

“A ESTRADA QUE MATA”:* OS PROJETOS DA DITADURA EMPRESARIAL-MILITAR E OS POVOS INDÍGENAS

“The road that kills:” the projects of the Business-Military Dictatorship and indigenous people’s

“El camino que mata”: los proyectos de la dictadura empresarial-militar y los pueblos indígenas


ADRIANA GOMES SANTOS^{*}

<http://doi.org/10.1590/S2178-149420240213>

*Revista *Illustrié*, publicada na Suíça, com a reportagem intitulada “La Route qui tue”, por Claude Mossé. A matéria da revista está apensada no arquivo de título: A estrada que mata. Número do arquivo no fundo do SNI: br_dfansb_aa3_0_dti_avu_0013_d0001de0001.pdf. 31p. (fls. 1-3).

[†]Professora do Colégio de Aplicação da Universidade Federal de Roraima – Boa Vista (RR), Brasil.

^{**}Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), pesquisadora e professora de Ensino de História da Amazônia, Ditadura, mineração/garimpagem, crimes de lesa-humanidade, justiça de transição, reparação coletiva e povos originários. (adrianagmsantos2017@gmail.com/adriana.santos@ufr.br)

 <https://orcid.org/0000-0001-6259-9440>

Artigo recebido em 30 de dezembro de 2023 e aprovado para publicação em 27 de maio de 2024.

RESUMO

Na pesquisa, focamos a compreensão do processo de ocupação produtiva da Amazônia e o impacto nas formas de existência dos povos indígenas no período da ditadura (1964-1985). Analisamos inúmeros documentos extraídos do acervo do Serviço Nacional de Informação (SNI), processos e relatórios do Ministério Público Federal (MPF) e das Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI). A partir da análise da imanência das fontes, os nexos constitutivos revelaram a empresa Paranapanema em sua compleição – capital, sócios, áreas de atuação econômicas, produção mineral –, bem como os mecanismos de apropriação territorial engendrados por meio das relações estabelecidas entre o setor empresarial e os militares no poder.

PALAVRAS-CHAVE: Povos indígenas; Ditadura; Terras tradicionais; Empresa; Rodovias; Mineração.

ABSTRACT

This research focused on understanding the process of productive occupation of the Amazon and the impact on the forms of existence of Indigenous peoples during the Brazilian dictatorship (1964-1985). We analysed numerous documents from the collection of the National Information Service processes and reports from the Federal Public Ministry and Parliamentary Inquiry Commissions. From the analysis of the immanence of the sources, the constitutive links showed the Paranapanema company in its complexion – capital, partners, economic areas of activity, mineral production –, as well as the mechanisms of territorial appropriation engendered by the relations established between the business and the military sectors in power.

KEYWORDS: Indigenous peoples; Dictatorship; Traditional lands; Company; Highways; Mining.

RESUMEN

Esta investigación pretende comprender el proceso de ocupación productiva de la Amazonía y el impacto en los modos de existencia de los pueblos indígenas durante el período dictatorial brasileño (1964-1985). Para ello, se analizan numerosos documentos extraídos de la colección del Servicio Nacional de Información (SNI), los procesos e informes del Ministerio Público Federal (MPF) y de las Comisiones Parlamentarias de Investigación (CPI). A partir del análisis de las fuentes, los vínculos constitutivos revelaron la empresa Paranapanema en su compleción –capital, socios, áreas económicas de actividad, producción mineral–, así como los mecanismos de apropiación territorial engendrados mediante las relaciones establecidas entre el sector empresarial y los militares en el poder.

PALABRAS CLAVE: Pueblos indígenas; dictadura; Tierras tradicionales; Empresa; Carreteras; Minería.

INTRODUÇÃO

O projeto desenvolvimentista (Schneider, 1999) do governo empresarial-militar (1964-1985) penetrou na Amazônia, fazendo com que as estradas se consolidassem como uma estrutura basilar que abria o caminho para os projetos agrícolas, minerais e a nova ocupação que estava se enfrentando com os habitantes do território, os indígenas. A Paranapanema, uma das empresas responsáveis pela construção das rodovias, estradas e mineração nas áreas indígenas, adentrou esses territórios de forma brusca e violenta, gerando conflitos e diversas formas de violações (Leonel; Mindlin; Meirelles, 2007).

Os povos indígenas passaram a vivenciar várias formas de violações no processo de intervenção territorial, colocados em contraposição por aqueles que se consideravam *civilizados* (Rodrigues, 2017). Por isso são amplamente impactados pela violência e pela imposição da educação e/ou do trabalho aos moldes da concepção capitalista, assentada na propriedade privada. Se tais características se apresentavam na história da Amazônia e dos povos indígenas em períodos anteriores, na Ditadura empresarial-militar elas foram intensificadas à medida que os projetos de integração e de ocupação da Amazônia foram implementados de acordo com os interesses das empresas, conforme defendido por militares como Mattos (1980). Assim, em vários aspectos, devido à intensidade e à forma abrupta com que os projetos se realizavam, impunham a condição que beirava o extermínio étnico.

Nesse sentido, é importante destacar que, enquanto os projetos se consolidavam nas terras indígenas, os povos se enfrentavam e se organizavam em diferentes formas de resistência. Contudo, neste texto objetivamos evidenciar uma análise de alguns aspectos do processo de ocupação/invasão dos territórios indígenas, especialmente dos Tenharim.

OS TENHARIM, A TRANSAMAZÔNICA E A PARANAPANEMA

A política econômica implementada durante a ditadura (1964-1985) estava assentada na exploração do estanho e de outros minérios que demandaram a ampliação das vias de transporte, emergindo como parte do projeto desenvolvimentista de construção de estradas capazes não só de escoar tais produtos, mas também de cumprir inúmeras outras funções no sistema de produção e reprodução capitalista. Com a justificativa da *integração*¹ da Amazônia (Silva, 1981), o projeto foi viabilizado, dividindo-se em grande extensão territorial e entre várias empresas consorciadas, sendo uma delas a Paranapanema. Nesse contexto, trazemos o tema de "integração" da Amazônia apenas de forma transversal, visando situar o papel cumprido pela Paranapanema, mas não desconsideramos a existência de diversas outras empresas que atuaram na região, mesmo que em menor escala.

Por meio dos projetos governamentais, frutos da política de *integração* que se apoiava na abertura de estradas – como a Transamazônica e a BR-163, de Cuiabá a Santarém, além das BR-174, 210 e 374 –, o governo previa assentar cerca de 100 mil famílias ao longo dessas estradas (mais de 2 milhões de quilômetros quadrados de terras). Por sua vez, a Transamazônica² afetou pelo menos 29 diferentes etnias indígenas, sendo algumas grupos isolados³ (Valente, 2017).

Nesse sentido, houve a combinação dos grandes projetos destinados à região amazônica – como a criação dos polos agrícolas, a construção das rodovias e a mineração –, que impactaram diretamente os povos indígenas, em sua quantidade e diversidade.⁴ No entanto, à medida que os projetos adentravam os territórios indígenas, a população era retirada desses locais, muitas vezes com o apoio e a ação do órgão de proteção.

Nesse período, a Fundação Nacional do Índio (Funai) era coordenada pelo general Bandeira de Mello (1969-1974), que firmou convênio com a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) para a pacificação de trinta grupos indígenas. A Sudam – mesma organização que financiava os grupos empresariais de construção das rodovias e de mineração –, por sua vez, realizou a atração e a remoção de indígenas de seus territórios para abrir espaço para as empresas, as estradas e a colonização (Valente, 2017).

Em 1970, o general Bandeira de Melo fez a seguinte declaração: “eu devo levar em conta as necessidades dos índios, mas sem que elas impeçam o desenvolvimento do Brasil”⁵. Essa declaração foi dada à comitiva de médicos da Cruz Vermelha, ao visitarem as comunidades indígenas na Amazônia. Na ocasião, o relatório dos médicos e do chefe da Missão Médica entregue à Funai apresentava a situação de miséria em que vivia a população indígena: falta de assistência médica, medicamentos e alimentos, trabalho escravo, mineração e extração de madeira de forma ilegal, apropriação de terras, imposição cultural e religiosa, contaminação por falta de cuidados, remoção, ocupação das terras, dentre outros.

Nesse contexto, um dos segmentos da construção coube à Paranapanema: o trecho entre Humaitá e Lábrea. Ora, esse território era habitado, na época, pelos Kagwahiva, autodenominação de vários povos da região. A palavra “Kagwahiva” significa *nós, a gente*, conforme os Tenharim; de forma emblemática, significam a sua existência. Destaca-se que

Existem hoje poucos remanescentes destes grupos Kagwahiva: os Tenharim do rio Marmelos, os Tenharim do Igarapé Preto e os Tenharim do rio Sepoti, os Parintintin e os Jiahui. Todos eles habitam ainda hoje a região sul do Estado do Amazonas. Além desses grupos, são considerados Kagwahiva também os Uru-eu-wau-wau, os Amondawa, os Karipuna e os Juma. Os três primeiros na região do alto Madeira, em Rondônia, e o último na região do rio Purus, no Amazonas (Tenharim, 2017?).

A Paranapanema assumiu a construção do traçado que permitia a implementação das políticas de colonização, de exploração mineral e de extração de madeira em território dos Tenharim, onde estabeleceu uma das principais minas de estanho da empresa, no Igarapé Preto.

A primeira etapa da rodovia, entre Estreito e Itaituba (no Pará), foi inaugurada em 27 de agosto de 1972; e a segunda abrangeu o trecho entre Itaituba e Humaitá, inaugurada em 30 de janeiro de 1974. Posteriormente, foi realizada a construção do trecho entre Humaitá e Lábrea.

De acordo com a Ação Civil Pública impetrada pelo Ministério Público Federal (MPF) em favor dos dois povos Kagwahiva,

A construção da estrada, em Humaitá, foi realizada pela empresa Paranapanema, a qual posteriormente passou a atuar também no ramo minerário, com grande interesse na exploração da cassiterita, tendo realizado a abertura da chamada rodovia do Estanho, que atingiu os povos tenharim que vivem na atualmente chamada Terra Indígena Tenharim do Igarapé Preto⁶ (Brasil, 2013?).

Dessa forma, verifica-se que foi realizado, ao mesmo tempo, o traçado da Transamazônica e das estradas secundárias que dariam acesso à exploração e ao escoamento da produção do estanho.

Todo esse processo foi realizado de forma abrupta, por meio de um projeto modernizador no que se refere à sua mudança de forma diversa e ampla, como relata Maria Kururu'i ao depor ao MPF:

Em 1972, a Paranapanema começou a abrir simultaneamente o restante do trecho da rodovia em direção ao Matamatá e à estrada do Estanho: "era muito maquinário!" Primeiro ia o pessoal da picada fazendo o "carreador", empregando três tratores apenas para abrir a "variante"; atrás vinham os outros tratores desmatando e, por fim, o pessoal "cascalhando", fazendo a terraplanagem. Eles chegaram ao Matamata em 1973 ou 1974 (Brasil, 2013?: 3).

A forte intervenção física na área resultou em modificações profundas no meio ambiente, impactando em grande medida as comunidades que a habitavam, e, conforme aponta o inquérito supracitado, gerando a

[...] desestruturação étnica provocada a esses povos em razão da construção da referida estrada e de sua existência no meio de um território que representa para os indígenas Tenharim e Jiahui muito mais do que um local de habitação física. Trata-se de espaço de pertencimento, no qual exercem seus modos de vida e desenvolvem as atividades do grupo (Brasil, 2013?: 3).

De fato, o território tradicional indígena não é somente um lugar de onde retiram seus meios materiais de existência, mas é um lugar em que criam suas relações culturais e sociais.

Dessa forma, o espaço físico remonta às tradições e à cultura do povo, tornando-se parte daquilo que o faz constituir-se enquanto um povo, na relação entre a natureza e a sociedade. Por essa razão, transpassa o que seria apenas uma habitação física ou um lugar para habitar.

Nesse sentido, o impacto da ocupação do território indígena afetou diretamente as formas de existência dos povos nativos, como se refere a Ação Civil Pública do Ministério Público Federal a respeito dos danos permanentes causados pela exploração dos referidos territórios:

A rodovia Transamazônica causou e provoca até hoje diversos danos a esses povos [...] podendo ser destacados o deslocamento das aldeias, a desestruturação étnica em razão do contato, a ocorrência de doenças e mortes, a exploração econômica e o impacto permanente que decorre da sua existência em meio ao território tradicional (Brasil, 2013?: 3).

O impacto da construção da Transamazônica se dava, em primeiro plano, pelo deslocamento das comunidades, que receberam a formatação de um aldeamento forçado, ou seja, foram removidas para outros locais que não haviam sido espaços escolhidos pelos povos nativos. Tal ação foi implementada para que fosse realizado o traçado da rodovia e, por essa razão, durante sua construção, houve uma grande mudança física no meio ambiente – desmatamento, aterramento de rios e lagos, construção de pontes, dentre outros –, que, por sua vez, modificou a flora e a fauna daquela área. Em depoimento ao MPF, a indígena Maria Kururu'i (Brasil, 2013?) retomou o seguinte ponto:

“Quando a estrada chegou”, em 1970/71, cerca de um quilômetro acima da aldeia Marmelos foi feito um aterro para as máquinas passarem e, por isso, o trecho do rio a jusante quase secou. A água do Marmelos ficou turva com lama e óleo misturados, de modo que os índios não podiam beber dali (Brasil, 2013?: 16-17).

O aterro feito secou um trecho do rio Marmelo, e a água ficou cheia de lama e óleo, deixando-a imprópria para o consumo, assim como para a pesca, porque encontrava-se poluída. Sendo assim, as comunidades estavam impedidas de utilizar a água do rio que lhes abastecia e, dessa forma, perdiam um de seus meios de existência, à medida que a água, um bem natural, era essencial para a vida de todos os seres vivos, como também para aquela comunidade. Na entrevista ao MPF⁷, Felipe Tenharim⁸ relatou um acidente ambiental no rio Marmelo:

Quando as frentes de trabalho chegaram ao Marmelo (chamado Ytyngyhu pelos Tenharim, isto é, “rio que bateram timbó”), colocaram duas balsas para atravessar as máquinas e o combustível. No início, colocaram uma balsa que era puxada por um cabo e, por isso, não tinham condições de passar coisas muito pesadas. Depois, colocaram balsas de propulsão mecânica; uma delas estourou e ficou vazando muito, o que causou grande mortandade de peixes (Brasil, 2013?: 13).

Por meio desse relato, verifica-se que as obras também ameaçaram a sobrevivência de outros seres vivos daquela região, e um deles impactava diretamente a alimentação dos povos ali residentes: o peixe.

Além disso, é de conhecimento dos estudiosos da área de antropologia a importância dos cemitérios na produção e preservação da cultura dos povos originários, e isso não era diferente para os Tenharim e demais habitantes da região. Nesse sentido, o impacto das ações exploratórias não se dava somente na sobrevivência dos vivos, mas também sobre a existência dos mortos, pois

[...] Que a obra tenha cruzado território tenharim não há dúvida. Mas o que não se divulgou à época, e que só veio à tona muitos anos depois, por meio de depoimentos recolhidos por antropólogos e pelo Ministério Público Federal (MPF) no Amazonas, foi que a obra passou por cima de casas, roças e até "algumas sepulturas" dos Tenharim (Valente, 2017: 123).

Quando a rodovia perpassou o território indígena, nem os mortos tiveram a paz do cemitério, porque a construção revolveu até mesmo aqueles que já descansavam sob a terra (Brasil, 2013?).

Os restos mortais das gerações passadas, alocados no cemitério da comunidade, foram então substituídos pelas máquinas, que, ao mesmo tempo, abriram a estrada, passando a fazer parte da paisagem, e abriram feridas na comunidade, devido à perda de seu território. Nesse sentido, às sepulturas restou a destruição; e as máquinas também lá foram sepultadas, como afirmou Maria Kururu'i: "Ainda hoje é possível ver o 'clarão' dessa pista, que era mais larga do que a rodovia, encontrando-se ali restos do maquinário abandonado pela empresa" (Brasil, 2013?: 16-17).

Aqueles povos, que até então não tinham contato com pessoas de fora da comunidade – os não indígenas –, de repente passaram a conviver com pessoas advindas de muitas outras regiões do país em busca de novas oportunidades de vida. Dessa forma, a rodovia possibilitou o acesso e o fluxo dentro dos territórios, permitindo aos invasores a exploração dos recursos naturais das terras indígenas. A Ação Civil Pública afirmou que houve "danos permanentes da construção da Transamazônica (BR-230)" (Brasil, 2013?: 3) porque, além das mudanças no meio ambiente, a rodovia foi "provocando o trânsito diário por não indígenas e o assédio da sociedade envolvente quanto às riquezas da terra indígena".

O contato constante e permanente dos povos indígenas com os não indígenas fez com que as comunidades nativas tivessem que disputar não apenas a garantia de suas terras e as riquezas advindas da natureza, mas também a própria cultura e as tradições. Dessa

forma, como observou o MPF, essa situação ocasionou o “abandono das práticas tradicionais, em flagrante limitação do usufruto constitucional” (Brasil, 2013?). Assim, as práticas ou os modos de produção social tradicionais se modificaram à medida que foram realizadas intervenções bruscas e violentas.

Destaca-se que os documentos expressam o processo de invasão do território, mas é importante ressaltar que os povos indígenas resistem e se organizam para enfrentar as diversas formas de intrusão, contra a exploração e a marginalização numa *resistência ancestral* (Carvalho; Abreu; Pires; Morais, 2023).

Contudo, ao mesmo tempo em que reconhecemos as formas de resistências, compreendemos e evidenciamos as várias violações praticadas pelo Estado brasileiro e as empresas. Uma das violações foi o próprio contato, quando uma série de doenças se proliferou em meio às comunidades indígenas, além da própria fome, devido a mudanças bruscas que eram impostas, como veremos na próxima seção.

A FORMA RUIDOSA DE LEVAR AS DOENÇAS: AS MORTES NÃO ERAM “PELO SARAMPO, MAS PELA FOME E SEDE”⁹

A rodovia era uma ameaça à própria comunidade indígena, não só porque afetava seus meios de sobrevivência e sua cultura, mas também porque o contato abrupto com outros povos havia trazido inúmeras doenças contra as quais as comunidades locais não tinham imunidade. Os povos indígenas, pelas condições em que viviam, tinham baixa imunidade às doenças que afetavam os não indígenas, de forma que uma simples gripe poderia exterminar uma aldeia inteira.¹⁰

As constatações de uma visita à comunidade indígena Tenharim, feitas pelo médico Dr. Roberto Santos, constam no Relatório de Visita Médica de 12 de novembro de 1973:

Os Tairins que habitam às margens da Rodovia Trazamazônica e do Rio Marmerlo são em números de 49. Destes, encontramos com sarampo 26; quase todos os adultos. Em contato com os únicos três adultos que estavam caminhando, fomos informados que há vários dias se encontram enfermos e desprovidos de alimentos (Brasil, 2013?).

Com base nesse fragmento, verifica-se a situação degradante em que se encontravam os habitantes da aldeia, de modo que, de 49 pessoas, 26 delas estavam com sarampo devido aos contatos permanentes com os não indígenas. As doenças se tornavam letais às comunidades, primeiro devido ao sistema imunológico dos indígenas, somando-se ao fato de não

terem assistência médica e hospitalar, levando à morte, em um curto período, os membros da comunidade. Havia, ainda, outros problemas que colocavam os Tenharim entre a vida e morte, como revela Dr. Roberto Santos Lima: "constatamos logo de início e chegamos à conclusão de que [...] com respeito a alimentação, haveria casos de óbitos, não pelo sarampo, mas pela fome e sede" (Lima, 1973?: 5). Assim, combinava-se à mortandade e ao adoecimento a sede e a fome, que também os afetavam.

O depoimento de Maria Kururu'i é muito preciso no espelhamento de tal situação sobre o adoecimento dos membros da comunidade indígena. Segundo ela, referindo-se a um momento em que tiveram que pedir a ajuda no socorro aos doentes indígenas no canteiro de obra da empresa, essa ação desesperada dos indígenas se dava porque acreditavam que o Presidente da República se encontrava na comitiva que visitava a construção da estrada no trecho da Paranapanema. Por isso os indígenas começaram a gritar por socorro, pois cotidianamente não eram assistidos por médicos. Então, em 1973, Maria Kururu'i relatou:

Na época em que a construção da estrada já estava quase no (km) "180", o preposto da Paranapanema, Pedro Camargo, que era o "chefe da melosa" (setor onde se lubrificavam as máquinas), condeou-se da epidemia de sarampo que se abatera sobre os Tenharim. Ao passar em frente a aldeia do Marmelos, chamou o gerente Isaías e disse que eles precisavam de "socorro": "Os índios estão morrendo tudo; tem que avisar o governo". Em função disso, quando voltou de Manaus, já veio acompanhado, no avião da empresa, por um representante da Funai (Brasil, 2013?).

Na ocasião, a comunidade indígena recebeu "assistência" por meio de um representante da Funai, que havia sido transportado em um avião da empresa Paranapanema. Essa ação, somada a outras congêneres, no entendimento do médico supracitado, cumpriu um importante papel humanista de cuidado com os doentes daquela comunidade.

A direção da construtora (no local) tem sido, realmente, de muito humanismo com respeito a esses silvícolas. Isso constatamos, principalmente, com respeito ao atendimento médico, sob a responsabilidade do Dr. José Alberto. Este jovem médico não mais esforços no sentido de alimentar suas enfermidades [...] (Lima, 1973?: 5).

Dessa maneira, qualquer assistência aos indígenas que a empresa realizava, conforme Roberto Santos Lima, era compreendida como ajuda humanitária e considerada um esforço por não ser obrigação da Paranapanema. No entanto, muitas das enfermidades dos povos indígenas eram em decorrência do contato com os não indígenas quando a própria empresa adentrava as terras. Dentre as enfermidades que assolavam a comunidade indígena encontrava-se o

alcoolicismo, que estava diretamente associado ao contato, que introduzia o acesso à bebida alcoólica. No fragmento a seguir, o médico Roberto Santos Lima destaca como se dava o acesso às bebidas alcoólicas por parte dos indígenas.

A margem da Rodovia Trazamazonica, e do Rio Marmelo, constrói algumas casas e começa a mórbida catequese dos Tairins através de aguardentes, que, apesar da intensa fiscalização da Paranapanema, em suas frentes de trabalhos, jamais é abolida os Tairins, facilmente são envolvidos (Lima, 1973?: 4).¹¹

A bebida alcoólica tornara-se um novo aspecto introduzido e possibilitado pelo contato permanente dos indígenas com os não indígenas, em decorrência da construção da estrada que perpassava seus territórios. A consequência do impacto da construção Transamazônica se deu de forma profunda, introduzindo o acesso à bebida alcoólica de maneira mais sistemática e constante. Os Tenharim, como o médico Roberto Santos opinou, lidavam com a substância como a catequese, como quem se apegava a uma religião, no sentido de conquista de uma libertação. Porém, encontravam a doença que os deixava em um estado letárgico enquanto acontecia o processo de espoliação das riquezas do povo, uma das doenças que ameaçavam a sua própria existência.

Para o Dr. Roberto Santos Lima, no relatório de 12 de novembro de 1973, os indígenas “em suas inocências não pressentiam que maiores contatos com brancos inescrupulosos iriam aumentar seus penares. Contraíram novas doenças. Adquiririam vícios nocivos, como ingestão de bebidas alcoólicas”¹² (Lima, 1973?: 4). Isso acontecia porque a prática de ofertar bebida alcoólica aos indígenas fazia com que os membros da comunidade ficassem em um estado letárgico. Nesse contexto, de forma estratégica, aconteciam as negociações ou as invasões dos territórios indígenas. Além disso, a bebida também levava os indivíduos da comunidade a um processo de degradação moral – fato que era conveniente às empresas que exploravam as áreas indígenas.

Em decorrência dos aspectos acima apontados, há evidentemente um problema social grave, que era o da degradação moral, pois, por meio dela, os indivíduos se sentiam desmoralizados pela bebida, por exemplo, e combinado com outros aspectos, aos poucos a comunidade acabou se desagregando socialmente. Por isso, a questão moral é elencada como um dos aspectos de fundamental importância, observado por Jeremy Sarkin (2009) na análise no processo de reclamação de genocídio e pedido de reparações, pois a degradação moral pode ocasionar a destruição completa ou parcial do grupo étnico, ou ainda colocá-lo sem situação de marginalidade social extrema.

Embora os problemas que as comunidades indígenas sofriam com essas invasões ao seu território já fossem relatados por eles, a construção da rodovia e das estradas os acentuou. Os Tenharim relatam as invasões massivas desde 1969, com a construção da Transamazônica, que atingiu as áreas indígenas a partir de 1972, e de outra estrada que ia direto à mina do Igarapé Preto, intensificando o fluxo e os interesses pelo território.

Esse processo de abertura e circulação na área indígena combinou-se com o massivo contato dos povos e com as mudanças na produção e sobrevivência da comunidade, que vivia da caça, da pesca e dos pequenos roçados. A partir da construção da estrada, da mineração e do impacto ambiental, tiveram que modificar seus modos de subsistência. Dessa maneira, as comunidades foram afetadas pela fome e pelas doenças devido às referidas mudanças, de modo que diversos fatores passaram a causar-lhes estranhamento, como a busca por comida em outros locais e o trânsito em um espaço onde levantavam-se casas estranhas com os novos moradores, os não índios – esse aspecto, em especial, provocava um intenso choque cultural, visto que essas novas pessoas à beira da Transamazônica eram dotadas de outras concepções de vida.

Em outro momento do relatório, Roberto Santos Lima¹³ descreve o processo enfrentado pelos indígenas.

A Paranapanema é a construtora que abre a selva virgem em que estão situados os Tainarins. Despertados pela curiosidade, todos os famintos e doentes procuram contatos com brancos, tentando, encontram solução para a síndrome crônica que lhes assolam por décadas, como também medicamentos para sarar suas enfermidades (Lima, 1973?: 3).

A Paranapanema não rasgava apenas a floresta, aterrava e contaminava o meio ambiente, mas, sobretudo, impunha uma lógica de contato extremamente nociva para esses povos. Nesse cenário, é possível identificar problemas que afetavam as comunidades indígenas há décadas e que remontavam ao período colonial. No entanto, tais questões se agravaram devido ao maior contato com os não indígenas, à intervenção provocada pela construção da estrada e à mineração.

Sendo assim, todo esse impacto ao meio ambiente e aos modos de produção da comunidade, o contato humano constante e permanente, devido à contaminação e aos vícios, ameaçava a existência da comunidade, gerando uma desagregação social e moral. Contudo, há outro aspecto que impactou a organização comunitária para além dos elencados acima: o fato de os indígenas serem absorvidos no processo produtivo.

CONCLUSÃO

A política de desenvolvimento significou para o governo e os empresários o aumento da produtividade mineral na região amazônica, inicialmente a partir da construção de uma infraestrutura com a abertura das rodovias. Entretanto, para os habitantes daquele território, as rodovias e as estradas configuravam-se como “uma razão suplementar para o seu desaparecimento”, como escreveu a jornalista Claude Mossé (1972). Sendo assim, esse processo não estava restrito apenas às invasões de terras indígenas pelas rodovias e estradas, mas se perfazia dentro de um processo brusco de ocupação das terras indígenas que, de um modo geral, significou sua gradativa destruição, como afirmou Mossé: “Suas terras de caça, única fonte de vida se reduz a cada golpe do trator, breve suas reservas serão propriedade dos financistas”. Então, ao mesmo tempo em que a região era introduzida no sistema de produção capitalista como parte da divisão internacional do trabalho, os povos originários tinham suas terras invadidas.

Contudo, podemos agregar uma série de questionamentos sobre esse processo em que os povos indígenas tiveram seus direitos negados, inclusive no que concerne ao reconhecimento da própria condição de ser humano, sobretudo a condição humana que lhes foi relegada ao mesmo tempo em que era imposta a dominação de seus territórios. Por isso, ao final da ditadura há um processo de organização dos povos tradicionais que se mobilizam para inserção de seus direitos na nova carta constitucional e realizam ampla divulgação dos processos de violações.

Conflitos de interesse: Não há.

Fonte de financiamento: A pesquisa é parte dos estudos realizados durante o doutorado na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), financiado pela CAPES.

Contribuição dos autores: Professora Dra. Vera Lúcia Vieira orientou a pesquisa de doutorado, que resultou posteriormente na escrita deste artigo.

NOTAS

1 Programa de Integração Nacional (PIN), criado a partir do Decreto-lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970.

2 O projeto da Transamazônica foi criado pelo Decreto nº 67.557, de 12 de novembro de 1970.

3 Documentos com diversos relatórios referentes à Missão Médica do Comitê Internacional da Cruz Vermelha, em julho de 1970. Número do Arquivo no fundo do SNI: BR_DFANBSB_AA3_0_PFI_0377_d0001de0001.pdf. 135p. (fl. 25).

4 Ainda sobre os indígenas da região, pode ser consultado o relatório sobre os Karitiana – o grupo se encontra no alto do Rio Madeira, localizado próximo do rio Candeias e de outros grupos da região do Guaporé, como os Karipunas, os Massaká, os Uru-eu-wau-wau, os Arikeme, entre outros de língua Tupi, conforme o relatório da Funai (Monteiro, 1984).

5 Documentos com diversos relatórios referentes à Missão Médica do Comitê Internacional da Cruz Vermelha, em julho de 1970. BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. Número do Arquivo no fundo do SNI: BR_DFANBSB_AA3_0_PFI_0377_d0001de0001.pdf. 135p. (fl. 25). Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_DFANBSB_AA3/0/PFI/0377/BR_DFANBSB_AA3_0_PFI_0377_d0001de0001.pdf. Acesso em: dez. 2023.

6 "A presente demanda tem por objetivo a obtenção de provimento jurisdicional que declare a responsabilidade civil da União e da Funai pelas violações de direitos humanos dos povos indígenas Kagwahiva Tenharim e Jiahui em decorrência dos danos permanentes da construção da Rodovia Transamazônica (BR-230) em seus territórios, condenando-as a reparar os danos sofridos" (Brasil, 2013?: 3).

7 BRASIL. MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO AMAZONAS. Processo N° 0000243-88.2014.4.01.3200 – 1ª VARA – MANAUS- sobre Kagwahiva-Tenharim e Jiahui. Disponível em: <https://www.ajufe.org.br/fonadirh/banco-de-decisoes-em-direitos-humanos/13198-processo-n-0000243-88-2014-4-01-3200-1a-vara-manau>

8 Os depoimentos foram coletados pelo próprio Ministério Público: "Os Jiahui e os Tenharim se incluem no grupo dos Kagwahiva setentrionais. Os Jiahui ocupam a TI Jiahui, que contém duas aldeias, ao passo que os Tenharim ocupam as TIs Tenharim Marmelos (dez aldeias), Tenharim Marmelos Gleba B, Sepoti (uma aldeia) e Tenharim do Igarapé Preto (duas aldeias). A despeito da existência de três terras indígenas dos povos Tenharim, esta demanda concentra sua análise na TI Jiahui e na TI Tenharim Marmelos, as quais são cortadas pela Rodovia Transamazônica" (Brasil, 2013?: 4).

9 Expressão (com correção gramatical) consta no relatório do Dr. Roberto. Nesse relatório de atividades, o odontólogo Roberto Santos, de 12 de novembro de 1973, traz no anexo um relatório. BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. DOCUMENTO: BR_DFANBSB_AA3_0_DAI_0045_d00011de001.pdf. Relatório da EVS/8ª. DR do Ministério do Interior da Fundação Nacional do Índio. Ofício n° 100/72, 8 de março de 1972, 7 páginas. Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/consulta>. Acesso em: dezembro de 2023.

10 Existe pesquisa, inclusive com várias entrevistas e documentos do SNI, sobre esse aspecto de contato, a contaminação por várias doenças e a remoção dos grupos indígenas para passar o traçado da Transamazônica realizada pelo jornalista Rubens Valente (2017).

11 BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. Relatório da EVS/8ª. DR Roberto Santos Lima do Ministério do Interior da Fundação Nacional do Índio, 1973. Número do Arquivo no fundo do SNI: BR_DFANBSB_AA3_0_DAI_0045_d00011de001.pdf. 7 p. Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/consulta>. Acesso em: dezembro de 2023

12 BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. Relatório da EVS/8ª. DR Roberto Santos Lima do Ministério do Interior da Fundação Nacional do Índio, 1973. Número do Arquivo no fundo do SNI: br_dfanbsb_aa3/0/dai/0045/br_dfanbsb_aa3_0_dai_0045_d0001de0001. 7 p. Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/consulta>. Acesso em: dez. 2023.

13 BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. Relatório da EVS/8ª. DR Roberto Santos Lima do Ministério do Interior da Fundação Nacional do Índio, 1973. Número do Arquivo no fundo do SNI: br_dfanbsb_aa3/0/dai/0045/br_dfanbsb_aa3_0_dai_0045_d0001de0001.pdf. 7 p. Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/consulta>. Acesso em: dezembro de 2023.

REFERÊNCIAS

ALVES, Anaelia Marques. *Estanha: aspectos do setor produtivo no mundo (1970-1987)*. 1989. Dissertação (Mestrado em Geociências) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1989.

BRASIL. *Decreto-lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970*. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1970.

BRASIL. *Decreto n. 67.557, de 12 de novembro de 1970*. Dispõe sobre a criação de área prioritária ao longo da Rodovia Transamazônica, para fins de reforma agrária, a ser incluída no Plano de Integração Nacional, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1970.

BRASIL. Decreto-lei n. 1.164, de 1 de abril de 1971. Declara indispensável à segurança e ao desenvolvimento nacionais terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura em cada lado do eixo de rodovias na Amazônia Legal, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: col. 1, Brasília, DF, p. 2569, 2 abr. 1971.

BRASIL. Ministério Público Federal. *Ação civil pública, com pedido de limiar*. Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Amazonas. Manaus, 2013?. Disponível em: https://justicadetransicao.mp.br/documentos-1/ACP_transamazonica_PRAM.pdf. Acesso em: 4 jun. 2024.

CARVALHO, Amanda L.; ABREU, Bianca; PIRES, Manuela; MORAIS, Ana Luiza M. *Resistência ancestral*. Brasil: Unicef, 2023. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/blog/resistencia-ancestral>. Acesso em dezembro de 2023.

LEONEL, Mauro. *Etnodocência Uruéu-au-au*. O Endocolonialismo e os índios no centro de Rondônia, o direito à diferença e à preservação ambiental. São Paulo: Edusp, 1995.

LEONEL, Mauro; MINDLIN, Betty; MEIRELLES, Apoená. 1949-2004. Uma grande perda frente à lei das mineradoras, em dois momentos do indigenismo. *Revista de Estudos e Pesquisas*, Brasília, DF, v. 4, n. 1, p. 225-289, 2007.

LIMA, Roberto Santos. *Relatório da EVS/8ª*. DR Roberto Santos Lima do Ministério do Interior da Fundação Nacional do Índio, 1973. Número do Arquivo no fundo do SNI: br_dfanbsb_aa3/0/dai/0045/br_dfanbsb_aa3_0_dai_0045_d0001de0001.pdf. 7 p. Disponível em: <http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_DFANBSB_AA3/0/PFI/0377/BR_DFANBSB_AA3_0_PFI_0377_d0001de0001.pdf>. Acesso em: dezembro de 2023.

MATTOS, Carlos de Meira. *Uma geopolítica Pan-Amazônica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MONTEIRO, Maria Elizabeth Brêa. *Relatório sobre os índios Karitiana, estado de Rondônia*. Rio de Janeiro, RJ: Minter/Funai, 1984. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/relatorio-sobre-os-indios-karitiana-estado-de-rondonia>. Acesso em: 19 jun. 2021.

MOSSÉ, Claude. La Route qui tue. *Revista Ilustrié*, Suíça, 1972. Número do Arquivo no fundo do SNI: br_dfanbsb_aa3_0_dti_avu_0013_d0001de0001.pdf. 31p. (fls. 1-3). Disponível em: <http://sian.an.gov.br/sianex/consulta>. Acesso em: dez. 2023.

RESISTÊNCIA ancestral: o encontro entre as lutas indígenas e a preservação do meio ambiente. *Unicef*, 19 maio 2023. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/blog/resistencia-ancestral#:~:text=A%20luta%20dos%20povos%20ind%C3%ADgenas,pautas%20dos%20movimentos%20de%20resist%C3%A4ncia>. Acesso em: 4 maio 2024.

RODRIGUES, Fernando da Silva. Marechal Rondon e a Trajetória de um militar sertanista na Primeira República brasileira: investigação sobre a intervenção do Estado e o processo civilizador da população indígena. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, RS, v. 43, n. 1, p. 122-134, 2017.

SARKIN, Jeremy. *Colonial Genocide and Reparations claims in the 21st Century: the socio-legal context of claims under international law by the herero against Germany in Namibia, 1904-1908*. London: PSL Reports, 2009.

SCHNEIDER, Ben Ross. The Desarrollista State in Brazil and Mexico. In: WOO-CUMINGS, Meredith (ed.) *The developmental State*. Ithaca: Cornell University Press, 1999.

SILVA, Golbery do Couto e. *Conjuntura política nacional: o poder executivo & geopolítico do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1981.

TENHARIM. *Povos Indígenas do Brasil*, [S. l.], 2017. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Tenharim>. Acesso em: 19 jun. 2021.

VALENTE, Rubens. *Os fuzis e as flechas: história de sangue e resistência indígena*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.