



BR-230/422/PA  
TRANSAMAZÔNICA

# JORNAL INFORMATIVO

GESTÃO AMBIENTAL

Ano 05 • Edição: 11 • Fevereiro a Abril/2017

www.br230pa.com.br

## FUNAI CONCEDE ANUÊNCIA PARA O ASFALTAMENTO DO TRECHO PARAKANÃ

ANDAMENTO DAS OBRAS.

PÁG. 07

PROGRAMA DE PROTEÇÃO À  
FAUNA SILVESTRE DA BR-230/422.

PÁG. 06

### SAIBA MAIS SOBRE AS NOSSAS AÇÕES

- 03** PRODUTORES RURAIS DA TRANSAMAZÔNICA: DESAFIOS E OPORTUNIDADES.
- 03** MAIO AMARELO: SEGURANÇA E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.
- 04** PROFISSIONAIS TRABALHAM PARA GARANTIR O MÍNIMO DE IMPACTO NEGATIVO AO MEIO AMBIENTE.
- 08** CONHEÇA AS COMUNIDADES INDÍGENAS

## Editorial

Nesse Informativo você acompanhará na página 3, uma matéria sensacional sobre a relação dos produtores rurais da Transamazônica e o trabalho desenvolvido pela Gestão Ambiental da BR-230/422/PA com esse público. Saberá que o uso de música popular como ferramenta auxiliar no processo de reflexão das questões ambientais vem sendo utilizada pela equipe de Educação Ambiental em ações realizadas com os alunos da rede municipal de ensino ao longo da rodovia.

Na página 4, falaremos sobre a importância da Gestão Ambiental em obras rodoviárias, onde profissionais da Supervisão Ambiental trabalham para garantir que os impactos ao meio ambiente sejam controlados e minimizados, bem como a atuação destes profissionais nas obras de pavimentação da Transamazônica – BR-230. Nesta edição, a liberação concedida pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI) para o asfaltamento do trecho Parakanã é apresentada como matéria de capa, assunto que você pode conferir na página 5.


Na seção Programas Ambientais, página 6, temos uma matéria sobre o Monitoramento de Passagem de Fauna, subprograma do Programa de Proteção à Fauna. Aqui você fica sabendo também do andamento das obras ao longo da rodovia e acompanha as dicas da Ana Castanha, que neste informativo destaca as ações propostas pela Organização das Nações Unidas (ONU) para que governos de todo o mundo se comprometam a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito seguindo a campanha “Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito – 2011/2020: Minha Escolha Faz a Diferença”, não deixe de conferir.



### FALE CONOSCO:

 [www.br230pa.com.br](http://www.br230pa.com.br)

 [comunicacaosocial@br230pa.com.br](mailto:comunicacaosocial@br230pa.com.br)

 [/Gestão-Ambiental-BR-230422 PA](https://www.facebook.com/Gestao-Ambiental-BR-230422-PA)

## Com a Palavra...

### IDEFLOR: Trabalhando para o desenvolvimento regional.

Criado com o objetivo de proteger as florestas pertencentes à União, o IDEFLOR (Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará) tem por finalidade exercer a gestão das florestas públicas para produção sustentável e manutenção da biodiversidade.

A gerência regional do Xingu atua no desenvolvimento da cadeia produtiva agroflorestal do território, promovendo a recuperação de áreas alteradas, através da implantação de Sistemas Agroflorestais – Saf's, com espécies comerciais que visam à segurança alimentar e a geração ou incremento da renda dos agricultores familiares envolvidos. A metodologia utilizada é a do diagnóstico rural participativo, capacitação dos produtores por meio de cursos e oficinas participativas, acompanhamento e orientação técnica.

Atualmente temos na região uma rede de viveiros nos municípios que compõem o território da Transamazônica e Xingu (Altamira, Anapú, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu), composto de mais de cinquenta viveiros coletivos além dos familiares.

Para ampliar o atendimento e diminuir custos da mão de obra, introduzimos na região a tecnologia de produção de mudas em tubetes, que assegura a qualidade na formação das mudas, ocupando menos espaços nos viveiros e possibilitando a produção de um maior número de mudas, além da facilidade no transporte, distribuição e plantio. Começamos este modelo em 2011 e avaliamos como caso de sucesso neste período transitório, pois produzimos em média um milhão de mudas por ano, começamos com 5% em tubetes e este ano já chegamos a 90%.

Nos últimos 6 anos atendemos mais de 5 mil famílias apoiando a implantação de 4,5 mil hectares de Sistemas Agroflorestais (SAF's). Estes sistemas tem gerado renda para os produtores e contribuído até na merenda escolar, pois parte da produção atende ao programa nacional de alimentação escolar, onde vemos a grande importância de fortalecer a agricultura familiar.

Fomentamos a implantação de agroindústrias para beneficiamento de polpa de frutas e produtos da sociobiodiversidade, laboratório de sementes e laboratório de solos, estruturas para beneficiamento primário de amêndoas de cacau dentre outras ações.

O instituto conta com uma equipe reduzida e suas ações só são possíveis graças às parcerias com instituições que contribuem na execução das ações viabilizando-as. Aproveito o espaço para agradecer aos parceiros que estão distribuídos em mais de 500 km ao longo da Rodovia Transamazônica BR - 230.



**Israel Alves de Oliveira**  
Eng. Agrônomo  
Gerente do Ideflor-Bio ER. Xingu

### EXPEDIENTE:

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT  
Gestão e Supervisão Ambiental das Obras da BR-230.  
Consórcio Ambiental BR-230/422/PA

COORDENAÇÃO GERAL  
Manuela Raquel de Mello e Alegria  
Bióloga - CRBio 044613/04-D

PCS - PROGRAMA DE  
COMUNICAÇÃO SOCIAL

Marcelo Caldeira  
(Coodenador Responsável pelo PEA/PSC)  
Glícia Favacho  
(Jornalista Responsável DRT 2204/PA)

ESCRITÓRIOS:  
Brasília: (61) 3315-6048  
Marabá: (94) 3012-1950  
Altamira: (93) 3515-5843  
Rulópolis (93) 3543-1634

DESIGN E DIAGRAMAÇÃO  
De Souza  
@basemarcas



“A realização do Programa de Comunicação Social é uma medida de mitigação exigida pelo licenciamento ambiental federal, conduzido pelo Ibama.”

# PRODUTORES RURAIS DA TRANSAMAZÔNICA: DESAFIOS E OPORTUNIDADES



A abertura da Rodovia Transamazônica consolidou um processo histórico de ocupação por produtores rurais, uma vez que a região oferecia potencialidades agrícolas para exploração produtiva, além de ser considerada como fronteira para corrigir os problemas agrários do país enfrentados na época. Advindos de outras regiões, principalmente do nordeste e sul, suas propriedades foram implantadas às margens da rodovia tendo a agricultura familiar como característica marcante na região.

Considerado como um dos principais polos agrícolas do Estado do Pará, há a predominância das lavouras permanentes com destaque para as produções de cacau, banana e pimenta do reino. As lavouras temporárias destacam-se na produção de arroz, milho e mandioca, que são utilizadas para alimentação familiar e o excedente para abastecimento do mercado local. A pecuária é outra atividade econômica bastante consolidada na região, desenvolvida de maneira extensiva tanto na grande quanto na pequena propriedade.

Dessa forma, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), por meio da Gestão Ambiental da BR-230/422/PA apoia e incentiva iniciativas que promovam significativa mudança no modelo de desenvolvimento rural na região. Através do Programa de Educação Ambiental, que tem os produtores rurais como um dos seus públicos-alvo, são realizadas parcerias com agricultores, entidades, instituições governamentais e não-governamentais para fomentar debates e discussões entre as representações com o objetivo de se alcançar melhorias na qualidade socioambiental.

Por meio de palestras técnicas que atendam às necessidades dos agricultores de cada localidade, o PEA debate alguns temas como Recuperação de áreas degradadas, Regularização ambiental, Gerenciamento de resíduos sólidos, Agrotóxicos, Manejo e conservação do solo, Beneficiamento de produtos agrícolas, Associativismo e cooperativismo, Queimadas, dentre outros. O objetivo das ações é levar

informações precisas e atualizadas que possam ser aplicadas para melhoria da produtividade, comprometimento na preservação ambiental, além de incentivar alternativas produtivas sustentáveis.

De acordo com a Engenheira Agrônoma, Luanna Nava, *“a região da Transamazônica ainda é considerada como fronteira agrícola e o modelo de ocupação pelas famílias aconteceu de maneira desordenada, incentivadas pela conjuntura política da época, uma vez que a falta de conhecimento dos recursos naturais disponíveis, aliados à falta de assistência técnica e políticas públicas específicas para agricultura familiar, enfraqueceram o seu dinamismo para o desenvolvimento rural sustentável. Por isso a importância de pensar e incentivar ações coletivas que viabilizem a permanência das famílias no campo, mediante o acesso básico de condições que garantam plena qualidade de vida.”*

## MAIO AMARELO: SEGURANÇA E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO



Como diz a letra da música ‘Rua da Passagem’, de Lenine e Arnaldo Antunes, *“Gentileza é fundamental”*. Essa proposta foi utilizada pela equipe do Programa de Educação Ambiental da BR-230/422/PA para se trabalhar em sala de aula com os alunos da rede municipal de ensino

em Medicilândia as temáticas voltadas para segurança e educação no trânsito. A música foi escolhida por tratar de um tema que vai ao encontro das propostas da ONU para a “Década Mundial de Ações para a Segurança no trânsito – 2011/2020: Minha Escolha Faz a Diferença”. O objetivo é despertar nos alunos a consciência no trânsito, as relações sociais, os acordos e limites para o convívio em sociedade, o respeito mútuo e a solidariedade, além de debater as principais causas dos acidentes e mortes de trânsito e como evitá-las.

Após a apresentação da canção, a atividade promoveu uma breve discussão sobre os principais problemas que a sociedade enfrenta causados pelas relações no trânsito. Um trânsito mais seguro depende não somente do comportamento mais inteligente dos condutores e pedestres,

mas também da mudança de atitude nas relações de convívio, lembrando que as pessoas costumam transferir muitos de seus comportamentos para a direção. Na formação de condutores responsáveis, os bons exemplos devem começar em casa. Crianças costumam copiar o que os pais fazem, dessa forma há a necessidade de inserir esse debate no processo de educação.

A dinâmica traz um convite à mudança de comportamento, como ressalta Ana Beatriz de 13 anos, quando destaca que *“a atividade ajudará os colegas a refletir e mudar suas atitudes e a partir de agora entender a importância dos cuidados no trânsito”*. De forma lúdica, os alunos foram envolvidos no processo, a música promoveu a discussão de conceitos e estimulou o aprendizado.

# A GESTÃO AMBIENTAL DE UMA OBRA RODOVIÁRIA

**Profissionais trabalham para garantir que a pavimentação da Transamazônica BR-230 cause o mínimo de impacto negativo ao meio ambiente.**



**Equipe do escritório de Altamira**



**Equipe do escritório de Marabá**



**Equipe do escritório de Rurópolis**

**“ ... o objetivo é minimizar os impactos negativos ambientais antes, durante e após as obras de pavimentação. ”**

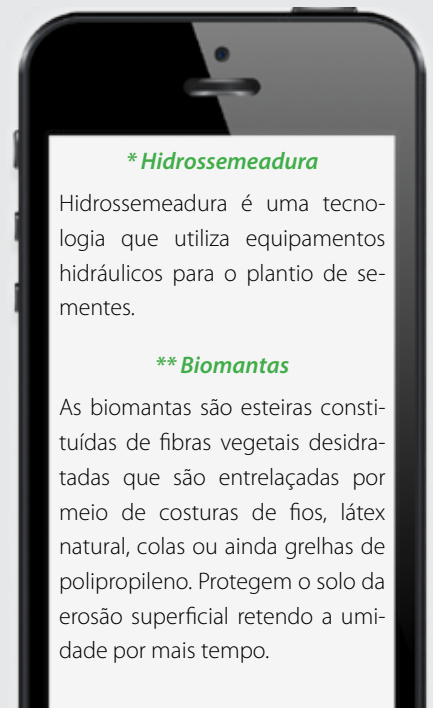
O DNIT, através da equipe de Supervisão Ambiental BR-230/422/PA, acompanha diariamente as obras de pavimentação da rodovia Transamazônica, diagnosticando casos que possam vir a gerar problemas ambientais. Esta ação possibilita a proposição de medidas corretivas antes mesmo que as adversidades ocorram, ou seja, o objetivo é minimizar os impactos negativos ambientais antes, durante e após as obras de pavimentação.

Para tanto, a Supervisão Ambiental promove a manutenção e o acompanhamento dos procedimentos ambientais que estão descritos no Plano Básico Ambiental – PBA e nas condicionantes ambientais que constam na licença ambiental emitida pelo IBAMA, e que norteiam as atividades dos técnicos que estão em campo.

No seguimento de 984,00 km do trecho que inicia na Ponte sobre o rio Araguaia (Divisa do TO/PA) e vai até o município de Rurópolis, assim como na BR-422, que liga os municípios de Novo Repartimento/PA a Tucuruí/PA, a Gestão Ambiental conta com um grupo multidisciplinar que envolve profissionais das áreas da agronomia, biologia, engenharia ambiental, geografia, geologia e outros que estão distribuídos em três escritórios que

ficam localizados em Marabá/PA, Altamira/PA e Rurópolis/PA.

A equipe percorre a rodovia Transamazônica acompanhando as atividades das construtoras responsáveis por realizar a manutenção/conservação nos seguimentos já pavimentados ou que ainda são de chão, e também as ações realizadas pelas construtoras atuantes na pavimentação. Atividades que vão desde a supressão de vegetação, terraplenagem, pavimentação, bem como, o acompanhamento da implantação de barreiras de contenção, construção de sistemas de drenagem, aplicação de **\*hidrossemeadura**, semeadura a lanço, instalação de **\*\*biomantas** em taludes de corte, entre outros.



### **\* Hidrossemeadura**

Hidrossemeadura é uma tecnologia que utiliza equipamentos hidráulicos para o plantio de sementes.

### **\*\* Biomantas**

As biomantas são esteiras constituídas de fibras vegetais desidratadas que são entrelaçadas por meio de costuras de fios, látex natural, colas ou ainda grelhas de polipropileno. Protegem o solo da erosão superficial retendo a umidade por mais tempo.



# FUNAI CONCEDE ANUÊNCIA PARA O ASFALTAMENTO DO TRECHO PARAKANÃ

O trecho da BR-230, entre Novo Repartimento e Marabá, que tangencia a Terra Indígena Parakanã, recebeu sinal verde para as obras de asfaltamento. A anuência foi emitida pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI), por meio do ofício nº 47/2017/CGLIC/DPDS, autorizando o início das obras naquele segmento da rodovia às margens da reserva indígena. Esta obra é de grande importância econômica e também estratégica para toda a região, pois facilitará a ligação dos vários municípios à cidade de Marabá, tornando a viagem mais rápida, segura e confortável. A liberação ocorreu mediante o cumprimento de várias condicionantes exigidas pela FUNAI e respeitando as normas ambientais vigentes. Destaca-se que o DNIT seguirá cumprindo as solicitações da FUNAI conforme andamento das obras.

A expectativa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) para este ano, de acordo com seu cronograma de obras, é de concretizar os serviços de pavimentação até o rio Valentim (35 Km), avançando com as atividades

de terraplenagem até o rio Bacuri, na divisa com as terras indígenas. Após a realização do levantamento topográfico em todo o trecho da rodovia às margens da reserva, é que se iniciarão as atividades de drenagem neste segmento da rodovia efetivamente.

Durante todas as etapas da obra haverá o acompanhamento por parte das equipes da Gestão Ambiental da BR-230/422/PA, visando minimizar os possíveis impactos ambientais negativos e garantir que todas as condicionantes sejam cumpridas. Uma das medidas exigidas pela FUNAI é o plantio compensatório de 5 espécimes para cada planta de açaí suprimida (em virtude do seu aproveitamento econômico pela população indígena), além do aproveitamento comercial, por parte do Programa Parakanã, das palmeiras abatidas com a extração do palmito, revertendo o resultado econômico para as comunidades indígenas que os exploram.

Considerado por muitos anos como um pesadelo aos usuários da BR-230, o referido trecho repleto de

atoleiros, buracos e erosões, quase intransitável no inverno amazônico será pavimentado. Com a anuência da FUNAI e com as condicionantes sendo atendidas conforme andamento das obras, o DNIT aproveitará o verão para dar início às atividades construtivas, tornando realidade o asfaltamento tão aguardado pela população e especialmente por motoristas, passageiros e comerciantes que trafegam pela região diariamente.



*Início (acima) e fim (abaixo) do trecho Parakanã*



# PROGRAMA DE PROTEÇÃO À FAUNA SILVESTRE DA BR-230



## ***Programa de Proteção a Fauna assegura a preservação de espécies***

Qualquer rodovia, pavimentada ou não, representa um obstáculo para a movimentação dos animais. Alguns deles vão conseguir atravessar a estrada e outros não, considerando a estrada uma barreira impossível de ser vencida. Dessa maneira, é necessária a implantação de estruturas (bueiros ou pontes) ao longo da rodovia para assegurar e facilitar a passagem destas espécies da fauna silvestre. O Programa de Proteção à Fauna – Subprograma de Monitoramento de Passagem de Fauna do DNIT é o responsável por realizar estes levantamentos, como parte dos programas socioambientais das obras de pavimentação da rodovia Transamazônica, BR-230 e BR-422/PA.

A cada três meses, campanhas de monitoramento de fauna são realizadas para verificar os pontos de maior incidência, predominância e

movimentação das espécies animais nas áreas de mata nativa no entorno da rodovia. No total, 87 pontos são avaliados, tanto do ponto de vista ecológico quanto de engenharia, para que possam ser indicados os devidos locais para a instalação de estruturas mitigadoras que possam evitar o atropelamento de fauna.

Até o momento nenhuma estrutura específica de passagem de fauna foi implantada na BR-230/PA, assim durante as campanhas de Monitoramento de Passagens de Fauna estão sendo avaliadas algumas estruturas de drenagem já existentes na rodovia. Essas estruturas têm sido monitoradas trimestralmente, com o uso de armadilhas fotográficas, armadilhas de pegada e através de busca ativa. Durante as atividades de monitoramento foram registrados 119 animais no interior ou próximo às estruturas avaliadas, sendo

58 registros por armadilhas fotográficas, sete por armadilhas de pegadas e 54 por busca ativa.

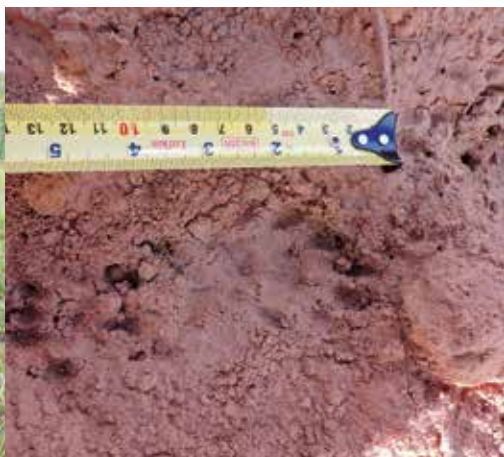
Os resultados deste subprograma demonstram que algumas espécies de hábitos terrestres utilizam estruturas alagadas para travessia, no entanto estas estruturas estão sendo subutilizadas pelas más condições de acessibilidades até as mesmas. Deste modo acredita-se que medidas simples como desobstrução de talvegues para reduzir os níveis de água no interior da estrutura, poda da vegetação e melhorias nos acessos nas adjacências da entrada e da saída dos bueiros (também conhecidos como Obra de Arte Correntes - OAC) aumentará a frequência de utilização dessas estruturas para travessia de animais silvestres, contribuindo diretamente para redução de atropelamentos da fauna e de acidentes na rodovia.



**Instalação de armadilha de pegada para monitoramento de OAC.**



**Instalação de armadilha fotográfica para monitoramento de OAC.**



**Pegada de lontra (*Lontra longicaudis*) registrada em armadilha de pegada.**

# ANDAMENTO DAS OBRAS



## Lote Único – (Marabá /Itupiranga)

**Extensão:** 43,7 km

**Extensão pavimentada:**  
Pavimentação concluída

**Impedimentos:**  
Sem impedimentos

**O que está sendo realizado:**  
Atividades concluídas.

**Construtora responsável:**  
Consórcio TAMASA/CIMCOP



## Lote 2 – (Novo Repartimento/Pacajá)

**Extensão:** 105 km

**Extensão pavimentada:**  
71,6 km pavimentados

**Impedimentos:**  
Obras liberadas desde que atendidas demandas da FUNAI

**O que está sendo realizado:**  
Atividade de conservação da rodovia.

**Construtora responsável:**  
RODOCON



## Lote 4 – (Anapu/Altamira)

**Extensão:** 150 km

**Extensão pavimentada:**  
142 km pavimentados

**Impedimentos:**  
Sem impedimentos

**O que está sendo realizado:**  
As áreas de cabeceiras de pontes estão recebendo atividades de levantamento topográfico e conservação.

**Construtora responsável:** TORC



## LOTE 1 – (MEDICILÂNDIA/URUARÁ):

**Extensão:** 83,10 km

**Extensão pavimentada:**  
Sem pavimentação

**Impedimentos:**  
A LI 825 possui trecho impedido pela FUNAI entre os km 728,00 e 811 por estarem próximos a TI Arara

**O que está sendo realizado:**  
Conservação da rodovia.

**Construtora responsável:**  
SANCHES TRIPOLONI



## Lote 3 – (Placas/Rurópolis)

**Extensão:** 89,78 km

**Extensão pavimentada:**  
6,4 km pavimentados

**Impedimentos:**  
Sem impedimentos.

**O que está sendo realizado:**  
Conservação da rodovia.

**Construtora responsável:**  
Consórcio MAC-VILASA



## Lote Divisa

**Extensão:** 119,16 km  
**Extensão pavimentada:** 107,26

**Impedimentos:**  
Sem impedimentos

**O que está sendo realizado:**  
Atividade de conservação da rodovia.

**Construtora responsável:**  
LCM

## Lote 1 – (Itupiranga /Novo repartimento)

**Extensão:** 105 km

**Extensão pavimentada:**  
28,6 km pavimentados

**Impedimentos:**  
Obras liberadas desde que atendidas demandas da FUNAI

**O que está sendo realizado:**  
Construção de drenagens, terraplanagem e início de pavimentação.

**Construtora responsável:**  
Consórcio TAMASA/CIMCOP

## Lote 3 – (Pacajá /Anapu)

**Extensão:** 105 km

**Extensão pavimentada:**  
97 km pavimentados

**Impedimentos:**  
Sem impedimentos

**O que está sendo realizado:**  
Atividades de conserva dos trechos sem pavimentação asfáltica.

**Construtora responsável:**  
TORC

## LOTE 5 – (ALTAMIRA/MEDICILÂNDIA):

**Extensão:** 84,4 km

**Extensão pavimentada:**  
Pavimentação concluída

**Impedimentos:**  
Sem impedimentos

**O que está sendo realizado:**  
Atividades de recuperação de pontos colapsados, com ações de corte e remoção do aterro comprometido, instalação de colchões drenantes e operação de desvios nos trechos em execução. Além de medidas de recuperação ambiental como o reforço na sementeira (hidrossemeadura e a lanço) e implantação de biomantas.

**Construtora responsável:** SANCHES TRIPOLONI

## Lote 2 – (Uruará/Placas)

**Extensão:** 83,12 km

**Extensão pavimentada:**  
5,8 km pavimentados

**Impedimentos:**  
A LI 825 possui trecho impedido pela FUNAI entre os km 811 e 851,1 por estarem próximos a TI Arara

**O que está sendo realizado:**  
Conservação da rodovia.

**Construtora responsável:**  
Consórcio MAC-VILASA

## BR-422 (do entrocamento com a BR-230/PA - ao entrocamento com a PA-156-TUCURUI)

**Extensão:** 73,7 km

**Extensão pavimentada:**  
Sem pavimentação

**Impedimentos:**  
Trecho ainda sem licença de instalação

**O que está sendo realizado:**  
Atividade de conservação da rodovia..

**Construtora responsável:**  
RODOCON

# 10 MENTIRAS CONTADAS SOBRE OS INDÍGENAS

Lilian Brandt\*, antropóloga e colaboradora da Articulação Xingu Araguaia (AXA)

fez um levantamento importante para se entender os estereótipos que ainda envolvem a imagem dos indígenas no Brasil.

**Mentira nº 1: Quase não existe mais índio, daqui alguns anos não existirá mais nenhum.**

Em 2010, o Censo revelou que a população indígena continua crescendo, e mostrou que mais de 817 mil brasileiros se autodeclararam indígenas, representando 0,47% da população brasileira. Eles estão distribuídos em 305 etnias e falam 274 línguas.

**Mentira nº 2: Os índios estão perdendo sua cultura.**

A cultura está em constante transformação, se inter-relacionando de diferentes formas com o ambiente, as circunstâncias, outras culturas e consigo mesma. Logo, a cultura não é algo que se perde, é algo que se transforma constantemente.

**Mentira nº 3: Estão inventando índios, agora todo mundo pode ser índio.**

Se considerar indígena pode ser por uma questão genética e/ou cultural, mas não cabe a nós e nem ao governo atribuir identidade a outra pessoa. A autodeclaração é defendida também pela Convenção 169 sobre povos indígenas e tribais da OIT (Organização Internacional do Trabalho), ratificada pelo Brasil em 2000.

**Mentira nº 4: O Brasil é um país miscigenado, aqui não tem racismo.**

Um dos modos que o racismo age é pela generalização, quando se nota algo negativo de um indivíduo e se transfere essa questão

ofensiva para o povo todo. Discursos racistas atingem diretamente os indígenas.

**Mentira nº 5: Os índios têm muitos privilégios.**

Ao contrário do que tantos brasileiros acreditam, não existe muita vantagem em ser indígena hoje em dia. Existe sim, muita coragem. Por muitos anos os indígenas sofreram com a imposição de nossos valores e a negação de sua identidade e cultura.

**Mentira nº 6: Os índios são tutelados, por isso índio não vai preso.**

Em relação aos delitos, a lei para os indígenas é a mesma que a nossa. Índios podem ser e são presos quando roubam, quando praticam atos de violência, cometem assassinatos e por todos os mesmos motivos que os não-indígenas são presos.

**Mentira nº 7: Tem muita terra para pouco índio.**

A Constituição Brasileira reconheceu aos índios os "direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens" (Art. 231). O discurso anti-indígena tem como principal argumento que as Terras Indígenas ocupam 13% do território nacional. Já os latifúndios ocupam 37% do território nacional.

**Mentira nº 8: Os índios são preguiçosos e não gostam de trabalhar.**

A lógica indígena, tradicionalmente, não se

interessa em acumular, e sim em desfrutar. Caçar, pescar, plantar, manejar e construir faz parte da vida *auto-subsistente* de muito trabalho indígena.

**Mentira nº 9: Nossa sociedade é mais avançada, não temos nada para aprender com os índios.**

A cultura brasileira foi extremamente influenciada pelos indígenas. Boa parte de nossa alimentação foi influenciada por hábitos indígenas. Por isso, não devemos desprezar quem conhece muito bem a natureza.

**Mentira nº 10: Os índios atrasam o desenvolvimento do País.**

Não podemos admitir um desenvolvimento que despreze leis, culturas e provoque mais desigualdade social. Não precisamos de um crescimento desrespeitoso, realizado sem estudos de impacto ambiental, social e cultural. Tampouco necessitamos da malícia de políticos e da mídia.

Adaptado da Revista Forum:  
<http://www.revistaforum.com.br/2014/12/03/10-mentiras-mais-contadas-sobre-os-indigenas/>  
Acessado as 10:54 do dia 05/06/2017

## DICIONÁRIO:

**Miscigenado** - mistura de raças

**Auto-subsistente** - Que ainda existe; que continua a viver ou subsiste. De grande duração; que continua ou persiste.

## DICAS da Ana Castanha



Foi lançada em maio de 2011 a *Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)*, na qual governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito, que matam cerca de 1,3 milhão de pessoas por ano.

- 01 Você sabia que os acidentes no trânsito ferem de 20 a 50 milhões de pessoas a cada ano? Em muitos países, os cuidados de emergência e outros serviços de ajuda às vítimas do trânsito são inadequados.
- 02 A Organização Mundial de Saúde (OMS) vai oferecer apoio às iniciativas que têm objetivos como a redução do consumo de bebidas alcoólicas por motoristas, o aumento do uso de capacetes, cintos de segurança e a melhoria dos atendimentos de emergência.
- 03 Será lançado também o Plano de Ação Global para a Década, que define as etapas para melhorias na segurança rodoviária, pede mais rigor na legislação e sugere medidas que possam dar mais proteção aos grupos mais vulneráveis, como ciclistas e pedestres.
- 04 Dezenas de milhões de pessoas são feridas ou adquirem uma deficiência todo ano devido aos acidentes de trânsito. As crianças, pedestres, ciclistas e pessoas idosas estão entre os mais vulneráveis. Vamos mudar essa realidade?
- 05 Os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos, a 2ª na faixa de 5-14 e a 1ª na faixa de 15-29 anos de idade.
- 06 Quer ajudar? Comece respeitando as regras de trânsito e influenciando as pessoas à sua volta a fazer o mesmo: 90% dos acidentes no Brasil são causados por fatores humanos como excesso de velocidade, manobras perigosas, motoristas alcoolizados, e outras formas de imprudência.