

Edilene Coffaci de Lima Os dois trabalhos encomendados pelos dois últimos governos do Acre – o anterior (Orleir Cameli, de 1995 a 1998) e o atual (Jorge Viana, de 1999 em diante) – para avaliar os impactos da pavimentação da BR-364 sobre a população indígena da região do alto Juruá foram cancelados. Antes de abordar os detalhes e os motivos que justificam os cancelamentos, apresento um breve histórico da BR-364, particularmente no que diz respeito à população da TI Katukina do rio Campinas.

O traçado completo da rodovia BR-364 perfaz mais de três mil quilômetros, passando por seis estados: São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Acre. A sua porção norte é a conhecida ‘saída para o Pacífico’, originalmente idealizada nos governos militares – embora hoje se pense em outras ‘saídas para o Pacífico’ pelo próprio Acre (via BR-307, próximo a Assis Brasil), pelo Mato Grosso (a partir de Cáceres) e pelo Mato Grosso do Sul (a partir de Corumbá). Mal afamado internacionalmente devido aos desastres socioambientais nos trechos já concluídos entre Cuiabá e Rio Branco, o plano de estender a pavimentação da BR-364 até a fronteira com o Peru esteve durante muito tempo engavetado por falta de apoio financeiro para o empreendimento. A possibilidade de que se repetissem os mesmos erros nunca foi descartada. Ainda hoje os Kaxarari, grupo de língua pano localizado em Rondônia, percorrem os meandros jurídicos em busca de compensação pelos desastres socioambientais causados pela empreiteira Mendes Júnior em suas terras durante a pavimentação do trecho entre Porto Velho e Rio Branco, na década de 1980 (Silva 2000).

A data de abertura da BR-364 no Acre, em 1972, coincide com a fundação

da aldeia katukina do rio Campinas, que hoje se distribui em pequenos agrupamentos residenciais às suas margens. No início da década de 70, os Katukina trabalharam na construção da rodovia, tentando contornar a crise que àquela época já tornava difícil a permanência nos seringais. Nesse período, várias famílias se deslocaram dos dois seringais em que trabalhavam, nos rios Gregório (onde ainda hoje se localiza uma outra aldeia katukina) e Liberdade, em busca de emprego nas atividades preliminares de desmatamento que estavam a cargo do 7º BEC (Batalhão de Engenharia de Construção). Após a conclusão do desmatamento, os Katukina obtiveram 'autorização' do 7º BEC para permanecer nos arredores da estrada, numa área próxima ao rio Campinas, a cerca de 55 quilômetros de Cruzeiro do Sul. A esperança que nutriam era de que a proximidade de um centro urbano lhes facilitaria a comercialização dos produtos que viessem a produzir e o acesso aos produtos industrializados de que necessitavam.

Até o início da década de 1980, a maior parte dos Katukina que permaneceram próximos ao rio Campinas não morava às margens da rodovia, mas no interior da mata, onde se localizavam as estradas de seringa em que trabalhavam. As margens da rodovia só eram freqüentadas quando tinham de ir à cidade para atendimento médico ou para negociar seus produtos com o patrão que os empregavam. Entretanto, com a queda crescente do preço da borracha, pouco a pouco os Katukina começaram a transferir suas casas para as margens da rodovia, passando a se dedicar mais intensivamente ao plantio agrícola. Em meados da mesma década, iniciaram-se no Acre os processos de demarcação das terras indígenas. Os Katukina viram reconhecido o direito de ali permanecerem e romperam em definitivo os vínculos que os ligavam aos patrões seringalistas. A partir de então, a agricultura passou a ser a sua atividade econômica predominante, aproximando-os cada vez mais da rodovia. No começo de 1990, quase todos os Katukina tinham já construído suas casas próximas das margens da rodovia. É importante notar que o mesmo processo de aproximação com a via de transporte para o escoamento da produção ocorreu com os Katukina que permaneceram no rio Gregório. À medida que abandonavam a atividade extrativista e incrementavam a produção agrícola, concentravam-se cada vez mais às margens do rio.

Passados mais de vinte anos da abertura da BR-364, o trânsito no trecho que corta a terra indígena Katukina do rio Campinas era possível, e de forma precária, apenas no período de estiagem. Entre novembro e abril, as chuvas impediam a passagem de qualquer veículo. Esse quadro começou a se alterar a partir de 1995, com o início do asfaltamento do trecho Rodrigues Alves-Tarauacá, que abrange a terra dos Katukina.

A princípio, o Governo do Estado do Acre, que tinha à frente Orleir Cameli (1995-1998), desprezou os impactos socioambientais que a estrada poderia causar, tanto aos índios quanto às demais populações da região. Ao invés do EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental - Relatório de Impacto ao Meio Ambiente), providenciou um RAIAS (Relatório de Ausência de Impacto Ambiental Significativo) para dar início ao asfaltamento da rodovia. Em 1996, ante o embargo impetrado pelo Ibama, o Governo do Estado contratou às pressas a empresa paranaense STCP Engenharia de Projetos Ltda. para formalmente cumprir a exigência do EIA-RIMA referente ao trecho Rodrigues Alves-Tarauacá. Em pouco tempo se realizaram as audiências públicas em Cruzeiro do Sul e Tarauacá, sob forte pressão dos políticos locais, que alardeavam que os partidos de oposição e as organizações não-governamentais eram contra o desenvolvimento da região, conseguindo assim esvaziar completamente o debate. Transformadas em palanque político, as audiências públicas foram insuficientes para garantir a apreciação cuidadosa de um EIA-RIMA repleto de pontos questionáveis, principalmente a completa ausência de proposição de medidas e programas mitigadores do impacto da pavimentação da rodovia entre as populações indígenas do alto Juruá.¹

REPERCUSSÕES E DEBATES

Em setembro de 1997, o asfaltamento da rodovia chegou a três quilômetros da fronteira oeste da terra indígena Katukina do rio Campinas. A euforia dos governos federal e estadual com o asfaltamento da BR-364 era tamanha que, em outubro do mesmo ano, o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, visitou a sede do Projeto de Colonização Santa Luzia (próximo à TI do rio Campinas) e garantiu que não faltariam recursos para concluir a obra. Vendo dia-a-dia a aproximação do asfalto, sem qualquer atendimento a seus próprios interesses, os Katukina decidiram procurar os Ministérios Públicos, Estadual e Federal, com o intuito de intervir na discussão e reivindicar alternativas que pudessem minorar os transtornos que a proximidade do asfaltamento já estava lhes trazendo.

Em maio de 1998, uma comitiva de quatro lideranças katukina foi a Rio Branco alertar os órgãos públicos sobre os problemas que a construção da estrada vinha causando no cotidiano da aldeia e pedir a anulação do EIA-RIMA. Uma série de problemas de saúde, invasões de caçadores, agressões, roubos e até a tentativa de rapto de uma criança levou os katukina a duvidar de que a estrada beneficiaria a todos os moradores do vale do Juruá. Apoiados por organizações indígenas

e indigenistas sediadas em Rio Branco, as lideranças katukina mobilizaram os Ministérios Públicos Estadual e Federal. No dia 26 de maio de 1998, foi realizada uma reunião na Procuradoria da República, com a presença dos órgãos estaduais e federais envolvidos na execução da obra e na defesa dos interesses indígenas: Deracre (Departamento de Estradas e Rodagem do Acre), Imac (Instituto de Meio Ambiente do Acre), Ibama e Funai. Ali, questionaram o componente indígena do EIA-RIMA e solicitaram sua anulação.

Entre junho de 1997 e dezembro de 1998, nenhuma medida foi encaminhada pelo Governo Estadual. Os diversos órgãos estaduais envolvidos no processo de licenciamento jamais se entenderam sobre suas respectivas atribuições. Da reunião na Procuradoria da República, resultou uma nova reunião convocada pelo Imac em 9 de junho de 1998, com o objetivo de finalmente regulamentar o funcionamento da Comissão prevista no licenciamento da obra – cujo prazo de vencimento se encerrava naquele mesmo mês. Essa Comissão deveria estabelecer critérios de aplicação de um percentual do valor total da obra para minorar impactos socioambientais negativos que o asfaltamento da rodovia poderia causar. Sem conseguir produzir qualquer resultado efetivo nesse sentido, o Imac repassou ao Deracre a coordenação do processo. Esse órgão, por sua vez, não deu nenhum novo encaminhamento para a criação da Comissão. Algo bastante compreensível, dado que a própria construção da rodovia havia sido interrompida em virtude da suspensão do repasse de recursos federais.

NOVO GOVERNO

No início de 1999, já na gestão do Governador Jorge Viana, os Katukina solicitaram ao Imac a retomada das discussões envolvendo o asfaltamento da rodovia. O Diretor de Controle Ambiental do Imac, Jairon Santos do Nascimento, visitou os Katukina do rio Campinas e, juntos, estabeleceram que seria realizada uma audiência pública, na qual seria discutida a antiga reivindicação de anulação do componente indígena do EIA-RIMA.

A audiência pública se realizou em Cruzeiro do Sul, em 3 de julho de 1999, com a participação de órgãos do governo estadual, dos próprios Katukina e de representantes de outras populações indígenas e seringueiras da região. Das discussões foram retiradas quatro propostas gerais: (i) o compromisso do Governo do Estado do Acre de elaboração de uma política para as terras indígenas, com a participação direta das comunidades e de outras instituições indígenas e indigenistas,

contemplando as especificidades de cada comunidade e, em especial, daquelas diretamente afetadas pela pavimentação da BR-364; (ii) a revisão do EIA-RIMA da BR-364 no trecho Rodrigues Alves-Tarauacá, contemplando os impactos socioambientais diretos e indiretos nas terras indígenas da área de influência da estrada; (iii) a formação de uma Comissão Interinstitucional para acompanhar a revisão do EIA-RIMA e a execução da obra, bem como a implementação das medidas mitigadoras, com a participação direta dos representantes indígenas; (iv) a elaboração do EIA-RIMA do trecho Sena Madureira-Tarauacá, obedecendo um termo de referência específico para o componente indígena.

Em meados de agosto de 1999, antes que o Termo de Referência fosse discutido e aprovado, o presidente Fernando Henrique Cardoso, visitou Cruzeiro do Sul e anunciou a liberação de recursos para a conclusão do asfaltamento da BR-364.

A Comissão Interinstitucional, criada na audiência pública, logo iniciou suas atividades. No final de agosto de 1999 foi aprovado o Termo de Referência que deveria orientar a equipe responsável pela revisão do componente indígena do EIA-RIMA referente ao trecho entre Rodrigues Alves e Tarauacá. Esse Termo de Referência previa, entre outras coisas, a identificação de todos os grupos e terras indígenas localizados na área de influência da rodovia; o levantamento demográfico dessas populações e a descrição de como utilizam os recursos naturais; a análise da vulnerabilidade das terras e grupos indígenas a partir da pavimentação e operação da estrada; o estabelecimento de prognósticos dos efeitos das obras e de alternativas de desvio da rodovia nos trechos em que há sobreposição com territórios indígenas; a proposição de medidas mitigadoras com soluções de curto, médio e longo prazos. Ao Governo do Acre foi estabelecido o prazo de noventa dias, a contar de janeiro de 2000, para a apresentação do novo EIA-RIMA.

COMENTÁRIOS

Com um pequeno atraso, em maio de 2000, foi apresentado o componente indígena do EIA-RIMA sobre a pavimentação da BR-364, elaborado pela Funtac (Fundação de Tecnologia do Estado do Acre), contratada pelo Deracre (Departamento de Estrada e Rodagens do Acre). Abaixo seguem alguns comentários sobre o trabalho, intitulado “Revisão do Componente Indígena. BR-364 Trecho Tarauacá - Rodrigues Alves”. Esses comentários coincidem em grande parte com os pareceres elaborados pelo Administrador Regional da Funai em Rio Branco (em 23 de maio de 2000), Antônio

Pereira Neto, e pelo antropólogo Marco Paulo Fróes Schettino, da 6ª Câmara do Ministério Público Federal (em 26 de maio de 2000).

1. Logo na primeira página consta a seguinte afirmação: “Esse trabalho não é um EIA-RIMA, nem um RAIAS, nem nada parecido. É uma profunda e pioneira caracterização dos impactos da pavimentação nas Terras Indígenas”. Da leitura do Tópico 2 (Metodologia) e de todo trabalho não é possível saber com certeza, mas tudo indica que a “profunda e pioneira caracterização dos impactos” foi feita sem que as terras indígenas fossem visitadas. Nas oitenta e cinco páginas consta apenas que aconteceu “conversação com líderes indígenas” (p. 53) durante o I Encontro de Cultura Indígena do Acre e Sul do Amazonas, realizado em abril de 2000 em Rio Branco, e com o sertanista da Funai, o senhor Meirelles (p. 38), bastante dedicado nos últimos anos aos trabalhos com os chamados Índios Isolados na fronteira com o Peru. Sem desmerecer os colaboradores da equipe da Funtac, a falta de visitas às áreas afetadas pelo empreendimento desqualifica, de saída, o trabalho como uma iniciativa “profunda e pioneira”. O EIA-RIMA anterior, elaborado pela empresa STCP Engenharia de Projetos Ltda, já havia ‘inovado’ nesse quesito.

2. Sem incluir os anexos, o trabalho totaliza oitenta e cinco páginas, das quais quarenta e oito (11 a 59) são dedicadas às Populações Indígenas. Aqui há uma abundância de gráficos e tabelas: são vinte e três páginas com quadros demográficos e outros com informações sobre a situação educacional (número de escolas, professores e alunos em cada uma das aldeias). Os gráficos sugestivamente indicam a “representatividade da população indígena” nas bacias hidrográficas. As tabelas não são objeto de nenhuma apreciação e algumas delas trazem erros grosseiros. Assim, na Tabela 10 (“Caracterização da Bacia do Gregório, quanto a população e a situação fundiária”) consta que os Poyanawa estão na TI do rio Gregório. Ainda que a equipe responsável não tenha visitado as terras indígenas, uma consulta aos mapas elaborados pelo Imac (Instituto de Meio Ambiente do Acre) seria suficiente para mostrar que os Poyanawa estão na TI do Barão, localizada no município de Mâncio Lima. Na mesma tabela os Katukina são localizados nas aldeias Caxinauá e Nova Esperança e os Yawanawa na aldeia Sete Estrelas. Na realidade, é o contrário.

2.1. Os ‘erros geográficos’ não se encerram neste ponto. Na página 41 consta que “os povos TI rio Gregório (*sic*) deslocam-se até o município de Tarauacá e chegam até à (*sic*) TI Campinas Katukina”. Primeiramente, não são os “povos” da TI do rio Gregório que se deslocam até a TI do rio Campinas. São apenas os Katukina do rio Gregório que mantêm estreitos contatos com seus parentes do rio Campinas. Em segundo lugar, uma olhada rápida em qualquer mapa do Acre poderia mostrar

que para ir de um ponto ao outro é dispensável passar por Tarauacá: basta descer o rio Gregório até alcançar a BR-364 e deslocar-se no sentido oposto, em direção a Cruzeiro do Sul. A propósito, faltou no estudo analisar a dinâmica destes deslocamentos. A TI do rio Campinas, por exemplo, entre os anos de 1994 e 1998 teve um acréscimo populacional da ordem de 70%, devido não ao crescimento vegetativo, mas a um intenso fluxo migratório dos moradores do rio Gregório². Essa informação, aliás, não consta no trabalho.

3. A TI Katukina do rio Campinas é cortada ao meio (sentido leste-oeste) pela rodovia, na extensão de dezoito quilômetros. Inequivocamente, de todas as terras indígenas do Acre, é a mais afetada pelo projeto de pavimentação da rodovia. Apesar disso, o estudo não traz nenhuma informação específica sobre os Katukina dessa localidade (como não traz também sobre nenhuma outra), principalmente sobre os efeitos que tal projeto pode ocasionar ali.

4. É difícil imaginar como se estabelecem medidas mitigadoras sem ter o mínimo conhecimento da realidade vivida atualmente pelas populações indígenas envolvidas na área do empreendimento. De todo modo, a equipe da Funtac ensaiou algumas alternativas, valendo-se de fórmulas técnicas. As medidas mitigadoras foram traçadas de acordo com o que foi mensurado servindo-se do FIA (Fator de Impacto Ambiental) – “um fator, concebido pela Funtac em 1999, utilizado para avaliar a sensibilidade ambiental da bacia em relação às ações impactantes decorrentes do aumento das atividades econômicas resultantes da pavimentação da BR-364” (p. 4). O FIA classifica três níveis de vulnerabilidade: 1 (baixa), 2 (média) e 3 (alta). Nas bacias hidrográficas (Envira, Muru, Tarauacá, Gregório, Juruá-Mirim, Thaumaturgo e Tejo) com o FIA calculado entre 1 e 2, quase todas as medidas mitigadoras relacionadas são serviços básicos de educação e saúde, como construção de postos de saúde e unidades sanitárias, e treinamento de professores e capacitação de agentes de saúde. Tendo em conta as garantias constitucionais, a implementação da maioria dessas medidas independe da pavimentação da rodovia.

5. As bacias que tiveram o FIA estabelecido em 3 (Tarauacá/Muru, Médio Liberdade, Juruá e Foz do Breu) serão alvo das mesmas ações propostas naquelas que tiveram o FIA estabelecido em 1 e 2. Além disso, no caso dessas Bacias que estão no limite estabelecido pelo FIA, aparece a obscura proposta de “Estrada-Parque”, descrita como uma instituição [supostamente] dotada “de alguns mecanismos que permitem a relação da estrada com o ecossistema da qual faz parte” (p. 73). Nela está embutida a proposta de criação do “Portal de Fiscalização e Controle” na TI Katukina do rio

Campinas, com a cobrança de pedágio, sendo “todo o recurso arrecadado gerenciado pela população indígena local da estrada”. Deve-se ponderar, entretanto, que a implementação dessa medida poderia causar mais transtornos do que soluções. Não é difícil imaginar a qual seria a receptividade dessa medida pela população não-indígena da região, os seringueiros e agricultores do riozinho da Liberdade, por exemplo, que periodicamente se deslocam até Cruzeiro do Sul.

6. Ao final, o conjunto do trabalho chama a atenção pelo grau de abstração da realidade. A insistência em destacar mensurações e quadros quantitativos alheios à realidade experimentada atualmente pelas populações indígenas do Acre perdura até a conclusão. Nela ficamos sabendo que “cada vez que uma Bacia [hidrográfica] mudar de classificação será objeto de uma revisão técnica para aferição de medidas mitigadoras e introdução de novas. O Gatilho Ambiental dispara quando seis das onze Bacias chegarem a classificação do FIA 3. Neste momento será hora de uma revisão geral do RIMA para todo o trecho de Tarauacá a Rodrigues Alves” (:84). Usando do mesmo grau de abstração, quatro das onze bacias hidrográficas já estão classificadas no FIA 3. No fim das contas, ao invés de se antecipar aos impactos, o estudo propõe que se aguarde o aprofundamento deles.

7. Na listagem “equipes de profissionais participantes” na elaboração do EIA-RIMA não consta nenhum antropólogo, contrariando uma recomendação da Regional da Funai em Rio Branco de 17/11/1999. Seria possível compensar parcialmente essa ausência com a consulta a etnografias que existem sobre os grupos indígenas do rio Juruá, como os trabalhos sobre os Kaxinawa do rio Jordão (Aquino e Iglesias 1994), os Katukina do rio Campinas (Lima 1994), os Ashaninka do rio Amônia (Mendes 1993) e os Yawanawa do rio Gregório (Perez 1999 e Carid 1999). Entretanto, nenhuma delas foi consultada, o que certamente contribuiu para a falta de sustentação empírica do trabalho, em favor da aplicação de fórmulas técnicas e descoladas do meio social.

8. Como um leitor atento deve ter presumido, o Termo de Referência discutido e aprovado em agosto de 1999 – com a participação de representantes do governo, dos próprios índios e de organizações não-governamentais – , foi completamente ignorado na elaboração do trabalho.

PERSPECTIVAS FUTURAS

Dados todos os problemas resumidos, a avaliação do antropólogo Marco Paulo Fróes Schettino, do Ministério Público Federal, é taxativa: “tal documento não reúne condições técnicas/

metodológicas para figurar como componente indígena do EIA/RIMA do asfaltamento da BR-364, trecho Tarauacá/Rodrigues Alves". Em 13 de julho de 2000, em Rio Branco, numa reunião coordenada pelo Procurador José Roberto Santoro, da 6ª Câmara do Ministério Público Federal, na qual estavam presentes representantes dos governos estadual e federal, dos próprios índios e de organizações indígenas e indigenistas, foi mais uma vez anulado o componente indígena do EIA-RIMA. Na mesma reunião foi estabelecido um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) que, entre outras coisas, fixou um novo prazo para o Governo do Acre providenciar o componente indígena do EIA-RIMA da BR-364 (Rodrigues Alves - Tarauacá). O TAC resgatou ainda o Termo de Referência aprovado em agosto de 1999, que deve orientar a equipe responsável pela elaboração do trabalho, e propôs medidas emergenciais que o governo deve cumprir para minorar os impactos da pavimentação da rodovia nas terras indígenas dos Katukina do rio Campinas e dos Kaxinawa da Colônia 27, as mais próximas do empreendimento. Entre essas medidas constam a sinalização da rodovia, instalação de radiofonia, construção de escolas e postos de saúde.

O governador Jorge Viana recebeu a comitiva dos Katukina que esteve presente na reunião em Rio Branco e pediu desculpas pelo trabalho da Funtac, encomendado pelo Deracre. O pedido de desculpas teve ainda como desdobramento a demissão do diretor da Funtac responsável pela elaboração do componente indígena do EIA-RIMA anulado. Desde então, Carlos Edegard de Deus, Secretário de Meio Ambiente e diretor do Imac, passou a responder pelas ações do governo estadual no campo indigenista, particularmente no que diz respeito àquelas mencionadas acima no TAC. Entre outras medidas em curso, na TI do rio Campinas a estrada foi sinalizada, duas escolas foram construídas e instaladas quatro estações de radiofonia. Na TI do rio Gregório uma escola foi construída e instalada uma estação de radiofonia. Além disso, o Governo do Estado doou aos Katukina do rio Gregório dois barcos para que possam, quando necessário, deslocar-se até Tarauacá. Aos Katukina do rio Campinas foi providenciado transporte semanal para que possam se deslocar até Cruzeiro do Sul. A equipe responsável pelo estudo, indicada pelo administrador da Regional da Funai em Rio Branco, Antônio Pereira Neto, é composta por três antropólogos: eu mesma, Edilene Coffaci de Lima, Jacó Picolli, doutor em Antropologia pela PUC-SP e professor do Departamento de Ciências Sociais da UFAC e Domingos Bueno da Silva, mestre em Antropologia Social pela UFSC. A pesquisa de campo para a elaboração da nova revisão do componente indígena do EIA-RIMA foi realizada entre os meses de outubro e novembro do ano passado.

Uma versão preliminar dos estudos foi apresentada e, para garantir a efetiva participação dos interessados, discutida no “Seminário de Avaliação da Revisão do Componente Indígena do EIA-RIMA da BR-364”, realizado em Rio Branco entre os dias 8 e 9 de fevereiro deste ano. A partir das críticas e sugestões apresentadas durante o Seminário, os antropólogos têm agora até o final de março para concluir o trabalho.

A expectativa, como não poderia deixar de ser, é de que este terceiro estudo seja também o último e, sobretudo, que atenda às questões previstas no Termo de Referência de agosto de 1999, formulado a partir de uma discussão pública na qual os principais interessados estiveram presentes, a saber, as populações indígenas do alto Juruá.

Até aqui os processos políticos relativos à pavimentação de toda a BR-364 cumpriram um percurso bastante sinuoso, sobretudo no que diz respeito à atenção dada aos assuntos indígenas (Leonel 1992) e ambientais (Fearnside 1991). Quanto ao trecho acreano da rodovia, em meio a tantos desacertos, deve ser valorizada a participação dos próprios índios, em particular dos Katukina, na linha de frente da discussão e da resolução de seus problemas.

Fevereiro de 2001.

Edilene Coffaci de Lima é doutora em Antropologia Social pela USP e professora do Departamento de Antropologia da UFPR. Pesquisa entre os Katukina do rio Campinas desde 1991.

NOTAS

- 1 Para uma apreciação detalhada do EIA-RIMA da BR-364 (Rodrigues Alves-Tarauacá) elaborado pela equipe da STCP, ver Lima (2000b).
- 2 Para mais detalhes sobre esse fluxo migratório, ver Lima (2000a).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AQUINO, Terri V. & IGLESIAS, Marcelo P. 1994. *Kaxinawá do Rio Jordão. História, Território, Economia e Desenvolvimento Sustentado*. Rio Branco: Comissão Pró-Índio (AC).
- CARID, Miguel A. 1999. Yawanawa: Da Guerra à Festa. Dissertação de Mestrado, UFSC.
- FEARNSIDE, Philip M. 1991. "Rondônia: Estradas que Levam à Devastação". *Ciência Hoje. Volume Especial Amazônia*. Rio de Janeiro: SBPC. pp. 116-122.
- FUNTAC. 2000. *Revisão do Componente Indígena. BR-364 Trecho Tarauacá Rodrigues Alves*. Rio Branco: mimeo.
- LEONEL, Mauro. 1992. "Estradas, Índios e Ambiente na Amazônia: Do Brasil Central ao Oceano Pacífico". *São Paulo em Perspectiva*, 6 (1-2):134-167.
- LIMA, Edilene C. 1994. Katukina: História e Organização Social de um Grupo Pano do Alto Juruá. Dissertação de Mestrado, USP
- _____. 2000a. Com os Olhos da Serpente. Homens, Animais e Espíritos nas Concepções Katukina sobre a Natureza. Tese de Doutorado, USP.
- _____. 2000b. "BR-364: A Saída para o Pacífico no Caminho dos Katukina". In: *Povos Indígenas no Brasil: 1996-2000*. São Paulo: Instituto Socioambiental.
- MENDES, M. 1991. *Uma Etnografia Preliminar dos Índios Ashaninka da Amazônia Brasileira*. Dissertação de mestrado, Unicamp.
- PEREIRA NETO, Antônio. 2000. "Análise do Documento 'Revisão do componente indígena - BR-364. Trecho Tarauacá-Rodrigues Alves', elaborado pela Funtac, de maio/2000. Rio Branco: Funai, 23 de maio, mimeo.
- PÉREZ, Laura. 1999. *Pelos Caminhos de Yuve: Conhecimento, Cura e Poder no Xamanismo Yawanawa*. Dissertação de Mestrado, UFSC.
- SCHETTINO, Marco Paulo Fróes. 2000. *Nota Técnica nº 068/2000. Revisão do Componente Indígena do EIA/RIMA da Rodovia BR-364*. Brasília: Ministério Público Federal, 26 de maio, mimeo.
- SENA, Wagner Pereira. 1996. *Análise do EIA/RIMA Referente à BR-364*. Brasília: DPI/Funai, 11 de novembro, mimeo.
- SILVA, Domingos. 2000. *Ação Civil Pública n.96.0002121*. Ministério Público Federal, mimeo.
- STCP Engenharia de Construções Ltda. 1996a. *EIA – Estudo de Impacto Ambiental da BR-364, no Trecho Rodrigues Alves-Tarauacá no Acre*. Governo do Estado do Acre/Deracre.
- STCP Engenharia de Construções Ltda. 1996b. *RIMA – Relatório de Impacto Ambiental da BR-364, no Trecho Rodrigues Alve -Tarauacá no Acre*. Governo do Estado do Acre/Deracre.