

VIAGEM EXTRAORDINÁRIA.

MÃE MARIA, 20 de setembro de 1984.*

Durante a reunião realizada em Brasília junto à então presidência da Funai (18 de setembro último) firmou-se o principal objetivo do encontro que viria a ocorrer dali a dois dias na aldeia do Mãe Maria: ouvir as reivindicações dos representantes da Comunidade Indígena Parkatejê, que ameaçavam paralisar as obras da ferrovia de Carajás.

No dia 20, conforme marcado pelos representantes da Comunidade, durante quatro horas consecutivas o Sr. Parkrejimõkre Hirãre - que todos conhecem por "Cotia", o "vice-líder" - expôs detalhadamente suas preocupações, que motivaram aquela reunião. Logo de início, enfatizou que "falava pela Comunidade" (sic) e que teria, assim, que informá-la e defendê-la como um todo. Por volta das 14 horas, a reunião foi formalmente iniciada; estavam presentes cinco representantes da Cia. Vale do Rio Doce, cinco da Funai, a níveis local, regional e nacional.

Primeiramente, Cotia disse da preocupação em relação ao próprio Convênio firmado entre a CVRD e a Funai: -"Quero entender como a Vale e a Funai fizeram esse Convênio... são eles assinaram, fora da Comunidade... Nós queríamos assistir essa proposta... como foi feita... o Banco Mundial, essa "ajuda" que prometeram com a passagem dessa... ferrovia.

* Relatório de viagem realizada pela antropóloga Iara Ferraz ao P.I. Mãe Maria (PA), entre 18 e 22 de setembro p.p.

"Estamos precisando saber como está andando o Convênio... esse negócio de "projeto"...e os pedidos do ano passado, do ano retrasado, que ainda não foi atendido? O "capitão" (Krohokrenhum) prometeu para parar tudo! a ferrovia... essa obra aí... o "projeto"... o Convênio... ele tá de cabeça quente, não vai receber ninguém! por isso ele mandou pra mim saber como andam essas coisas..."

Cotia fez então um breve relato da época em que tomou conhecimento da existência do "projeto". Mencionou uma viagem que realizou à Belém ainda em 1982 quando, inesperadamente, assistiu à assinatura de um repasse de recursos - entre representantes da Funai a níveis distintos - provenientes do "projeto da Vale" (sic) que então se inaugurava.

"Sabia que aquilo não ia dar certo mesmo!", afirmou Cotia ao reiterar em seguida um dos principais pontos da reunião:

"Afinal de contas, quanto dinheiro... esses... dólar... que têm para a Comunidade? Nós recebemos só um "agrado" de 56 milhões, não foi "indenizado"!"

Cotia referia-se, a um só tempo, à distribuição original dos recursos do "projeto" e à "indenização" paga pela em abril de 1982 pela CVRD à Comunidade Indígena. Naquela ocasião, acreditavam os representantes da CVRD que, através da mediação exclusiva das instâncias regionais da FUNAI, os instrumentos firmados (recibos) traduziriam o acordo com os Gaviões para a passagem da ferrovia de Carajás pelo seu território. Nada, no entanto, fora antecipadamente explicitado aos representantes da Comunidade. De que se tratava, na verdade, tudo aquilo ?

Uma vez tornada ilegítima aquela forma adotada - Cotia falava em simples "agrado" - parece subsistir atualmente a questão do domínio das terras indígenas (e os Gaviões as têm registradas em nome da Comunidade desde 1966 no Cartório

de Imóveis de Marabá) e da sua inalienabilidade, conforme o artigo 198 da Constituição. Casos excepcionais requerem a promulgação de decretos governamentais, tal como ocorreu com a faixa cedida à Eletronorte para a passagem da linha de transmissão Marabá-Imperatriz, através de um convênio firmado com a interveniência da Comunidade Indígena Parkatejê. Mas Cotia prosseguia:

- "Agora entendo que será por muito tempo que a ferrovia vai passar pela reserva! Ninguém sabia de nada! Foram eles (CVRD e Funai) que fizeram esse prazo de cinco anos... sem "procurar" (perguntar) pro ninguém... Tenho que pensar no meu filho... no meu neto... na Comunidade que tá aumentando..." (neste momento, todos os representantes institucionais que ali se encontravam aqui esciam com um gesto repetido, atentos à explanação de Cotia).

- "Como é que funciona esse trabalho do branco? Nunca houve orientação pra saber antes o que a Comunidade acha, o que precisa... durante o tempo que o trem vai passando pela reserva... Se a Comunidade precisar hoje 50 milhões para pagar dívidas, de onde vai tirar? Não foi por isso que o Banco Mundial prometeu ajuda para a Comunidade?" (referia-se às inúmeras visitas feitas à aldeia, em helicópteros pousando em locais inadequados, por representantes do Banco Mundial, da CVRD e da Funai, quando as "promessas" foram feitas).

- "Quem faz a programação dessas coisas? Pode ser em Brasília ou no Rio de Janeiro, mas é a Comunidade quem tem que fazer! O problema não vai acabar agora, enquanto não resolver a nossa proposta!"

No discurso de Cotia é clara a preocupação com o futuro do grupo, além da ênfase nas "promessas" seguidamente efetuadas por diversos representantes institucionais. As bases

da negociação com a Comunidade Indígena Parkatejê, em vista da perda sucessiva de porções significativas de seu território, estiveram sempre calcadas, em princípio, no estabelecimento de uma "ajuda" financeira. Todas estas questões, no entanto, revestem-se de contornos (e conteúdos) simbólicos, que permeiam, por sua vez, as relações dos Gaviões com os "brancos", os kupê, como chamam eles.

Os Gaviões não sabem o que vai ocorrer ali (e quem pode avaliar?), com as atuais e crescentes invasões da área - reflexos da política fundiária implementada na região - e a futura passagem dos trens. Cotia informou de novas invasões recentemente ocorridas no interior da reserva de Mãe Maria, pelo leito da ferrovia. Na semana anterior, 19 posseiros haviam sido retirados dali, mediante a utilização de força policial. Muitos, trabalhadores das próprias empreiteiras no trecho, chegam assim a conseguir "tirar posses" (sic) no interior da área indígena.

O representante regional da Funai salientou serem da responsabilidade da agência tutelar as questões territoriais ali existentes: o loteamento do GETAT encrustado na reserva e a pendência da questão com o proprietário vizinho, Sr. João Anastácio Queiroz Fº, antigo chefe político local. Foi então apontada a possibilidade de que, com uma reformulação pretendida para o Convênio CVRD-Funai, haja recursos disponíveis para a regularização das terras indígenas em área de influência da ferrovia de Carajás. Os representantes da Comunidade concordaram com a possibilidade de suspensão da programação para os anos seguintes, em função da resolução definitiva destas questões de caráter essencial.

Cotia deixou claro ainda que pretende "conversar com as outras comunidades... o Catetê... o Sororô... o Krĩkati". Solicitou, na ocasião, recursos para a realização de viagens a estas áreas indígenas próximas à região do Mãe Maria, salientando que seria agora - final do 'verão' - a época propícia às viagens e à discussão do "projeto", como enfatizou.

Cotia apresentou em seguida um pedido de comple mentação orçamentária para 1984 e algumas datas para a liberação dos recursos foram acertadas. E, para fins de estudos, foi apresentada a programação para 1985, elaborada pela Comunidade. Firmou-se o compromisso de que nenhuma alteração será feita sem a consulta prévia à Comunidade. Até dezembro próximo, esta questão deverá ser discutida.

Finalmente, a última proposta foi apresentada, ou melhor, assim introduzida por Cotia:

- "Como é que vai ficar quando acabar esse "projeto" ? vai continuar a ter assistência enquanto o trem passar pela reserva ?"

Através de uma carta, colocou a necessidade de se discutir a constituição de um fundo de caráter permanente, com a disposição de recursos à Comunidade, afora aqueles provenientes do Convênio, mensalmente. A quantia necessária não foi estipulada na ocasião, quando um documento preparado pelos representantes da Comunidade firmaria um compromisso com os representantes institucionais, no sentido de dar início à discussão desta questão, vinculando-a à passagem da ferrovia por aquele território tribal.

Antes de finalizar a reunião, Cotia reafirmou que, na ocasião da "indenização" (abril de 1982)

- "Tudo isto foi muito enganado! Não tinha ninguém aqui, nem chefe de Posto... Como a Eletronorte, a Vale... a torre de transmissão... essa rede (que atravessou a reserva em 1980, obrigando a reconstrução da aldeia)... essa rede não "empata" (estorva). A ferrovia é muito diferente! vai prejudicar muito! (...) O que nós queremos é saber uma posição de vocês. Não temos contrato nenhum, não foi registrado em cartório, nós só assinamos um recibo de "agrado"... os 56 milhões..."

Jökorenhum, irmão mais moço de Krohokrenhum, afirmou, ao final da reunião:

- "O que queremos saber é se isto pode ser discutido - quem não estiver achando certo pode falar, dizer, eu sei que algum de vocês tá achando que tá difícil..."

Foi ressaltada então pelos representantes da CVRD a necessidade de uma análise mais aprofundada da reivindicação que, prontamente, todos reconheceram ser legítima. Todos consideraram ainda o fato de parecer inédito o caso no Brasil. Trata-se, portanto, de matéria complexa e, a nosso ver, requer a colaboração de estudiosos dos direitos indígenas.

17 horas e 30 minutos, aproximadamente. Encerrou-se a grande reunião no Mãe Maria. Através de seu sobrinho Raimundo, o chefe Krohokrenhum mandara chamar apenas o chefe da Ajudância e da Delegacia Regional da Funai. Os demais presentes àquela reunião deveriam aguardar ainda, conforme sua determinação. Em seguida, todos foram chamados. O chefe Gavião esperava-nos à cabeceira de uma longa mesa de fórmica vermelha, num salão de paredes azuis, reservado exatamente para reuniões com pessoas de fora. Krohokrenhum enfatizou que gostaria de ver solucionada a questão com a CVRD e chamou a atenção para as formas de se alcançar estas soluções, ressaltando a importância das reuniões que se dão na aldeia e o que é possível de ser definitivamente resolvido no âmbito do pátio (o espaço que foi reproduzido na sala da casa do Cotia). E aponta:

- "Entre vocês... são muitos... pra resolver nada... tanta gente que vem pra passear!! Eu pensando que vem pra resolver certo mesmo! Vocês têm pressa... tá certo! mas também tem que estudar (pensar)... pra resolver bem direitinho..."

O estabelecimento de termos de compromissos, foi o que todas as partes envolvidas assinaram. Nova reunião foi marcada para o dia 16 de outubro, no Mãe Maria. Os Gaviões aguardam a melhor solução.

Cabe salientar que as recomendações recentemente apresentadas por nós e pela pesquisadora da Funai que nos acompanhou na viagem realizada em julho p.p. ao Mãe Maria já haviam apontado para a importância da constituição de um "pedágio" especial pela travessia, em territórios indígenas, de rodovias e ferrovias. Faz-se necessário portanto tratar da questão contando com a assessoria jurídica especializada, tal como vimos sugerindo à CVRD há algum tempo, uma vez que requer jurisprudência o estabelecimento de uma forma contratual com a Comunidade Indígena Parkatejê, especialmente.

OBS: Por ocasião da próxima reunião a ser realizada no dia 16 de outubro próximo, uma pequena viagem à aldeia Suruí deverá ser realizada por esta assessoria, a fim de que possamos participar da discussão, junto aos componentes do grupo, acerca da construção da nova aldeia, em alvenaria, conforme desejam, seguindo um "modelo" dos Gaviões de Mãe Maria. Este assunto deverá ser discutido em detalhes junto à comunidade e não simplesmente corroborado, tal como os representantes locais da Funai o fazem. Havíamos apontado anteriormente a necessidade de maior acompanhamento antropológico das mudanças que vêm se desencadeando e sendo tal vez inadequadamente estimuladas entre os Surui, a fim de que a integridade do grupo possa ser mantida.

Sugestões para a regulamentação do uso da faixa da ferrovia de Carajás compreendida no interior da reserva de Mãe Maria (Comunidade Indígena Par-katejê)- PA.

- "Caixas de empréstimo" - conforme estipuladas nos recibos assinados em abril de 1982 pelos representantes da Comunidade e da Funai (a nível regional)- recuperação com cobertura vegetal, evitando a formação de lagos putrefatos que ora se verifica. Não ampliar a área já utilizada e não dispor de outros locais para retirada de quaisquer materiais para manutenção do leito da ferrovia.
- Operação da ferrovia:
 - treinamento de pessoal- proibição expressa: caça, pesca, coleta, formação de roças ou quaisquer atividades de subsistência no interior da área indígena;
 - utilização de uniforme distintivo, para que todos reconheçam, mesmo à distância, o pessoal da ferrovia;
 - sinalização adequada no trecho;
 - possível redução da velocidade dos trens (50%);
 - possível transferência para fora da reserva do local destinado à passagem de locomotivas (km 702);
 - efetiva fiscalização do trecho, com pessoal permanente, abrigado em guaritas (entrada, saída e, eventualmente, nas edificações já existentes). Sistema de fonia para comunicação com o Posto da Funai; evitar a utilização de força policial para a eventual retirada de posseiros que, inadvertidamente ou mesmo estimulados por grileiros regionais, venham a se instalar no interior da área (dada a maior vulnerabilidade com a passagem da ferrovia);
 - formação de cerca especial (cerca viva) ao longo do trecho, observando cuidadosamente os caminhos utilizados pelos integrantes da Comunidade; idem para as

passagens para pessoas e veículos da Comunidade, por locais já estabelecidos junto aos agentes das empreiteiras alocadas pela CVRD;

- monitoramento ambiental a fim de se evitar prováveis desequilíbrios ecológicos em área efetivamente utilizada pelos integrantes da Comunidade (caça, coleta de castanhas, pesca, roçados), por onde passarão os trens (ruído, fumaça, trepidação, etc.);
- estabelecimento de um fundo de recursos a ser colocado à disposição da Comunidade, mensalmente e de caráter perpétuo;
- possibilidade de reposição em terras da faixa utilizada pela ferrovia, com a aquisição do castanhal contíguo à reserva, que viria a ser incorporado à área da Comunidade (com o concurso da ELETRONORTE, uma vez que foi parcial a indenização recebida pela Comunidade em virtude da destruição da área da Montanha, com a construção da barragem da Usina Hidrelétrica de Tucuruí).