, p. 243). Portanto, no processo da BR-156, esses povos agiram quase sempre em conjunto, sendo essa unidade um aspecto importante no processo.

Sobre esse contexto ainda há uma pequena produção científica (BASTOS *et al.*, 2015); (SANTOS, 2012), que apresenta apontamentos importantes sobre o problema, mas que ainda necessita de aprofundamentos e novas contribuições. Assim, objetiva-se a análise das ações dos indígenas do Oiapoque em torno da BR-156 e das discussões com os agentes do Estado no período militar, sobretudo com o governo e a Funai. Para isso, utilizam-se como fontes artigos de periódicos – Mensageiro e Boletim do CIMI –, relatórios de assembleias indígenas, relatórios da FUNAI, além da própria literatura já produzida sobre o assunto. O recorte analisado compreende os anos de 1976, ano da primeira assembleia de chefes indígenas do Oiapoque, e 1981, período em que as margens BR-156 passaram a ser ocupadas pelos indígenas do Uaçá.

O processo foi marcado por ideias conflitantes sobre o meio ambiente, tendo, de um lado, o Estado construindo uma obra em nome do desenvolvimento social e econômico e, de outro, os povos indígenas reivindicando direitos territoriais indígenas e temendo a violação de seus territórios. Alguns aspectos da Ditadura Militar no Amapá se fazem presente no processo, sobretudo no uso de aparelhos estatais para pressionar seus opositores e deslegitimar suas reivindicações. Além disso, o tratamento para os indígenas do Uaçá assemelha-se com o que ocorreu em caráter nacional, com o Estado tratando-os como empecilhos para o “desenvolvimento”. Portanto, buscar-se-á aqui dar maior atenção às mobilizações indígenas e às narrativas que defendem suas demandas, pois entende-se que, nessa relação, tais povos tiveram suas mobilizações negligenciadas e silenciadas várias vezes no processo.

## **História Ambiental, Povos Indígenas e a Ditadura Civil-Militar no Brasil**

A História Ambiental busca problematizar as relações e representações humanas sobre o que se entende por “mundo natural” (THOMAS, 2010). As condições biofísicas, os usos do meio para a sobrevivência e os valores ideológicos/ cosmológicos constituem importantes eixos para a temática (WORSTER, 1991). Por meio desses caminhos, é possível perceber que o meio ambiente está inserido em vários âmbitos da vida humana, resultando em um melhor entendimento sobre as diversas trocas existentes entre o mundo natural e as sociedades.

Segundo José Augusto Pádua (2012, p. 19-20):

De maneira geral, na medida em que as sociedades humanas se territorializaram – construindo seus ambientes a partir de interações com espaços concretos de um planeta que possui grande diversidade de formas geológicas e biológicas –, emergiram incontáveis exemplos de práticas materiais e percepções culturais referidas ao mundo natural. A produção de um entendimento sobre esse mundo tornou-se um componente básico da própria existência social.

Dessa forma, pela variedade apresentada no planeta, diversos povos vivenciaram inúmeras territorialidades, resultando em uma miríade de sentidos e valores construídos na história. As territorialidades são estabelecidas na medida em que as sociedades dominam os recursos naturais e desenvolvem concepções morais e religiosas sobre o

espaço, o que dá ao território um caráter funcional e simbólico (HAESBAERT, 2004). Nos últimos séculos, com o avanço dos processos de globalização e industrialização, houve muitos embates envolvendo grupos com ideias conflitantes sobre o meio ambiente, sendo esse um problema que ainda ocorre na atualidade. Discutir e estudar esses processos no Brasil – e na Amazônia brasileira – é, pois, imprescindível, dada a pluralidade existente no país. Dentre os grupos mais afetados por esses processos, os povos indígenas figuram com bastante destaque.

Nos últimos anos, surgiram importantes trabalhos sobre povos indígenas e as relações com o ambiente (JOSÉ DA SILVA, 2015); (SANTOS *et al.* 2018), demonstrando que “o estudo do meio ambiente e de sociedades denominadas ‘tradicionais’ tem sido valorizado nos últimos tempos” (MARTINEZ, 2006, p. 35). Nesse sentido, tais estudos apresentam diversas potencialidades, como afirma Henrique Leff (2005, p. 18; grifo nosso):

Hoje em dia, graças aos direitos culturais e ambientais conquistados pelos povos indígenas, é possível escutar suas recitativas que guardam a memória da destruição do seu habitat e a apropriação de seus recursos como parte do processo de colonização que negou e ignorou suas identidades. A história ambiental se converte, assim, em **uma história de muitas vozes, da diversidade de interesses e visões**, das quais emergem as narrativas propiciatórias de um processo de emancipação das formas dominantes de intervenção sobre a natureza.

Uma história da diversidade de interesses e visões é o que se objetiva alcançar no presente texto. Durante muito tempo, os valores e conhecimentos indígenas foram negligenciados em nome de discursos que pregavam – e ainda apregoam – a “modernização” e o “desenvolvimento”, palavras que, para os povos indígenas, muitas vezes, foram sinônimos de destruição e desrespeito. O discurso dominante foi e ainda é prejudicial a esses grupos, pois suas relações com o ambiente ocorrem de formas distintas das que comumente são defendidas pelos representantes políticos e pela imprensa em geral.

A relação dos povos indígenas com suas territorialidades pode ser entendida por meio da discussão proposta por William Balée sobre a “indigeneidade das paisagens”. Balée (2008, p. 10) chama de “indigeneidade” os conhecimentos de mundo próprios de tradições culturais de pequena escala que têm sido alvos do colonialismo europeu e neo-europeu e da globalização econômica. A indigeneidade das paisagens se apresenta nas práticas cotidianas dos povos nativos, nas modificações primárias dos ambientes que habitam, no conhecimento empírico e no manejo dos recursos naturais disponíveis e na relação cosmológica estabelecida com o território, sendo, dessa forma, um aspecto bastante presente em toda a Amazônia (BALÉE, 2008, p. 15–16). Diversos povos, durante milhares de anos, construíram suas territorialidades e intervieram no ambiente amazônico de modo a modificar as paisagens ao seu redor. Muito do que atualmente corresponde à floresta amazônica é resultado da ação antrópica dos povos nativos habitando na região.

As Terras Indígenas, carregadas pela indigeneidade dos povos que nelas habitam, mostram-se como espaços de múltiplas representações sociais, marcadas pelas complexas relações estabelecidas entre esses povos e o meio ambiente. Desse modo, os indígenas no Brasil – entre os quais no Oiapoque – apresentam concepções que se contrapõem ao sentido “unifuncional” dos territórios, proposto pela lógica capitalista hegemônica (HAESBAERT, 2004, p. 2), o que

provocou, e continua provocando, inúmeros conflitos entre agentes que defendem o desenvolvimentismo e chamados povos tradicionais, como os indígenas.

Nesse ínterim, os problemas que são motivados por ideias antagônicas sobre o meio ambiente, envolvendo grupos que apresentam objetivos diferentes em torno de um mesmo território – como a construção de uma rodovia que recorta uma Terra Indígena –, são entendidos aqui como conflitos socioambientais (LITTLE, 2001; ACSERLALD, 2004). Tais conflitos se dão em três dimensões: mundo biofísico e seus ciclos, mundo humano e suas estruturas sociais e as interrelações existentes entre os dois. Assim, os embates acontecem tanto material quanto simbolicamente, sendo facilmente percebidos quando se desenrolam entre grupos com sistemas produtivos diferentes. Os valores constituídos na interrelação com o meio ambiente, intrínsecos aos diferentes grupos humanos, desencadeiam conflitos na medida em que existem objetivos divergentes entre dois (ou mais) grupos sobre uma mesma região (LITTLE, 2001).

Dentre as diferentes maneiras em que podem ocorrer conflitos socioambientais, destacam-se aqui os causados por impactos gerados pela ação humana em determinada região. Segundo Paul Little (2001), nesses casos, é bastante comum que um grupo intervenha em determinada região e desfrute dos seus benefícios sem sofrer seus impactos negativos, enquanto um outro grupo, que pouco usufrui dos benefícios, sofre diretamente com essa intervenção. Foi o que aconteceu no caso da BR-156, em que o Estado construiu uma obra em nome de seus próprios interesses, em uma região habitada por povos indígenas, os principais afetados/ impactados pela construção. Diante disso, pelo conflito de interesses em torno da região e pelas discussões estabelecidas, entende-se esse processo como um conflito socioambiental.

É importante frisar, ainda, que as sociedades em geral são pouco atentas às mudanças ocorridas no seu entorno. Dessa forma, a produção de informações sobre temas ambientais não são tão recorrentes, pois tende-se a preferir os acontecimentos extraordinários e extremos sobre a questão (MARTINS, 2007, p. 55). Quando se trata do acirramento de conflitos, as informações aparecem com mais abundância. Nesse sentido, Little (2006, p. 92) afirma que um conflito pode passar por anos sem uma situação latente e extraordinária, podendo “haver momentos de o conflito ficar muito ‘quente’ e depois perder sua visibilidade, para, posteriormente, ‘esquentar’ de novo”. Considerando tais problemas, torna-se possível analisar a dinâmica de um conflito, suas mudanças, permanências, estratégias criadas pelos envolvidos, alianças etc.

Dessa forma, é viável a análise dos conflitos desencadeados pela construção de rodovias federais em terras indígenas no Norte do Brasil, problema que afetou drasticamente a vida de milhares de indígenas a partir da segunda metade do século XX. A construção de rodovias na Amazônia brasileira se iniciou ainda na década de 1940, mas ganhou impulso – inclusive midiático –, na década de 1950, com o governo JK empreendendo grandes obras na região, como a Belém-Brasília (ANDRADE, 2018; 2019). A iniciativa, os discursos e a “guerra” empreendida contra a natureza (DUTRA E SILVA, 2012) serviram de modelo para os governos posteriores, principalmente os do período militar. Sobre isso, Oliveira Neto e Nogueira (2015, p. 173) afirmam:

A construção de rodovias rumo à Amazônia veio a ocorrer a partir da década de 50, com abertura da ligação Brasília-Belém e da Brasília-Acre. Posteriormente, na década de 60, no governo militar, ocorreu

a abertura de diversas outras rodovias e a consolidação daquelas já abertas. Neste sentido, as ligações concluídas pós-64 foram: BR-174, BR-230, BR-319, BR-401, BR-210, BR-163, BR-364, BR-307, BR-429 e BR-156. Além dessas, numerosas outras rodovias de caráter estadual federal foram construídas, bem como outras permaneceram inconclusas.

Assim, nota-se que boa parte das rodovias federais foram planejadas ou iniciadas antes da ditadura e, posteriormente, os militares levaram adiante o ideal desenvolvimentista, construindo várias estradas na região. Com o programa de integração nacional – instituído pelo Decreto-lei nº 1.106 de 1970 –, o governo Médici visava à construção de duas grandes rodovias, que eram a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém. Além dessas, o programa também buscava financiar outras obras de infraestrutura nas regiões Norte e Nordeste do país, sempre com o objetivo de acelerar o processo de desenvolvimento. Nesse programa – assim como nos Planos Nacionais de Desenvolvimento I, II e III –, muito se falava sobre os projetos a serem instituídos na Amazônia brasileira, porém pouco se falava sobre a presença de povos indígenas e outros grupos tradicionais que poderiam ser impactados por tais projetos.

A responsável por lidar com a questão indígena, desde o fim do SPI em 1967, foi a Funai, presidida por militares durante todo o período ditatorial. Com isso, a sua atuação esteve de acordo com os objetivos dos governos militares: garantir a assimilação dos povos indígenas ao contexto nacional por meio de uma integração que buscava modificar seus modos de vida. Assim, montou-se um aparato para condicionar os povos indígenas a serem “assimilados” à sociedade, acabando com suas identidades e apoderando-se de seus territórios (HECK, 1996). Esses objetivos, obviamente, não foram concretizados, pois o processo de integração, como previam os militares, estava longe de ser uma ideia que se daria de forma harmônica e segura. Desse modo, o avanço das rodovias federais pela região Norte foi desastroso para inúmeros povos indígenas.

São inúmeros os casos de violações aos direitos dos povos indígenas, com a atuação da Funai sendo, na maior parte das vezes, voltada para garantir que as obras de infraestrutura fossem concretizadas a qualquer custo (COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE, 2014). Logo surgiram inúmeras críticas à postura do órgão indigenista oficial e dos governos militares por parte de antropólogos (AEPPA, 1974), missionários (CIMI, 1973), indigenistas e grupos defensores das demandas indígenas. Nas suas denúncias, afirmavam que a política de integração dos militares estava causando um verdadeiro genocídio aos povos indígenas. Diante disso, o movimento indígena se fortaleceu bastante na década de 1970.

Com o incentivo inicial do Conselho Indigenista Missionário (Cimi), os povos indígenas do Brasil começaram a se organizar em assembleias para discutir e encaminhar possíveis soluções para os conflitos que vinham enfrentando. As assembleias de chefes indígenas, que reuniam representantes de vários povos do Brasil, foram importantes para dar maior coesão e força ao movimento indígena (PERES, 2003, p. 41). Unidos pela apropriação em torno do termo “índio” (ORTOLAN MATOS, 2006, p. 35), esses povos perceberam que tinham problemas em comum e enxergaram uma oportunidade para unir forças e buscar maior organização e representatividade política. Portanto, no contexto de desrespeito aos seus direitos e às suas indigeneidades, os povos indígenas fortaleceram sua organização política, resultando em forte resistência aos projetos incentivados pela Ditadura Civil-Militar.

Em tal contexto, está o caso da BR-156, que corta parte da TI Uaçá. As mobilizações dos indígenas do Oiapoque sobre a BR-156 são de grande importância para a história do Amapá e do Brasil, pois apresentam a grande organização política desses povos, além de possibilitar a compreensão de como ocorreram as relações entre o governo e os indígenas do Amapá. Ademais, análises mais profundas seguindo os preceitos da História Ambiental ajudam na compreensão sobre a realidade da região amazônica, marcada por uma íntima relação de seus povos com o meio ambiente. Assim, o caso da BR-156 insere-se em um universo de muitos conflitos envolvendo povos indígenas no Brasil e contribui para dar maior corpo a essas discussões, tanto em âmbito nacional, como local.

## A Br-156 e a Reserva Uaçá

A Terra Indígena Uaçá foi homologada pelo decreto 298 de 1991, com superfície de aproximadamente 470.164 hectares. Anteriormente a sua homologação, a região era conhecida como “Reserva Indígena do Uaçá”. A localização compreende uma região de fronteiras geopolíticas, estando bem próxima dos limites entre Brasil e França (Guiana francesa). Além disso, por ser o território indígena parcialmente atravessado pela BR-156, promove-se o contato de não indígenas com a região diariamente quando entram e saem do município de Oiapoque. Dessa forma, a sociabilidade da região é bem diversificada, possibilitando encontros/ desencontros/ confrontos de indígenas e não indígenas brasileiros e guianeses, além de trocas com indígenas habitando na Guiana francesa<sup>3</sup>. Juntamente com a TI Uaçá, encontram-se no Oiapoque a TI Galibi e a TI Juminã.

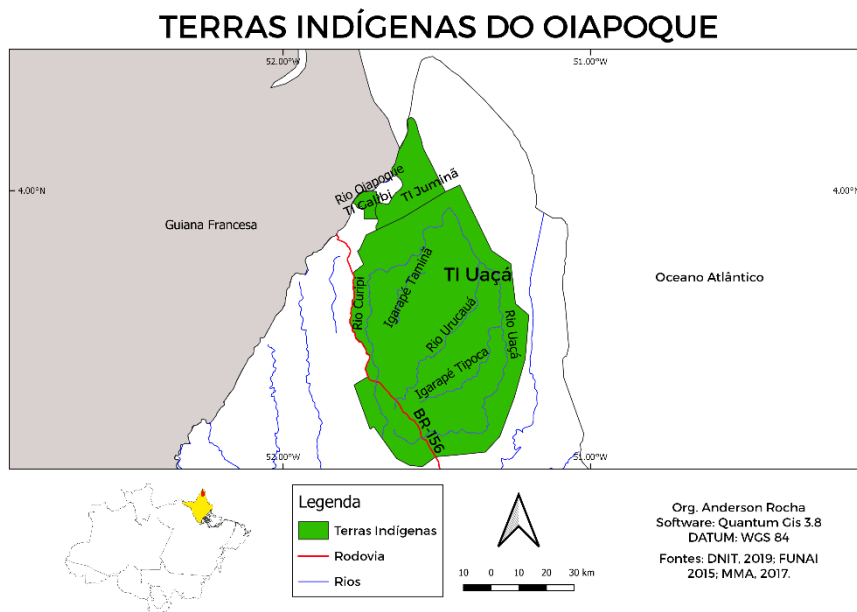


Figura 1 - Mapa – Terras Indígenas do Oiapoque

Map – Indigenous Lands of the Oiapoque

A TI Uaçá tem como importantes pontos de referência os seus rios, que demarcam a habitação dos três povos indígenas que nela vivem. No rio Curupiti habita a maior parte dos Karipuna; os Palikur vivem predominantemente à

<sup>3</sup> É o caso dos Palikur, que tem famílias vivendo na Guiana francesa e estabelecem muitas trocas entre si. Os Galibi-Kali'nã, que atualmente se consideram brasileiros, migraram da região do Mana, Guiana francesa, para o Oiapoque no início da década de 1950 (VIDAL, 2000).

margem do rio Urukauá e os Galibi-Marworno, à beira do Rio Uaçá (RICARDO, 1983, p. 2). A BR-156, que vai em direção a uma fronteira internacional, fica bem próxima e recorta a cabeceira de alguns desses rios, demarcando um sensível problema socioambiental.

Dessa forma, a TI Uaçá é entendida de diferentes formas pelas diferentes pessoas que com ela entram em contato. Para os não indígenas, a região recortada pela BR-156 compreende parte de uma rede que interliga todos os municípios do Estado, tendo o sentido unifuncional de manter o fluxo de pessoas, mercadorias, etc. Para os indígenas no Uaçá, essa região corresponde a uma das poucas porções de terra firme (na TI predomina a presença de regiões alagadiças), para onde destinam a prática da caça, agricultura, retirada de madeira para construções e as suas próprias movimentações cotidianas. Além disso, existe a questão cosmológica envolvendo os principais rios da TI, que são os locais de habitação dos três povos indígenas. Portanto, este território possui territorialidades múltiplas (HAESBAERT, 2004), pois é entendido de diferentes formas por indígenas e não indígenas, configurando em contextos conflitantes. Por conta disso, a rodovia foi motivo de preocupações logo quando alcançou os territórios indígenas, ainda na década de 1970.

O processo de construção da BR-156 se iniciou ainda na década de 1940. Logo após ter-se tornado Território Federal em 1943, era preciso para o Amapá, segundo seus representantes políticos, a construção de uma malha rodoviária. Assim, a rodovia Macapá-Clevelândia (Futura APBR15 e posteriormente BR-156) já figurava no plano rodoviário do Amapá, aprovado em 1946 (LOBATO, 2017, p. 184). O discurso da modernização, que negligenciava a indigeneidade da região, figurava como principal alicerce para o encaminhamento da obra. Todavia, em diversos momentos durante a sua construção, o otimismo da imprensa e dos políticos era frustrado pelo péssimo estado em que se encontrava a rodovia e pelas dificuldades na sua manutenção. Ainda assim, o traçado da rodovia estava praticamente completo na década de 1970 (LOBATO; PIROT, 2017), período em que alcança os povos indígenas do Oiapoque e marca o início de suas mobilizações.

O Conselho Indigenista Missionário foi um importante aliado dos indígenas do Oiapoque nesse processo. Por meio do Padre Nello Ruffaldi <sup>4</sup>, o Cimi foi importante para mobilizar as atividades em conjunto desses povos (BASTOS, 2018). Tal prática assemelhava-se ao que estava ocorrendo em âmbito nacional, principalmente no incentivo às assembleias de chefes indígenas. Ao tratar da primeira assembleia realizada, em Diamantino/MG, 1974, o padre Antonio Iasi destacou:

A grande preocupação dos organizadores do encontro – Elementos do CIMI, missionários – foi descobrir uma dinâmica na qual os índios não só se sentissem plenamente à vontade mas fossem, eles mesmos, os sujeitos do encontro, os examinadores dos seus problemas, os que haveriam de encontrar as soluções (IASI, 1974, p. 1).

Por meio desse incentivo, as assembleias de chefes indígenas foram amplamente adotadas pelos indígenas do Brasil, fortalecendo, assim, a organização política desses povos e, concordando com as palavras de Bicalho (2010, p.

<sup>4</sup> Integrante do Pontifício Instituto das Missões Estrangeiras (PIME), chegou à prelazia de Macapá em 1972, atuando com os indígenas da reserva Uaçá. Em 1975, alinha a sua atuação ao Cimi, sendo designado como coordenador do Cimi Norte II, região que compreende os povos do Pará e Amapá. (Cf. Bastos, 2018).



154), sendo um dos acontecimentos fundadores do Movimento Indígena brasileiro. Já na segunda assembleia de chefes indígenas, realizada no Pará, em 1975, houve a participação de dois indígenas do Oiapoque: Geraldo Lod, da etnia Galibi Kalinã, e Manuel Primo dos Santos, indígena Karipuna (CIMI, 1975). A participação desses chefes demonstrava que a relação do Cimi com os povos indígenas do Oiapoque estava em consonância com o que vinha acontecendo em outras regiões. Assim, não demorou muito para que os indígenas do Oiapoque realizassem a sua própria assembleia.

A primeira Assembleia de Chefes e Representantes Indígenas do Oiapoque aconteceu nos dias 22 e 23 de setembro de 1976, na aldeia Kumarumã, dos Galibi-Marworno. Conforme o Boletim do CIMI n.º 32 (RUFFALDI, 1976, p. 5), a ideia da assembleia surgiu em agosto, proposta pelo Karipuna Luis Soares dos Santos, filho do líder Manuel Primo dos Santos. Diante do contexto nacional, da relação com o Pe. Nello Ruffaldi e dos problemas envolvendo seus territórios, os indígenas do Oiapoque discutiram entre si as questões que consideravam importantes, procurando resolvê-las da melhor forma possível.

Nesse processo, o Cimi teve como principal atividade o registro dessas reuniões, entendendo que era importante divulgar o que vinha acontecendo com esses povos. O Boletim do CIMI, bem como o Mensageiro – que são os periódicos analisados –, traz uma narrativa que enaltece e defende veementemente os povos indígenas do Brasil. Entendendo que a imprensa delimita, recorta e apresenta os fatos que, segundo ela mesma, merecem ser veiculados (DE LUCA, 2011), e que os discursos expostos nos periódicos têm objetivos delimitados, carregados pela parcialidade de quem os dirige, apresenta-se um discurso que apoia os povos indígenas e se contrapõe à postura desenvolvimentista dos governos militares.

Segundo as notas do Cimi, uma das principais preocupações apresentadas na Assembleia de chefes e representantes indígenas de 1976 foi a questão territorial. Existia entre os indígenas um grande temor sobre a possibilidade de perderem suas terras. Essa tensão é facilmente percebida no relato registrado pelo Boletim do CIMI, atribuído ao Palikur Paulo Orlando Filho: “A nossa terra não está assinada por lei, por decreto. Essa eu não sabia! Desde que nasci sabia que a terra era nossa, do nosso povo. E agora podem aparecer outros, poderosos que podem tirar a terra de nós” (RUFFALDI, 1976, p. 6). Percebe-se pelo registro que existe uma relação de pertencimento entre os indígenas e a Reserva Uaçá, além do desconhecimento sobre a não regularização de suas terras à época. Com isso, a partir daquele momento, pelo temor existente, as mobilizações pela demarcação se acentuaram.

Ao final do encontro, uma carta foi enviada ao presidente da Funai assinada por indígenas Palikur, Galibi-Marworno, Galibi-Kalinã e Karipuna (RUFFALDI, 1976, p. 10-11). Foi pedida com urgência a demarcação da Reserva Uaçá, pois os indígenas sabiam da situação da BR-156, que atravessaria seus territórios. Além disso, ditaram os limites territoriais que desejavam, tendo os rios Curipi e Uaçá como principais referências. O principal objetivo desses grupos era evitar os conflitos que poderiam surgir quando a rodovia estivesse transitável. Com essas mobilizações, percebe-se que a organização política dos povos indígenas do Oiapoque surgiu já com uma grande responsabilidade: garantir para as gerações futuras a permanência e a efetivação da posse de seus territórios.

Segundo Carlos Alberto Ricardo (1983, p. 9), os Galibi Marworno tomaram a iniciativa no processo de demarcação, pois eram os que mais sofriam com a ação de invasores. Os Karipuna participaram menos do processo, e

os Palikur participaram apenas indiretamente. Em relatório organizado pelo grupo de trabalho Funai/ Radam (Radar na Amazônia) em 1976, foram apresentados aspectos gerais dos povos do Oiapoque e da Reserva Uaçá de acordo com cada Posto Indígena da região: Posto Uaçá (Encruzo); Posto Kumarumã; Aldeias Karipuna (Santa Izabel, Espírito Santo e Manga) e Aldeia Galibi (COTIA, 1976, p. 7-8). Sobre os problemas registrados, todos os postos da reserva encontravam-se com poucas terras aproveitáveis, estando desgastadas e cada vez mais exíguas com a crescente população.

Com esses problemas, o processo de demarcação iniciou-se em 1977. Os contratos para a realização do trabalho foram firmados entre a Funai e a Firma Plantel Agrimensura. Havia, porém, porções de terras importantes para os indígenas que não foram incluídos na demarcação, o que resultou em protestos (RICARDO, 1983, p. 10). Assim, com os constantes impasses sobre os limites da demarcação, os indígenas enviaram duas cartas ao presidente e ao delegado da Funai no fim do ano de 1977, ameaçando retirar a Plantel do local caso não respeitasse as suas reivindicações. Em 1979, com parte das reivindicações obedecidas, o processo de demarcação foi suspenso, assinalando uma área total de 379.000 hectares (RICARDO, 1983, p. 9).

Pela demarcação, apenas uma pequena parte da reserva seria recortada pela BR-156. Porém, houve mudanças e a estrada atravessaria mais profundamente a região, cortando, inclusive, a cabeceira do Rio Uaçá e afluentes (RICARDO, 1983, p. 9-10). Por conta disso, surgiu um novo temor sobre a possibilidade de perder a região, resultando em novas mobilizações e discussões sobre a rodovia. Com isso, os povos do Uaçá passaram a pedir com veemência o desvio do traçado da BR-156, pois entendiam que as invasões aumentariam com a estrada, podendo resultar na perda desta porção importante de seu território. Com a crescente oposição à rodovia, o governo tentou convencer os indígenas de que a rodovia deveria passar por seus territórios.

A revista Mensageiro registra ações importantes a esse respeito. Criada em 1980, por iniciativa de diversos povos indígenas, entre eles os do Oiapoque, o Mensageiro teve o objetivo de aproximar indígenas distantes com notícias sobre os vários povos do país. Com apoio do Cimi, que se encarregou de assessorar a iniciativa, o Mensageiro noticiava suas trajetórias por meio de pontos de vista indígenas. Assim, a revista trazia notícias importantes sobre o processo da BR-156, com uma narrativa que defendia as recitativas indígenas, marcando uma forte oposição ao discurso dominante. Nesse sentido, assim como no Boletim do CIMI, a narrativa que defende os povos indígenas é privilegiada.

De acordo com a edição 6 do Mensageiro (1980, p. 13 - 16), no mês de agosto de 1980, foram realizadas duas assembleias para discutir os problemas em torno da construção da BR-156, uma geral, no dia 1º e outra exclusiva dos Galibi Marworno, nos dias 16 e 17. Nessas discussões, o objetivo dos indígenas era garantir que o traçado da rodovia fosse desviado da Reserva. Para garantir isso, os Galibi Marworno encaminharam uma carta ao presidente da Funai, pedindo com urgência o desvio (A ESTRADA..., 1980, p. 15 - 16). Porém, a atuação do órgão indigenista oficial parecia estar em consonância com os objetivos do governo, uma vez que as reivindicações dos indígenas, além de serem ignoradas, foram combatidas pela instituição, como se comprovou posteriormente.

Segundo consta na edição 6 da revista (A ESTRADA..., 1980, p. 16), no início do mês de setembro, o Governador do Território Federal do Amapá, Anníbal Barcellos<sup>5</sup>, viajou ao Oiapoque e entrou em contato com líderes Karipuna. Nesta reunião, ao ouvir as preocupações dos Karipuna sobre a BR-156, o governador prometeu criar postos de vigilância na região da rodovia para serem ocupadas pelos indígenas, além de outras garantias. Os Karipuna aceitaram a proposta feita pelo governador, ficando encarregados de transmitir a notícia aos Galibi-Marworno e Palikur. Ao receberem a mensagem, porém, as demais lideranças contestaram o acordo e pediram uma nova reunião com o governador, exigindo um debate em conjunto e manifestando o desejo de ter a BR-156 fora dos limites da Reserva (A ESTRADA..., 1980, p. 16). Poucos dias depois, essa nova reunião aconteceu, no dia 16 de setembro na aldeia Manga, dos Karipuna. Desta vez, a reunião foi feita com a presença de representantes de todas as etnias que habitavam a reserva e ficou marcada pela recusa da proposta da rodovia.

Segundo consta no Mensageiro n.º 7 (KARIPUNA..., 1980, p. 4-5), o relato do líder Galibi Marworno Manoel Floriano Maciel sobre a reunião indicava a presença do governador e a ausência de um representante da Funai. O líder ainda alegava ter dito na reunião que não poderia aceitar a rodovia de forma alguma, pois já estava exemplificado pelo caso da fazenda de búfalos<sup>6</sup> próxima à aldeia Kumarumã, que também foi motivo de grandes promessas que não foram cumpridas. Os indígenas afirmavam saber a forma de agir dos políticos não indígenas e, por isso, não aceitariam a estrada de nenhuma maneira. Os registros apresentam grande otimismo por parte dos indígenas do Uaçá após esta reunião e, nas palavras da Revista Mensageiro, “todos voltaram para casa convencidos de que venceriam a batalha” (KARIPUNA..., 1980, p. 4).

No entanto, outra reunião foi marcada para o dia 25 de setembro, com a presença do delegado regional da Funai à época, Paulo Cesar Abreu, e a ausência do governador. Diante das anteriores recusas, em que os indígenas não aceitaram as promessas feitas pelo governo, o delegado da Funai se utilizou, segundo o Mensageiro, de uma estratégia mais agressiva para convencer os indígenas a aceitarem a proposta. Na sua fala, o delegado afirmou que eles não poderiam contrapor-se ao governador, e citou o Estatuto do Índio, que prevê no seu artigo 20 a possibilidade de construir obras em território indígena.<sup>7</sup> Com isso, ficava evidente um tom de ameaça sobre os povos indígenas. O Estatuto, criado no período militar – Lei 6001/73 –, dava respaldo às ações dos governos de construir obras públicas em territórios indígenas. Dessa forma, o relato do delegado apresentado no Mensageiro parecia uma ameaça aos indígenas de que eles deveriam aceitar a rodovia ou poderiam continuar sem as terras.

Nesse contexto, é interessante o relato do líder Maciel registrado no Mensageiro (KARIPUNA..., 1980, p. 5), em que afirmava: “A nossa força era o delegado. Ele tinha de dar uma decisão. Ele era nossa força. Como ele chegou

<sup>5</sup> Nascido no Rio de Janeiro, o oficial da Marinha foi governador do Território Federal do Amapá entre 1979-1985, por indicação do governo Figueiredo. Construiu forte representação política na região, conseguindo se eleger governador do Estado pelo voto popular entre 1991 e 1995. Para conhecer mais a sua trajetória, ver: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/barcelos-anibal>

<sup>6</sup> A fazenda Soraimon foi um empreendimento da colônia militar de Clevelândia do Norte, com o objetivo de abastecer a região com carne e leite de búfalo. Por sua localização, foi motivo de inúmeros protestos dos indígenas do Uaçá. Discute-se parcialmente o tema em Bastos, Garcia e Brito (2015).

<sup>7</sup> Art. 20. Em caráter excepcional e por qualquer dos motivos adiante enumerados, poderá a União intervir, se não houver solução alternativa, em área indígena, determinada a providência por decreto do Presidente da República.

1º A intervenção poderá ser decretada:

...

d) para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional;

e achou que a gente devia aceitar, que não podia brigar com o governo pois o governo nos dá as coisas então tínhamos de deixar passar a estrada”. Percebe-se, então, que existia por parte dos indígenas uma confiança e esperança grande em torno da Funai, pois a instituição era entendida como a que lutava para garantir as demandas indígenas. Com a fala do delegado, boa parte das lideranças começou a dizer que não estava mais contra a rodovia, pois passara a acreditar no argumento de que não se poderia desgostar do governador. Dessa forma, o cacique Maciel afirmou que aceitaria a proposta caso fosse apresentado um termo de compromisso escrito, que seria assinado e acordado entre as lideranças indígenas. Assim, o termo foi apresentado, já com a assinatura do governador, e cinco lideranças foram para Macapá ratificar o termo que permitia a passagem da BR-156 pela Reserva indígena Uaçá por 27 km (KARIPUNA..., 1980, p. 5).

Pela postura do representante da Funai na reunião, a revista Mensageiro apresentou algumas conclusões em torno do ocorrido. Dentre essas, foi perceptível para os indígenas que o delegado foi para a reunião com a decisão tomada de convencer os indígenas, assim como a estratégia do governo de se utilizar da imprensa para difamá-los diante da sociedade oiapoqueense (KARIPUNA..., 1980, p. 5). O Boletim do CIMI n.º 67 (1980, p. 7) registra que quando os indígenas recusaram o acordo pela passagem da BR-156, a imprensa montou “uma campanha alarmista anunciando que ‘índios reconhecidamente ferozes’ se preparavam para atacar a cidade de Oiapoque”. Além disso, também foi propagada a ideia de que os indígenas estavam recebendo más influências por parte do Padre Nello Ruffaldi, que chegou a receber ameaças de expulsão do país por parte do Procurador da República no Amapá (NO AMAPÁ..., 1980, p. 8).

Os relatos indicam, portanto, que se tentou, por diversos meios, garantir que a BR-156 passasse pela Reserva Uaçá e com as promessas inicialmente sendo recusadas, o governador do Território Federal do Amapá empreendeu uma estratégia mais incisiva para garantir seus objetivos, tendo o apoio da Funai, da legislação, de parte da imprensa e até da Procuradoria da República. Dessa forma, visualiza-se que as ações promovidas pelo governo nesse processo convergem parcialmente com a postura adotada no Amapá durante o período militar, no sentido de se utilizar dos aparelhos estatais para pressionar os seus opositores e garantir um maior controle sobre eles.<sup>8</sup>

Ao atingir o seu objetivo de passar a rodovia pela Reserva Uaçá, a pressão do governo em torno dos opositores da BR-156 diminuiu. Porém, após o ocorrido, os indígenas do Uaçá passaram a ficar mais céticos sobre a ação da Funai. Sobre isso, críticas à atuação do órgão indigenista passaram a surgir no Mensageiro, demonstrando a insatisfação quanto à postura da instituição (GALIBI..., 1981, p. 5). Ainda sobre o acordo, ficou acertado que seria paga uma indenização pela área recortada aos indígenas, que seria acrescentada uma porção de terra a oeste da rodovia e que seriam construídos postos de vigilância para serem ocupados pelos indígenas nos km 70 e 92. O Karipuna Henrique dos Santos e o Galibi-Marworno Manuel Floriano Maciel foram contratados como responsáveis pela vigilância da BR-156. (RICARDO, 1983, p. 12). Além disso, após consumada a passagem da rodovia na região, os indígenas passaram a ocupar as suas margens.

<sup>8</sup> A imposição do terror e a difamação de seus opositores são características marcantes da Ditadura Civil-Militar no Amapá. Quanto a tortura e repressão, não há indícios de que tenha acontecido com indígenas do AP. (COMISSÃO ESTADUAL DA VERDADE AMAPÁ, 2017).

Esse processo ocorreu pela insatisfação dos indígenas quanto ao acordo feito, no qual se sentiam enganados pelo governo sobre as promessas feitas e os postos de vigilância. Os dois postos construídos, segundo estudo da indígena Karina dos Santos (2012, p. 6), foram entregues sem os equipamentos necessários para garantir a segurança da região sobre a BR-156. Dessa forma, pela insegurança sentida, os três povos indígenas fundaram diversas aldeias na margem da BR-156, objetivando principalmente a vigilância da região (SANTOS, 2012). As aldeias foram fundadas entre os kms 40 e 102 da rodovia, e se originaram, principalmente, das populações das grandes aldeias do Uaçá: Kumarumã, Kumenê e Manga. As primeiras foram fundadas em 1981, logo após concretizada a passagem da BR-156 na região, que foram: Tukay, fundada pelo Galibi Marworno Manoel Floriano Maciel, e Estrela, fundada pelo Karipuna Henrique dos Santos, nos km 90 e 70 da BR-156, respectivamente (SANTOS, 2012, p. 10-11).

A ocupação das margens da BR-156 foi o ato mais significativo de resistência às pressões que a rodovia causaria de 1980 em diante. Diante das ameaças existentes, a região Sudoeste da Reserva Uaçá, antes utilizada para caça e retirada de madeira, passou a ser a moradia de centenas de Palikur, Galibi Marworno e Karipuna, modificando assim seus cotidianos, uma vez que esses povos habitavam predominantemente as regiões alagadiças da Reserva. A rodovia, que passou a integrar o aspecto físico da região, também foi sendo apropriada pelos habitantes do Uaçá, que passaram a conviver com esse contexto da forma que lhes era possível. Assim, nos anos posteriores ao acirramento dos conflitos sobre a estrada, as discussões se voltaram para a demarcação e homologação da Reserva, bem como para a vigilância constante que deveria ser feita na BR-156.

Alguns aspectos da rodovia passaram a ser bem avaliados pelos indígenas, mesmo com as insatisfações (BASTOS *et al.* 2015). Em relato sobre a rodovia, registrado na revista Mensageiro, o Karipuna Avelino Carivaldo dos Santos afirma que a rodovia era como uma “faca de dois cortes” (Os Karipunas..., 1983, p. 7), pois beneficiava a população quando era preciso transportar algum indígena doente para a área urbana da cidade, pois a estrada tornava a viagem até um hospital mais rápida do que antes, quando ocorria pelo oceano e durava cerca de oito dias. Em contrapartida, havia sempre o perigo de invasão pela rodovia, além da possibilidade de acidentes serem provocados por negligência de motoristas, o que colocava em risco a vida dos moradores da Reserva.

O restante da década de 1980 seguiu sem grandes problemas registrados nos periódicos utilizados, dando a entender que o conflito não teve acontecimentos extraordinários no período. Os impasses e as reivindicações em torno dos limites da Reserva fizeram com que o seu processo de demarcação durasse 15 anos, tendo a sua homologação finalmente ocorrida somente em 1991. Além dos problemas, houve grande participação desses povos nos processos de discussão, garantindo que muitos dos seus direitos não fossem simplesmente ignorados.

Visualiza-se, no contexto da construção da BR-156 com a Reserva Uaçá, a tentativa de imposição por parte do Estado, que encontrou forte resistência dos indígenas do Oiapoque. A rodovia, no discurso dos representantes políticos amapaenses, representava o desenvolvimento e a modernização. Porém, na prática, no seu trecho mais ao norte, representou ameaças, imposições e temores para povos indígenas que construíram suas histórias onde atualmente é o extremo norte do Amapá. Percebeu-se nas discussões que os agentes do Estado consultaram os indígenas sobre a passagem da rodovia, mas, quando compreenderam que eles não a aceitariam, passaram a impor a obra por meio de

ameaças. Portanto, o governo do Território Federal do Amapá, juntamente com a FUNAI, tratou os indígenas do Uaçá como obstáculos, forçando-os a renunciar a uma porção de seus territórios para a passagem da BR-156.

As ações dos indígenas do Uaçá, porém, garantiram que houvesse conquistas no processo. As mobilizações pela demarcação das terras e a ocupação das margens da rodovia foram alternativas para ter um maior controle da região, garantindo que a integridade dos territórios indígenas fosse parcialmente mantida. Finda a Ditadura, os problemas causados pelos seus projetos continuaram e as discussões se estenderam pelos anos posteriores. Assim, os indígenas continuaram lidando os problemas que surgiram por causa da rodovia, resultando em novos episódios do conflito socioambiental instalado outrora, agora em períodos democráticos.

## Considerações Finais

Os projetos de desenvolvimento, sobretudo as rodovias federais, intensificados no período Ditadura Civil-Militar (1964-1985), impactaram diretamente os povos indígenas da Amazônia brasileira. Não foi diferente o caso dos habitantes da Terra Indígena Uaçá, localizados no Oiapoque, atual Estado do Amapá, extremo Norte do Brasil. Os Palikur, Galibi Marworno e Karipuna tiveram seus territórios recortados pela rodovia BR-156 e viram suas vidas modificadas, assim como todo o entorno. O processo para garantir a passagem da rodovia pela reserva, durante o período ditatorial, foi marcado pela consulta aos indígenas com uma decisão previamente tomada, na qual foram obrigados a aceitar a rodovia em suas terras, em suas vidas. Como a Reserva ainda não havia sido homologada até meados dos anos 1970, havia o temor constante por parte dos indígenas de perderem os seus territórios.

Eis, portanto, um processo bastante familiar para diversos povos indígenas da Amazônia brasileira durante a Ditadura Civil-Militar. A postura da Funai, em consonância com as ordens dos militares, foi a de garantir, de diversas maneiras, que as obras fossem concretizadas. A forma como os povos indígenas foram tratados demonstra que eles não tiveram nenhuma alternativa a não ser mobilizarem-se pela posse de seus territórios. Dessa forma, os indígenas do Oiapoque, com a ajuda do Cimi, fizeram frente às ameaças trazidas pela BR-156, com o objetivo de proteger seus territórios. Como resposta, o governo, ameaçando até expulsar do país aqueles que defendiam os povos indígenas, buscou deslegitimar todas as ações contra a BR-156.

Os conflitos socioambientais que incidiram sobre territórios indígenas localizados no Oiapoque, quando da construção da BR-156, expõem várias facetas da forma como o Estado brasileiro lida/ lidou com a “questão indígena” pelo menos ao longo do último meio século. Ressalta-se que territórios indígenas são entendidos como espaços imprescindíveis para que diferentes etnias tenham acesso a recursos que tornem possível a sua reprodução material/ física e espiritual, de acordo com características próprias de organização produtiva, cultural e social (JOSÉ DA SILVA, 2019). Contudo, tais espaços, que podem apresentar-se de maneira contínua ou descontínua, são entendidos de formas distintas por não indígenas, muito mais interessados em riquezas minerais, exploração de madeiras, em “desenvolvimento”, “modernização” e “progresso”. Os processos de territorialização pelos povos indígenas, também compreendidos como a apropriação dos espaços em termos imateriais, na produção de identidades, subjetividades e

simbolismos com determinado lugar (HASBAERT, 2004), no caso o Oiapoque, vão justamente na contramão dessas formas de compreensão dos territórios e de seus usos.

O território/ a territorialização são, por conseguinte, categorias importantes para os estudos a respeito das populações indígenas. Os significados, acessos, usos, domínios dos recursos naturais, conflitos com invasores e instituições expressam relações amplas dos Palikur, Karipuna e Galibi Marworno com o ambiente, em meio aos diversos processos históricos nas reivindicações, conquistas e gestão de suas terras. A organização socioespacial dos habitantes da Terra Indígena do Uaçá foi profundamente alterada pela chegada da rodovia BR-156. Embora não tenham sido seduzidos pelos discursos de “modernização” e “progresso”, os indígenas se sentiram impelidos a aceitar as condições impostas pelos governantes da época. A rodovia não trouxe o “progresso” esperado, mas provocou fortes impactos nas práticas culturais tradicionais das populações indígenas afetadas. O trânsito de pessoas e de mercadorias pela rodovia intensificou os contatos de indígenas e não indígenas, marcados por conflitos socioambientais gerados há quase 50 anos.

Naquela época, a deslegitimação das reivindicações indígenas por meio de um discurso que os desumanizava – algo em comum com o momento histórico em que se vive no país atualmente – apresentava-se como um dos principais alicerces dos governos militares para garantir que os projetos “desenvolvimentistas” fossem executados. Não há exagero ao dizer que, para os povos indígenas, não houve tortura maior no período militar do que serem obrigados a mudar drasticamente os seus modos de vida. Portanto, a discussão sobre esses conflitos e a violação dos direitos indígenas são importantes temas a serem tratados atualmente, pois são carregados de discursos que ainda estão longe de ser superados. O caso dos povos indígenas do Uaçá demonstra que, mesmo negligenciados, não deixaram de lado a luta pelos seus direitos socioambientais e buscaram garantir a posse de seus territórios para as futuras gerações.

O reconhecimento de direitos indígenas e a crescente preocupação com o meio ambiente atualmente tornam os diálogos entre História Ambiental e História Indígena bastante promissores. A leitura antropológica das fontes, bem como o valor histórico dado aos fatos ambientais possibilitam um trabalho mais holístico e plural sobre o ambiente e os povos indígenas. A trajetória desses povos demonstra que o ambiente tem importância crucial entre os povos indígenas, o que não é diferente para os habitantes da Terra Indígena Uaçá. Desse modo, os debates propostos em conjunto pela História Ambiental e pela História Indígena se aproximam do que se pode pensar sobre esses povos, suas relações com o entorno e os impactos causados pelas sociedades envolvidas.

## Fontes:

A estrada BR 156 vai cortar a reserva dos índios: Karipuna Galibis Palikur. *Mensagem*, Belém, n. 6, Setembro 1980, p. 13-16.

CIMI. *2ª Assembleia de Chefes Indígenas*. Missão Cururu - Pará. 1975.

COTIA, Alceu. *Relatório sobre a reserva indígena Uaçá*. FUNAI/RADAM. Brasília/DF. 1976.

GALIBI Palikur Karipuna. *Mensagem*, Belém, n. 11, Julho 1981, p. 5.

IASI, Antônio. Encontro de chefes indígenas. *Boletim do CIMI*, Brasília, n. 10, 2 Maio 1974, p. 1-2.

- KARIPUNA - Galibi - Palikur - e a BR 156. *Mensagem*, Belém, n. 7, Dezembro 1980, p. 4-5.
- NO AMAPÁ a BR-156 atravessa Reserva Indígena. *Boletim do Cimi*, Brasília, n. 67, Outubro-Novembro 1980, p. 7-8.
- OS KARIPUNAS da aldeia Espírito Santo - Amapá. *Mensagem*, Belém, n. 17, 1983, p. 7.
- RUFFALDI, Nello. Assembléia dos chefes e representantes dos povos indígenas da região do Oiapoque, no Norte do Amapá. *Boletim do CIMI*, Brasília, n. 32, Outubro 1976, p. 5-11.

## Referências:

- ACSELRAD, Henri. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: ACSELRAD, Henri (Org.). *Conflitos Ambientais No Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2004.
- AEPPA. *A política de genocídio contra os índios do Brasil*. Portugal: AEPPA, 1974.
- ANDRADE, Rômulo. A poeira do progresso pede passagem: imagens de natureza e desenvolvimento na floresta amazônica. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, São Paulo, v. 26, p. 1-22, 11 out. 2018.
- ANDRADE, Rômulo. Vencidas a distância e floresta!: A Transbrasiliana e a Amazônia desenvolvimentista. *Tempo*, Niterói-RJ, v. 25, n. 2, p. 363–381, 15 jul. 2019.
- BALÉE, William. Sobre a indigeneidade das paisagens. *Revista de Arqueologia, Juiz de Fora*, v. 21, n. 2, p. 09–23, 2008.
- BASTOS, Cecília Maria Chaves Brito. “Educação – a escola destribaliza, mata e come ou a escola indica o caminho”: o CIMI no processo de escolarização dos povos indígenas do Oiapoque/AP (1974-1996). In: LOBATO, Sidney (Org.). *Igreja e trabalhadores na amazônia setentrional*. Rio Branco - AC: Nepan, 2018. p. 61–81.
- BASTOS, Cecília Maria Chaves Brito; GARCIA, Simone Pereira. Representações sociais na história recente dos povos indígenas do Oiapoque/AP. In: AMARAL, Alexandre et al. (Org.). *Do Lado de Cá: Fragmentos de História do Amapá*. Belém: Açai, 2011. p. 239–259.
- BASTOS, Cecília Maria Chaves Brito; GARCIA, Simone Pereira; BRITO, Domingos Chaves. Território e questões ambientais na Terra Indígena Uaçá – Oiapoque/AP. *Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas*, Macapá, n. 7, p. 149–169, 10 mar. 2015.
- BICALHO, Poliene Soares dos Santos. *Protagonismo indígena no Brasil*. Brasília, Tese (Doutorado), Universidade de Brasília, 2010.
- CAPIBERIBE, Artionka. *Batismo de fogo: os Palikur e o cristianismo*. São Paulo: Annablume, 2007.
- CNBB. *Y-Juca-Pirama - O índio: aquele que deve morrer*. [S.l.]: CNBB, 1973.
- COMISSÃO ESTADUAL DA VERDADE AMAPÁ. *Relatório Final*. Macapá, 2017.
- COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. *Relatório: textos temáticos/ Comissão Nacional da Verdade*. Brasília: CNV, v. 2, 2014.
- DE LUCA, Tânia Regina. História dos, nos e por meio dos periódicos. *Fontes Históricas*. 3<sup>a</sup>. ed. São Paulo: Contexto, 2011. p. 111–153.
- DUTRA E SILVA, Sandro. No caminho, um Jatobá: enfrentamento e devastação da natureza na conquista do “último oeste”. In: FRANCO, José Luiz de Andrade et al. (Org.). *História Ambiental: Fronteiras, Recursos Naturais e Conservação da Natureza*. Rio de Janeiro: Garamond, 2012. p. 147–170.
- GALLOIS, Dominique Tilkin; GRUPIONI, Denise Fajardo. *Povos indígenas no Amapá e Norte do Pará*. Rio de Janeiro: Instituto Iepé, 2003.
- GRANDIN, Greg. *Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- GREISSING, Anna. A região do Jarí, do extrativismo ao agronegócio: as contradições do desenvolvimento econômico na Amazônia florestal no exemplo do Projeto Jarí. *Revista de Estudos Universitários da Universidade de Sorocaba*, Sorocaba, v. 36, n. 3, p. 20–36, 2011.
- HAESBAERT, Rogério. Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade. 2004. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>>. Acesso em: 8 out. 2019.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.



- HECK, Egon Dionisio. *Os índios e a caserna*. Campinas, Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 1996.
- JOSÉ DA SILVA, Giovani. “Todo se cambia, incluso el paisaje”: memórias indígenas e migração Camba-Chiquitano. *Revista Eletrônica História em Reflexão*, UFGD - Dourados, v. 9, n. 17, p. 1-21, 2015.
- JOSÉ DA SILVA, Giovani. Trajetórias diaspóricas indígenas no tempo presente: terras e territórios Atikum Kamba e Kinikinau em Mato Grosso (do Sul). *Tempo & Argumento*, Florianópolis, v. 11, n. 28, p. 98-126, set/dez. 2019.
- LEFF, Enrique. Construindo a História Ambiental da América Latina. *Esboços*, Florianópolis, v. 12, n. 13, p. 11–29, 2005.
- LITTLE, Paul Elliot. Os conflitos socioambientais: Um campo de estudo e de ação política. In: BURZTYN, Marcel (Org.). *A Dificil Sustentabilidade: Política Energética e Conflitos Ambientais*. Rio de Janeiro: Garamond, 2001.
- LITTLE, Paul Elliot. Ecologia política como etnografia: um guia teórico e metodológico. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v. 12, n. 25, p. 85–103, jun. 2006.
- LOBATO, Sidney. Uma capital amazônica entre a espera do rio e as promessas da estrada (1944-1988). *Labor e Engenho*, Campinas, v. 11, n. 2, p. 176–190, 30 jun. 2017.
- LOBATO, Sidney; PIROT, Françoise. Trôpega integração: a transformação de Macapá em cidade média da Amazônia oriental (1944-1988). *Revista Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 10, n. 1, p. 260–289, 4 set. 2017.
- MARTINEZ, Paulo. *História Ambiental no Brasil*. São Paulo, Brazil: Cortez, 2006.
- MARTINS, Marcos Lobato. *História e Meio Ambiente*. São Paulo: Anablume, 2007.
- NUNES, Elke Daniela Rocha. *Mineração de manganês no Amapá: controle de trabalho e memória de trabalhadores na ICOMI, de 1960 a 1973*. São Leopoldo, Tese (doutorado) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2018.
- OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. A Geopolítica Rodoviária na Amazônia: BR-163 / Santarém-Cuiabá. *Revista de Geopolítica*, Natal, v. 6, n. 2, p. 1–21, 17 fev. 2016.
- ORTOLAN MATOS, Maria Helena. *Rumos do movimento indígena no Brasil contemporâneo: experiências exemplares no Vale do Javari*. Campinas, Tese (doutorado), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2006.
- PÁDUA, José Augusto. As bases teóricas da história ambiental. In: FRANCO, José Luiz de Andrade et al. (Org.). *História Ambiental: fronteiras, recursos naturais e conservação da natureza*. Rio de Janeiro: Garamond, 2012, p. 17–37.
- PAZ, Adalberto. *Os mineiros da Floresta: modernização, sociabilidade e a formação do caboclo-operário no início da mineração industrial amazônica*. Belém: Paka-Tatu, 2014.
- PEREIRA, Higor. Entre a cruz e a enxada: A CPT e a luta pela terra no Amapá (1979-1996). In: LOBATO, Sidney (Org.). *Igreja e trabalhadores na amazônia setentrional*. Rio Branco - AC: Nepan, 2018, p. 83–105.
- PERES, Sidnei Clemente. *Cultura, política e identidade na Amazônia: o associativismo no Baixo Rio Negro*. 2003. Campinas, Tese (doutorado), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2003.
- RICARDO, Carlos Alberto. *Povos indígenas no Brasil: Amapá e Norte do Pará*. 3ª ed. São Paulo: CEDI, 1983.
- SANTOS, Carlos Alberto Batista; SILVA, Edson Hely; OLIVEIRA, Edivania Granja da Silva (Org.). *História ambiental, história indígena e relações socioambientais no Semiárido Brasileiro*. Paulo Afonso: SABEH, 2018.
- SANTOS, Karina dos. *Aspectos históricos contemporâneos da Terra Indígena Uaçá: As aldeias da BR 156*. Oiapoque, Trabalho de conclusão de Curso – Universidade Federal do Amapá, 2012.
- TASSINARI, Antonella. *No bom da festa: o processo de construção cultural das famílias karipuna do Amapá*. São Paulo: Edusp, 2003.
- THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudanças de atitudes em relação às plantas e aos animais (1500-1800)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- VARGAS, Gloria Maria; BASTOS, Cecília Maria Chaves Brito. Conflitos ambientais urbanos e processos de urbanização na Ressaca Lagoa dos Índios em Macapá/AP. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 265–288, 2013.
- VIDAL, Lux Boelitz. Outros Viajantes. *Revista USP*, São Paulo, n. 46, p. 42–51, 31 ago. 2000.
- VIDAL, Lux Boelitz. *Povos indígenas do Baixo Oiapoque: o encontro das águas, o encruzo dos saberes e a arte de viver*. Rio de Janeiro: Museu do Índio/Iepé, 2009.
- WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 198–215, 1 dez. 1991.

*Submissão: 29/10/2019*

*Aceite: 29/11/2019*