

Relatório de Viagem com os Panará, Xingu - Kubenkokre e Alto Iriri, 9/04 -  
20/04/1994.

Steve Schwartzman  
02/05/94

Conforme a minha discussão com o administrador do PQXIN, Megaron Txucarramãe, além de Tunkôkyã, Kuperi e Pàtikà Panará, no início do abril, tomei conhecimento do plano dos Panará de chegar na sua terra através da aldeia Kubenkokre, via rio Iriri por barco.

Me desloquei para o São Felix do Araguaia no dia 6. A Toyota do Parque chegou no dia 7, e fomos embora de madrugada por volta das 2:00. Por infelicidade, vieram juntos com o motorista o Ropti Suya, sua mulher e tres crianças pequenas, e o Ropti (quem eu só cheguei a ver na hora de sair) ficou bebendo na rua. Já que o Pituyaru e sua mulher também vieram juntos, não coube mais gente na cabine e Ropti e família voltaram em cima da camionetta. Mesmo assim chegamos no São Jose do Xingu por volta das 16:00 sem transtornos, comprei 200 litros de combustível e seguimos para o Piaracú. Chegamos lá a tarde, e no outro dia (9) segui para a aldeia Panará, no barco dos Panará acompanhado pelo jornalista Alan Tomlinson.

Chegando na aldeia, fomos bem recebidos. Nos dois dias seguintes conversamos longamente sobre a pretensão dos Panará visitar suas terras tradicionais no alto Iriri numa viagem de barco. Conversei com todas as lideranças (Akà, Kôkriti, Teseya, e Krekô). Eles frisaram a importância de começar cedo, com o rio ainda cheio para poder chegar no local, e de não haver desavenças como do ano passado, quando eles derrubaram uma roça na área mas não conseguiram nem queimar, nem plantar por falhas administrativas nas entidades que os apoiam. Eu enfatizei a necessidade deles se comunicarem com Kubenkokre pelo rádio, para saber se tinha barco e motor disponíveis lá; que tipo de motor seria adequado para subir naquele rio; e se tinha piloto disponível. Não conseguimos contato por rádio. Porém, a noite a aldeia toda encheu a casa do Aka, as lideranças todas discursaram sobre os méritos da sua terra tradicional, e ficou resolvido que Akà, Sumàkriti, Kôkriti (quem mais andou na região do Iriri quando jovem), o Kiompe (quem fala bem o Kayapo), e Pôsua (piloto de barco) iriam na viagem.

No dia 11 de manha os Panará fizeram uma cerimonia de puberdade feminina, com corrida de tora, e descemos em seguida. Dormimos no Piaracú e quando a Toyota chegou no outro dia fomos embora. Tentamos novamente do PIV contato com Kubenkokre, mais não conseguimos. O jornalista Tomlinson voltou a Brasília, tendo gravado uma série de entrevistas. Resolvemos então freitar avião no São José, passar no Guarantã para abastecer, e sobrevoar a pista de pouso onde os Panará desceram no ano passado e seguir o Iriri até o Kubenkokre. Pensamos

em localizar a lagoa que os Panará tinham identificada do sobrevoô anterior no Iriri, conhecida por eles da época antes da transferência ao Xingu em 1975 e antes mesmo do contato de 1973. Eles tinham articulados a idéia de fazer roça e aldeia nesse lugar.

Saimos então do São Jose do Xingu no dia 14, no rumo de Guarantã, as 8:16. Vieram Akà, Sumàkriti, Kôkriti, Kiompe e eu, mais o piloto, o Posua tendo ficado atrás para vir no segundo voô, já que combinamos que eu voltaria para o São José depois de conversar no Kubenkokre para comprar combustível e trazer o motor dos Panará se precisasse. Passamos em cima da pista, mas os índios ficaram na dúvida se fosse aquela a pista onde eles desceram no ano passado ou não, por que de lá para cá, o entorno da pista foi desmatado. Pousando no Guarantã, fizemos contato com a FUNAI. O Puyu, a pedido do Akà, falou no Kubenkore, que informou que podíamos vir, as lideranças estavam nós esperando.

Compramos material, e decolamos as 12:43. As aproximadamente 13:13 saímos em cima da pista. De fato, como o Puyu havia dito, houve um desmatamento em torno da pista de talvez uns 50 a 70 hectares, que antes era uma pista dentro da mata. Seguimos para o rio Iriri, e vimos que há uma picada que sai da pista e dá no Iriri. As 13:20 passamos em cima da lagoa acima mencionada, que todos os Panará notaram. (A importância da lagoa, eu soube depois, é que antes do ataque dos Kayapo em 1968, os Panará da aldeia Sonkânanas conheciam o lugar das expedições de caça, pesca e mesmo de guerra contra os Mekragnoti, e haviam um plano de fazer aldeia lá. Esse plano evidentemente foi interrompido pelo ataque de 1968 e o contato, mas a memória do lugar permaneceu.) As 13:30 passamos o Ipiranga (intopôa), também notado pelos índios, especialmente Kôkriti. As 13:52 pousamos no Kubenkokre. Discutimos lá na casa dos homens, e o Bepkum disse que podia emprestar barco e motor para a gente subir, e avaliou que precisávamos de 200 litros de combustível para a viagem. Em seguida eu voltei com o piloto para o São Jose para comprar combustível. Voltando para o São Jose, tivemos que dormir lá por causa do tempo. Carregamos o avião com 275 litros de gasolina, óleo dois tempos, além de óleo 40 (que se precisa para o motor rabudo) e no outro dia eu e Pôsua voltamos ao Kubenkokre.

Chegando aí avançamos na discussão da viagem. Segundo informaram o Bepkum e o seu filho, não havia piloto deles disponível para acompanhar os Panará. O Pôsua então fez um ensaio com o motor rabudo, que não deu certo. O filho do Bepkum chegou a propor que a gente pagasse o piloto deles, dizendo que ele o pagava CR\$250.000 por mês. Eu propus que pagássemos o piloto por dia, mas o piloto não quis ir. Acabamos resolvendo ir na voadeira, com o Pôsua como piloto. Decorreu então uma discussão do combustível, onde o Bepkum afirmou que com motor 25 hp a gente precisava de mais gasolina. Compramos dele mais 100 litros e óleo dois tempos. Akà resolveu que Kiompe e Kôkriti ficariam no Kubenkokre, para não carregar excessivamente o barco, que era pequeno. A enfermeira

providenciou uns remédios básicos para completar o que eu trouxe dos Panará. Saimos então do Kubenkokre (S - 8 43' 17.7", W - 53 23' 12.4", PDOP 2.4) as 16:00 horas subindo no Iriri. Paramos para dormir as 18:30.

Um indicador geral da viagem é que esquecemos a linha de pesca no Kubenkokre, só levamos arroz e farinha, mas comemos muito bem, só do que encontramos no caminho que os Panará aproveitaram. É uma região extremamente rica em caça, que alias os Panará tem consistentemente afirmados. Em cinco dias naquele rio, vi mais animais vivos do que em um ano e meio de pesquisa de campo no Xingutracajá, mutum, jacú, arara, muitos macacos pregos, um banda de guaribas, ariranhas. No terceiro dia os índios mataram quatro porcos do mato, de forma que não passamos fome, e topamos com muitos caminhos dos porcos na floresta.

No segundo dia (16), subimos o dia todo. As 13:30, quando paramos para comer tracajá, atingimos a altura de S - 9 12' 28.0" W - 53 47' 00.3", ou seja estávamos ainda dentro da area Mekragnoti, cuja limite no Iriri se encontra no S - 9 17' 36", W - 53 54' 52". A tarde, perto de 16:00 horas chegamos num trecho do rio mais estreito, onde o rio faz muitos curvas agudas, e se encontra nessa época de agua cheia, muita vegetação na agua. O Akà e Sumàkriti começaram a comentar que o rio estava feio, e indagaram do Posua se tivéssemos entrados no Ipiranga (intopôa) enquanto chovia (que ficamos embaixo da lona durante a chuva).

Argumentei que não podia ser o Ipiranga, que entra a direita de quem sobe, como vimos do avião, enquanto a gente pegava sempre a esquerda. O Akà ficou mesmo assim desconfiado, pela largura do rio e a cor da agua (intopôa, lit. "olho branco", ou nesse caso, "agua branca"). As aproximadamente 17:00 estávamos as S - 9 13' 07.5", W - 53 48' 36.8", ou seja, tínhamos passado o limite da reserva.

Proseguimos, e paramos para encampar as 17:45, quando encontramos terra firme. Procuramos dormir sem muito êxito devido as nuvens de mosquitos naquele lugar.

Saimos no dia 17 as 7:00 horas, e fomos subindo, ainda sem nenhum sinal da lagoa. As 12:45 paramos por que Sumàkriti queria matar mutum, e eles logo depararam com caminho de porco do mato e mataram quatro. Resolvemos ficar naquele lugar para assar os porcos. Aí, vieram a tona todas as dúvidas sobre a viagem. Disseram que era muito longe para a lagoa, que a gente não achava de maneira nenhuma, que os Kayapo já tinham falados que com a gasolina que tivemos a gente só chegava no limite da reserva e voltava, mas não na lagoa, que era muito longe, e depois, segundo Pôsua o motor era velhíssimo, em estado péssimo de manutenção, o mais provável era que estourava em qualquer momento, de forma que a gente voltava de remo, e ainda, que até mesmo na hipótese pouquíssima provável de achar a lagoa, não daria para chegar pelo rio para fazer roça pois era muito longe mesmo, teria que ir de caminhão e fazer canoa para descer, e, falar nisso, por que não de helicóptero mesmo? Dormimos e saímos no dia seguinte (18) as 7:00, ainda subindo. As 7:15, estávamos as S - 9 35'

00.1", W - 54 12' 02.8". O rio dess ponto fica um estreito e começamos encontrar arvores caídas na água que dificultou a passagem, de forma que tivemos que arrastar o barco e cortar pau para passar.

As 9:00 horas Sumàkriti, reconheceu justamente o pau na água onde eles atravessaram o Iriri no ano passado para fazer roça, que fica na altura onde a picada que sai da pista dá, no rio, o que é S - 9 34' 59.4", W - 54 14' 37.8" (HDOP 2.7). Reconheceram também a picada, aberta pelos topógrafos que estavam loteando a área no ano passado. De repente entendemos que tínhamos já passado a lagoa. Todos se animaram com o descoberto, o Akà e Sumàkriti se orientaram, e então entendemos que a entrada para a lagoa não é óbvia do centro do rio, ou que fica atrás de uma ilha que passamos no outro lado na subida. Resolvemos de qualquer forma voltar, e eles ficaram extremamente atentos para a floresta, procurando a entrada a lagoa. Mais no mesmo tempo, eles resolveram procurar lugar para fazer roça na calha do rio, argumentando que o rio tinha até mais peixe do que a lagoa, e que um lugar de água funda (como a lagoa) seria mais perigoso para as crianças. Viramos então e passamos a descer o rio. As 10:30 deparamos com outra picada (como a primeira, na margem esquerda de quem sobe o rio), que cai no rio as S - 9 34' 59.3, W - 54 11' 23.5 (HDOP 6.7). Perto dali encontramos um encampamento dos topógrafos do ano passado. Akà comentou que se os brancos voltassem nesse ano, os Panará botariam eles fora. Continuamos descendo, prestando muita atenção na floresta, procurando um lugar bom para fazer roça. Paramos uma vez e Akà foi procurar, mas achou pouca terra firme.

No segundo lugar que paramos, S - 9 30' 27.3", W - 54 00' 14.6" (PDOP 3.1), umas quatro horas de descida da altura da pista, e na margem direita de quem sobe, acharam um lugar que gostaram para fazer roça. Disseram que queriam um lugar fora da terra dos Kayapo, porém acessível do Kubenkokre. Falaram que queriam fazer roça no outro lado do rio também, mas não achamos um lugar adequado no outro lado. Depois de olhar bem no local, descemos mais um pouco para dormir.

No dia seguinte (19), voltamos ao lugar da roça e limpamos um pouco na beira para poder achar depois, e as 9:10 começamos a descer para Kubenkokre. Durante a descida, ficaram olhando as beiras para descobrir a entrada a lagoa, porém, não a achamos. Paramos uma vez para ver a terra na margem esquerda, mas não localizamos o lugar certo. As 14:25, na altura de S - 9 16' 37.6", W - 53 53' 36.2" (PDOP 3.7) topamos com uma outra lagoa na margem direita, que só descobrimos olhando bem para a beira para ver o que parecia uma clareira atrás da beira, cuja entrada era um espaço na mata pouco maior do que o barco. Uma vez passando a mata, entra-se numa lagoa grande, que o Akà primeiro achava que era a tal lagoa mesmo, mas pela sua forma e a vegetação no entorno, e as descrições dos outros que a viram do ar, decidiu que não. De qualquer forma, ficou

mais entendível como a gente poderia ter passado o lugar. Essa que entramos é certamente abaixo daquela que procurávamos, que deve ser entre a altura da pista e o lugar onde marcamos a roça. As 19:30, chegamos de volta no Kubenkokre.

Gastamos na viagem uns 175 litros de gasolina e óleo dois tempos correspondente. Deixamos guardados no Kubenkokre 200 litros de gasolina e 9 latas de óleo dois tempos, mais dois machados e quatro facões, sob cuidados do Bepkum. O Bepkum ofereceu chamar o avião dele para a gente voltar, se a gente pagássemos combustível, manutenção e o piloto. Fez um preço razoável, e portanto saímos nesse no dia seguinte (20). Voltamos ao São Jose, onde tivemos que freitar camionheta para levar os Panará até a beira pois a Toyota da FUNAI estava para São Felix. No dia 21 de manha fui embora para São Felix.

Ficou combinado com Akà e os outros que ou eu ou Hélcio, senão nós dois, voltaria entre dias 15 - 25 de maio para organizar a expedição de volta para fazer a roça. Eles já especulam em principio que um grupo pode ficar lá até começar a chuva, mais isso terá que ser conversado mais. O que os Panará enfatizaram é que querem começar o roçado sem demora, para garantir a queimada e plantio nesse ano. A principio, pensam em subir de canoa a motor rabudo. Os Kayapo tem dois canoas grandes (de 10 metros) que levam uma duzia de pessoas ou mais, até na época da seca. Os 200 litros de gasolina são mais do que suficientes para ir e voltar, segundo Geraldo (encarregado da FUNAI no Kubenkokre) e Bepkum. Precisa uns 10 ou 15 litros de óleo 40 para lubrificar o motor rabudo. Um problema pode ser que, segundo Geraldo, que a voadeira depois final do maio ou antes não sobe mais por causa das pedras que começam aparecer, de forma que teria que ir só um grupo de canoa, sem condição fácil de um grupo menor (p.e. equipe de filmagem) ir e voltar. A subida de canoa deve levar dois dias e meio.

É importante colocar aqui as noticias vigentes na região sobre as terras no rio Iriri, provenientes do Geraldo, e o mecânico Rui, que as ouviram no Guarantã ou de terceiros lá na aldeia. Segundo o Geraldo, toda a terra fora da reserva, nos dois lados do rio Iriri já esta loteada, e "é fazenda". Alega ter visto documento dessas terras no INCRA no Guarantã. O Rui alega que já tem um grupo, desde março, no rio Ipiranga pesquisando a madeira, para poder tirar a madeira de lei antes de começar um desmatamento grande ainda esse ano com fins de plantar soja. Na versão que o Rui divulga, a área fora do Mekragnoti teria sido cedido pelo EMFA aos governos do Pará e Mato Grosso, que por suas partes a lotearam, sendo um grupo de fazendeiros de Rondonópolis os compradores. Esses teriam já legalizados os documentos da terra no INCRA. Torna se portanto imprescindível saber com precisão a situação fundiara de toda a área pretendida pelos Panará. Segue em anexo elementos mais específicos para um orçamento para a expedição para fazer roça.

### Orçamento

1. frete, taxi área, São José do Xingu - Kubenkokre, 12 pessoas - (supondo avião do Cid, que leva 6 pessoas mais o piloto:) trecho Bangue-Guarantã-Kubenkokre-Bangue 3:40 x 2 = 7:20 x 2 = 14:40 + 2:20 (Bangue -Kubenkokre i/v) = 17 x US\$325 =	\$5525
2. municação, material de pesca -	\$350
3. machado, facão, lima -	\$200
4. óleo 40, 15 litros -	\$80
5. combustível no Xingu (para barco e Toyota)	\$250
6. mantimentos (arroz, óleo, farinha, sal, etc.)	\$500
7. construção de canoa para os Panará no Kubenkokre (10 metros)	\$200
8. reserva de segurança -	\$500
<b>Total -</b>	<b>\$7.605</b>

Observações -- O piloto Cid deve para nos 20 minutos de voô. Calculei os voôs baseado no avião dele, mas usando o avião do Kubenkokre (que é bimotor, leva mais gente, mas cobra um pouco menos) será mais barato. Uma rota talvez melhor do que aquela acima seria: sai do Bangue com seis pessoas, abastece no Guarantã, segue para Kubenkokre. (2:30) Volta para Guarantã, compra material, leva para Kubenkokre (2:20). Volta ao Bangue, pega mais seis pessoas, leva para Kubenkokre (2:20). Piloto volta ao Bangue (1:10). Até aí, da 8:20. Na volta, tiramos um trecho Kubenkokre - Guarantã, deixando 6. No total 14:20, mais um voô Bangue - Kubenkokre para segurança (2:20), que dá quase 17. Também, o Akà listou menos de doze pessoas que iriam fazer roça. Talvez seja o caso de pensar um grupo maior para fazer roça e um grupo menor para ficar.

Subir do Kubenkokre para a roça deve levar dois dias e meio, e vai gastar 100 litros de gasolina para subir e descer. Portanto o gasolina que tem lá e mais do que suficiente.

Na compra prevista, estou imaginado quantidades grandes de arroz e farinha, suficientes para complementar alimentação até a chuva.

Acho prudente mandar fazer canoa grande para os Panará (que pode ser quando chegar lá), além de convencer um deles de aprender andar de motor rabudo.

Pendências -

Informações precisas e atuais da situação fundiária.

Saber se tem microfone para o segundo radio dos Panará (que não tinha e vai precisar).

Saber se o motor dos Panará ainda funciona.