

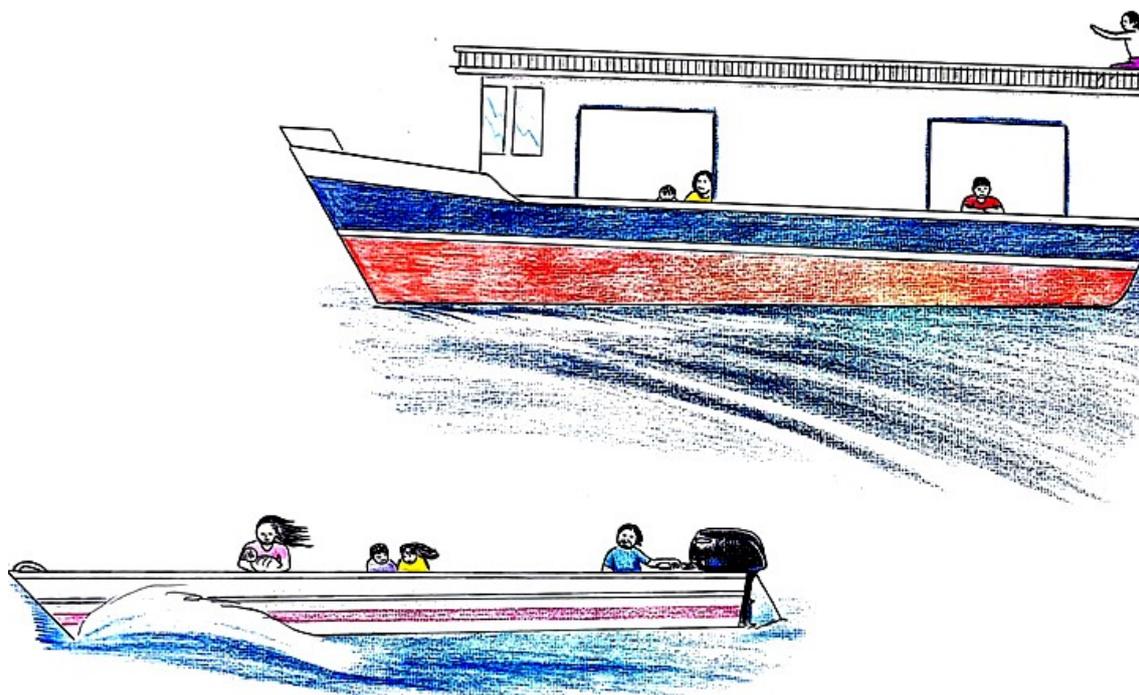


UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
CURSO DE LICENCIATURA INTERCULTURAL INDÍGENA  
ÁREA DE CIÊNCIAS HUMANAS

Acadêmico: Sergio dos Santos Silva<sup>1</sup>

Orientadora: Solange Rodrigues da Silva<sup>2</sup>

**O TRANSPORTE DE NAVEGAÇÃO DOS “GALIBI MARWORNO” DA  
ALDEIA KUMARUMÃ ENTRE OS ANOS DE 1980-2018<sup>3</sup>**



Oiapoque- AP, 2018

<sup>1</sup> Acadêmico do Curso de Licenciatura Intercultural Indígena da Universidade Federal do Amapá- Campus Binacional de Oiapoque.

<sup>2</sup> Docente do Curso de Licenciatura Intercultural Indígena- Universidade Federal do Amapá- Campus Binacional de Oiapoque

<sup>3</sup> Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Coordenação do Curso de Licenciatura Intercultural Indígena da Universidade Federal do Amapá, como requisito para a conclusão do Curso, sob orientação da Professora Doutora Solange Rodrigues da Silva. Área Ciências Humanas.

## **RESUMO**

Neste trabalho de conclusão de curso apresento uma análise sobre as transformações ocorridas nos transportes de navegação do povo Galibi Marworno, através das experiências vivenciadas na Aldeia Kumarumã, desde os anos de 1980, até os dias atuais. A partir da metodologia da “autonarrativa”, apresento parte das trajetórias vivenciadas nas muitas viagens realizadas da aldeia Kumarumã até a cidade de Oiapoque. Tendo em vista que historicamente os Galibi-Marworno, mantém a transmissão de seus saberes e conhecimentos através da oralidade, das formas de fazer, dos ritos, das histórias, inscrevendo seus padrões nos objetos, nas danças e nas pinturas, elaborei algumas ilustrações das experiências vivenciadas no transporte de navegação do povo Galibi-Marworno da Aldeia Kumarumã nas últimas quatro décadas. De maneira geral identifica-se que através das experiências vivenciadas, expressas por meio das narrativas e/ou dos desenhos elaborados, foi possível demonstrar as consequências das transformações no processo de transporte de navegação dos “Galibi Marworno” da aldeia Kumarumã.

**Palavras-Chave:** Aldeia Kumarumã; transporte de navegação, Galibi-Marworno.

## **Introdução**

Nessa pesquisa apresento parte da minha história de vida, em especial a partir das transformações dos meios de transportes de navegações do povo Galibi-Marworno, da Aldeia Kumarumã, localizada na Terra Indígena Uaçá-Oiapoque/AP.

Sou Sérgio dos Santos Silva, indígena do povo Galibi-Marworno, da aldeia Kumarumã, filho de Paulo Roberto da Silva e Maria Petrolina dos Santos. Tenho 47 anos de idade, nasci e me criei na aldeia Kumarumã. Casei-me com Azilma Alexandre aos 19 anos, temos dois filhos e atualmente quatro netos.

Sou militante do movimento indígena desde ano de 1996. Viajei diversas vezes pelo Brasil a fora, e até mesmo em outros países dentre os quais, Chile, Nova Zelândia e Austrália. Em julho do ano de 2014, passei no processo seletivo da UNIFAP, no curso da Licenciatura Intercultural Indígena, cursei durante quatros anos, e finalizo essa etapa com esse Trabalho de Conclusão de Curso.

Nos anos de (1988) antes de ingressar no mercado de trabalho na cidade de Oiapoque, trabalhei na construção de canoas para comercializar na cidade de Oiapoque- AP, Cassiporé, e Vila do Tapereba e Clevelândia do Norte, na época conhecida por Cedro, (distritos do município de Oiapoque), e, em São Jorge na Guiana Francesa.

Além de ser o principal meio de sobrevivência para minha família, essa experiência que apresento em meu TCC, são as memórias dos saberes que aprendi com meu pai, avo e com os meus tios.

Diante do exposto, o presente trabalho objetiva analisar as transformações ocorridas nos meios de transporte de navegação do povo Galibi Marworno, através das experiências vivenciadas na Aldeia Kumarumã, desde os anos de 1980, até os dias atuais. O método utilizado para a pesquisa foi o da “autonarrativa”, o qual permite ressignificar experiências, vivências, aprendizagens, dando novos significados aos saberes e conhecimentos existentes. (FRISON; E SIMÃO, 2011)

Tendo em vista que no contexto dos povos indígenas, mais do que qualquer outro, a arte funciona como importante meio de comunicação (VIDAL; 1999, 2000), e que os Galibi-Marworno, assim como, os povos indígenas de

diversas etnias, mantêm a transmissão de seus saberes e conhecimentos através da oralidade, das formas de fazer, dos ritos, das histórias, nas danças e nas pinturas de maneira geral, optei por realizar ilustrações das experiências e transformações vivenciadas no transporte de navegação do povo Galibi-Marworno da Aldeia Kumarumã nas últimas quatro décadas. Para elaboração dos desenhos, busquei aporte no pensar de Oliveira Jr. (2011) para o qual aos desenhos não cabem regras que estabeleçam relações explícitas entre a obra e a “realidade” que ela apresenta. “As “regras” do desenho são as estabelecidas pela cultura na qual cada desenhista está inserido e elas mergulham-nos na história desta linguagem – do desenho!.” (Oliveira Jr., 2011, p. 17)

### **1. Quem somos nós os Galibi Marworno?**

Nós Galibi-Marworno, somos de um povo descendente de vários grupos, dentre os quais os povos Caribe e Aruak. (APIO, 2009)

Desde os anos de 1940, época da atuação do Serviço de Proteção ao Índio (SPI), que a maior parte do nosso povo, vive na aldeia Kumarumã, localizada na Terra Indígena Uaçá. Mas, existem também, outras aldeias Galibi Marworno, sendo que uma localiza-se no km 80, outra no km 90, local de um antigo posto de vigilância da BR-156, e mais recentemente uma pequena aldeia foi aberta no Km 102. Há também a aldeia Galibi-Marworno (Uahá) localizada na Terra indígena Juninã, no baixo Rio Oiapoque (figura 1). (APIO, 2009)

# TERRAS INDÍGENAS GALIBI, JUMINÁ E UAÇÁ



Aldelas		
	Longitude	Latitude
<b>TI Galibi</b>		
1. Arimambé	51° 43' 36,014" W	3° 59' 57,703" N
2. São José dos Galibi	51° 46' 6,237" W	3° 58' 4,284" N
<b>TI Juminá</b>		
1. Kumaná	51° 37' 5,851" W	4° 1' 7,261" N
2. Uahá	51° 37' 30,332" W	4° 1' 43,885" N
<b>TI Uaçá</b>		
1. Agulhas	51° 31' 2,867" W	3° 53' 23,307" N
2. Ahumá	51° 42' 26,807" W	3° 22' 48,807" N
3. Amoreni	51° 27' 13,367" W	3° 58' 55,847" N
4. Anawerá	51° 30' 16,207" W	3° 8' 1,407" N
5. Anatu	51° 18' 5,437" W	3° 22' 29,271" N
6. Bastião	51° 42' 26,375" W	3° 43' 58,487" N
7. Curipi	51° 44' 21,407" W	3° 28' 50,507" N
8. Encruzo	51° 27' 13,367" W	3° 58' 55,847" N
9. Espírito Santo	51° 28' 5,507" W	3° 42' 58,207" N
10. Estrela	51° 41' 26,807" W	3° 22' 37,207" N
11. Flexa	51° 21' 54,807" W	3° 41' 8,507" N
12. Igarapé da Onça	51° 42' 1,207" W	3° 41' 20,584" N
13. Japim	51° 42' 55,457" W	3° 38' 53,817" N

Nossos referenciais de orientação e localização estão fortemente relacionados ao rio Uaçá<sup>4</sup> que, deságua no mesmo estuário do rio Oiapoque, junto à fronteira do Brasil com a Guiana Francesa (figura 1). De acordo com dados do Distrito Sanitário Especial Indígena - DSEI (2017)<sup>5</sup>, a população de Kumarumã, é de aproximadamente 2.198 habitantes da etnia Galibi-Marworno.

Hoje, as línguas faladas na nossa aldeia Kumarumã é o *Kheoul*, como a primeira língua e o Português como segunda Língua. De acordo com GALLOIS; GRUPIONNI (2003), essa realidade resulta de política educacional implementada pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI), em parceria com o Conselho Indigenista Missionário (CIMI), que entre as décadas de 1960 a 1980, diferente do processo instalado pelo Sistema de Proteção ao Índio (SPI), na qual predominava o uso exclusivo, por parte das famílias Galibi Marworno da Língua Portuguesa, passou a ser priorizado o reconhecimento da língua *Kheoul* como primeira língua, em nossas aldeias.

Na década de 40 do século XX, orientados pelo SPI a residirem próximo à escola que estava sendo implantada, os Galibi Marworno passaram a viver concentrados em uma única aldeia, Kumarumã, na margem esquerda do rio Uaçá. Ali, durante duas décadas, a escola local promoveu o uso exclusivo, por parte das famílias Galibi Marworno, da língua portuguesa, bem como o respeito aos emblemas nacionais, como o Hino Nacional e o hasteamento da bandeira. Entre o final da década de 60 até o fim dos anos 80, a Funai e o CIMI passam a atuar na região, dando ênfase a novas prioridades, tais como a demarcação de terras, a realização de assembleias políticas regionais, bem como dando início a um novo projeto de educação específica e diferenciada, que incluía o incentivo ao reconhecimento da língua *kheoul* como língua materna. (GALLOIS; GRUPIONNI, 2003, p.32)

Para Vidal (2001, p. 118), “A língua tradicional falada pelos Galibi-Marworno, entrou em desuso há pelo menos um século”.

O *patois* é a língua nativa atual. Em alguns cantos xamânicos, entretanto, há trechos em "língua antiga", mas cuja filiação linguística ainda não foi esclarecida. O que se sabe, com certeza, é que não é a língua falada pelos Galibi-Kaliña. São um povo católico, mas persistem, entre eles, crenças e práticas indígenas.(VIDAL, 2001, p. 118)

---

<sup>4</sup> Em toda a região do baixo Oiapoque, as atividades produtivas estão ligadas aos rios. No vale do rio Uaçá, onde vivem os Palikur, Karipuna e Galibi Marworno, é pelos rios que chegam às suas roças e deles retiram a pesca; pelos rios também chegam às áreas de caça, bem como às demais aldeias indígenas e às cidades da área. (GALLOIS; GRUPIONNI, 2003, p.64)

<sup>5</sup> Disponível em: <http://portalsaude.saude.gov.br>. Acesso em: 06/11/2018.

Como destacado por Vidal (2001), a influência católica na nossa comunidade não eliminou as nossas práticas e crenças indígenas presentes em várias narrativas. “Na cosmologia Galibi-Marworno os “Karuãna”, os espíritos auxiliares dos pajés e moradores do “outro mundo”, são aspectos que caracterizam seu xamanismo”. (BARREIROS, 2014, p.6)

As principais atividades de subsistências dos Galibi-Marworno variam de acordo com as estações do ano, sendo o período seco entre julho e novembro e o período chuvoso entre os meses de dezembro e julho.

No período das secas de julho a novembro, fica mais difícil para as famílias trabalharem na produção de farinha, assim devido o difícil acesso, produzem pouca farinha. Já no período do inverno fica mais fácil de fazerem grande quantidade de farinha, devido ao acesso as roças pelo transporte de canoa, além de facilitar a retirada de madeira para construção destas canoas, uma vez que no verão a madeira fica muito longe para fazerem as canoas.

Os trabalhos coletivos são realizados através dos mutirões tradicionais, porém, apesar da produção coletiva, a comercialização é realizada por cada família individualmente no comércio local<sup>6</sup>, na cidade de Oiapoque, ou em São Jorge na Guiana Francesa. Dentre os principais produtos comercializados destaca-se a fabricação de farinha no geral, artesanatos, e a fabricação de remos e canoas, a qual dedicarei minha análise no subitem que segue.

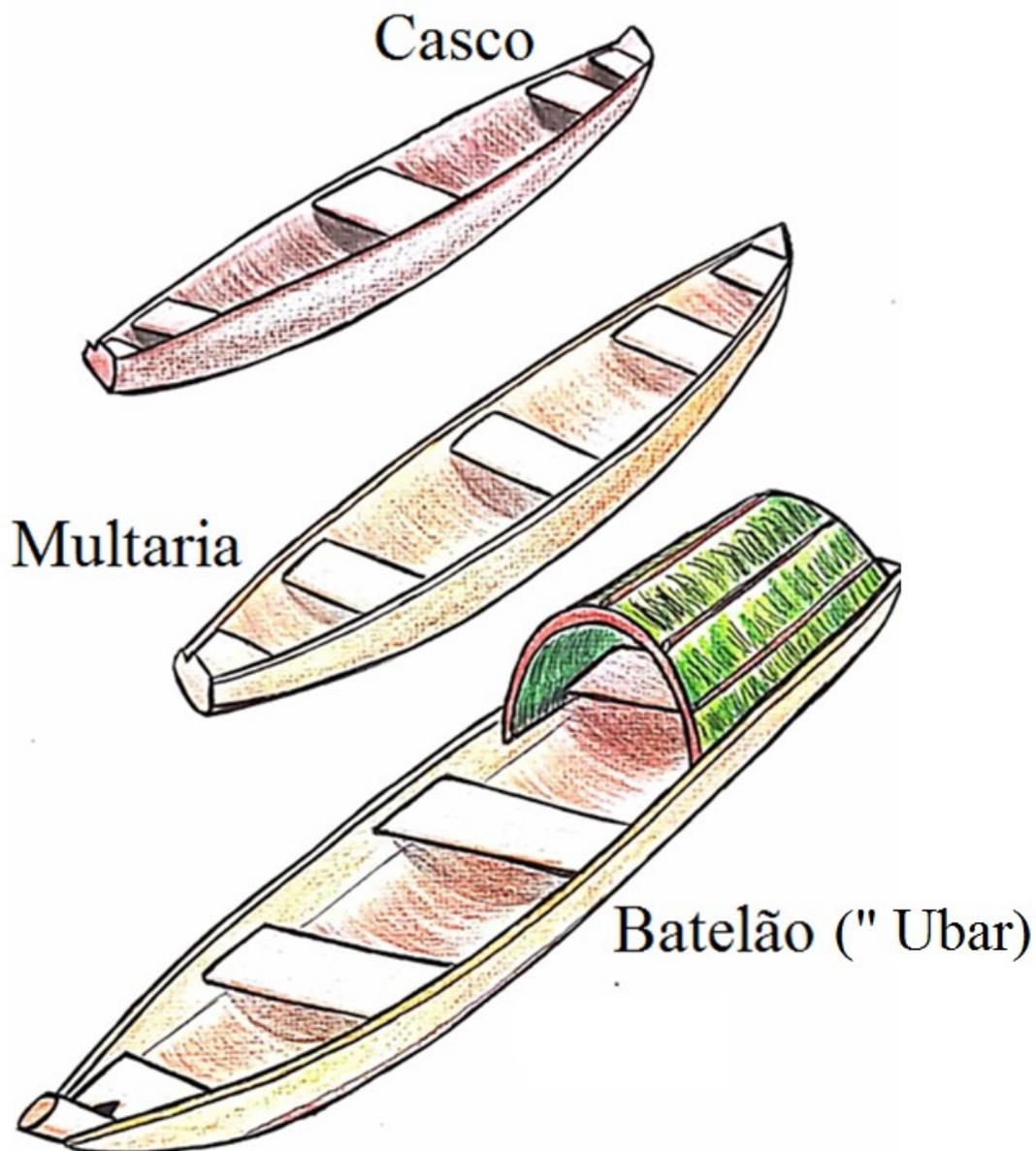
## **2. Os Meios de transporte de Navegação do povo Galibi Marworno: uma trajetória de vida que conduziu a pesquisa**

Recordo-me com muita clareza das muitas viagens que realizei nos anos de 1980, com destino a cidade de Oiapoque, saindo da Vila de Kumarumã, como era chamada nossa aldeia na época, com uma canoa chamada “ubar”, movida a remo. As trajetórias vivenciadas durante aproximadamente cinco dias, estão profundamente marcadas em minha memória.

---

<sup>6</sup> Há vários pequenos comércios em Kumarumã, alguns funcionando também como padarias. O costume hoje é tomar de manhã café com tapioca ou pão. Outros alimentos industrializados são também mais comercializados do que antigamente, mas de modo geral o cardápio cotidiano é peixe, farinha e tucupi. (VIDAL, 2000, p.5)

Naquela época existia canoas de pequeno porte, chamadas de casco, médio porte multaria, e as de grande porte que eram chamadas de batelão (figura2), hoje são conhecidas como Ubar.



**Figura 2:** Desenho das canoas Galibi Marworno  
**Autoria:** Milton Galibis Nunes, 2018.  
**Fonte:** Trabalho de campo (2018)

Antes de existir as “ubar”, os mestres construíam os grandes batelões. Esse conhecimento foi transmitido ao longo do tempo para os mais jovens da nossa comunidade (figura 3), eu aprendi fazer canoa com os meus 17 anos de idade.



**Figura 3:** Desenho dos ensinamentos sobre a construção de canoas aos mais jovens da comunidade

**Autoria:** Milton Galibis Nunes, 2018.

**Fonte:** Trabalho de campo (2018)

Os saberes e conhecimentos transmitidos por meu finado avô Manoel dos Santos Alexandre, grande mestre na construção de canoas na Vila de Kumarumã, assim como os demais mestres que tinham os conhecimentos de fabricação dessas embarcações, são utilizados até os dias atuais, para a fabricação do principal meio de transporte da população indígena de Kumarumã.

Além da importância das canoas para nossa locomoção, é também uma importante fonte de subsistência para a comunidade, uma vez que parte do que era produzido pelas pessoas da comunidade era também comercializado nas cidades de São Jorge do Oiapoque na Guiana Francesa e, em Oiapoque no lado brasileiro.

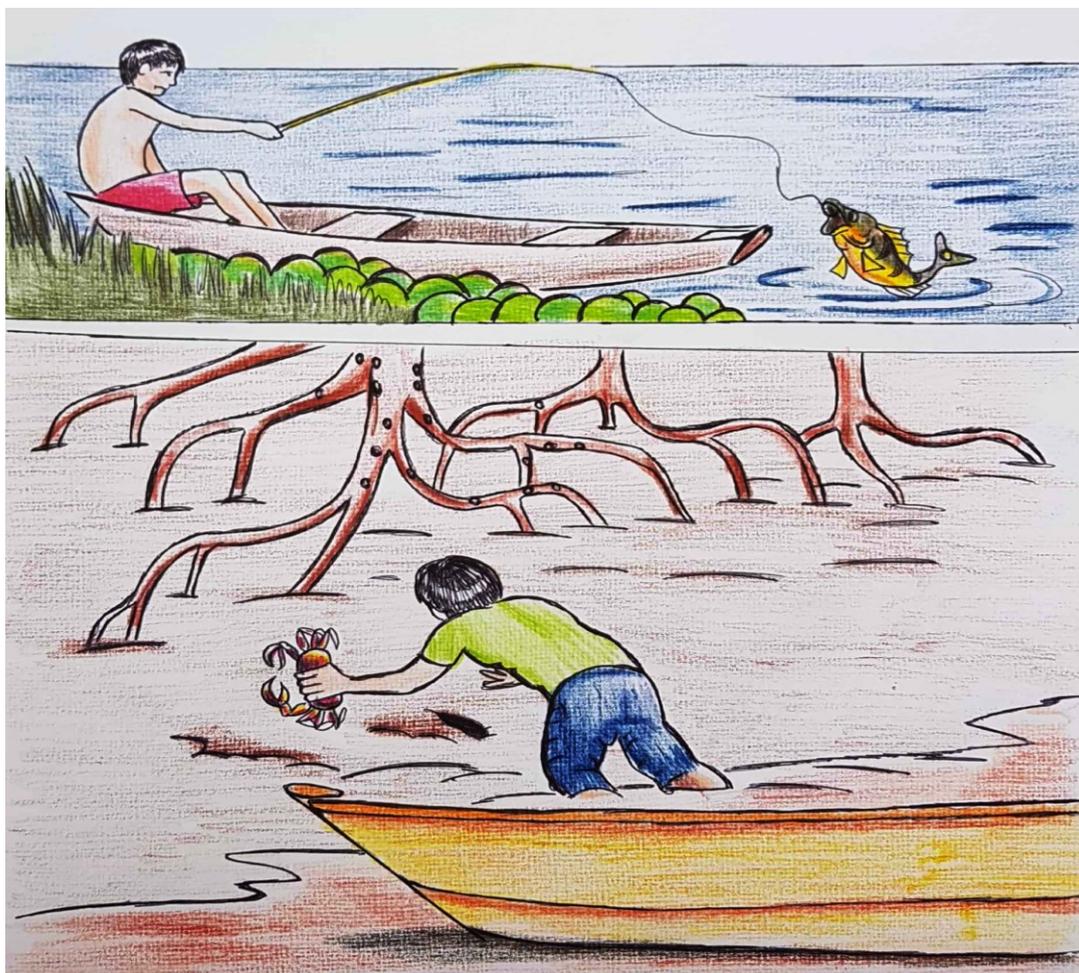
Os meios de transporte eram construídos pelos próprios indígenas da comunidade. A canoa era utilizada para que as pessoas pudessem se locomover para pescar, caçar e também para ir até as suas roças. Para buscar mandioca para a produção de farinha, uma das principais fontes de subsistência da nossa aldeia, era utilizada a canoa média. A canoa pequena

servia para a caça e a pesca, e, a Ubar para as viagens até Oiapoque ou Vila do Taperebá, onde a gente vendia a nossa produção e comprava a nossa mercadoria, na verdade por meio da troca de objetos por que dinheiro mesmo ninguém recebia.

Na busca pela aquisição de alguns itens que não eram produzidos em nossa Aldeia: café, açúcar, sal, sabão, querosene, bolacha entre outros, descíamos o Rio Uaçá, passando em frente do Rio Urukauá, e seguíamos viagem passando pelo posto de Vigilância Encruzo (SPI), saindo na foz do Rio Uaçá (figura 4), assim, viajávamos durante dias e noites, dependendo da maré.



Em nossa embarcação levávamos bastante água e, também fazíamos o nosso fogão de barro no porão da canoa, para fazer os nossos alimentos. Durante o trajeto, nós pescávamos peixes e pegávamos caranguejos e caramujos para servir de alimentos para todos que estavam na canoa (figura5).

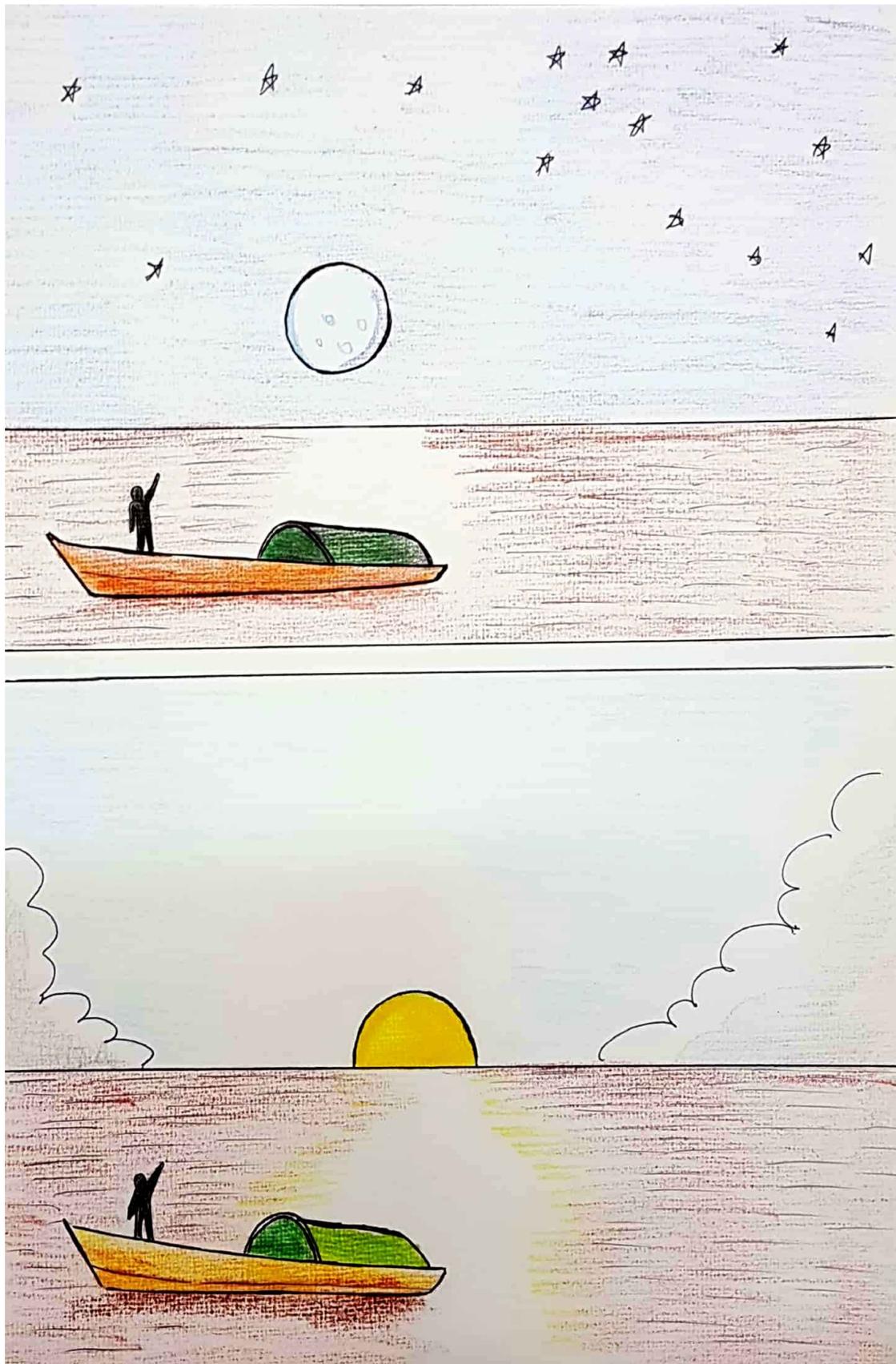


**Figura 5:** Desenho da atividade de pesca durante realizada durante o trajeto da viagem da Aldeia Kumarumã até a cidade de Oipaoque-AP.

**Autoria:** Milton Galibis Nunes, 2018

**Fonte:** Trabalho de campo (2018)

Apesar de todas as dificuldades que enfrentávamos durante o trajeto, a memória mais marcante que trago daquela época é o aprendizado transmitido pelos mais idosos. Durante a noite, a contagem dos horários, e a escolha da rota a ser seguida, eram realizada através da lua e das estrelas. Durante o dia através do sol (figura 6), assim, podíamos prever a hora do aumento e vazão do nível da água, e o melhor trajeto a seguir, uma vez que a partir da boca do Rio Urukauá não viajávamos direto devido à maré.



**Figura 5:** Desenho da contagem dos horários através das estrelas e do Sol para prever a hora do aumento da vazão do nível da água.

**Autoria:** Milton Galibis Nunes, 2018

**Fonte:** Trabalho de campo (2018)

Chegando à foz do rio Uaçá, dependendo da estação do ano, as dificuldades para entrarmos no Rio Oiapoque, se intensificavam, pois no inverno enfrentávamos muita maresia, vento. Esta situação é destacada por Tassinari (2003,p. 75) para a qual:

O transporte entre as aldeias e as cidades vizinhas, como vimos, pode variar muito de acordo com a época do ano. De qualquer forma, as aldeias maiores possuem “linhas” regulares de transporte até a cidade de Oiapoque. Da aldeia de Kumarumã, o transporte até Oiapoque tem que ser feito pelo oceano, margeando a Ponta do Mosquito. A aldeia possui uma grande embarcação que faz linha a cada começo do mês, transportando o pessoal para o recebimento de salários e aposentadorias, a venda de farinha e a compra de mantimentos.

Historicamente os Galibi-Marworno produzem excedentes para comercialização, sendo a farinha de mandioca o principal produto, em muitos casos é utilizada como moeda de troca para aquisição de outros alimentos (Vidal, 2001), assim, passávamos nos distritos da Guiana Francesa (Wanary, Troa Patxivier, Mamã Diab, Tampaka e São Jorge), para comercializarmos a nossa produção de farinha d’água, farinha de tapioca, laranjas, canoas, remos, galinhas e artesanatos (colares, jogos de flechas e cuias), e finalmente chagávamos à cidade de São Jorge do lado Francês, passando para a cidade de Oiapoque no lado brasileiro, que na época era chamado de Martinica<sup>7</sup>, chegando ao nosso destino final, Clevelândia do Norte.

Guardo em minhas memórias além das dificuldades vivenciadas em nossas viagens, desde a vinda para Oiapoque até o retorno para a nossa casa, muitos ensinamentos transmitidos pelos mais antigos da nossa comunidade. Durante todo o trajeto das muitas viagens realizadas, meu avô e meus tios, nas paradas para esperar a maré, compartilhavam a experiência vivenciadas nas viagens tanto durante o período do inverno, como no verão, destacando os risco que podíamos enfrentar ao navegar, assim como os lugares para dormir. Até hoje me recordo dos ensinamentos transmitido por meus tios e

---

<sup>7</sup> Atualmente nominada a partir de suas origens ameríndias, a cidade de Oiapoque era conhecida inicialmente como Vila de Martinica, em referência às suas raízes caribenhas provenientes de um possível primeiro habitante *antillesse* oriundo da ilha da Martinique, possessão francesa no Caribe. Desde então, constituiu-se demograficamente nas proximidades da colônia agrícola de Clevelândia (1920) que, ao fracassar, transformou-se em colônia penal entre 1924 e 1927. Entretanto, após o encerramento das atividades como colônia penal, Clevelândia transformou-se em vila militar e passou a abrigar a III Companhia de Fuzileiros da Selva do Exército Brasileiro. (ALMEIDA E RAUBER, 2017, p.478)

meu avô, dentre os quais, não jogar pimenta e casca de limão na água para não acontecer uma tempestade que poderia chamar muita maresia, e o barco poderia afundar.

Com o passar do tempo outras formas de conhecimento e organização passaram a ser utilizadas em nossa aldeia. Na década de 1980 a nossa comunidade através do Conselho Indigenista Missionário (CIMI), por meio do Padre Nello Rufald, que trouxe o projeto de criação das cooperativas nas comunidades indígenas junto com as lideranças na época, foi criada a nossa cooperativa de comercialização de gêneros alimentícios.

Essa cooperativa levou o nome de “cooperativa de Kumarumã”. O motivo de sua criação se deu devido à necessidade da comunidade ter um comércio para que as pessoas não saíssem da comunidade, bem como para facilitar a locomoção até a cidade de Oiapoque ou Vila Velha do Cassiporé.

Devido às dificuldades para chegarmos aos comércios, logo no primeiro momento teve algumas famílias que se associaram como cooperados para ter mais recursos. Para se tornarem cooperados era doado um pano de farinha por família.

Por meio da cooperativa compramos um barco motorizado por nome Santa Maria. A Santa Maria é a padroeira da nossa comunidade até hoje, e a comunidade achou por melhor colocar o nome do barco de Santa Maria<sup>8</sup>. Para compra do barco, a comunidade fez uma coleta e, cada família contribuiu com cinco panos de farinha, para pagar essa embarcação. A partir desse momento houve profundas transformações no processo de locomoção dos moradores de Kumarumã.

Porém, apesar da compra do barco ser considerada um limite à transmissão de conhecimentos próprios dos Galibi Marworno, esse fato não fez com que deixássemos de reproduzir relações coletivas próprias da nossa cultura. A organização em torno da compra do barco aconteceu com a participação de toda a comunidade, dessa forma, resistimos à inserção da lógica produtiva capitalista que destinaria apenas a um indivíduo a

---

<sup>8</sup> [...] na região do Uaçá em particular, é possível constatar que algumas festas católicas foram incorporadas de acordo com seu calendário de origem. Assim, entre os Galibi do Oiapoque, destaca-se a festa de Santa Maria, em agosto. Entre os Galibi Marworno, o calendário de festas inclui essa mesma festa de Santa Maria e outras, como a de São Benedito, na época de Natal, além das festas cívicas brasileiras, como a de 7 de Setembro. (GALLOIS; GRUPIONNI, 2003, p. 73)

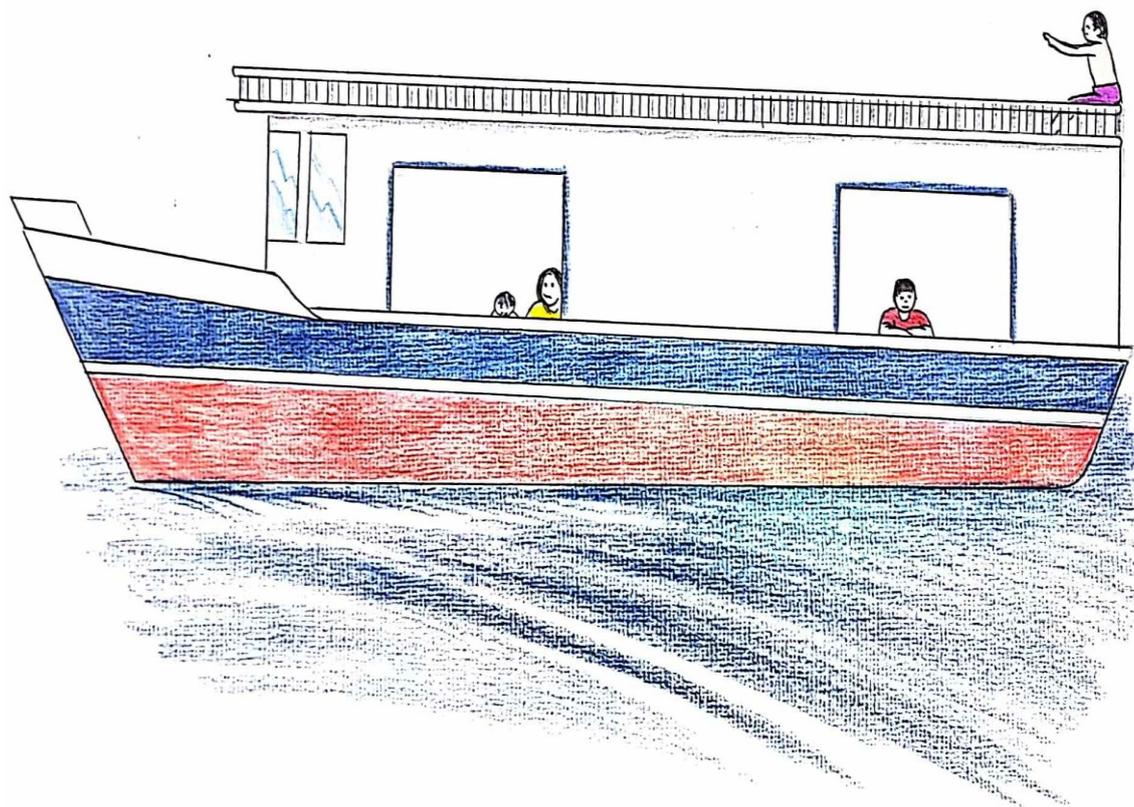
responsabilidade e, conseqüentemente, o domínio sobre esse “bem”, “controlando” o acesso das outras pessoas, a utilização desse meio de transporte, fundamental para nossa sobrevivência.

### **3. O processo de transporte de navegação dos “Galibi Marworno” na atualidade**

Antes da chegada das canoas de alumínio, Kumarumã fabricava grande parte das canoas que abastecia as cidades de São Jorge e Oiapoque. Até a catraia era feito de ubar tanto para São Jorge e até mesmo para Cayena. Antes de ter BR que liga Reginá e São Jorge, tive a oportunidade de conhecer o primeiro catraieiro de Oiapoque por nome Sr. Américo Campos, que foi um grande guerreiro que deu suporte para as pessoas que atravessavam para as Guianas.

Com a compra do barco Santa Maria, as canoas iam todas a reboque e, assim começou a melhora a vida dos Galibi – Marworno. Os tempos das viagens que duravam em torno de cinco dias, hoje é realizado em menos de 48 horas. Saindo de Kumarumã, por volta de meio dia, é possível chegar a São Jorge no dia seguinte por volta das cinco horas da manhã.

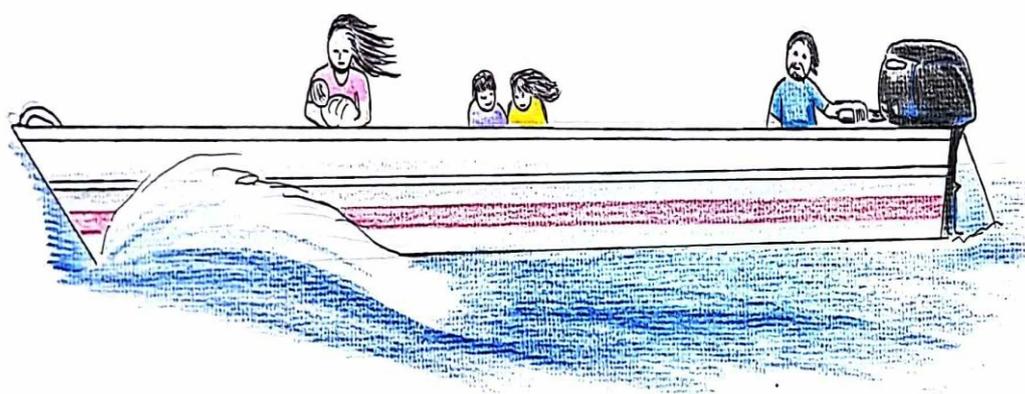
Com a aquisição de voadeiras e barcos motorizados (figura 6 e 7), a viagem entre a aldeia Kumarumã e a cidade de Oiapoque-AP, pode durar entre dezoito horas (de barco) e três a quatro horas de voadeira. A rota utilizada depende do tipo de embarcação. A viagem de voadeira é realizada em grande parte pelo rio Curipi, com acesso pelo ramal do manga, enquanto a viagem de barco permanece pelo oceano, uma vez que o tamanho da embarcação, assim como a capacidade de carga acaba por inviabilizar que a viagem ocorra pela mesma rota utilizada pelas voadeiras.



**Figura 6:** Viagem de barco dos Galibi Marworno da Aldeia Kumarumã na atualidade.

**Autoria:** Milton Galibis Nunes, 2018

**Fonte:** Trabalho de campo (2018)



**Figura 6:** Viagem de voadeira dos Galibi Marworno da Aldeia Kumarumã na atualidade.

**Autoria:** Milton Galibis Nunes, 2018

**Fonte:** Trabalho de campo (2018)

Essa aquisição se deu devido a alguns fatores de investimentos dentro os quais, melhoria do preço da nossa produção, e o aporte de recursos federais a partir do ano de 2002, por meio de convênios para ações no Município de Oiapoque, em especial no que se refere à saúde e a educação, e o desdobrar desses investimentos para a inserção dos indígenas no trabalho assalariado, principalmente a partir da formação dos professores indígenas que passaram a atuar nas escolas de suas comunidades.

Isso facilitou não somente o processo de escoamento da nossa produção agrícola para fora da aldeia, mas também, agilizou o atendimento a saúde. Cabe destacar que a partir dos anos de 1990, a FUNAI disponibilizou um barco a motor de popa para atender a saúde dos indígenas do município. Esse órgão era responsável pela saúde e educação daquele período.

Além da melhoria em relação ao tempo do deslocamento da aldeia até a cidade, houve transformações no deslocamento até a roça e para as atividades da caça e da pesca.

Ainda na década de 1980, devido à abertura da BR- 156, que liga a capital do estado do Amapá (Macapá) ao município de Oiapoque, cortar a terra indígena Uaçá em mais de trinta quilômetros, o governo do território, comprometeu-se em criar ramais rodoviários ligando as sedes dos postos indígenas à BR 156. Dentre os compromissos firmados, o governo construiu um ramal rodoviário que liga a aldeia Manga a BR-156<sup>9</sup>.

Com a abertura do ramal do Manga<sup>10</sup>, nós Galibi Marworno, tivemos o nosso tempo de viagem bastante reduzido. Mesmo que inicialmente o acesso fora liberado somente para pacientes que viajavam na canoa da saúde, e mesmo com a longa caminhada do trajeto realizado até a BR 156, a abertura do ramal, reduziu significativamente o tempo de viagem que levava dias pela viagem via marítimo.

Em virtude de transportes fluviais e terrestres que não tínhamos naquela época, tínhamos que arriscar a passar por fora. Porém, por volta do ano de

---

<sup>9</sup> (Relatório de Identificação, 1983).Disponível em: <http://cggamgati.funai.gov.br>

<sup>10</sup> Caminho aberto até a BR 156, permite o acesso da aldeia Manga à BR 156, estrada que liga a aldeia ao município de Oiapoque. Iniciado no ano de 1968 a abertura do pico do ramal do Manga, foi construído para facilitar o acesso dos indígenas BR 156, e posteriormente a cidade de Oiapoque. (SANTOS, 2018)

2007, passamos a utilizar o ramal do manga, o que acaba por facilitar e reduzir o tempo destinado a nossas viagens.

Diante disto, e também devido a melhoria das condições financeiras das famílias da nossa comunidade, tivemos nossos produtos valorizados nas praças dos mercados do município de Oiapoque e também da Guiana Francesa.

### **Considerações Finais**

Durante esses quatro anos de graduação foi de uma grande experiência vivenciada no curso de Licenciatura Intercultural Indígena. Finalizo essa etapa, com o Trabalho de Conclusão de Curso, e destaco a grande importância de ter feito essa pesquisa do meu povo Galibi Marworno, principalmente por abordar as transformações no transporte de navegação, em que faço parte da construção dessa história.

De maneira geral destaco que a partir da metodologia da “autonarrativa”, foi possível registrar parte das trajetórias vivenciadas nas muitas viagens realizadas da aldeia Kumarumã até a cidade de Oiapoque. Tendo em vista que historicamente os Galibi-Marworno, mantém a transmissão de seus saberes e conhecimentos através da oralidade, e também inscrevendo seus padrões nos objetos, nas danças e nas pinturas, constata-se que as ilustrações apresentadas nesse artigo, contribuem para maior compreensão das experiências vivenciadas no transporte de navegação do povo Galibi-Marworno da Aldeia Kumarumã nas últimas quatro décadas. Assim, entendendo que através das experiências vivenciadas, expressas por meio das narrativas e/ou dos desenhos elaborados, foi possível demonstrar as consequências das transformações no processo de transporte de navegação dos “Galibi Marworno” da aldeia Kumarumã.

A partir da minha narrativa, deixo registrado um pouco do conhecimento histórico aprendido com os meus pais, avôs e tios, desde o sofrimento que passamos na minha trajetória de vida, mas principalmente, deixo aqui registrado parte dos conhecimentos e saberes transmitidos pelos mais velhos da nossa Aldeia, em especial de meu avô Manoel dos Santos Alexandre, que

além das muitas histórias contadas durante nossas viagens<sup>11</sup>, transmitiu parte de seu conhecimento no trabalho de carpinteiro naval de fabricação de canoas, seja para uso próprio ou para comercialização, utilizada para troca, de alguns itens que não eram produzidos em nossa aldeia.

De maneira geral, a partir das minhas narrativas, deixo aqui registrado, parte das minhas experiências vividas, desde a década de 1980, até os dias atuais. Fico muito grato por deixar escrita essa narrativa para que um dia os meus netos possam ver e conhecer um pouco da minha trajetória de vida, por vezes sofrida, mas também marcada por muitos ensinamentos que guardo em minha memória. Durante a viagem da aldeia Kumaruã até a nossa cidade de Oiapoque os grandes perigos eram a travessia da ponta grossa para ponta do mosquito, e também já dentro do rio Oiapoque enfrentávamos a travessia da ponta dos Índios para o Thoa Patxivier. Vale ressaltar que quando agente pegava a direção do vento agente faziam uma vela para ajudar a chegar mais rápido no nosso destino.

Apesar dos muitos desafios que vivenciamos durante estas viagens, finalizo esse trabalho, o tocado pela necessidade de dar continuidade nessas narrativas, uma vez que muitos são os saberes adquiridos durante este trajeto, e que devido o tempo destinado a elaboração dessa pesquisa, não foi possível trazer nesse momento. Quanto às transformações ocorridas no meio de transporte de navegação, objetivo central desse artigo, destaco que atualmente, parte expressiva, das famílias tem seu transporte próprio, e, eu, por exemplo, possuo até automóvel. Muitas foram às transformações no nosso transporte.

Para finalizar quero agradecer a Deus e aos grandes mestres que me ensinaram a andar com os próprios pés, mais não foi fácil, cheguei a chorar ao longo dessa caminhada... Hoje valeu apenas está onde estou, terminando um curso de graduação, valeu apenas escolher a ciências humanas para que eu pudesse contar um pouco dessa experiência e poder trabalhar na minha escola como professor. Essa narrativa que apresento nesse trabalho, certamente, será utilizada em minhas aulas, e assim, os alunos dessa nova geração, conhecerão não somente os saberes e conhecimentos destinados à fabricação de canoas,

---

<sup>11</sup> Devido ao tempo limitado para elaboração dessa pesquisa não foi possível apresentá-las nesse artigo, mas certamente poderá ser abordado em trabalhos futuros.

mas também, as trajetórias vivenciadas durante as muitas viagens realizadas de nossa aldeia Kumaruã até a cidade de Oiapoque. Esse foi parte do que havíamos planejado nos anos passados no nosso Plano de Vida dos Povos Indígenas de Oiapoque, o qual eu ajudei a construir. Daqui a 30 anos ainda terá registrado em papel, o que a gente guardava na memória. Obrigado!

Sérgio dos Santos Silva – Galibi Marworno – 09 de novembro de 2018.

## **Bibliografia**

ASSIS, Eneida C. de. **Escola Indígena, uma “frente ideológica”?** Dissertação (Mês trado em Antropologia Social), Brasília: UnB, 1981.

BARREIROS, Jussara de Pinho. **Os povos indígenas do Oiapoque: um estudo da visualidade gráfica sobre o ritual do turé.** In: IV Seminário do Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental e políticas Públicas da Universidade Federal do Amapá, 2012, Macapá. Disponível em: [www.ppgdesign.udesc.br/confaeb/comunicacoes/jussara\\_de\\_pinto\\_barreiros.pdf](http://www.ppgdesign.udesc.br/confaeb/comunicacoes/jussara_de_pinto_barreiros.pdf). Acesso em: 10~/10/2018

FRISON, Lourdes Maria Bragagnolo; SIMÃO, Ana Margarida da Veiga. Abordagem (auto)biográfica – narrativas de formação e de autorregulação da aprendizagem reveladas em portfólios reflexivos. **Educação**, Porto Alegre, v. 34, n. 2, p. 198-206, maio/ago. 2011.

GALLOIS, Dominique Tilkin; GRUPIONI, Denise Farjado. **Povos Indígenas do Amapá e norte do Pará; quem são, onde estão, quantos são, como vivem e o que pensam?** 1ª ed., Rio de Janeiro: Iepé; Iphan/MinC, 2003.

OLIVEIRA JUNIOR, Wenceslao M. . Desenhos e escutas. In: NUNES, Flaviana Gasparotti. (Org.) **Ensino de geografia: novos olhares e práticas.** / Dourados, MS: UFGD, 2011, p. 13-36.

SANTOS, Samara dos. **Aldeia Manga, da trajetória de vinda das primeiras famílias ao contexto atual: algumas reflexões Oiapoque-AP.** 2018. 31 p. Trabalho de Conclusão de Curso. – Curso de Licenciatura Intercultural Indígenas, UNIFAP- Campus Binacional de Oiapoque, Oiapoque- AP.

TASSINARI, Antonella Maria Imperatriz. **No Bom da Festa**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

VIDAL, Lux B. “O modelo e a marca, ou o estilo dos ‘misturados’: cosmologia, história e estética entre os Povos Indígenas do Uaçá”. **Revista de Antropologia**, 42 n. 1-2, 1999.

\_\_\_\_\_. “O ralador de mandioca: Povos Indígenas do Uaçá, Oiapoque, Estado do Amapá”. In: Joaquim Pais de Brito (coord.). *Os índios, Nós*. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia, 2000.

\_\_\_\_\_. *A Cobra Grande: uma introdução à cosmologia dos Povos Indígenas do Uaçá e Baixo Oiapoque - Amapá*. Publicação avulsa n° 1. Rio de Janeiro: Museu do Índio, 2007.

\_\_\_\_\_. *Povos Indígenas do Baixo Oiapoque - o encontro das águas, o encruzo dos saberes e a arte de viver*. São Paulo/Rio de Janeiro: Iepé/Museu do Índio, 2007.

*Sites Consultados:*

<http://cggamgati.funai.gov.br>

<http://portalsaude.saude.gov.br/>.