



UFAM

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS

INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS.



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO SOCIEDADE E CULTURA NA AMAZÔNIA

KAMILLA INGRID LOUREIRO E SILVA

**A INFLUÊNCIA DA REABERTURA BR 319 NA COMUNIDADE DEMOCRACIA NO
MUNICÍPIO DE MANICORÉ**

MANAUS-AM
2019



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO SOCIEDADE E CULTURA NA AMAZÔNIA

KAMILLA INGRID LOUREIRO E SILVA

**A INFLUÊNCIA DA REABERTURA DA BR 319 NA COMUNIDADE DEMOCRACIA
NO MUNICÍPIO DE MANICORÉ**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA, da Universidade Federal do Amazonas como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Linha 3 - Processos Sociais, ambientais e relações de poder.

Orientador: Prof. Dr. Michel Justamand

MANAUS-AM
2019

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586b Silva, Kamilla Ingrid Loureiro
A Influência da Reabertura da BR 319 na comunidade Democracia no município de Manicoré / Kamilla Ingrid Loureiro Silva . 2019
101 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Michel Justamand
Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Br 319. 2. Comunidade. 3. Democracia. 4. Estrada . I. Justamand, Michel. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

A INFLUÊNCIA DA REABERTURA DA BR-319 NA COMUNIDADE DEMOCRACIA NO MUNICÍPIO DE MANICORÉ

Trabalho submetido à avaliação da Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas – UFAM.

Manaus, 06 de dezembro de 2019.

Banca Constituída por:

Prof. Dr. Michel Justamand (Presidente)

Prof. Dra. Fabiana Lucena Oliveira (Membro)

Prof. Dr. Odenei de Souza Ribeiro (Membro)

Prof. Dr. Salomão Franco Neves (Suplente)

Prof. Dra. Iraildes Caldas Torres (Suplente)

Dedicatória

Heitor e Henrique (*in Memoriam*) minhas estrelinhas que me deram forças para continuar. Minha família e meu João, obrigada pelo apoio incondicional; sem vocês, seria impossível chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pela sua infinita misericórdia em minha vida. Aos meus pais Waldemiro José (*In Memoriam*) e Maria Raimunda pelos ensinamentos de Vida e por terem investido em mim da forma mais preciosa. Pai, há 11 anos o senhor deixou um imenso vazio no meu peito, mas até hoje sinto os seus aplausos cada vez que subo um degrau. Mãe, mulher forte e destemida, melhor exemplo de empoderamento feminino que possuo, és meu espelho. Obrigada por nunca desistir de mim e sempre segurar a minha mão quando mais preciso.

À minha irmã Karla que esteve ao meu lado e muitas vezes me disse: “Vai estudar, mana!”. Obrigada por tudo, pelas broncas, pelas noites em claro, pelo dinheiro de apoio, você é especial! E não me canso de dizer isso.

A meu irmão Kássio, você me inspira pela sua força e determinação. Orgulho-me por ser sua irmã, um dia chegarei ao seu nível de humildade e sabedoria e lembre se foi possível pra mim, pra você também será.

João, obrigada! Você foi fundamental durante o desenvolvimento da minha pesquisa e principalmente no desenvolvimento do estudo de caso. Obrigada por chorar e rir comigo, obrigada por segurar a minha mão na hora de pular do barco, obrigada por passar 40 dias em Manicoré comigo colhendo informações; enfim muito obrigada por ser tão companheiro e largar tudo para conseguirmos as informações juntos.

Fofucha dói muito escrever essa dedicatória, meu amor, minha filhinha de quatro patas! Obrigada por você existir! Você foi minha companheira nas horas de estudos por 18 anos, eu ainda não acredito que você se foi. Obrigada por iluminar nossas vidas por tanto tempo. Você não foi “um simples poodle” como alguém se referiu a sua morte, você nos ensinou o que era o amor da forma mais pura.

Ao meu amigo Xisto que me hospedou em Manicoré no período da coleta de dados.

Aos colegas de mestrado que foram mais do que amigos, foram irmãos! Paula, Gisele, Andreza, Mirian, Mário, Jessilda, Tania, Tássia, Alana, Gilvandro, Irapuan, Assis, Isabel, Reinaldo, Juliane, Felipe, Gleilson, Mariene, José Carlos, Silvio, Josias e Rubia.

A vocês minha eterna gratidão pelo companheirismo de todos.

Joaquim, você foi um amigão; revisou minha dissertação, me orientou, ajudou, obrigada!

À prefeitura de Manicoré que me cedeu registros importantes para que o trabalho pudesse acontecer. Foram dias coleta de dados entre a sede do município e a comunidade Democracia.

Ao líder comunitário João Wilson que nos prestou apoio durante a estadia no local e dividiu informações valiosas sobre o lugar.

Aos colegas Anderson e Marta que me socorreram na confecção dos mapas.

Ao programa e aos professores do Programa de Pós-graduação Sociedade e Cultura (PPGSCA) pelas experiências trocadas em sala de aula, repasse de informações e amizades que reforçam minha sede pelo conhecimento.

Ao meu primeiro orientador professor Doutor Francisco Jorge, pela paciência e sabedoria ao me guiar na primeira parte do trabalho.

Ao meu querido orientador professor Doutor Michel Justamand, por me acolher e me ajudar a finalizar este trabalho. Tenho muita admiração e amizade pelo senhor. Muito obrigada pelo apoio de sempre.

Aos comunitários de Democracia que ensinaram a amar aquele lugar, deram-me todo suporte e foram tão amáveis e carinhosos comigo, o meu eterno agradecimento a vocês por tudo.

RESUMO

O presente trabalho busca compreender as transformações econômicas e sociais desde a reabertura da BR-319 na comunidade Democracia no município de Manicoré. O problema a ser estudado será analisado a partir reabertura da BR-319 e a sua influência no modo de vida dos moradores da comunidade Democracia, localizado no município de Manicoré. O estudo busca compreender os mecanismos que interferem no desenvolvimento social e econômico no município de Manicoré a partir da BR 319 e os caminhos de superação percorridos nas condições de vida social das famílias que residem na comunidade Democracia. Para seleção da área de estudo, foram realizadas conversas informais e contatos telefônicos com pessoas do município que indicaram a comunidade Democracia como o local mais atingido pela reabertura da BR-319. Após esses contatos, foi escolhida a comunidade para estudo e em seguida fizeram-se necessárias visitas a Manicoré para conhecer os moradores e lideranças comunitárias. O estudo foi desenvolvido através de pesquisa bibliográfica e coleta de dados no local estudado. No estudo bibliográfico utilizou-se de livros, revistas e artigos sobre a temática. No estudo documental, buscaram-se informações oficiais nos órgãos públicos municipais, estaduais e federais. Posto a coleta de dados para a produção científica do trabalho foi feita em dois momentos. O primeiro deles – uma primeira visita ao município de Manicoré em maio de 2018 a fim de solicitar juntos aos órgãos municipais materiais bibliográficos e documentais sobre o município e a comunidade Democracia que colaborem com as necessidades dispostas nos objetivos específicos do projeto. Para tanto, serão consultadas fontes primárias e secundárias. Planeja-se, com isto, compreender melhor o local estudado e aprofundar mais sobre o estudo e realidade do lugar. A partir da obtenção dos dados, foi possível responder as indagações realizadas acima da problematização e demonstrar como os moradores têm reagido à construção da estrada e aos reflexos da mesma no modo de vida deles.

Palavras-chave: BR 319. COMUNIDADE. DEMOCRACIA.

ABSTRACT

This paper aims to understand the economic and social transformations since the reopening of BR-319 in the Democracia community in the municipality of Manicoré. The problem to be studied will be analyzed from the reopening of BR-319 and its influence on the lifestyle of residents of the Democracia community, located in the municipality of Manicoré. The study seeks to understand the mechanisms that interfere in social and economic development in the municipality of Manicoré from BR 319 and the ways of overcoming the social living conditions of families residing in the Democracy community told by the residents themselves. In order to select the study area, informal conversations and telephone contacts were made with people from the municipality who indicated the Democracia community as the place most affected by the reopening of BR-319. After these contacts, the community was chosen for study and then visits to Manicoré were made to meet the residents and community leaders. The study was developed through bibliographic research and data collection in the studied place. In the bibliographical study we used books, magazines and articles on the subject. In the documentary study, official information was sought from the municipal, state and federal public agencies. After the data collection for the scientific production of the work was done in two moments. The first of these - a first visit to the municipality of Manicoré in May 2018 to jointly request from the municipal bodies bibliographic and documentary materials about the municipality and the Democracy community to collaborate with the needs set forth in the project's specific objectives. To this end, primary and secondary sources will be consulted. This is intended to better understand the place studied and to deepen the study and reality of the place. From obtaining the data, it was possible to answer the questions made above the problematization and demonstrate how the residents have responded to the construction of the road and its reflections on their way of life.

Keywords: BR 319. COMMUNITY. DEMOCRACY.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Estradas na Amazônia segundo o DNIT.....	30
Tabela 2– Condições da Rodovia BR-319 (Manaus/AM- Porto Velho/RO).....	42
Tabela 3 - Bairros de Manicoré.....	55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Pessoas que participaram da entrevista	80
Gráfico 2: Faixa Etária dos entrevistados.....	81
Gráfico 3:Estado Civil.....	81
Gráfico 4: Escolaridade dos entrevistados da comunidade Democracia.	82
Gráfico 5: Renda familiar dos entrevistados.....	82
Gráfico 6: Motivo de Permanência.....	83
Gráfico 7: Fatores que não agradam os moradores da Comunidade.	83
Gráfico 8: Importância da BR 319 para as famílias dos entrevistados.....	88
Gráfico 9: Importância da BR 319 para comunidade	88

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Ponte Rio Niterói.....	27
Figura 2: Hidrelétrica de Itaipu.....	27
Figura 3:Mapa BR-319.....	33
Figura 4: Asfaltamento da BR 319 no decorrer da sua construção.....	35
Figura 5:Ponte de Madeira sobre curso d'água BR-319.....	35
Figura 6: Construção da rodovia BR-319, em 1972.....	36
Figura 7: cidades localizadas na área de influência da BR-319 - (1) Manaus; (2) Beruri; (3) Borba; (4) Canutama; (5) Careiro-Castanho; (6) Careiro da Várzea; (7) Humaitá; (8) Manaquiri; (9) Manicoré; e (10) Tapauá.....	41
Figura 8:Mapa de infraestrutura e transporte no Brasil.....	42
Figura 9: Obras de recuperação pavimentação entre o trecho km 250 a km 655,7..	51
Figura 10: Município de Manicoré.....	54
Figura 11: Flutuante de Extração de ouro	58
Figura 12: Mapa BR319 até a comunidade Democracia	59
Figura 13: Mapa Comunidade Democracia.....	60
Figura 14: Localização do porto do Ramal AM 364 antes da Gerthal.....	61
Figura 15: Localização atual do Porto do Ramal AM 364.....	62
Figura 16: Comunidade Democracia	65
Figura 17 Comunidade Democracia	65
Figura 18: Igreja Católica Sagrado Coração de Jesus	66
Figura 19: Igreja Adventista	67
Figura 20: Casa comunitária	67
Figura 21: Casa que desenvolve várias atividades de comércio no local.....	69
Figura 22: Escola Municipal Sagrado Coração de Jesus.	70
Figura 23: Estrutura da pesquisa.....	74
Figura 24: Roteiro de entrevista.....	75
Figura 25: Respostas as Perguntas 1 a 3.	75
Figura 26: Respostas 4 e 5	76
Figura 27: Condições das ruas da comunidade Democracia	77
Figura 28: motos na comunidade.	79
Figura 29: Lixo na Comunidade.....	79
Figura 30: Falta de escoamento de água.....	84

Figura 31: Trecho recuperado da rodovia estadual AM-364 que liga a BR-319 ao Rio Madeira.....	85
Figura 32: Balsa que realiza a travessia de automóveis e pessoas entre a comunidade de Democracia, na AM-364, e a sede municipal de Manicoré.....	86
Figura 33: Serviços de lavagem de carro por comunitário.....	89
Figura 34: Frentes de Atuação do projeto.....	91

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMOAD	Associação dos Moradores Agroextrativista de Democracia.
ANEEL	Agência Nacional de Energia Elétrica.
BACEN	Banco Central.
CAAD	Central de Associações Agroextrativistas de Democracia.
CNS	Conselho Nacional dos Seringueiros.
CNV	Comissão Nacional da Verdade.
DER	Departamento Estrada e Rodagem.
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes.
EAD	Educação a Distância.
EIA	Estudo de Impacto Ambiental.
FAS	Fundação Amazônia Sustentável.
FGV	Fundação Getúlio Vargas.
CeDHE	Centro de Estudos em Direitos Humanos e Empresas.
ces	Centro de Estudos em Sustentabilidade da Fundação Getúlio.
FHC	Fernando Henrique Cardoso.
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.
PAC	Programa Aceleração do Crescimento.
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo.
PIB	Produto Interno Bruto.
PIN	Programa de Integração Nacional.
PPGSCA	Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia.
RDS	Reserva de Desenvolvimento Sustentável.
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental.
S/A	Sociedade Anônima.
SEDUC	Secretaria de Educação.
SISAGUA	Sistema de Abastecimento de Água.
SNAPP	Serviço de Navegação do Amazonas e Porto do Pará.
UEA	Universidade Estadual do Amazonas.
UFAM	Universidade Federal do Amazonas.
UNIP	Universidade Paulista.
ZFM	Zona Franca de Manaus.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
PRIMEIRA SEÇÃO: ESTRADAS UMA SOLUÇÃO PARA OCUPAR A AMAZÔNIA.	19
1.1. Contexto Histórico das Estradas na Amazônia.....	19
1.2. As obras faraônicas da ditadura.....	24
1.3. Ditadura x Estrada.	28
1.3.1. A Rodovia BR-319.....	31
1.3.2 A Desativação e as Tentativas de Reativação da BR-319.	38
1.4 BR-319 e as questões ambientais	49
SEGUNDA SEÇÃO: ASPECTOS GERAIS DA COMUNIDADE DEMOCRACIA NO MUNICÍPIO DE MANICORÉ-AM	53
2.1- Histórico da Comunidade Democracia	59
2.2 Caracterização da Comunidade Democracia	63
2.2.1 Aspectos Econômicos.....	68
2.2.2 Aspectos Sociais.....	69
TERCEIRA SEÇÃO: PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA COMUNIDADE DEMOCRACIA	71
3.1 Impactos da estrada no modo de vida dos moradores da comunidade Democracia	73
3.1.2. Caracterização dos moradores da Comunidade Democracia	79
3.2. A influência da reabertura aos olhos dos moradores da comunidade focando nos aspectos socioeconômicos.....	85
CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS	95
APÊNDICE 1.	101

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem a finalidade de abordar a metamorfose de um lugar denominado comunidade Democracia, localizado no município de Manicoré, e os processos de transformação do local a partir da reabertura da BR-319 no final de 2014.

Trata-se de um trabalho multidisciplinar atendendo à proposta do Programa de Pós-Graduação Sociedade e Cultura na Amazônia (UFAM) da Linha 3 – Processos Sociais, ambientais e relações de poder, que mescla conceitos de áreas como: sociologia, geografia, história, economia, antropologia, entre outras, possibilitando através desta interdisciplinaridade compreender as relações sociais e econômicas envolvidas no processo de transformação na comunidade.

O problema que norteia esta pesquisa aborda a partir da reabertura da BR 319 e a sua influência no modo de vida dos moradores da comunidade Democracia, localizado no município de Manicoré.

O estudo procura compreender as vivências das famílias presentes na comunidade, seus anseios e a sua visão frente às mudanças que a reabertura da estrada vem trazendo ao local. No sentido de delimitá-los foram elaboradas as seguintes questões norteadoras: 1) Como era o modo de vida dos moradores da comunidade Democracia antes da reabertura da BR 319? 2) Como tem sido o modo de vida dos moradores da comunidade depois reabertura da BR 319? 3) Quais as ações reivindicatórias frente ao poder público para manter a comunidade Democracia após a reabertura da estrada?

Esta pesquisa tem como objetivo geral, compreender os mecanismos que interferem no desenvolvimento social e econômico no município de Manicoré a partir da BR 319 e os caminhos de superação percorridos nas condições de vida social das famílias que residem na comunidade Democracia.

Para o alcance do objetivo geral a pesquisa estabeleceu os seguintes objetivos específicos: caracterizar a percepção da comunidade democracia junto à perspectiva de desenvolvimento do lugar, identificar as ações reivindicatórias junto ao poder público para manter a sobrevivência da comunidade com a construção e manutenção da BR 319 e descrever as características econômicas e sociais após a reabertura da BR 319.

Diante do exposto, considera-se se constituir a pesquisa em oportuna possibilidade de reflexão sobre como o povo da comunidade Democracia está sendo impactado com a estrada, se é benéfica ou não a abertura do trecho aos comunitários; se a abertura da BR tem possibilitado o escoamento do que é produzido não somente para Manaus, mas para outros municípios que compreendem o trecho, e se, principalmente, tem facilitado o tráfego da população para outros municípios e a capital.

Para seleção da área de estudo foram realizadas conversas informais e contatos telefônicos com pessoas do município que indicaram a comunidade Democracia como o local mais atingido pela reabertura da BR 319. Após esses contatos, foi escolhida a comunidade para estudo e em seguida fez-se necessário fazer visitas a Manicoré para conviver com os moradores e lideranças comunitárias.

O método adotado é o descritivo, conforme a classificação de Gil, no que tange aos objetivos da pesquisa, “trata-se de uma pesquisa descritiva por descrever as características do fenômeno observado e estabelecer relações entre as variáveis.” (2006, p.43).

Para atingir os objetivos propostos, o trabalho foi desenvolvido, primeiramente, a partir de uma pesquisa bibliográfica e documental sobre a área pesquisada. No estudo bibliográfico, utilizou-se de livros, revistas e artigos sobre a temática. No estudo documental, buscaram-se informações oficiais nos órgãos públicos municipais, estaduais e federais. Antes de iniciar a pesquisa de campo, o primeiro passo foi a análise minuciosa de todas as fontes documentais, que serviram de suporte a investigação desejada (Marconi e Lakatos, 2008, p.158).

A partir da obtenção dos dados, foi possível responder às indagações realizadas acima da problematização e demonstrar como os moradores têm reagido à estrada e os reflexos da sua reabertura nos modos de vida deles.

Em visto disso, a primeira seção considera e dialoga sobre as bases teóricas acerca da história da BR-319 e os principais objetivos para sua reabertura, a fim de fomentar um suporte para tratar da sua influência por onde a rodovia passa. Neste íterim, apresenta-se como foi e tem sido feita a reabertura da estrada, as questões ambientais que cercam a rodovia e como funciona em si a estrutura do projeto de execução da revitalização da BR já que este projeto visa não só à reabertura da estrada, mas também a sua pavimentação anos após a sua desativação.

Concomitantemente, a Segunda Seção aborda os aspectos gerais da comunidade Democracia no município de Manicoré-Am. Nesta seção, após a abordagem sobre a estrada e suas implicações, analisam-se os aspectos gerais da comunidade Democracia no município de Manicoré, destacando a sua formação histórica, os seus aspectos organizacionais, as transformações socioespaciais e o modo de vida da sociedade. Em seguida, faz-se uma abordagem sobre as perspectivas de desenvolvimento da sociedade, se está mais para o bem viver, ou para o crescimento econômico.

A BR-319 e o modo de vida dos moradores após a reabertura da estrada é analisada na Terceira Seção. Nesta seção, trabalha-se o cenário escolhido na visão dos moradores da comunidade. Destaca-se o impacto da rodovia BR-319 com a sua reabertura de forma a relacionar com as informações apontadas pelos moradores da comunidade Democracia. Aqui se analisa quais mudanças ocorreram na vida dos comunitários e em que aspectos a reabertura da BR vem influenciando no modo de vida daquela região.

PRIMEIRA SEÇÃO: ESTRADAS UMA SOLUÇÃO PARA OCUPAR A AMAZÔNIA

Este capítulo objetiva realizar uma reflexão sobre o contexto histórico da BR 319 e os principais elementos que levaram a sua construção, destacando os projetos desenvolvimentistas que tinham como objetivo a ocupação da região Amazônica. A proposta deste debate é obter o aporte teórico necessário tomando como referência a relação da estrada com o município de Manicoré, mais necessariamente a comunidade de Democracia.

Na primeira parte, faz-se um referencial cronológico até a idealização da estrada. Para tal, são destacados os principais feitos pelos governos para desenvolver e povoar o lugar. Na segunda parte, aborda-se sobre a construção da BR 319, os motivos que levaram à desativação da estrada após certo período e as tentativas de reativação até 2014, quando houve reabertura para tráfego.

1.1. Contexto Histórico das Estradas na Amazônia.

A Amazônia é um lugar estratégico, cheio de recursos naturais entre esses: grandes reservas hídricas, variedades de plantas, animais oferecidos pela floresta e inúmeros minérios. Essas características, associadas ao fato de estarem localizadas em uma região de fronteira, fizeram com que os governos brasileiros concordassem que a região precisava de proteção e que isso deveria ser encarado como um problema.

O medo de perder a soberania do local para outras regiões fez com que, principalmente ao longo do século XX, após a Segunda Guerra Mundial, o governo criasse programas de incentivo como atrativos, com o objetivo de ocupar a região amazônica.

O discurso central dessas políticas era a necessidade de integração da Amazônia ao centro do país, o que exigia medidas administrativas (planejamento e execução) com ações de Integração Nacional. Nesse período, estudava-se o acesso ao Amazonas por via terrestre, já que o modelo ferroviário havia sido descartado em

virtude dos altos custos do material a ser utilizado, na opinião de Batista (2007), além do longo tempo da construção da ferrovia. Surge, com isso, a ideia de integralização por meio de estradas.

A primeira rodovia asfaltada no Brasil foi durante o governo do presidente Washington Luiz (1926-1930), a Rio-Petrópolis, que liga Rio de Janeiro a São Paulo, quando foi lançado um plano nacional de construções de estradas de rodagem: “Governar é abrir estradas”, era o seu lema. Isso se materializou com a inauguração da rodovia, em 25 de agosto de 1928.

Após o governo do presidente Washington Luiz, a possibilidade de implantar estradas voltou a ser estudada no período da Segunda Guerra mundial, que serviu para demonstrar que o Amazonas não poderia permanecer isolado do resto do Brasil. Nesse período, os projetos ferroviários que haviam sido iniciados no século XIX foram dando lugar a outros projetos, desta vez, ligados ao modal rodoviário. O acesso ao Estado do Amazonas era feito através do modal hidroviário, por cujo meio, segundo Djalma Batista (2007), as viagens eram desconfortáveis e demoradas. Fazia-se necessário estudar a possibilidade de outros meios de transporte.

Essas iniciativas começaram no período Vargas, quando é criada, em 1953, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) para estimular a integração e a ocupação da Amazônia. As iniciativas desse plano de integração da região não foram tão bem sucedidas, afinal de contas eles ficaram muito concentrados na atividade da borracha.

O governo de Getúlio Vargas foi dividido em dois momentos: o 1.º mandato que teve o período de 1930 a 1945, momento em que o presidente investiu muito na área da infraestrutura. Em 1939, criou o *Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional*, plano este que tinha como objetivos básicos criar indústrias de base, executar obras públicas e prover a defesa nacional de elementos necessários a seu desenvolvimento. Sua execução estava prevista para cinco anos e seria financiado através de taxas sobre operações financeiras, principalmente de natureza cambial.

Em 1930, a indústria encontrava-se muito centralizada no Sul do país, mais precisamente no estado de São Paulo, cuja capital se transformou numa grande metrópole industrial, onde se faziam presentes todos os tipos de fabricas. Devido a

este exemplo, o Brasil, estava sendo “impregnado pela importância da integração nacional” (Santos, 2001, p. 42).

Devido ao desenvolvimento das indústrias, o estado de São Paulo começa a atrair migrantes de todo o país. A promessa de uma vida melhor e com condições mais dignas atraiu pessoas de todo o Brasil, sobretudo da região nordeste. Entre 1935 e 1939, 37,5% dos migrantes provinham do estado da Bahia, 23,5% eram provenientes de Minas Gerais, 12,7% de Pernambuco, seguidos pelos estados Nordestinos de Alagoas, Ceará e Sergipe (Santos, 2001, p. 42). Esse crescimento industrial, característico dos anos 30, ficou conhecido segundo o Milton Braga Furtado (1980) como crescimento industrial não intencional.

No período entre 1945 e 1950, a indústria brasileira ganha um novo impulso e São Paulo ganha destaque como a grande metrópole industrial do país. Já que nos anos 30, Furtado (1980) caracterizou o crescimento industrial de não intencional, enquanto o período anteriormente mencionado é visto como um período de crescimento industrial intencional.

Ao ganhar destaque, o estado de São Paulo começou a criar necessidades para atendimento das demandas da indústria que era necessário solicitar, às vezes, de outras regiões do país. Essas demandas advinham de uma população que tinha necessidades alimentares, para cujo atendimento os produtos não eram produzidos na região, ou o excesso de demanda não dava conta, e começou então a exigir mais mercados fora da chamada região de centro industrial para regiões mais afastadas, porém ainda no país.

Em 1950, eram registrados no Brasil, cerca de 70 mil estabelecimentos industriais e 1.295.286 pessoas ocupadas (Santos, 2001, p. 43). O autor afirma que, nesse ano, as firmas de micro e pequeno porte eram destaque e representavam 96,7% das indústrias. Além disso, geravam 42,3 % dos empregos no setor.

A partir do governo do presidente Getúlio Vargas, começa a ser observada a hegemonia do setor industrial do estado de São Paulo criando uma concentração econômica e espacial. Quando se fala sobre concentração econômica, deve-se considerar a situação na qual, segundo Sandroni (2004, p.118) há um pequeno número de empresas que detêm parte considerável do capital, investimentos, força de trabalho, ou qualquer indicador que sirva de medida ao desempenho de um setor, nesse caso o setor industrial.

Detectando essa necessidade e visando atender aos anseios da população de maior nível de vida, há a necessidade de desenvolver inúmeras cidades. Foi o caso da região Amazônia, que, na opinião de Santos (2001, p. 44) “é num Brasil integrado pelos transportes e pelas necessidades advindas da industrialização que vão nascer importantes cidades do interior”.

Os primeiros projetos visando à integração dentro do Brasil surgiram em meados do século XIX, segundo Oliveira e Nogueira (2015), quando a utilização de linhas férreas ainda era uma das formas de deslocamento e integração do território. Mas foi no século XX que houve elaboração de novos projetos, substituindo as ferrovias, que não deram certo, pelas rodovias, que na visão dos governantes seriam um modal mais atrativo para a região, pois diminuiriam os tempos de viagens e seriam uma forma de transporte mais acessível à população.

O modal rodoviário foi inserido no Amazonas no intuito de facilitar a circulação de pessoas e cargas com a finalidade de se deslocarem geograficamente pela região em menos tempo. A região, considerada um lugar isolado, precisava desenvolver projetos de integração a fim de que houvesse um incentivo nas transações comerciais e, por consequência, atrair pessoas para povoar o local.

O presidente visava ocupar o vale amazônico após o período conhecido como *A Batalha da Borracha* (1942-1945), e para isso investiu na criação do *Banco de Crédito da Amazônia*, que mais tarde deu origem ao Banco da Amazônia S.A. – BASA, o qual, de acordo Prates e Bacha (2011), é considerado um grande instrumento de fomento para o desenvolvimento da Amazônia até os dias atuais.

Segundo D’Araújo (1992), de 1943 a 1948, o país contou com o plano de Obras e Equipamentos que seria considerado uma continuidade do Plano Especial. Este plano foi instituído pelo decreto-lei 6.144 de 29 de dezembro de 1943 e tinha como objetivo garantir a realização de obras públicas consideradas prioritárias para o desenvolvimento do país, incentivando o desenvolvimento de indústrias básicas.

De 1951 a 1954, o segundo mandato de Vargas, foi marcado pela criação de vários programas e entidades como, por exemplo, a *Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia* – SPVEA e o *Plano Nacional do Carvão* e de iniciativas voltadas à indústria automobilística. Todo o esforço de criar medidas de planejamento visava ao desenvolvimento como meta para superar o subdesenvolvimento. Em 1951, foi criado *Plano Nacional de Reparcelamento*

Econômico, conhecido como *Plano Lafer*, que pretendia criar uma política de investimento em indústrias de base, transporte e modernização do setor primário.

Novas formas de relações entre a chamada metrópole econômica e os considerados centros regionais começam a ser interligados através de caminhão. Santos (2001) aponta que em 1954 cerca de 50% das mercadorias exportadas do Rio de Janeiro eram feitas por estradas.

Em um curto espaço de tempo da instalação da SPVEA, foi apresentado ao Congresso um Programa de emergência que visava sete linhas de ação com o intuito de progresso da região Amazônica, a saber:

- A produção local de alimentos, em uma proporção pelo menos equivalente às suas necessidades, de consumo;
- Produção de matérias-primas e produtos alimentares necessários à economia nacional e que o país precisava importar;
- Exploração das riquezas energéticas e minerais visando à produção de energia a preços baixos;
- Exportação de matérias-primas regionais;
- Conversão gradual da economia extrativista e comercial em economia agrícola, industrial e pecuária;
- Promoção de sistemas de crédito para o aperfeiçoamento dos transportes, principalmente fluviais;
- Elevação do nível de vida e da cultura política e técnica de sua população (D'Araújo, 1992, p. 16).

Nesta proposta, foi criado o *Plano Quinquenal*, que tinha a ideia pautada na valorização da região e focava num conjunto de objetivos a serem atingidos pelo setor público e privado, em que se estabeleciam metas em quatro setores: energia, transporte, agricultura e indústrias de base.

A questão de transporte foi bem trabalhada nesse período, pois se planejava o desenvolvimento de vasta malha rodoviária, visto que esse modal era considerado um dos mais baratos e de mais fácil manutenção. A construção de rodovias para integração da Amazônia veio ocorrer com a abertura das estradas Brasília-Belém e da Brasília-Acre.

A região seria cortada por três grandes rodovias: uma ligando o Pará ao Maranhão, e duas ligando a região Sul e o Oeste. A construção de 49 pequenas rodovias estaduais estava também prevista, bem como o reaparelhamento das três ferrovias existentes e do Serviço de Navegação do Amazonas e Porto do Pará (SNAPP). Os recursos hidrológicos deveriam ser aproveitados para a produção de energia (D'Araújo, 1992, p. 19).

Porém, ao fim do Primeiro Plano Quinquenal, foi reconhecida a falta de autonomia da SPVEA, “a abrangência de metas, a amplitude da região, a falta de integração entre os setores e o desconhecimento científico sobre a área e a população, integram um quadro explicativo de desacertos” (D’Araujo, 1992, p. 22). Simultaneamente, apurava-se que o plano de metas para a região amazônica não passava uma aventura industrial, já que “as práticas de capitalismo industrial e de iniciativa ou de liderança não existiam ali” (IDEM).

1.2. As obras faraônicas da ditadura.

Após a segunda Guerra mundial, a ideologia do consumo, crescimento econômico foram motivadores para a remodelagem dos espaços nacionais, juntamente com o pensamento econômico, político e social.

Ao tomarem o poder, os militares acabaram causando uma verdadeira revolução industrial no país. A partir do ano de 1964 o governo foi marcado por construções consideradas “Faraônicas”, obras essas que se destacavam por serem grandiosas e por terem detalhes luxuosos, suntuosos, com a intenção de demonstrar poder. Obras faraônicas é uma expressão relativa aos faraós que definiam riqueza e poder através de construções de grande porte. Esses tipos de obras eram caras e às vezes não condiziam com a realidade local.

Sobre a Amazônia e a representatividade da região, trouxe aos militares a vontade de explorar o lugar. O local, antes conhecido como “vazio”¹, tinha como alvo as propostas desenvolvimentistas com o intuito de desenvolver economicamente a região. Proposta esta já explorada anteriormente por outros governos, mas agora com a intenção desenvolver todas as áreas deficientes que fossem capazes de atrair pessoas para vir morar na região.

Buscando a compreensão sobre a representatividade da Amazônia para o mundo, Neide Gondin, no seu “*A invenção da Amazônia*” (1994) e Ana Pizarro em “*Amazônia as vozes do rio*” (2012), relatam sobre as expectativas frente às riquezas que seriam encontradas no lugar.

Segundo Gondin (1994, p. 9), “a invenção da Amazônia se dá a partir da construção da Índia, fabricada pela historiografia grego-romana, pelo relato de

¹ Quando se refere a vazio, se refere a visão do colonizador que não considerava o local povoado.

peregrinos, missionários, viajantes e comerciantes”. No passado, esteve relacionada a um lugar cuja natureza desafiava os estudiosos, porque estava associada a riquezas como: metais preciosos. Mais tarde, o mesmo lugar foi associado à produção de borracha e à extração das conhecidas drogas do sertão². Já Pizarro (2012, p. 19) aborda que o lugar é visto como uma “área fundamental nas perspectivas futuras, não apenas da América Latina, mas da própria humanidade, uma vez que guarda a maior biodiversidade do planeta e os recursos minerais essenciais para o desenvolvimento energético [...]”.

Essa representatividade imaginária da Amazônia foi perpetuando, sendo muitas das vezes reinventada. Exemplo disso ocorreu no período do governo militar (1964-1985), onde se defendia a ideia de que quanto mais a região fosse atrativa, mais as pessoas se deslocariam para povoar o local.

Essa ideia de migração advinha do exemplo do que vinha ocorrendo nos lugares aonde ia se acentuando a industrialização.

A industrialização dependente havia criado mais problemas do que os existentes anteriormente, pois com um exército industrial de reserva numeroso e o uso de tecnologia sofisticada importada a criação de empregos tinha sido pequena, a produtividade havia aumentado e os salários haviam caído, ocorrendo uma superexploração do trabalho e lucros extraordinários, situação que exigia a presença de ditaduras militares colonial-fascistas. A dependência, que se tornou crescentemente interna a economia brasileira, se manifestava agora pelo crescimento das remessas de lucros e royalties, pagamento dos empréstimos externos etc., não dando margens à apropriação interna do excedente econômico. (Mamigonian, 1992, p.10)

O exército industrial de reserva a que o autor se refere seriam os povos que advindos na sua maioria da região nordeste intensificavam as migrações às regiões industrializadas, em destaque o estado de São Paulo.

A partir de 1964, com a ditadura e os militares no poder, começa o chamado “Milagre Econômico”, o qual segundo Rodrigues (2014) foi um período caracterizado pela aceleração do crescimento do PIB³, industrialização, baixa inflação e por um intenso crescimento econômico, porém por trás da prosperidade, houve aumento da concentração de renda e exploração da mão de obra.

² Produtos advindos da atividade extrativa do Brasil colonial destacando-se: cacau, canela, castanha, cravo, etc.

³ Produto Interno Bruto

O milagre econômico deu início no governo do presidente Castelo Branco em 1964 e fazia parte do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG). O programa tinha o intuito de incentivar a abertura ao capital exterior, as exportações e reformar as áreas fiscal, tributária e financeira.

Foi no período do milagre econômico, com a intenção de centralizar as decisões econômicas, que foi criado Banco Central⁴. O sistema financeiro Habitacional foi criado na mesma época com a intenção de estimular o crédito habitacional formado pelo Banco Nacional de Habitação e a Caixa econômica Federal. Nesse período também foram favorecidos a criação de bancos e abertura de crédito ao consumidor melhorando o desempenho da indústria local.

Delfim Neto, na época ministro da fazenda, justificou as medidas como favoráveis ao desenvolvimento da região e como fundamentais para o desenvolvimento local e do país. O ministro da época ainda defendia que o Brasil havia avançado a partir de 1960, pois, segundo ele, foi com o governo militar que o desenvolvimentismo começou. O que na verdade não correu, porque desenvolvimento vai além de crescimento econômico.

O regime investiu em modelos desenvolvimentistas marcados por empresas estatais e obras públicas direcionadas às áreas de transporte e energia que buscavam a soberania do Brasil. Neste período, foi construída a rodovia BR-230 conhecida como rodovia Transamazônica, as hidrelétricas de Tucuruí, Balbina e Itaipu, a ponte Rio Niterói, as usinas nucleares de Angra e o projeto de Minério e Ferro de Carajás. Segundo Santos (2001, pag.48)

Uma nova divisão territorial do trabalho esboça-se no Brasil a partir da necessidade de transformar os minérios, de produzir derivados de petróleo e, a um só tempo, de substituir esse recurso em alguns setores da circulação. É o momento de implantação de complexos e polos industriais em diversas regiões do país: o Complexo Petroquímico de Camaçari na Bahia, o Complexo Siderúrgico de Itaqui no Maranhão, o Projeto Carajás, a indústria de derivados de cloro em Alagoas, o complexo eletrometalúrgico de Tucuruí.

Segundo Rodrigues (2014), a ponte Rio Niterói (figura 1), que leva o nome do General Costa e Silva, foi um desafio para a engenharia da época. Ao todo são treze quilômetros de extensão, sendo que nove quilômetros foram erguidos sobre o mar, o que exigiu perfuração do subsolo oceânico em busca de terreno rochoso. Nesse

⁴ BACEN.

período, o PIB do Brasil saltou de 45º para 10º lugar, mas o país corroía-se em meio ao aumento da desigualdade social e pobreza. Nesse período, foi promovida a entrada maciça de capital estrangeiro o que resultou em elevados índices de crescimento econômico e inflação baixa. Nesse período, a mercê da reclamação da população, Delfin Netto dizia que era necessário esperar o bolo crescer para depois distribuí-lo.



Figura 1: Ponte Rio Niterói
Fonte: Revista Área

Em seguida, em 1974, Napolitano (2014) afirma que Itaipu (figura 2) localizada no Rio Paraná, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, a maior geradora de energia do mundo, teve cerca de 40 mil homens trabalhando na sua construção. Tucuruí, localizada no Pará, foi construída em 1975 e teve cerca de sete mil trabalhadores envolvidos na sua obra, que juntamente com Itaipu, correspondem por quase um quarto da geração de energia do Brasil.



Figura 2: Hidrelétrica de Itaipu
Fonte: INFO ESCOLA

As convicções do Brasil Potência também tiveram seus projetos que não trouxeram muitos benefícios; exemplo disso foram os projetos voltados às usinas nucleares, a Angra 1 e Angra 2. Segundo Napolitano (2014), essas usinas geram em torno de 1,54% da energia consumida do Brasil, conforme a Aneel.⁵ Outra obra do

⁵ Agencia nacional de energia elétrica.

período militar que não trouxe muito benefício foi a construção da hidrelétrica de Balbina que resultou em altos custos aos cofres do governo, porém não redundou tanta produtividade, já que seu potencial energético gira em torno de 250 megawatts.

Um dos resultados práticos dos investimentos feitos no período militar foi que em 1964 o Brasil saltou do 43º lugar para a 10ª posição. Durante esse período, o presidente Médici pronunciou a seguinte frase: “o Brasil vai bem, mas o povo vai mal”. A frase foi dita sobre o PIB atingir nesse período 14% ao ano, porém apesar do desenvolvimento econômico, o país corria em desigualdade social e pobreza. Sobre esse período de desequilíbrio entre elevado crescimento econômico e baixo desenvolvimento social, a frase de Delfim Netto que declarava ser necessário “esperar o bolo crescer para só então dividir”, era interpretada pela ideia de que era necessário investir no crescimento econômico para depois melhorar a distribuição de renda.

1.3. Ditadura x Estrada.

Com a ditadura militar, uma série de investimentos de grupos privados começou a surgir na região, com isso o governo começa a intensificar os projetos de ligação da região às demais regiões do Brasil, através de rodovias, iniciativa essa existente desde antes da ditadura militar, e todas essas iniciativas fizeram com que a partir da década de 50 o crescimento econômico da região amazônica fosse bem acentuado.

Ampliam-se as redes de transportes, que se tornam mais densas e mais modernas; e, graças à modernização das comunicações, criam-se as condições de fluidez do território, fluidez potencial, representada pela presença de infraestruturas, e uma fluidez efetiva, significada pelo seu uso. Constituiu-se uma rede de aeroportos no território nacional, entre os anos 1949 a 1970, como resposta à necessidade de intercâmbio veloz (Santos, 2001, p. 49).

Com o crescimento econômico, houve uma intensificação dos fluxos migratórios oriundos do Nordeste, do Sudeste e Sul do país, passando a ter um crescimento populacional intenso. No reboque desse crescimento econômico e populacional, começam a surgir problemas como os conflitos com indígenas e um intenso ritmo de devastação da floresta.

Tudo isso aconteceu porque esse modelo de ocupação da Amazônia, seguido nas décadas de 60, 70 e 80, foi um processo de colonização predatório, para o qual

não se considerava a ideia de sustentabilidade, inclusive a degradação passava uma ideia de progresso. Tanto que nesse período houve uma grande destruição da floresta Amazônica.

Visto que a integração da Amazônia ocorria de forma lenta, foram criados projetos de integração para que fossem implantadas rodovias com a finalidade de facilitar o transporte de produtos e pessoas, antes era feito, exclusivamente, por meio fluvial.

Foi idealizada, para que houvesse expansão do país, a construção de quatro estradas: São Luís–Belém, Rio de Janeiro–Belém, Uberaba–Manaus e Brasília–Acre. Nesse período também foi idealizada a BR-319 que ligaria Manaus a Porto Velho (Batista, 2007). Essas rodovias foram construídas em sucessivos governos entre os anos de 1950 e 1970 e tinham a intenção de ligar região da Amazônia ao restante do Brasil e facilitar o tráfego de pessoas e cargas.

Quando os militares tomaram o poder em 1964, o setor de transporte e infraestrutura foi outra vez colocado em pauta. Nesse período, estudava-se o acesso ao Amazonas por via terrestre, já que o modelo ferroviário havia sido descartado em virtude dos altos custos do material a ser utilizado, no ver de Djalma Batista (2007), além do longo tempo da construção da ferrovia. Surge, com isso, a ideia de integralização por meio de estradas (tabela 1). Nesse momento, através do Plano Nacional de Integração, é que houve o planejamento dos processos de construção e o início de funcionamento das rodovias BR-230, conhecida como *Transamazônica*, a BR-174, que liga Manaus a Boa Vista, a BR-210, conhecida como *Perimetral Norte*, a BR-163 que liga Cuiabá a Santarém, no Pará, e a BR-319 que liga Manaus a Porto Velho.

Além dessas, numerosas outras rodovias de caráter estadual e federal foram construídas, bem como outras permaneceram inconclusas. Obviamente, esta estrutura física foi se deteriorando com o tempo, principalmente devido à ausência de investimentos em decorrência da bancarrota econômica e a crescente preocupação ambiental (Oliveira e Nogueira, 2017, p. 21).

A BR-230, a Transamazônica, foi inaugurada com o intuito de “acabar a seca do Nordeste e desenvolver o Norte do país” (Marçal, 2011, p. 1). O presidente Médici, em 1974, se referia à missão da estrada como: “levar homens sem terra para uma terra sem homens”. A estrada corta sete cidades, saindo do município de Cabedelo no estado de Paraíba com destino a Lábrea no interior do Amazonas; três tipos de

ecossistema e custou a vida cerca de oito mil índios, segundo a CNV⁶. A rodovia foi inaugurada em agosto de 1972. Segundo Delfin Netto, faltou para a estrada Transamazônica um estudo de viabilidade econômica, já que o projeto original previa fronteira com o Peru. Dos seus 4.233 km somente 2.653 km são asfaltados. O último trecho nunca foi construído.

Tabela 1 - Estradas na Amazônia segundo o DNIT

Nome	Tipo de Rodovia	Extensão da rodovia planejada pelo DNIT
BR 163	Longitudinal	Inicia em Tenente Portela – SC e segue no sentido norte até a fronteira com o Suriname detendo 4.426,7km.
BR 174	Longitudinal	Inicia em Cáceres- MT e segue no sentido norte até fronteira com a Venezuela detendo 2.798,4km
BR 319	Diagonal	Inicia em Manaus – AM e segue em sentido sul até Porto Velho-RO detendo 880,4km
BR 364	Diagonal	Inicia-se em Limeira-SP, e segue no sentido noroeste até a fronteira com o Peru, detendo 4.141,50km.
BR 230	Transversal	Inicia-se em Cabedelo-PB e segue em sentido oeste até Lábrea - AM, detendo no total 4.965,1km de extensão.

Fonte: DNIT (2017)

A BR-174, que liga Manaus-Boa Vista, foi iniciada em 1970 e concluída em 1977. A estrada é asfaltada e liga Manaus, Mato Grosso, Roraima e Rondônia à Venezuela. Para os seus 3.319 km, o objetivo era o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus- ZFM e o deslocamento de pessoas.

A BR-210, também conhecida como Perimetral Norte, é uma rodovia que foi projetada para atender aos estados do Amazonas, Pará, Amapá e Roraima, porém só foi implantada nos dois últimos estados citados. Foi planejada em 1973, no auge no desenvolvimentismo econômico, desde o Amapá até as fronteiras com a Colômbia. Possui cerca de 410 km asfaltados em Roraima e 110 km no Amapá, porém possui estados críticos de conservação.

⁶ Comissão nacional da verdade.

A BR-163 possui 3.473 km e liga Cuiabá, no Mato Grosso, a Santarém, no Pará, sob a pressão de ocupar a região Amazônica e cinco anos de construção a estrada foi inaugurada em 1976. Durante a construção da rodovia, foram enfrentados inúmeros problemas como a morte de vários homens por doenças tropicais, como o caso da malária. Até hoje a estrada não se encontra plenamente pavimentada, faltando cerca de 90 km no Estado do Pará.

As propagandas para legitimar as obras de infraestrutura tinham decisões pouco transparentes e tomadas pelos conselhos do Estado, cuja população só era informada das decisões. Faltou, para esses tipos de construção, uma preocupação ecológica e com as condições de trabalho cuja mão de obra iria enfrentar durante as realizações das obras.

1.3.1. A Rodovia BR-319

Dissertar sobre estrada é recordar que, ao haver o crescimento das cidades, surgia à importância de estudo de um meio mais rápido de sua interligação. Os meios de transporte fluviais demoravam muito para chegar a locais vizinhos, então se fazia necessário pensar em um meio de mobilidade mais rápido. As estradas começaram a ser construídas com a finalidade de melhoria das relações entre as cidades. O meio de transporte terrestre seria uma forma mais ágil de se locomover, escoar mercadorias, melhorando as relações comerciais entre as populações vizinhas.

A construção de uma rodovia é considerada importante a uma sociedade, porque através dela a população experimenta melhoria de vida e consegue desenvolvimento em alguns aspectos como os sociais e econômicos. Entretanto, além dos benefícios, a construção de rodovias também promove impactos ambientais, os quais precisam ser estudados, abordando todas as fases do projeto, desde a edificação, operação e manutenção.

A intenção de construir estradas na Região Norte do Brasil visava, conforme afirma Oliveira e Nogueira (2014, pag. 4) “ampliar as áreas de povoamento, que historicamente se procedeu de uma forma mais significativa no litoral e nas regiões Sul e Sudeste”. Apesar de uma parcela significativa das rodovias terem sido construídas entre os anos de 1950 a 1980, as mesmas tiveram as suas projeções em períodos anteriores, visando integração ao território e a ideia de desenvolvimento

local. Das rodovias implantadas no Norte, a BR-319 (Manaus-Porto Velho) é considerada um dos destaques na política de integração nacional.

A rodovia BR-319 foi criada a partir do Decreto Lei 1.106 de Março de 1970, como parte do Plano de Integração Nacional – PIN. Essa rodovia ligaria, por via terrestre, as cidades de Manaus, no Amazonas, e Porto Velho, em Rondônia (Figura 3), visando facilitar o escoamento produção da Zona Franca de Manaus que havia sido criada em 1967, assim como promover uma ocupação local. Na opinião de Santos (2001, pag.116).

Para gerar densidade normativa na região convergiram ações federais, estaduais e municipais. Dentre as primeiras, mencionamos a isenção de impostos incidentes sobre importação, exportação e produtos industrializados, e nos outros níveis salientam-se a redução da base do cálculo do ICMS, o crédito fiscal para mercadorias de origem nacional, a restituição integral no caso das empresas que produzem bens de interesse do Estado, incentivos para a aquisição de grandes áreas de terra no Distrito Industrial e isenção ou dedução do Imposto de Renda por dez anos. Nessa mancha no Norte do país articulam-se dois suportes conflitantes da globalização da economia e do território: a abertura comercial e os protecionismos de diversas espécies.

Para tal, em 06 de maio de 1968, o Departamento de Estrada de Rodagem do Estado do Amazonas (DER-AM) firmou dois contratos com a construtora Andrade Gutierrez S/A para a execução de obras de implantação básica da rodovia, nos subtrechos Careiro da Várzea e o rio Matuperi (326 km) e do rio Matuperi a Porto Velho (426 km) (Cf. UFAM, 2009, vol.1, pag.30).⁷

⁷A proposta inicial do Estado Brasileiro para a construção da BR-319 era de interligar a capital do Brasil a Venezuela a partir de rodovias entre Porto Velho-Manaus e Manaus-Caracas, rompendo seu isolamento terrestre e conectando todas as capitais do país. E, por final, estabelecer vilas e áreas de contínuos latifúndios e fazendas nas margens da rodovia, o que fazia parte do programa de integração e de colonização da Amazônia (OLIVEIRA NETO, 2014, p. 116). A meu ver esse tipo de colonização era considerada predatória, pois esquecia que já havia culturas, idiomas e pessoas por lá.

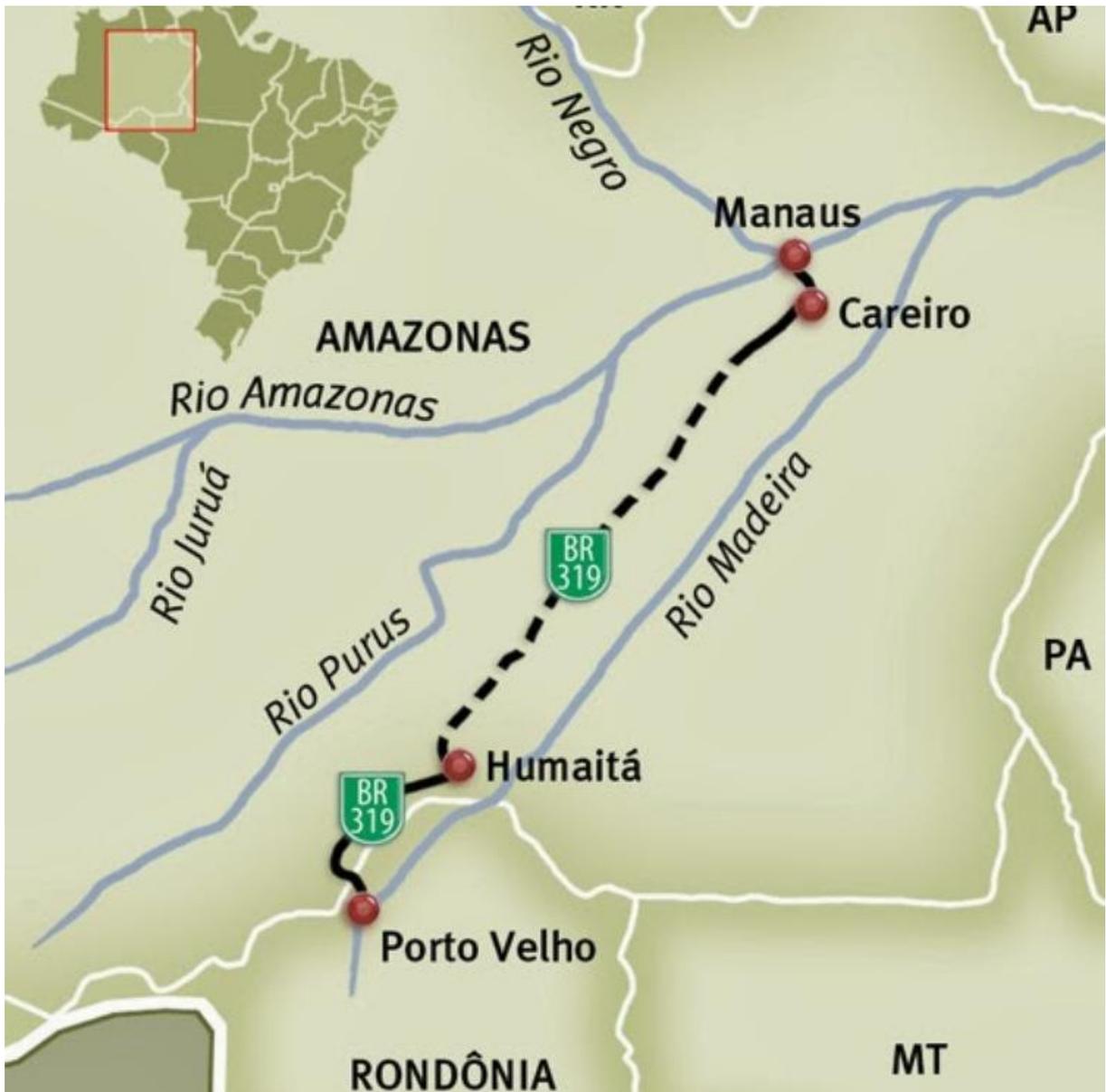


Figura 3: Mapa BR-319
 Fonte: Portal Amazônia

Com uma extensão total de 877,40 quilômetros, a BR-319 liga Manaus (AM) ao sudoeste amazônico. O marco zero da rodoviária fica em frente ao Centro Cultural dos Povos da Amazônia, e seu final no Trevo do Roque, em Porto Velho (RO).

A ideia de construir a estrada BR-319 inicialmente visava à lógica de defesa dos interesses do então governo federal. Na opinião de Rodrigues (2011, pag. 109), a BR-319 tinha intenção de criar a aglomeração de núcleos populacionais que uma estrada possibilita. No caso do governo de Juscelino Kubitschek, a abertura de estradas visada no plano de Metas tinha o objetivo além da ligação entre localidades. Rodrigues (2011, pag. 110) também afirma que havia a indução da “migração no

sentido do interior do país, tentando, em última instância, aumento de produção de alimentos, que era outra das metas do famoso plano.”

A estrada foi construída entre os anos de 1968 a 1973 (Louzada, 2014, pag. 183). Segundo Becker (1982, pag. 69), o empreendimento era considerado uma promoção da integração física do território e uma redução de tempo para chegar às cidades, portanto o objetivo de criação da estrada era fazer parte de um projeto de integração geográfica e de desenvolvimento regional, mas a execução do projeto causou impactos significativos ao meio ambiente, pois:

Durante os trabalhos de construção da rodovia BR-319, realizou-se o desmatamento de vários quilômetros ao longo do traçado da mesma, cujo objetivo era deixar livre o caminho para as máquinas executarem a terraplanagem. Além das obras de aterro para elevar o nível da pista, obras de acessos às margens dos rios eram concretizadas para facilitar o acesso entre o rio e a rodovia, que posteriormente ocorreu com o uso de balsas (Oliveira e Nogueira, 2014, pag. 114).

A partir de 1973, a rodovia tornou-se trafegável, porém a inauguração oficial ocorreu no dia 27 de março de 1976.

Possuía como finalidade encerrar o grande ciclo de luta para assegurar um caminho regular e seguro a região do interflúvio Purus-Madeira, somado as diversas tentativas de propiciar a regularidade do fluxo de pessoas e mercadorias na região Amazônica. (Santos, 2013, pag. 32)

Quando inaugurada, seus 877,40 km estavam completamente asfaltados, garantindo, assim, uma viagem de Manaus a Porto Velho de aproximadamente 12 horas. Segundo Fearnside e Graça (2009, pag. 20), as estradas seguiam a prerrogativa de primeiro ser construída para depois serem asfaltadas, no caso da BR-319, foi aberta uma exceção (figura 4) e quando inaugurada “a rodovia foi pavimentada imediatamente na hora da construção”.



Figura 4: Asfaltamento da BR 319 no decorrer da sua construção
Fonte: Andrade Gutierrez

A demora do percurso, segundo EIA-RIMA (2009)⁸, devia-se aos cursos de água dispostos no decorrer da estrada, onde, quando não era posto pontes de madeiras (Figura 5), era feita a travessia através de pequenas balsas.



Figura 5: Ponte de Madeira sobre curso d'água BR-319
Fonte: Jornal A CRÍTICA

A estrada tem grande singularidade, pois, de acordo com Rodrigues (2011), não se resume ao fato de estar numa região até então pouco explorada, mas pela objetividade de se desenvolver uma via de ligação entre localidades diversas, afinal a

⁸O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), documentos que viabilizam a avaliação ampla e completa sobre os impactos ambientais e indicar medidas a serem tomadas a fim de evitá-los, ou minimizá-los.

construção da rodovia tinha o interesse em conectar localidades para o intercâmbio de bens materiais, de pessoas e de informações (Costa *et. al.*, 2001).

A estrada BR-319 foi construída através de imposição do governo federal (figura 6) e, segundo Rodrigues (2011, pag. 83) foi projetada a partir de interesses do próprio governo, visando viabilizar o surgimento de núcleos populacionais no decorrer da rodovia. Reiterando essas colocações, segundo o EIA-RIMA (2009) da BR-319, “as medidas adotadas a partir do governo Castelo Branco, chamadas de *operações da Amazônia* (1965-1967), tinham como objetivo e ocupação, o desenvolvimento e a integração da Amazônia ao restante do país” (UFAM, 2009, Vol. 1 pag. 26).



Figura 6: Construção da rodovia BR-319, em 1972.
Fonte: Oliveira e Nogueira (2015)

A abertura da estrada BR-319 teve inúmeras razões, assim como o fato de a estrada parar de ser considerada transitável se deu por outros variados motivos.

A rodovia BR-319 exerceu papel fundamental na integração territorial após 1973, ano que começou a oferecer trafegabilidade, marcada pela realização da primeira viagem de ônibus. Desde então, um fluxo contínuo e constante de veículos passou a existir entre as cidades e vilas, ao longo do traçado rodoviário, composto

pelas linhas de ônibus que interligavam a capital da Zona Franca às rodoviárias de São Paulo, Porto Alegre, Brasília, Cuiabá e Porto Velho. Nesse sentido ainda, não se pode deixar de fazer referência ao transporte de carga, já que, apesar da navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira, uma parcela significativa do transporte de produtos alimentícios e de componentes para o Polo Industrial e Área de Livre Comércio de Manaus ocorria pelo modal rodoviário até o início da década de 90.

A partir de 1981, diversos fatores contribuíram para tornar a rodovia numa via intrafegável. Oliveira e Nogueira (2014) fazem uma análise dessa situação, destacando cinco principais fatores de interferência, diretamente associados à secção do fluxo entre as capitais regionais, tais como: excesso de peso dos veículos; crise econômica no final da década de 70, limitando investimentos em infraestrutura e corroborando com a ausência de manutenção; elevados índices pluviométricos; aterros da rodovia, quando da construção, realizados, possivelmente, com a presença de matéria orgânica (raízes, galhos, troncos de árvores); retirada de trechos do pavimento por uma construtora.

Sua existência, considerada curta, teve seu significado principalmente para regiões que tiveram o seu legado sentido com certa influência direta, como os municípios localizados à margem dos rios Purus e Madeira e para capital do Estado, que segundo Rodrigues (2011, pag. 98), tinha a estrada como meio de ligação ao restante do país.

Entretanto, apesar de toda a expectativa criada em torno da BR-319, a estrada não obteve a relevância esperada. Fearnside e Graça (2009, pag. 22) afirmam que a BR-319 teve pouco tráfego na década de 70, já que a utilização do modal hidroviário ainda foi priorizado por ser considerado mais barato. Ao criar a BR-319, os idealizadores visavam a uma série de pré-requisitos, e um dos principais era a ocupação do território. Não obstante, foi notória a integração territorial em toda a região, porém a produção agropecuária não acompanhou o desenvolvimento esperado pelo governo. Primeiro, por falta de projetos de incentivos como aconteceu segundo Rodrigues (2011, pag. 123) como ocorrido, por exemplo, nas estradas de Rondônia, Pará e Mato Grosso. Segundo, por falta de uma política específica de colonização devido às condições geoclimáticas da região.

Segundo a EIA-RIMA (2009), a região encontra-se em zona de convergência de chuvas. Em uma região considerada chuvosa, o solo acaba ficando inapropriado

para a agricultura e pecuária impossibilitando o desenvolvimento do setor agropecuário. A falta de um estudo apropriado antes da construção da rodovia demonstra um desconhecimento das características da região, já que de acordo com Fearnside e Graça (2009), as áreas em torno da BR-319 possuem solos pouco férteis que impossibilitam a produção agrícola e pecuária. Portanto, é visível que esta característica foi considerável para que a rodovia não tenha seguido o exemplo de outras estradas brasileiras.

Sobre a intenção de integração, a migração para o interior do Amazonas não foi atingida. Após a abertura da BR-319, Manaus teve o maior destino dos imigrantes, segundo Brasil (1996). Além da capital, o sul do Amazonas também foi bem visado durante o período de transitividade da estrada. A cidade de Humaitá ganha destaque devido a sua característica produtiva no setor agropecuário, além da característica produtiva, o município ainda é beneficiado pela manutenção da pavimentação da estrada em boas condições até os dias atuais.⁹ Além de Humaitá, Borba e Manicoré também apresentaram destaque no crescimento populacional no auge da movimentação da estrada (Benchimol, 1981, pag. 91).

1.3.2 A Desativação e as Tentativas de Reativação da BR-319.

Com a ausência de investimento da manutenção da estrada, após a inauguração da rodovia, a BR-319 começou a desgastar. As pontes de madeira que haviam sido postas acima dos cursos d'água foram sendo levadas pela natureza e o asfalto começou a ruir.

Apesar da precariedade da estrada, a mesma ficou sendo utilizada para tráfego até meados de 1988, quando, de acordo com Louzada (2014, pag.185), as empresas de transporte suspenderam os serviços devido à péssima condição da rodovia prejudicando, assim, diversas famílias que trocaram seus lares e vieram habitar no entorno da estrada com a esperança de melhorias de vida.

Os dados argumentados demonstram que um dos principais motivos da estrada ter deixado de ser trafegável traz um conjunto de características que, juntas,

⁹ Os imigrantes de Humaitá na sua maioria são pessoas advindas de Rondônia e de outras partes do país. A cidade na sua cultura não tem característica de povo Amazonense. O boi, por exemplo, não é considerado destaque como música local e sim as bandas sertanejas. Algumas pessoas comentam que a cidade nem parece fazer parte do estado.

culminaram com o fim do interesse da manutenção da estrada. Além dos fatores indicados no decorrer do texto, o ex-ministro Alfredo Nascimento, em entrevista ao *Jornal a Crítica* (2015), afirmou que os proprietários de balsa, ou de barco de transporte do rio Madeira, seriam responsáveis por ações de destruição da estrada de modo a “impedir concorrência”. Segundo Alfredo “Existe uma concorrência que alguns [...] acham que vai existir entre a navegação e o transporte terrestre. E essa concorrência não existe, pelo contrário. Há um *lobby*¹⁰ muito grande dos balseiros até quando eu era ministro”.

A reabertura da BR-319 foi idealizada a partir governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) até os dias atuais. As justificativas dadas para retomada desse projeto se deve desde a preocupação de integração nacional, razões econômicas e os aspectos sociais que a estrada tende a trazer caso seja reaberta.

A partir da década de 90, foram feitas várias tentativas de reativação da estrada, porém fracassadas. As iniciativas de investimento em infraestrutura e os chamados planos desenvolvimentistas *Brasil em Ação* (1996-1999); *Avança Brasil* (2000-2003), os dois projetos foram desenvolvidos no governo do presidente FHC. Segundo Rangel (2009, pag. 4) em 1996, a reconstrução da estrada era uma das metas do Plano Brasil em Ação (1996-1999). Porém, os altos custos de manutenção da estrada, aliados a pouca utilidade para escoamento de mercadorias, adiaram a decisão. Já o plano *Avança Brasil*, não conseguiu a efetivação plena do projeto devido dificuldades financeiras causadas por crises internacionais da época.

A não efetivação plena do projeto nos anos do Programa *Avança Brasil* ocorreu devido à falta de poder econômico do Estado Nacional, por causa das dificuldades internacionais criadas por inúmeras crises, como por exemplo, a Argentina de finais da década de 1990 e princípios dos anos 2000. Já no governo de Luís Inácio Lula da Silva, no ano de 2005, houve, novamente, a retomada deste antigo projeto, sendo que, em 2007, a obra foi incluída no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC-1 (UFAM, 2009, Vol. 1), e, no ano de 2010, fez parte do PAC-2. Portanto a BR-319 está em pauta seja com o intuito de melhoramento da infraestrutura nacional, no caso do PAC, ou como forma de diminuir o chamado “custo Brasil” tão caro à ideologia neoliberal nos programas do governo FHC. No entanto, de toda forma, os argumentos utilizados para sua justificação giram em torno de algumas temáticas específicas (Rodrigues, 2011, pag. 138).

¹⁰ Tradução: Influencia.

No governo do presidente Luis Inácio Lula da Silva, em 2005, houve nova tentativa de reativação da estrada através da inclusão no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC I em 2007 e em 2010 no PAC II.

O Programa de Aceleração do Crescimento foi criado no intuito de promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana e energética com interesse no desenvolvimento econômico.

O PAC introduzido pelo governo brasileiro é um esquema estratégico de “desenvolvimento” empreendedor com a finalidade de criar as diretrizes políticas a serem firmadas nas regiões brasileiras (Lima, 2012). O esquema é pautado em ações que buscam fixar uma maior integração nacional com investimento em infraestrutura que tem a pretensão de favorecer o comércio, para mercado interno e externo, garantindo o país no mercado internacional.

O interesse da recuperação da estrada, além de interligar as capitais dos Estados do Amazonas e Rondônia (Manaus e Porto Velho), a rodovia ainda trará acesso via terrestre aos municípios de Tapauá, Canutama, Humaitá, Manicoré, Careiro, Careiro da Várzea, Beruri, Borba e Manaquiri, conforme demonstra figura 7, (Santos, 2013).

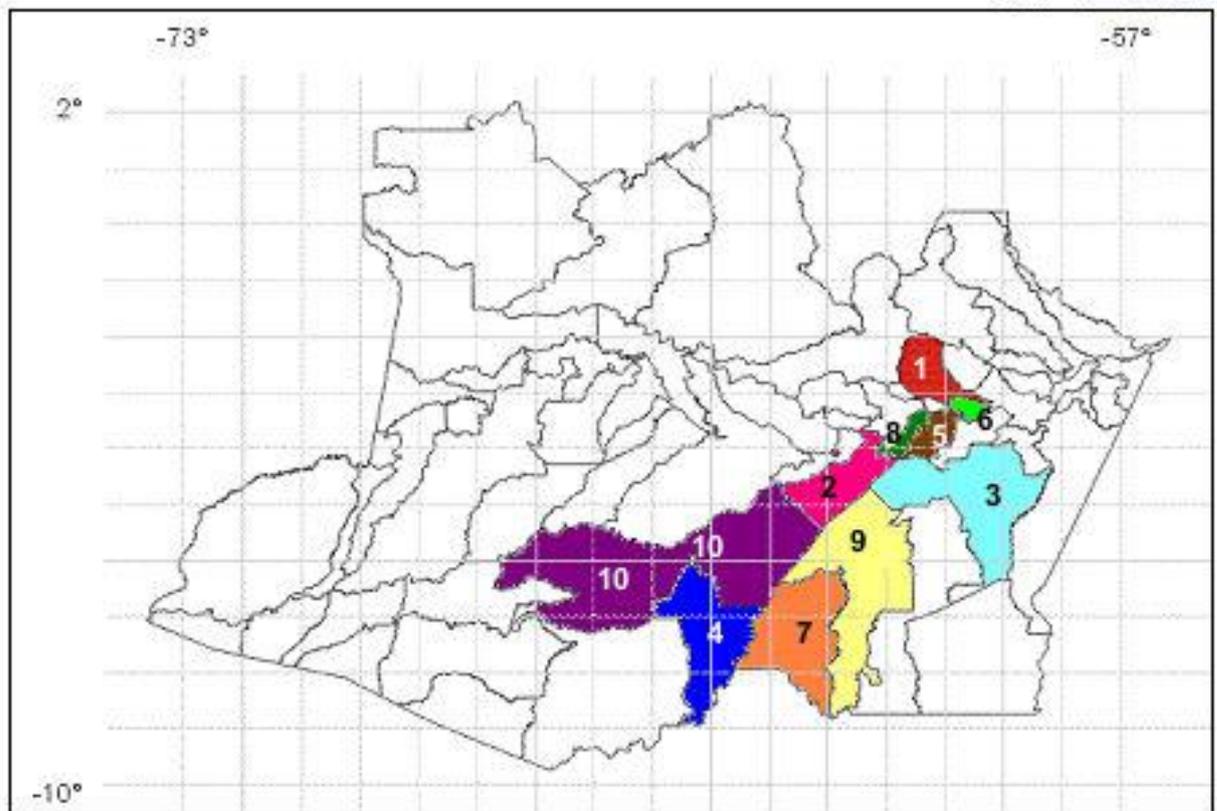


Figura 7: cidades localizadas na área de influência da BR-319 - (1) Manaus; (2) Beruri; (3) Borba; (4) Canutama; (5) Careiro-Castanho; (6) Careiro da Várzea; (7) Humaitá; (8) Manaquiri; (9) Manicoré; e (10) Tapauá.

Fonte: EIA/Rima (2009).

A intenção de reabrir e pavimentar a estrada e deixá-la apta para o tráfego deve-se ao fato de a rodovia ser apontada como meio de transporte mais rápido entre a capital e cidades vizinhas, já que os moradores desses lugares têm, em sua maioria, somente o transporte fluvial (figura 8) para procura de assistência. Segundo Santos (2013, pag. 34),

A rodovia serviria como meio de fixação de custos de bens e serviços, composição de preços, utilização de terras e urbanização das cidades circunvizinhas à mesma; também aceleraria o sistema de escoamento de produtos.

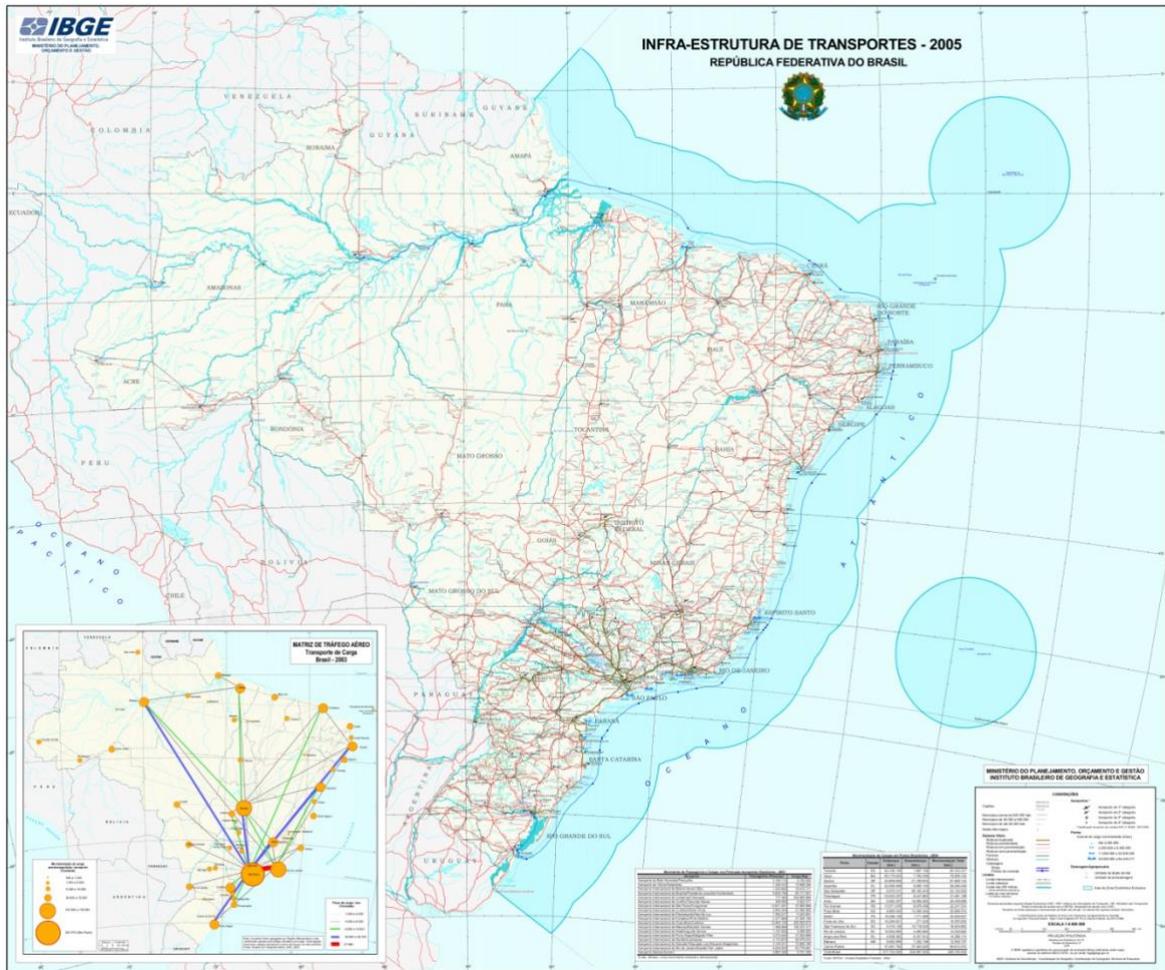


Figura 8: Mapa de infraestrutura e transporte no Brasil
Fonte: IBGE (2005)

O *Programa de Aceleração do Crescimento-PAC*, que tinha a pavimentação da estrada incluída no seu planejamento com um orçamento inicial de R\$ 390.140.769,20 (trezentos e noventa milhões, cento e quarenta mil, setecentos e sessenta e nove reais e vinte centavos), com o objetivo de asfaltar o chamado “trecho do meio” já que, de acordo com o *site* do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes - DNIT, atualmente a rodovia encontra-se pavimentada do Km Zero ao Km 215 (Careiro-Castanho) e do Km 665,77 ao Km 877, em Porto Velho.

No chamado “trecho do meio”, que compreende do Km 215 ao 665,77, a estrada apresenta transitividade sazonais, pois a utilização dessa parte da estrada depende dos períodos chuvosos principalmente nos meses de janeiro a maio, conforme tabela do site do DNIT.

Tabela 2– Condições da Rodovia BR-319 (Manaus/AM- Porto Velho/RO)

Alerta	Trecho	Km	Condição	Obs
	POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (MANAUS) - INÍCIO TRAVESSIA RIO AMAZONAS	0 ao 1	Tráfego normal; sub-trecho urbano, inicia no posto da POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL e vai até o início da travessia do Rio Amazonas.	Tem início na Cidade de Manaus/AM, a 1,0 km da margem do Rio Amazonas (Porto da CEASA); Horários de travessia das balsas Manaus/Careiro 6h; 7h; 12h; 13h30min; 16h; e 18h. Careiro/Manaus. Sub-trecho coincidente com a BR-174/AM.
	INÍCIO TRAVESSIA RIO AMAZONAS - FIM TRAVESSIA RIO AMAZONAS (CAREIRO)	1 ao 13	Travessia Rio Amazonas (12 km), em balsa, travessia normal.	Serviço de balsa terceirizado. Sub-trecho coincidente com a BR-174/AM.
	FIM TRAVESSIA RIO AMAZONAS (CAREIRO) - INÍCIO TRAVESSIA IGARAPÉ ARAÇÁ	13 ao 52.7	Pista de rolamento com condições regular e com sinalização precária.	Serviços de Restauração em andamento. subtrecho coincidente com a BR-174/AM.
	INÍCIO TRAVESSIA IGARAPÉ ARAÇÁ - FIM TRAVESSIA IGARAPÉ ARAÇÁ	52.7 ao 53	Tráfego normal.	Ponte em concreto.
	FIM TRAVESSIA IGARAPÉ ARAÇÁ - INÍCIO TRAVESSIA RIO CASTANHO	53 ao 113.2	Pista de rolamento com condições normais, porém, com sinalização precária.	Serviços de Restauração em andamento. Subtrecho coincidente com a BR-174/AM.
	INÍCIO TRAVESSIA RIO CASTANHO - FIM TRAVESSIA RIO CASTANHO	113.2 ao 113.7	-Tráfego normal.	Ponte em concreto.
	FIM TRAVESSIA RIO CASTANHO - RIO TUPANÃ	113.7 ao 177.8	Pista de rolamento com condições normais, porém, com sinalização precária.	Trecho em obras de Restauração rodoviária. Subtrecho coincidente com a BR-174/AM.
			Tráfego normal até o Km 215. Tráfego ruim do Km 215 até o Km	Serviços de manutenção. Atenção ao dirigir. Ponte de madeira com limitação de PBT (Peso Bruto Total).

	RIO TUPANÃ - IGARAPÉ ATU	177.8 ao 237.1	237,1 fica precário quando chove.	
●	IGARAPÉ ATU - ENTR AM-360	237.1 ao 253.3	Tráfego ruim, fica difícil quando chove.	Período chuvoso na Região (JAN/MAIO). Serviços de manutenção. Atenção ao dirigir. Subtrecho coincidente com a BR- 174/AM.
●	ENTR AM-360 - INÍCIO TRAVESSIA RIO IGAPÓ-AÇU	253.3 ao 260	Tráfego difícil, com obras de manutenção em andamento poderá ficar interditado no período chuvoso (JAN/MAIO).	Subtrecho com obras de Manutenção em andamento. Aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para contratação de obras. Subtrecho coincidente com a BR-174/AM.
●	INÍCIO TRAVESSIA RIO IGAPÓ-AÇU - FIM TRAVESSIA RIO IGAPÓ-AÇU	260 ao 260.4	Travessia em Balsa. Travessia normal, serviço privatizado.	Travessia em balsa, serviço privatizado é cobrado pedágio. Projeto de Construção de Ponte de concreto, aprovado, aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para iniciar a obra. Subtrecho coincidente com a BR- 174/AM.
●	FIM TRAVESSIA RIO IGAPÓ-AÇU - IGARAPÉ JACARETINGA	260.4 ao 288.9	Tráfego difícil, corpo estradal em estado precário, o subtrecho fica interrompido no período chuvoso (JAN/MAI). Pontes de madeira em estado precário. Passagem apenas de veículos leves.	Subtrecho com obras de manutenção em andamento. Aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para contratação de obras. Subtrecho coincidente com a BR-174/AM.
●	IGARAPÉ JACARETINGA - ENTR BR- 174(B)/AM-364	288.9 ao 345.5	Tráfego difícil, corpo estrada em estado precário, o subtrecho fica interrompido no período chuvoso (JAN/MAI).	Aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para contratação de obras. Subtrecho coincidente com a BR-174/AM.

			Pontes de madeira em estado precário. Passagem apenas de veículos leves.	
	ENTR BR- 174(B)/AM-364 - IGARAPÉ NOVO	345.5 ao 366.5	Tráfego difícil, corpo estrada em estado precário, o subtrecho fica interrompido no período chuvoso (JAN/MAI). Pontes de madeira em estado precário. Passagem apenas de veículos leves.	Aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para contratação de Obras.
	IGARAPÉ NOVO - IGARAPÉ JUTAÍ	366.5 ao 385.5	Tráfego difícil, corpo estrada em estado precário, o subtrecho fica interrompido no período chuvoso (JAN/MAI). Pontes de madeira em estado precário. Passagem apenas de veículos leves.	Aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para contratação de Obras.
	IGARAPÉ JUTAÍ - IGARAPÉ CAETANO	385.5 ao 432.4	Tráfego difícil, corpo estrada em estado precário, o subtrecho fica interrompido no período chuvoso (JAN/MAI). Pontes de madeira em estado precário. Passagem apenas de veículos leves.	Aguardando Licenciamento Ambiental pelo IBAMA para contratação de Obras.

	<p>IGARAPÉ CAETANO IGARAPÉ FORTALEZA</p>	<p>- 432.4 ao 600.3</p>	<p>Pista em revestimento primário. Pontes de madeira em condições ruins (algumas com desvios). Sinalização precária. A condição de trafegabilidade está extremamente precária em virtude das fortes chuvas na região. Trecho com restrição de peso pela Portaria nº 55 de 21/09/2016, proibindo PBTC acima de 23 toneladas, do km 177,80 ao km 655,70.</p>	<p>Contratos de Manutenção vigentes: 1) km 432,4 ao km 513,1 e 2) km 513,1 ao km 655,7. Trecho c/ previsão de Restauração/Pavimentação, aguardando Licenciamento Ambiental do IBAMA.</p>
	<p>IGARAPÉ FORTALEZA - ENTR BR-230(A)</p>	<p>600.3 ao 655.7</p>	<p>Pista em revestimento primário. Pontes de madeira em condições ruins (algumas com desvios). Sinalização precária. A condição de trafegabilidade está extremamente precária em virtude das fortes chuvas na região. Trecho com restrição de peso pela Portaria nº 55 de 21/09/2016, proibindo PBTC acima de 23 toneladas, do km 177,80 ao km 655,70.</p>	<p>Contrato de Manutenção vigente: km 513,1 ao km 655,7. Trecho c/ previsão de Restauração/Pavimentação, aguardando Licenciamento Ambiental do IBAMA.</p>

	ENTR BR-230(A) - IGARAPÉ DO RETIRO	655.7 ao 666.8	Trecho coincidente com a BR-230/AM. Pista pavimentada. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
	IGARAPÉ DO RETIRO - IGARAPÉ BOM FUTURO	666.8 ao 674.1	Trecho coincidente com a BR-230/AM. Pista pavimentada. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
	IGARAPÉ BOM FUTURO - ENTR BR-230(B) (P/HUMAITÁ)	674.1 ao 678.6	Trecho coincidente com a BR-230/AM. Pista pavimentada. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
	ENTR BR-230(B) (P/HUMAITÁ) - IGARAPÉ BELÉM	678.6 ao 706	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
	IGARAPÉ BELÉM - IGARAPÉ SÃO JOÃO	706 ao 734.9	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
	IGARAPÉ SÃO JOÃO - IGARAPÉ DO ÍNDIO	734.9 ao 770.4	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
	IGARAPÉ DO ÍNDIO - IGARAPÉ SÃO BERNARDO	770.4 ao 789	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização vertical em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.

●	IGARAPÉ SÃO BERNARDO - IGARAPÉ IÇÚA	789 ao 805	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
●	IGARAPÉ IÇÚA - IGARAPÉ CASTANHALZINHO	805 ao 807.4	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
●	IGARAPÉ CASTANHALZINHO - IGARAPÉ PRETO	807.4 ao 810.4	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
●	IGARAPÉ PRETO - IGARAPÉ GALO	810.4 ao 834.9	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização vertical em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
●	IGARAPÉ GALO - IGARAPÉ BEM-TE-VI	834.9 ao 848.9	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigentes.
●	IGARAPÉ BEM-TE-VI - DIV AM/RO	848.9 ao 859.5	Pista pavimentada. Pavimento em boas condições. Sinalização em boas condições.	Contrato de Manutenção e contrato do BR-LEGAL (sinalização e segurança viária) vigente.

Legenda: ● Boa Viagem ● Atenção ● Cuidado - Sem Informação

Fonte: DNIT (última atualização: 24/01/2017)

Como pode se observar na tabela, a partir do trecho km 237,1 ao km 655,7, apresenta-se tráfego ruim, principalmente em época chuvosa. Neste trecho denominado “trecho central”, a pavimentação só poderá ocorrer após a liberação do licenciamento ambiental pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA. Na parte que compreende o trecho entre o km 665,7

ao km 859,5, está sendo realizada a obra de restauração através da iniciativa privada e o Exército Brasileiro, sendo considerado tráfego bom na área.

1.4 BR-319 e as questões ambientais

Embora muitos amazonenses e rondonienses se mostrem favoráveis à reabertura da BR-319, atualmente um dos maiores problemas de reativação do tráfego do local – não gira em torno da falta de recurso –, e sim dos entraves causados por muitas instituições estatais e não-governamentais (ONG's). Estas reprovaram diversos relatórios de impacto ambiental que foram solicitados, impedindo assim o avanço da pavimentação da estrada.

Desse modo, mesmo após quatro décadas da inauguração oficial da estrada, os moradores das cidades: Berurí, Borba, Canutama, Careiro-Castanho, Careiro da Várzea, Humaitá, Manaquirí, Manicoré e Tapauá ainda enfrentam problemas de tráfego pela rodovia por conta da pavimentação parcial, pois o tráfego pelo modal é restrito, na maioria das vezes ao período de verão.

Ao se propor a reconstrução de estradas, faz-se necessária o uso de práticas associadas ao tema meio ambiente com a intenção de demonstrar a redução de potenciais impactos que possam ocorrer no entorno da rodovia.

Uma das grandes preocupações acerca da liberação da pavimentação da estrada é sobre as modificações da área que compreende a rodovia. De acordo com Fearnside e Graça (2005), a reconstrução da BR-319 acarretará a transformação da área, mesmo que representantes dos setores de construção industrial e civil na cidade de Manaus venham a dizer que sua pavimentação não afetaria a questão ambiental.

Ao se abordar sobre reabertura de uma estrada a principal preocupação gira em torno dos atrativos que essa estrada pode representar para uma população ávida por um pedaço terra, pois quando se aborda sobre a floresta amazônica, verifica-se que cerca de 90% do desmatamento que tem ocorrido é dentro de um raio de 100 km de estradas construídas pelo Governo Federal (Vieira, 2012, pag. 8).

Segundo Santos (2013), é possível que o entorno da BR-319 não tenha sido afetado ainda pelo desmatamento: 1) por ser uma região com alto índice pluviométrico, já que a estrada estava desativada desde 1988 e com poucas condições de tráfego dificultava o acesso e desenvolvimento de atividades econômicas como exemplo a agropecuária e, principalmente, por está distante dos

mercados consumidores não sendo atrativo a exploração; 2) o medo de doenças como a malária; 3) a falta de fertilidade dos solos.

Após a pavimentação da estrada, dois fatores podem dar indícios do aumento de desmatamento ao longo do trecho Manaus/Porto Velho:

O primeiro é a compra de terras ao norte da cidade de Humaitá pelos grandes agricultores (arroz, soja) antecipando a pavimentação da rodovia. O segundo é a migração dos *sem-terra*, que já acamparam no Igarapé Realidade (100 km ao norte de Humaitá), organizados comunitariamente, de maneira que houve deslocamento de pessoas na busca de posses ao longo da estrada. Além disso, as consequências do desmatamento atingem indiretamente as sedes municipais nos rios Madeiras e Purus (Manicoré, Borba, Novo Aripuanã e Tapauá), pelas suas diversas estradas laterais planejadas (embora não construídas), que se conectam a rodovia (Santos, 2013, pag. 35).

As obras da BR-319 recomeçaram a ser realizadas em 2005, porém por ausências de estudos de impactos ambientais (EIA-RIMA) não houve prosseguimento na reabertura. Em 2009, a Universidade Federal do Amazonas – UFAM ficou responsável pela produção do relatório correspondente ao trecho km 250 a km 655,7 (figura 9). A entidade entregou no mesmo ano um estudo ambiental,¹¹ onde resultou um EIA-RIMA com mais de mil páginas de avaliações e medidas que viabilizariam o projeto. O estudo, de acordo com Vieira (2012), contou com análises técnicas, econômicas e sociais efetuado por uma equipe multidisciplinar, no entanto:

Questionamentos estão sendo gerados por profissionais de instituições de pesquisas, ONG's e universidades quanto à viabilidade ambiental e econômica no que se refere a execução desta obra. Uma importante questão se refere ao discurso de que a pavimentação da estrada irá facilitar o caminho ao desmatamento, a grilagem, aos conflitos de terras e problemas sociais para umas das áreas hoje mais conservadas e intocadas do bioma amazônico (Vieira, 2012, pag. 12).

¹¹ Estudo de Impacto e Relatório Ambiental e Relatório de impacto ambiental que teve como responsável técnico Carlos Edwar de carvalho Freitas.

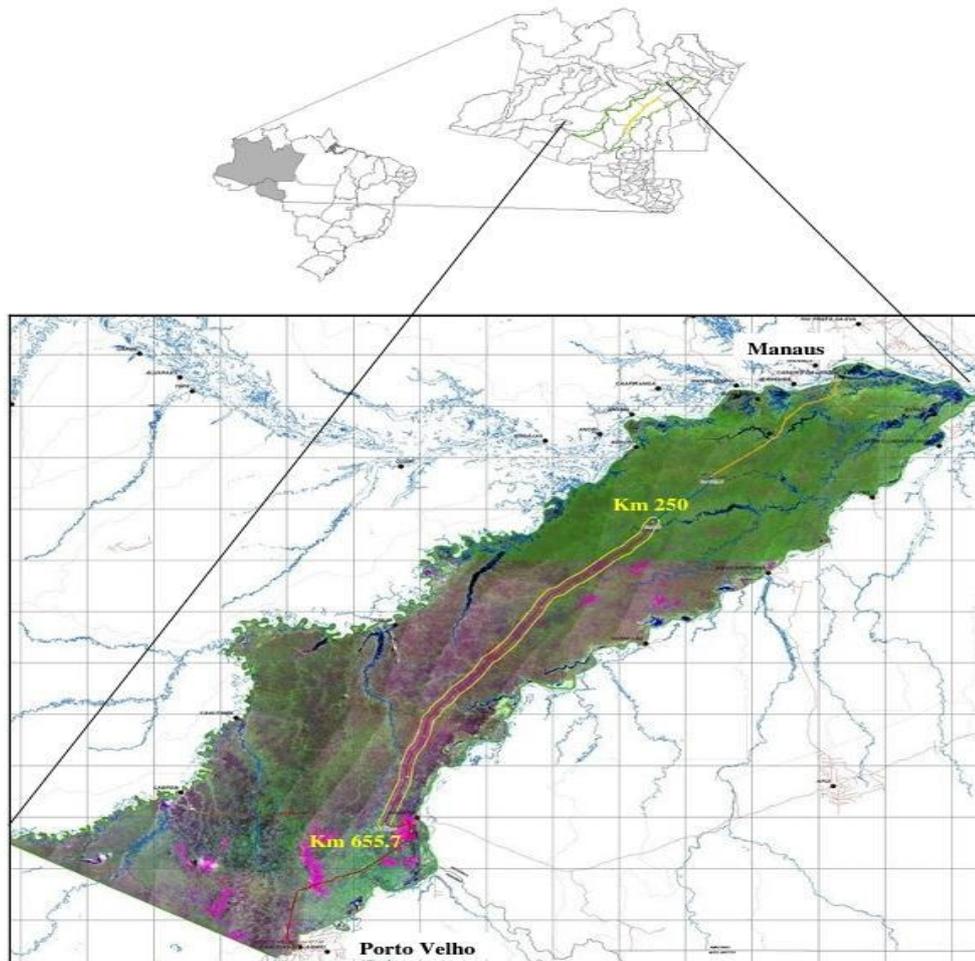


Figura 9: Obras de recuperação pavimentação entre o trecho km 250 a km 655,7.
Fonte: EIA-RIMA

O projeto de reconstrução e pavimentação da rodovia já vem sendo planejado há anos desde a sua desativação em 1988. O projeto foi incluído no Programa Brasil em Ação, no período de 1996 a 1999, mas foi tirado por falta de recursos e por “baixa de justificativa econômica em comparação a centenas de outros projetos no programa” (Fearnside E Graça, 2009, pag. 23). Subsequentemente, a proposta de pavimentação da rodovia foi incluída no programa Avança Brasil (2000-2003), entretanto neste projeto só foram pavimentados 158 km da rodovia. A partir de 2008 que os esforços para que a BR fosse reativada começaram a surtir efeito, e a partir de 2014 a rodovia foi efetivamente aberta para tráfego.

O ministério Público cria o fórum de discussão sobre a BR-319 em 2017. O objetivo era apresentar a todos os interessados o processo de licitação da rodovia (Meirelles et. all., 2018).

As condições atuais da BR 319 são bem diferentes que os anos anteriores a 2015, quando a trafegabilidade era quase inexistente e havia pouco fluxo de veículos. O período de dezembro de 2017 a junho de 2018 ficou registrado como o primeiro inverno em que a BR-319 teve, mesmo que em condições precárias, trafegabilidade da rodovia. Em 2019, foi anunciada pelo governo Federal a possibilidade de licitação para, enfim, pavimentar o trecho do meio da estrada.

A pavimentação da rodovia tem um grande apelo da população da capital e dos municípios pelos quais a rodovia passa. Em Manaus, a rodovia é vista como um meio mais barato para transporte de produtos industriais e um meio mais rápido e barato para transporte de passageiros.

SEGUNDA SEÇÃO: ASPECTOS GERAIS DA COMUNIDADE DEMOCRACIA NO MUNICÍPIO DE MANICORÉ-AM

Neste capítulo, pretende-se desenvolver a análise da organização comunitária da comunidade Democracia localizada no município de Manicoré. Dentro dessa análise, abordam-se como os agentes sociais se organizam e estabelecem relações e práticas políticas coletivas no local. Para tanto, serão tomados como referência alguns conceitos de comunidade e a dinâmica da articulação entre organizações comunitárias na Amazônia.

O resgate da história da formação histórica do município de Manicoré é um desafio a ser alcançado, pois os documentos oficiais que registram o histórico do referido município são escassos. Para conhecer a formação histórica do lugar faz-se necessário ir além dos documentos oficiais é muitas das vezes conhecer através de conversas com a população os históricos que são passados de geração a geração.

Segundo o escritor Octaviano de Melo, em sua obra “Topônimos Amazonense” (1967), a origem da palavra “Manicoré” provém de dois vocábulos tupis – MANI e CORÉ, o primeiro sendo uma entidade divina adorada pelos índios, que, segundo a lenda contada na região, foi uma linda indígena venerada e adorada pelos seus parentes da raça Anicoré, que depois de morta passou a ser invocada nas aflições e alegrias, já o segundo CORÉ, significa filho ou filha, que reunidos formam a palavra Manicoré, cujo significado é: FILHO DA DEUSA.

A história do município, segundo Reis (2011), teve sua origem com a expedição de Pedro Teixeira, um explorador e militar português. Tudo começou, quando as autoridades do Grão-Pará enviaram ao Rio Madeira uma escolta, comandada por João de Barros, experiente capitão, com a finalidade de punir os nativos.

Em 1797, foi fundada a povoação de Crato, sob as ordens do governador do Grão-Pará, tendo como objetivo facilitar as transações comerciais entre Pará, Mato Grosso e Goiás. Em 1878, no ano seguinte, foi sancionada a lei de n. 386 que fez de Manicoré a sede da comarca do Rio Madeira.

Os primeiros habitantes da região de Manicoré eram das etnias Mura-Pirahã, Tenharim, Apurinã, Mundurucu, Parintintin, Tora e Saterê-Mawé. O surgimento de Manicoré ocorreu pela necessidade de estreitamento do comércio entre o Grão-Pará e os Estados do Mato Grosso e Goiás. Desse modo, em 1797 foi fundada a povoação do Crato, que foi transferida duas vezes até chegar ao povoado de

Tabela 3 - Bairros de Manicoré

1	Andaraí
2	Centro
3	Dom Bosco
4	Laura Vicuña
5	Manicorezinho
6	Morada Verde
7	Nossa Senhora Aparecida
8	Nossa Senhora Auxiliadora
9	Nossa Senhora do Rosário
10	Presidente Lula
11	Santa Luzia
12	Santa Maria Domingas Mazzarelo
13	Santo Antonio
14	São Domingo Sávio
15	São Sebastião

Fonte: SEFAZ Manicoré

No que se refere às condições climáticas, o referido município possui um clima equatorial, quente e úmido, tendo variações de temperatura que oscilam entre 25 e 35 graus, a menor temperatura em Manicoré, registrada foi 9 graus no ano de 1968. As chuvas são regulares e abundantes, ocorrendo com grande frequência no período de janeiro a julho (IBGE). O município se destaca por uma rica biodiversidade, e no que se concerne à vegetação, sua floresta, classifica-se como densa, com a presença de grandes árvores.

No que corresponde à hidrografia, o município possui rios de grande, médio e pequeno porte. Além do rio madeira que corta o município ao meio e deságua no Rio Amazonas, a hidrografia existente é composta pelos rios Aripuanã, Acará, Atininga, Capanã Grande, Manicoré, Mataurá, Igapó Açú, Matupiri, Amapá, Jutai e Guariba além de furos, cachoeiras, ilhas e outros igarapés existentes na região.

No que se refere à infraestrutura de bens e serviços sociais existentes no município de Manicoré, as principais atividades de saneamento são: abastecimento de água, sistema de esgoto, coleta, remoção e destinação final do lixo e fornecimento e energia elétrica entre outros.

Em relação ao abastecimento de água, o município possui abastecimento de água através do Sistema de Abastecimento de Água – SISAGUA. Contudo, nas comunidades rurais, o sistema de fornecimento de água é inexistente. Em geral, nas

comunidades, o fornecimento advém do gerenciamento dos próprios comunitários, por meio de utilização de poços artesianos, sem controle de qualidade, fato este que repercute na saúde dos ribeirinhos.

O fornecimento de energia elétrica é feito através da Manaus Energia. A mesma que abastece a sede do município e algumas comunidades. As comunidades que não possuem abastecimento de energia pela Manaus Energia possuem gerador a Diesel e somente as casas próximas à sede do local tem energia, já que o alcance do gerador é limitado.

No que se refere aos serviços de saúde, de acordo com dados obtidos junto à Secretaria Municipal de Saúde, em 2018, na sede do município de Manicoré é mantida Unidade Mista Hospitalar, prestando atendimento de natureza hospitalar, ambulatorial, odontológico, laboratorial, Raios-X e maternidade. Ainda na sede do município três centros de saúde, os quais executam o atendimento da rede básica de saúde e 09 Postos de Saúde na Zona Rural, com atendimentos de primeiros socorros e distribuição de remédios, sob a administração de agentes de saúde comunitários.

Em relação à educação, na sede do município, há 8 escolas estaduais e 27 escolas municipais (Reis, 2011). Nas comunidades, há representatividades de escolas de ensino fundamental e médio. No ensino superior, há representatividade da UFAM, mesmo sem sede física está presente desde 2001 no município. A Universidade Estadual do Amazonas – UEA foi inaugurada em 2002, com sede própria e já possui vários profissionais formados pela instituição. Inaugurada em 2016, Manicoré também tem uma sede Unip¹², universidade de iniciativa privada que atua com cursos EAD¹³.

Apesar de os dados indicarem que no município o sistema de educação é público e abrange do nível pré-escolar até o ensino superior, foi percebido que nas comunidades ribeirinhas do município, a maioria das escolas disponibiliza somente o ensino fundamental, ou quando disponibiliza o ensino médio é através do sistema de ensino IPTV¹⁴ transmitido por professores de Manaus da SEDUC¹⁵.

Essas escolas não atendem efetivamente a demanda apresentada pelas comunidades, impossibilitando que os agentes sociais que vivem nas comunidades rurais do município tenham acesso ao ensino de qualidade na própria comunidade em que mora, acarretando assim, o baixo nível de escolaridade. Barroso (2010, pag. 74)

¹² Universidade Paulista.

¹³ Estudo a Distância.

¹⁴ Internet Televisionada.

¹⁵ Secretaria de Educação

Nas comunidades ribeirinhas, a principal forma de deslocamento da população local ocorre por meio de transportes de médio e de pequeno porte, como barcos comunitários, motores de polpa, lanchas e canoas. Para chegar à sede do município de Manicoré, utilizam-se barcos de grande, médio e pequeno porte, denominados de barcos de recreio. O aeroporto do município possui capacidade para aeronaves de pequeno e médio porte.

Manicoré possui estradas de rodagem no âmbito municipal, vicinais¹⁶ e federal, na esfera municipal a AM-364 (BR-319), Rio Atininga, Igarapé Açu, Foz do Rio Manicoré, Inajá e Aeroporto, já as vicinais destacam-se a do estanho, Integração, Bodocó, Anicoré e Santo Antonio do Matupi e as Federais que possuem ligação com o município são a BR-230 (Transamazônica) e a BR-319 (Manaus-Porto Velho).

A economia do município gira em sua maioria no setor primário destacando na produção de melancia, sendo considerado o maior produtor do estado do Amazonas, seguido da produção de banana e em seguida com a produção de mandioca. Além desses produtos em destaque, produz também: milho, feijão de praia, jerimum, maracujá, abacaxi, arroz e fumo.

No extrativismo, o município também se destaca com o extrativismo vegetal e produz produtos como: a castanha do Brasil e as madeiras em tora, e é considerado o maior produtor de ouro em pó do médio Rio Madeira (Reis, 2011, pag. 116). Outra atividade em que há muito envolvimento dos habitantes do local, além do setor primário é o garimpo. A sede do município vem tentando regularizar a atividade no rio Madeira (figura 11) já que segundo Meirelles *et. all.* (2018, pag. 56) “Em 2013, cerca de 100 balsas e mais de 200 garimpeiros realizavam a extração e venda de ouro próximo ao município, de forma ilegal”.

¹⁶ Estradas que fazem ligações entre dois lugares.



Figura 11: Flutuante de Extração de ouro
Fonte: Silva (2019)

Segundo o IDAM,¹⁷ o município também se destaca na pecuária e na pesca, que responde pelo terceiro maior rebanho do Estado com o distrito de Santo Antônio do Matupi.

De acordo com Reis (2011, pag. 51), possui uma área de 65.633 km² (sessenta e cinco mil e seiscentos e trinta e três quilômetros quadrados). Os dados do IBGE (2006) indicam que o município está situado a 338 km, em linha reta de Manaus (via aérea), 409 km via terrestre (BR-319) e 421 km por via fluvial.

Em período de vazante, é necessário ter experiência e atenção redobrada para trafegar pelos rios Negro, Amazonas e Rio Madeira. Dependendo da época, há possibilidade de embarcações encalharem. De avião, possui uma linha regular de táxi aéreo que trafega na região, a viagem dura em média 1 hora. Já por terra, são 428 quilômetros saindo de Manaus pela BR-319, sendo 344 até a entrada do Ramal para Manicoré e mais 84 quilômetros pela extensão da AM-364, até o Distrito Democracia, da comunidade é necessário pegar uma lancha para se ter acesso à sede do município.

O município possui 64 comunidades, dentre estas foi selecionada a comunidade Democracia, localizada na margem esquerda do rio Madeira e está

¹⁷ Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Amazonas

inserida na Reserva de Desenvolvimento Sustentável do rio Amapá – RDS do rio Amapá. A comunidade se destaca por ser a mais influenciada pela reabertura da BR-319 (figura 12), pois o ramal que dar acesso a Manicoré atravessa o local.



Figura 12: Mapa BR319 até a comunidade Democracia
Fonte: Silva, Luiz Aurino da (2019).

2.1- Histórico da Comunidade Democracia

Os estudos envolvendo o termo comunidade são antigos e datam desde 1920, alvo de inúmeros estudos principalmente nos Estados Unidos. Souza (1996), por exemplo, define a palavra tendo como referência a concepção grega de cidade, na qual a *polis* é concebida como uma comunidade em que os assuntos eram tratados como interesse coletivo. O autor ainda defende em seu discurso que a comunidade se constitui num conjunto de agentes sociais que estabelecem relações e correlações de forças no âmbito sociopolítico e de trabalho, no contexto local e que ao mesmo tempo sofre e ocasiona transformações no âmbito local.

Uma comunidade é uma relação entre pessoas e um lugar com as suas características individuais. Clavas (2001) defende que a comunidade serve de modelo a toda uma série de unidades sociais e culturais: um pequeno grupo coeso onde os membros estão ligados por relações de confiança mútua. Scandarolli (2004) define que a comunidade pode ser constituída a partir de elos de sangue e de aliança que unem os membros. Pode ser formada por um contrato de associação entre os

membros unidos por um mesmo ideal, ou projeto em comum, enfim uma comunidade pode resultar em uma convivência de pequenos grupos em um mesmo lugar.

Vale destacar que, com o crescimento das metrópoles e a expansão do cenário urbano, a identidade comunitária passou a ser característica das aglomerações sociais no meio rural. Isso se deve ao desenvolvimento do sistema capitalista, que gerou profundas transformações no âmbito da produção e social tanto nos contextos urbanos e rurais, que acabou tornando mais complexa a definição da palavra comunidade.

Em Manicoré, segundo IBGE, dentre as comunidades existentes, a que mais tem sofrido influência com a BR-319 é a comunidade Democracia (figura 13). A comunidade é considerada uma das mais antigas do Município, não há uma data precisa da sua fundação, mas alguns registros indicam que ela surgiu no pós-período da borracha, em meados da década de 1920, por imigrantes que tinham vindo trabalhar nos seringais da região (Gonçalves, 2011, pag. 36).

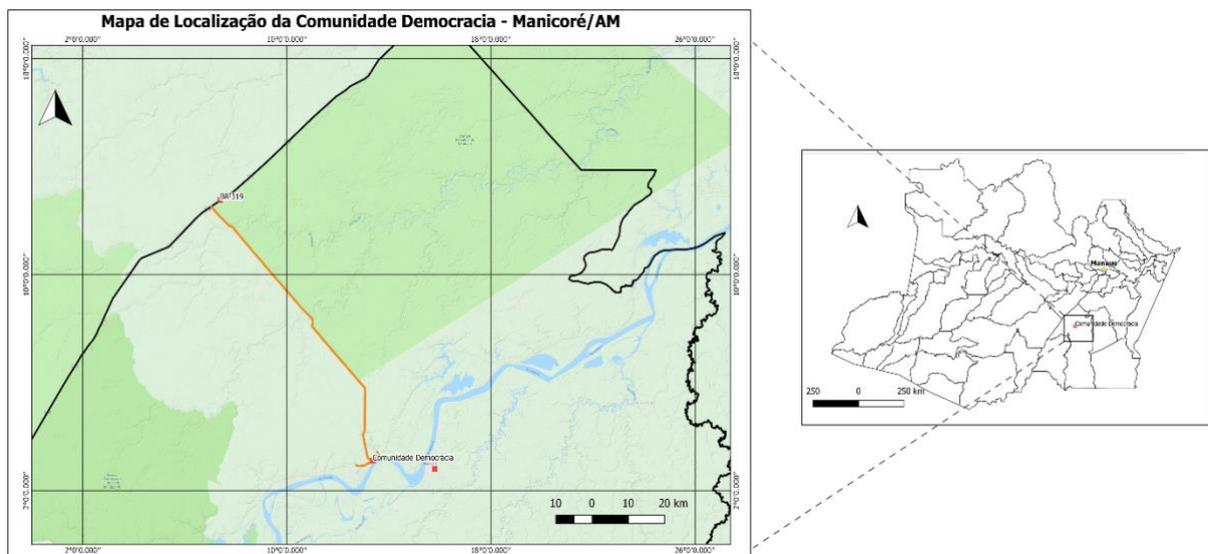


Figura 13: Mapa Comunidade Democracia
Fonte: IBGE (2019)

Segundo o presidente da comunidade, o local, após a sua fundação, inicialmente possuía um dono chamado Aristides do Rosário, posteriormente, o lugar foi vendido para *um tal* Doutor Galdino, e na sequência arrendado para Antônio Duarte.

Antônio Duarte, em 1995, vendeu parte das terras da comunidade Democracia para o grupo Gethal S.A. O grupo é natural de Caxias do Sul, e se instalou no lugar

por ter interesse na extração da madeira, visto que o grupo desempenha a produção de lâminas, compensados de madeira tropical e madeiras em toras.

A empresa, nesse mesmo período, passou a investir na aquisição de áreas florestais, sendo uma delas a região da Democracia que abasteceria a laminadora da empresa localizada no Município de Itacoatiara/AM (Gonçalves, 2011, pag. 38). A Gerthal Amazonas é uma empresa considerada Número 1 a nível mundial a investir na produção de compensados de madeira certificados pelo Forest Steward Ship Council – FSC¹⁸.

A venda de parte da terra, onde foi instalado um empreendimento madeireiro, fez com que os moradores da comunidade, que foram acostumados à prática extrativista, passassem a prestar serviços à empresa que havia se instalado no local. As operações com máquinas pesadas e movimentação de operários da empresa não deixaram os comunitários satisfeitos, uma vez que as atividades da empresa atingia a área coletiva da comunidade.

A inauguração do empreendimento trouxe mudanças ao local como a transferência do ramal (figura 14), trecho esse que liga a BR-319 ao município de Manicoré para a proximidade da escola.



Figura 14: Localização do porto do Ramal AM 364 antes da Gerthal.
Fonte: Silva (2019).

De acordo com o líder comunitário e os moradores mais antigos, a mobilização ocorreu por questões sazonais como o caso da cheia dos rios. Na localização antiga,

¹⁸ Tradução: Conselho de Gestão Florestal.

o porto ficava inviável no período de verão para embarque e desembarque de madeira devido à seca do rio Madeira. Com a seca, as balsas ficavam impossibilitadas de atracar no porto da comunidade, por isso, no intuito de facilitar o transporte, optaram por trocar para um local (figura 15) que não sofresse tanto com o período de seca.



Figura 15: Localização atual do Porto do Ramal AM 364.
Fonte: Silva (2019).

Em 1996, os moradores da comunidade começaram a se organizar em associações comunitárias com apoio e parceria do antigo Conselho Nacional dos Seringueiros (CNS), hoje chamado Conselho Nacional das Populações Extrativistas. Em 11 de junho de 2001, foi fundado entre os moradores a Associação dos Moradores Agroextrativista de Democracia (AMOAD).

A partir da criação da associação, a comunidade estabeleceu um processo de emancipação e estruturação da comunidade. A nova estrutura que a organização social trouxe ao lugar representou um avanço na emancipação dos moradores do lugar e a possibilidade dos mesmos reivindicarem sobre as questões ligadas à regularização fundiária e reforma agrária.

Em 2003, foi iniciada a criação da Central de Associações Agroextrativistas de Democracia (CAAD) que congrega as comunidades daquela região. A CAAD tem como objetivo constituir representatividade da comunidade em assuntos envolvendo a região. A partir da criação da CAAD, a comunidade Democracia passa a ter um

processo de emancipação da organização social desenvolvendo estrutura para lutar pela regularização fundiária e sobre assuntos voltados a reforma agrária.

Em 2004, a comunidade Democracia e mais nove comunidades (Jatuarana, Água, Azul, Boa Esperança, Pandegal, Santa Eva, Terra Preta do Ramal, Vista Alegre, Urucury e Santa Maria) solicitaram uma unidade de conservação que só veio ser criada em 2005, sendo denominada Reserva de Desenvolvimento Sustentável do rio Amapá (RDS Amapá). A solicitação era fundamentada através das reivindicações dos moradores, visando proteger a região das constantes ameaças do avanço da exploração madeireira pela empresa Gerthal e pelos invasores que tinham interesse na caça de animais da região.

2.2 Caracterização da Comunidade Democracia

O conceito de comunidade é compreendido como um fenômeno histórico e social, que assume diferentes significados no tempo e espaço. As reflexões sobre o assunto são repletas de opções pautadas em diferentes conceitos que podem refletir sobre territorialismo, ou sobre uma organização política e social que luta por interesses em comum.

Vale ressaltar que em algumas regiões do Brasil, ao se abordar comunidade, normalmente está se referindo a comunidade rural. Essa terminologia volta-se à definição de um grupo de pessoas que vivem em áreas rurais e que compartilham costumes e tradições como uma grande família. Existem comunidades que são caracterizadas como tradicionais na Amazônia, pois possuem peculiaridades próprias em relação a sua estrutura física e identidade sociocultural (Wagley, 1988).

No que diz respeito à estrutura física, o autor afirma que estas comunidades são compostas com casas simples de madeira, ou alvenaria com poucos cômodos, uma casa comunitária (local de reuniões, festas e eventos comunitários), casa de produção de farinha, canoas (meio de transporte comumente usado na região), barcos de pescas, entre outros. Além disso, nessa região, são poucas as comunidades rurais que possuem posto de saúde, saneamento básico, energia elétrica, abastecimento de água, escolas, ou seja, infraestrutura básica.

Outra característica considerada por Wagley (1988) é a modalidade de ocupação e organizações de territórios pelos ribeirinhos¹⁹. Em geral, suas residências estão localizadas em região de terras firmes (porções de terras que não alagam no período da enchente do rio) ou em terras de várzeas, às margens de rios e lagos, onde buscam se estabelecer, formando assim um aglomerado com várias famílias.

Nesse processo de organização e ocupação territorial, os ribeirinhos desenvolvem a capacidade de coexistir no meio ambiente em que vivem e a melhor forma de explorá-lo (IDEM). É a partir dessa experiência que esses agentes sociais constroem a sua própria identidade sociocultural, conhecendo o seu habitat, e através desse conhecimento os mesmos constroem vínculos de relacionamentos, formam grupos sociais e a sua identidade sociopolítica.

Em relação à identidade sociocultural, o autor interpreta os agentes sociais que vivem nas comunidades tradicionais pela sua harmônica relação com lugar. Esses agentes sociais se caracterizam pela sua relação com o meio local, pois eles possuem um profundo conhecimento em relação ao uso do solo, da flora e da fauna, da cheia das vazantes dos rios, dos perigos dos insetos e das doenças, dentre outros elementos do seu meio ambiente.

Sobre organização política em comunidade Dahrendorf (apud Scherer, 1989) afirma que no contexto comunitário a organização de grupos sociais ocorre em prol dos seus interesses. O autor defende principalmente a organização dos grupos em um conjunto de condições técnicas, políticas e sociais, pois, sem um documento constitutivo, certas normas, uma equipe de pessoas e requisitos materiais, os grupos de interesses não podem ser formados, porque todo grupo social precisa, além da organização sociopolítica, de condições materiais para se efetivar de fato.

Caracterizada por ser uma comunidade tradicional, a comunidade Democracia (figura 16 e 17) está localizada na margem esquerda do rio Madeira. A comunidade é considerada a comunidade central, onde juntamente com mais quatro comunidade (Jatuarana, Vista Alegre, Terra Preta e Santa Eva) formam o chamado polo Democracia.

¹⁹ A definição de ribeirinhos refere-se a pessoas que vivem a beira do rio.



Figura 16: Comunidade Democracia
Fonte: Silva (2019).



Figura 17 Comunidade Democracia
Fonte: Silva (2019)

De acordo com informações obtidas na pesquisa de campo, a comunidade é formada por 58 famílias perfazendo um total de 210 habitantes. Essa comunidade fica distante de Manicoré 15 quilômetros fluviais e aproximadamente 13 quilômetros em linha reta, e o meio de acesso se dá através de barco, lancha, canoa e carro.

No que concerne à infraestrutura e acesso a bens e serviços sociais, a comunidade é composta por duas igrejas: uma Católica (figura 18) e uma Adventista (figura 19); possui energia elétrica interligada pelo Programa Luz para Todos da Amazonas Energia, um gerador, um poço artesiano, barcos de pequeno porte que fazem o transporte comunitário de segunda a sábado, uma escola municipal, um campo de futebol, um telefone público, uma casa comunitária (figura 20) uma casa de farinha e um comércio tímido que está se desenvolvendo no local.



Figura 18: Igreja Católica Sagrado Coração de Jesus
Fonte: Silva (2019)



Figura 19: Igreja Adventista
Fonte: Silva (2019)



Figura 20: Casa comunitária
Fonte: Silva (2019)

Sobre a sua organização política, a comunidade tem a sua representatividade expressa e eleita pelo voto direto dos comunitários. Os eleitos são divididos em diretoria executiva formada por um presidente e vice, 1º e 2º secretário e 1º e 2º

tesoureiro. Presidente da igreja católica possui a mesma diretoria. Além da diretoria executiva, há o conselho Fiscal, que é formado pelo presidente e 1º e 2º conselheiro.

2.2.1 Aspectos Econômicos

No que concerne sobre os aspectos econômicos, a comunidade Democracia, dado o histórico de produção das famílias, é estruturada no setor primário, sendo identificadas como produtores agroextrativistas, e maioria das famílias combina as atividades desenvolvidas como produtores tradicionais, extração vegetal caça e pesca.

A produção agrícola é significativa, seja em volume e em qualidade da produção. Os produtos em destaque são farinha, banana e laranja. Apesar da organização social da comunidade, a extração da Castanha é considerada a atividade econômica mais expressiva na região.

A comunidade é reconhecida por sua capacidade produtiva e pela sua proximidade da sede do município, Manicoré (de barco cerca de 2 horas e de lancha cerca de 1 hora). A sua localização no Rio Madeira contribui para dinamização do processo agrícola e sua facilidade para escoar a produção. A caça em Democracia não é muito praticada, a distância das áreas de concentração de caça é grande (cerca de 40 km). Esse tipo de atividade ocorre em épocas em que os coletores da castanha precisam adentrar a floresta, ou em eventos de caças coletivas onde os participantes dividem o fruto da caça entre os participantes.



Figura 21: Casa que desenvolve várias atividades de comércio no local.
Fonte: Silva (2019).

2.2.2 Aspectos Sociais

No que tange os aspectos sociais, a comunidade Democracia configura-se com a estrutura de comunidade, onde o líder representa os interesses do povo.

No que diz respeito à educação, a comunidade possui uma única escola chamada Escola Municipal Sagrado Coração de Jesus (figura 22) que foi criada na comunidade no ano 1958. A escola possui salas amplas, biblioteca, sala de informática, gerador de energia e internet. O colégio funciona nos três turnos com ensino fundamental e médio. À noite, os estudos são voltados para o público adulto através de aulas televisionadas via IPTV²⁰. As aulas são transmitidas via estúdio pela Central de Mídias da SEDUC²¹, onde o professor titular ministra as aulas na capital Manaus e o professor local desenvolve as atividades locais nos municípios. As aulas do turno da noite não são frequentadas, exclusivamente, por pessoas da comunidade, durante este período alguns barcos de pequeno porte aguardam os alunos que, após as aulas, se deslocam para as comunidades mais distantes.

²⁰ Internet por Televisão.

²¹ Secretaria de educação.



Figura 22: Escola Municipal Sagrado Coração de Jesus.
Fonte: Silva (2019).

No quesito saúde, a comunidade não possui acesso a uma unidade hospitalar; no local reside uma agente de saúde para pronto atendimento da população. No caso de atendimentos que necessitem de um atendimento mais especializado, os comunitários, com recursos próprios, se deslocam para a sede do município em Manicoré, ou dependendo da gravidade, o líder comunitário cede um bote denominado voadeira cedido pela Fundação Amazônia Sustentável (FAS).

TERCEIRA SEÇÃO: PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA COMUNIDADE DEMOCRACIA

Nesta seção, apresenta-se o cenário escolhido na visão dos moradores da comunidade. Pretende-se, a partir desta seção, mostrar o impacto da rodovia BR-319 com a sua reabertura, de forma a relacionar com as informações apontadas pelos moradores da comunidade Democracia. Aqui se analisará quais mudanças ocorreram na vida dos comunitários e em que aspectos a reabertura da BR vem influenciando no modo de vida daquela região.

Ao analisar a caracterização da comunidade e a sua relação com o meio, faz-se necessário analisar as perspectivas da população com os projetos desenvolvimentistas, aqueles que visam ao desenvolvimento e crescimento da região. Além de analisar as perspectivas de desenvolvimento local, há necessidade de verificar se há ações que mantenham a comunidade por parte dos comunitários.

Para uma sociedade, prosperidade significa crescimento econômico, porque nos foi levado a crer que crescimento trará ao lugar progresso e desenvolvimento. A palavra prosperidade é definida por “um dos períodos do ciclo econômico, marcado pelo incremento das atividades econômicas em geral” (Sandroni, 2004, pag. 514). Quando se refere à atividade econômica, refere-se ao desenvolvimento dos três setores: primeiro, segundo e terceiro setor. Quando se anseia por prosperidade, visa-se ao aumento de investimentos na região, de produção e melhoria nas taxas de emprego, alcançando assim crescimento econômico.

Sandroni (2004, pag.141), define crescimento econômico como aumento da capacidade produtiva de um lugar e, portanto, da produção de bens e serviços de determinado país, ou área econômica. Toda vez que há crescimento econômico de um lugar e aumento da capacidade produtiva, espera-se melhoria no padrão de vida da população e desenvolvimento econômico.

No que concerne ao desenvolvimento econômico, na opinião de Sandroni (2004, pag. 169), é um processo de transformação estrutural com objetivo de superar o atraso histórico em que se encontravam alguns países sem industrialização e alcançar, no prazo mais curto possível, o nível de bem-estar dos países considerados desenvolvidos.

De acordo com Souza (2006), a questão do desenvolvimento baseia-se no discurso ideológico do bem estar social, muito embora seu debate teórico esteja pavimentado na esfera econômica. O desenvolvimento, portanto, deve ser pensando na perspectiva das melhorias dos indicadores sociais, como a diminuição da taxa de analfabetismo, o saneamento básico, a questão ambiental além de melhores condições habitacionais. No entanto, quando se fala em projetos de desenvolvimento, apresenta-se a questão somente no viés econômico, para se chegar a uma melhor qualidade de vida e justiça social para a população das cidades ao longo do eixo da rodovia BR-319.

Segundo Bresser-Pereira (2014, pag. 36)

Progresso e desenvolvimento são conceitos modernos, datam Revolução Capitalista. O Progresso é um conceito do Iluminismo do século XVIII, quando a França e a Inglaterra estavam envolvidas em Revolução Capitalista; o desenvolvimento, um conceito pós-Segunda Guerra Mundial.

Na visão do autor, progresso é uma aspiração do século XVIII, quando, na época do iluminismo, percebe-se que o ideal era a razão prevalecer sobre a tradição e a religião. A partir do século XX, após a Segunda Guerra Mundial, a ideia de desenvolvimento surgiu como substituto ou nova designação para o progresso, agora com forte viés econômico.

Milton Santos, em “*Por Uma Outra Globalização*” comenta que a visão de desenvolvimento vem muito antes da chamada primeira globalização, aquela vinda do período colonizador, em que várias culturas, idiomas e pessoas foram dizimados. Segundo o autor, a Globalização é dividida em três: o mundo tal como nos fazem crer: a globalização como fabula, o mundo como é: a globalização como perversidade, ou como o mundo pode ser: uma outra globalização.

A globalização é definida por Sandroni (2004, pag. 265) como o fim da economia nacional e integração cada vez maior dos mercados, meios de comunicação e dos transportes. O autor cita como exemplo o *global sourcing*,²² sistema esse que compreende o abastecimento de uma empresa por meio de fornecedores do mundo todo, cada um produzindo e oferecendo as melhores condições de preço e qualidade naqueles produtos que têm vantagem comparativa²³.

²² Tradução: fonte global, seria algo do tipo um comercio global.

²³ Segundo Sandroni (2004, p. 628) cada país deveria se especializar onde os custos comparativos fossem menores.

Quando Santos aborda globalização, ele especifica que se cria a ideia de que o desenvolvimento econômico, através da globalização, trará prosperidade e desenvolvimento ao lugar, e com isso devem-se desenvolver investimentos em tecnologias para expandir a produção em massa, logo, para se produzir, há necessidade de infraestrutura para deslocamento de produção e pessoas.

Com esses pensamentos, de que investir em projetos desenvolvimentistas e infraestrutura, criou-se a esperança que qualquer lugar em que tivesse abertura de estradas estaria desenvolvido e evoluído, mas o que se esquece é de que, muitas das vezes, o crescimento e progresso trazem algumas consequências.

3.1 Impactos da estrada no modo de vida dos moradores da comunidade Democracia

Visando atender à abrangência de dados da pesquisa qualitativa, o presente estudo utilizou análise de documentos, leitura de jornais apresentados na mídia, observação participante e entrevistas semiestruturadas.

A princípio, as entrevistas seriam coletivas através de grupos focais, no entanto, o número reduzido de moradores antigos, não permitiu fazer uso de tal estratégia, faz-se necessário entre seis e doze pessoas Gatti (2005), o que não foi possível localizar na comunidade Democracia.

Por essas e outras razões, as entrevistas foram realizadas de forma individual com os comunitários mais antigos da região (1º etapa da pesquisa): os moradores escolhidos eram idosos, homens, com mais de 80 anos de idade, que se conheciam ou tinham algum grau de parentesco, porém não tinham a mesma desenvoltura; um tinha mais facilidade de se comunicar, outro mais retraído nas informações. Visando evitar o fator repetição, ou a inibição dos entrevistados, optou-se por fazer entrevistas individuais e em lugares onde eles se sentissem mais confortáveis.

Após a conversa com moradores mais antigos, foi construído um roteiro de entrevista semiestruturada, que foi aplicado a 20 moradores da comunidade.

Apesar de a entrevista ser qualitativa, a mesma é caracterizada por ser um estudo de caso, possibilita ao pesquisador levantar dados, permitindo investigar e preservar as características significativas da vida real, processos organizacionais e administrativos (Yin, 2005).

Estudos de casos podem ser classificados como causais e exploratórios, por meio dos quais o pesquisador pode levantar os dados e fazer diagnósticos através da generalização (IDEM). Também pode ser descritivo, pois permite ao pesquisador a descrição de diversos e complexos fenômenos dentro de seu contexto real pesquisado sem generalização.

A estrutura desenvolvida da pesquisa está descrita de forma detalhada na figura 23 com relação à comunidade e a percepção dos moradores em relação à reabertura da BR 319 e as suas influências a comunidade.

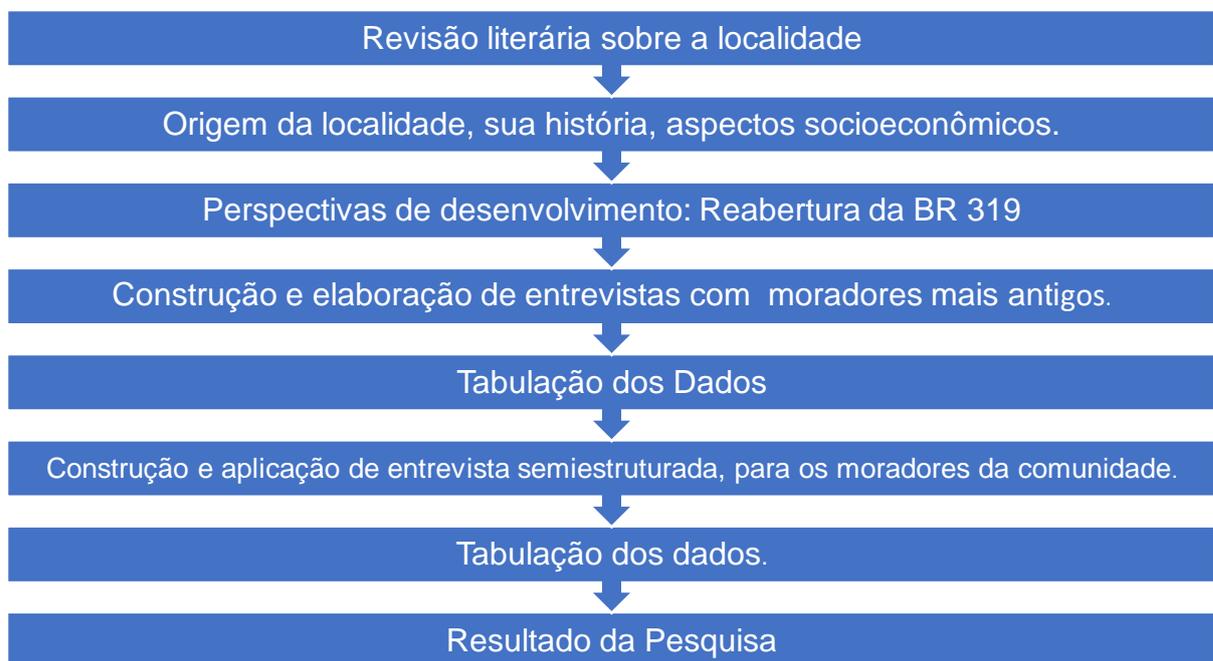


Figura 23: Estrutura da pesquisa
Elaboração: Silva (2019)

A metodologia utilizada visa, além da utilização da fundamentação teórica, à prática de entrevistas semiestruturadas, permitindo assim a utilização de variadas fontes de dados, criando evidências para legitimar o estudo.

A opção por começar o estudo entrevistando os moradores mais antigos dá-se pelas seguintes razões: a) o fato de eles serem conhecedores da história da fundação da comunidade; b) devido às percepções a evolução das instalações do lugar; c) baseado nas suas experiências, os entrevistados foram capazes de descrever, com detalhes, tudo ao seu redor (sobre a fundação da cidade, sobre as mudanças que vinham sendo percebidas no decorrer do tempo); d) os moradores mais antigos foram mais categóricos em apontar os malefícios e benefícios das mudanças.

Bosi aborda no capítulo 2 do livro memória e sociedade: lembrança de velhos (1994) que os velhos assumem caráter essencial na formação da sociedade e do indivíduo. No livro, a autora tece reflexões acerca da memória como função social e a descreve como o vínculo com outra época, com a consciência de ter vivenciado tantos desafios e conquistas que traz para o idoso a alegria, satisfação e oportunidade de mostrar sua competência. Isto gera um sentimento de pertencimento, onde sua vida enche-se de valor a espera de ouvidos atentos às suas narrativas. O diálogo com o idoso é uma experiência profunda, repleta de nostalgia que traz suas lembranças, sejam elas de sentimentos, emoções, situações e pessoas que enriquecem aquele que ouve, oportunizando a recuperação de um tempo, que outrora fora tão significativo para o sujeito “velho” que lembra.

A primeira parte da pesquisa foi utilizada pesquisa semiestruturada conforme figura 24.²⁴ Nesta etapa, buscou-se conhecer a história da comunidade e as diversas interações do homem com o lugar em que vive.

Nome (Opcional):
Idade:
Profissão:
Escolaridade:
1. A quanto tempo vive aqui?
2. O que tem aqui que te faz permanecer? O que você não gostaria de perder?
3. O que você gostaria que tivesse aqui?
4. Que mudanças ocorreram com a reabertura da estrada? O que melhorou? O que piorou?
5. Com a BR 319 o que você espera de ruim?

Figura 24: Roteiro de entrevista.

Fonte: Silva (2019).

Os moradores da comunidade Democracia, que responderam a essas perguntas, tinham, respectivamente, média de idade de 80 anos, ambos com a mesma profissão: A e B – Agricultor. As respostas de 1 a 3 estão tabuladas abaixo:

Entrevistados	Respostas das perguntas			
	A	85	Família	Minha plantação
B	88	Família	Minha paz	Segurança/ Polícia

Figura 25: Respostas as Perguntas 1 a 3.

Fonte: Silva (2019).

²⁴ O modelo utilizado de morador A,B e C foi baseado na dissertação de LOUZADA (2014).

Os moradores possuem em média 60 anos de residência na comunidade Democracia, os dois não nasceram no lugar, vieram morar na comunidade no período da mocidade; os dois não sabem ler, nem escrever e não pensam em morar em outro lugar; um deles disse que passou um período na sede do município com a saúde debilitada, mas que não via a hora de voltar para o local. Para os entrevistados, a tranquilidade e a paz que eles possuem no lugar, “não têm preço”.

Questionados sobre o que gostariam que tivesse na comunidade, cada morador apontou uma necessidade diferente. Ambos apontaram necessidades básicas de infraestrutura como: médicos e segurança pública. De acordo com os entrevistados, houve um aumento grande do consumo de droga e álcool entre os jovens da comunidade. Os mesmos lamentam que enquanto eles, apesar da idade avançada, levantam cedo e vão trabalhar alguns jovens ao invés de seguir os seus exemplos, ficam bebendo até o anoitecer.

Indagados sobre as mudanças positivas e negativas com a reabertura da estrada as respostas foram:

Entrevistados	Respostas das perguntas	
A	O que melhorou: é poder ir a Manaus, ou Porto Velho com mais facilidade.	O que piorou: Lixo deixado na comunidade.
B	Melhorou: venda de produtos produzidos na comunidade.	Piorou: muito carro, muito barulho.

Figura 26: Respostas 4 e 5
Fonte: Silva (2019)

Sobre as melhorias com a vinda da BR-319, uma das alternativas apontadas é que há a possibilidade de deslocamento com mais facilidade para as duas capitais próximas ao município: Manaus e Porto Velho. Antes da reabertura da estrada, a possibilidade de transporte só poderia ser feita por combinações de modais²⁵, ou seja, caso precisassem ir a Manaus só seria possível caso fosse por via fluvial até a sede do município e da sede do município optasse por lancha, barco ou avião. No caso de Porto Velho, após chegar à sede do município, a pessoa deverá optar ou por seguir de barco direto para a capital, ou seguir por via fluvial até Humaitá e de lá seguir através da BR-319 até o seu destino. Com a reabertura da estrada, os moradores de Democracia têm a opção de seguir o caminho inteiro por via terrestre reduzindo assim o tempo de espera para a troca de transportes.

²⁵ Combinação de transportes

Segundo o morador B, a abertura da estrada traz um aumento da comercialização dos produtos dentro da comunidade. Em média, nos meses de julho a dezembro, há uma transividade alta de carros na comunidade, principalmente no período da festa da melancia, festa tradicional da cidade de Manicoré, que, habitualmente, traz pessoas das cidades próximas como Novo Aripuanã, Borba e Humaitá, e das capitais, Manaus e Porto Velho.

Ao mesmo tempo em que essa alta transividade é apontada como benefício, também é apontada como maléfica para comunidade. As ruas da comunidade não estão habilitadas para receber tráfego (figura 27) de carros de pequeno e médio porte. Em primeiro lugar, porque as ruas não são asfaltadas, são ruas de barro que, com a movimentação dos carros, começam a formar buracos e atoleiros dificultando o acesso, tanto para carros e motos, quanto para pessoas. Em segundo lugar, a utilização de carros na comunidade também apresenta perigo a quem transita a pé pelo local. A comunidade, como não tem estrutura, não apresenta sinalização para tráfego de automóvel, fazendo com que não haja respeito, nem segurança com o pedestre.



Figura 27: Condições das ruas da comunidade Democracia
Fonte: Silva (2019)

Essa situação, na visão de Norbert Elias, é explicada através do processo civilizador, e traz como consequência a tecnização do lugar. Segundo o autor, os dois processos não são planejados, tendo em vista que surgem do entrelaçar, da

conjunção, da cooperação e da confrontação de muitas atividades planejadas. Elias (2006, pag.35)

No pensamento de Norbert Elias, tecnização é o processo pelo qual, na medida em que se progride, as pessoas aprendem a explorar materiais inanimados a uma extensão cada vez mais crescente para o uso da humanidade, tratando-os e processando-os na guerra e na paz. (IDEM,pag.36)

Elias defende que o processo civilizador é a ação involuntária pela qual passa a humanidade. Assim como o processo de tecnização, o processo civilizador está relacionado ao processo de autocontrole, condição imperativa para sobrevivência de um ser humano. Sem isto, um indivíduo está irresistivelmente a mercê de seus altos e baixos, de seus próprios desejos, paixões e emoções que, sem o controle do ego, demandam satisfação imediata e causam dor, quando permanecem insatisfeitos. Sem que tenham aprendido a se autorregular, os indivíduos não estão em condição de adiar a satisfação de seus desejos, nem de mudar a direção em que eles são procurados.

Elias busca mostrar como tecnização e civilização interagem. Ele menciona as transformações ocorridas nos meios de transportes desde o século 19 como um exemplo de inovação rápida da humanidade em uma dimensão nova, dentro da inovação dos moldes de vida social e, não menos, em novo nível de civilização. Elias(2006,pag.39)

Sobre o processo de tecnização

Quando uma inovação tecnológica como o carro automotor alcança maturidade, então as pessoas têm que aprender a remodelar suas cidades e a malha viária, a fim de que estas se tornem mais adequadas aos novos meios de transporte, pois estas foram todas, originalmente, projetadas para carruagens movidas a cavalo e para pedestres. As estradas, cobertas por pedregulho solto, tinham sido preparadas para coches puxados por cavalos e provavam ser muito perigosas para os veículos automotores. Pagani, Resende e Pilatti (2016, pag. 1)

Assim como a transitividade dos automóveis, outro problema relacionado à reabertura da estrada e devido ao aumento da transitividade do local é o barulho dos carros e motos (figura 28). Isso porque muitos dos visitantes da comunidade não têm horário para transitar no local, e com isso a paz do lugar acaba ficando comprometida. Quando é referido ao barulho, não é somente dos automóveis, mas também ao som alto dos transportes que circulam pelo local.



Figura 28: motos na comunidade.
Fonte: Silva (2019).

Outro problema apontado durante a conversa com os entrevistados, foi sobre o lixo deixado, e isso foi observado durante a visita ao lugar (figura 29). O aumento de descarte incorreto, segundo o morador, aumentou muito, principalmente no período em que é feito o uso da estrada.



Figura 29: Lixo na Comunidade
Fonte: Silva (2019)

3.1.2. Caracterização dos moradores da Comunidade Democracia

Para a realização da segunda etapa da pesquisa, que consistia em entrevistar moradores da comunidade, foi elaborado um roteiro de entrevistas a partir das respostas dos moradores mais antigos (apêndice 1).

Foram localizados moradores que desenvolviam as mais diversas atividades, para obter uma representatividade de cerca de 10% da população local. A escolha dos habitantes foi feita de forma aleatória, de diferentes idades, gêneros, ocupações, escolaridade e tempo de residência no lugar.

O resultado indicou 71% dos entrevistados são homens e 29% são mulheres (gráfico 1) com idade entre 20 a 50 anos, de naturalidades diversas: Rondônia, Amazonas (sede de Manicoré e das comunidades Vista Bela, Democracia e Jatuarana). Dos habitantes que não são naturais da comunidade 66% moram mais de 10 anos no local.

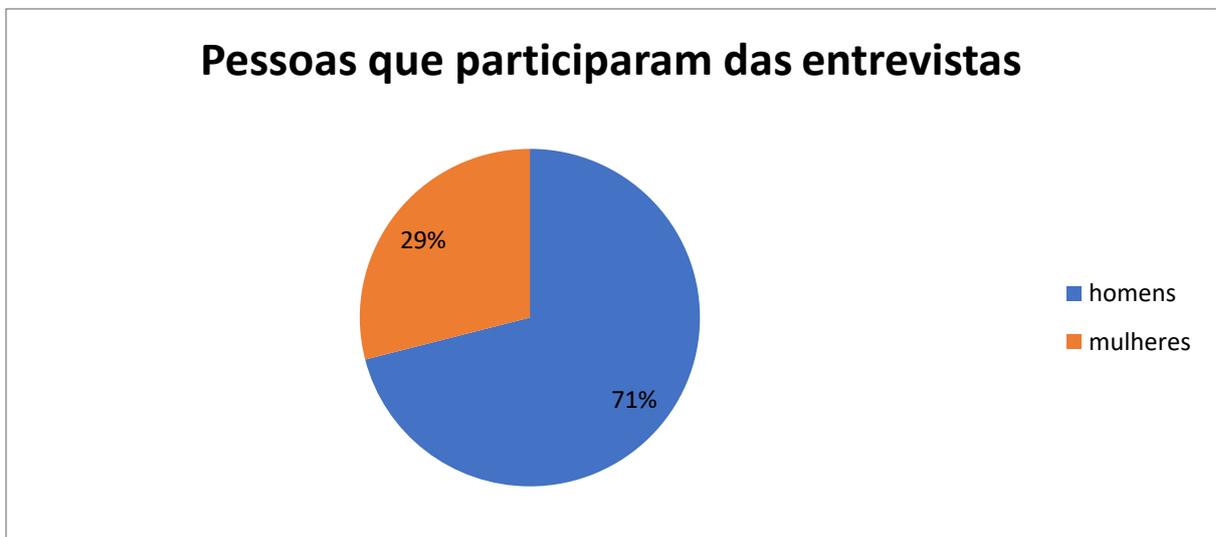


Gráfico 1: Pessoas que participaram da entrevista
Fonte: Pesquisa de Campo.

Dentre os entrevistados, a faixa etária 15% possuem entre 18 a 30 anos, 47% entre 31 a 50 anos, 23% de 51 a 60 e 15% mais de 61 anos.

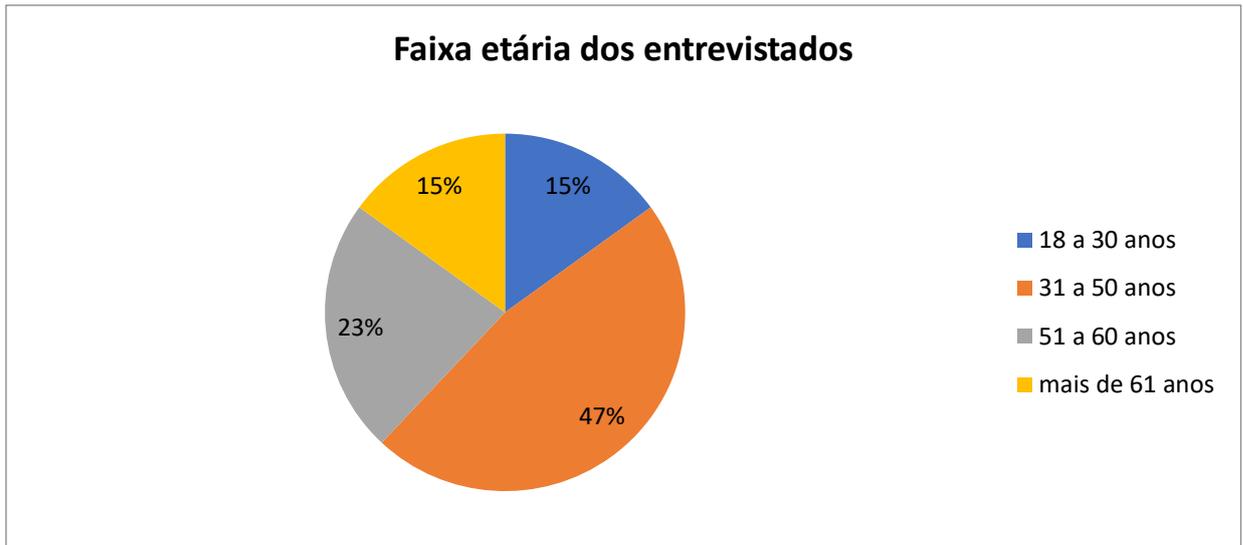


Gráfico 2: Faixa Etária dos entrevistados.
Fonte: Pesquisa de campo.

Sobre o estado civil (Gráfico3), dos participantes 31% declararam está em uma união estável, 38% na condição de solteiro, 8% divorciado e 23% casado.

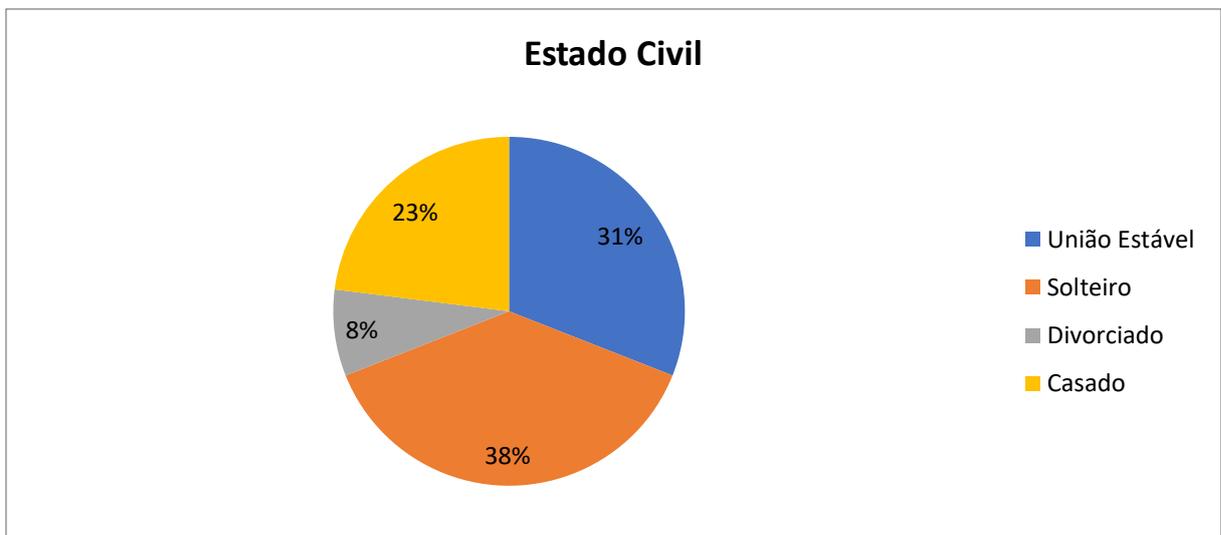


Gráfico 3: Estado Civil.
Fonte: Pesquisa de Campo.

Quando questionados sobre a escolaridade, 7% dos entrevistados responderam que não sabiam ler, nem escrever, 43% informaram que tinham somente o ensino fundamental, 29 % responderam que haviam cursado até o ensino fundamental e 21 % concluíram o ensino superior. Dos moradores que concluíram o ensino superior na comunidade, o curso foi feito nas universidades da sede, na

formação de professor. Sobre a escolaridade dos entrevistados, o gráfico 4 ilustra o resultado:

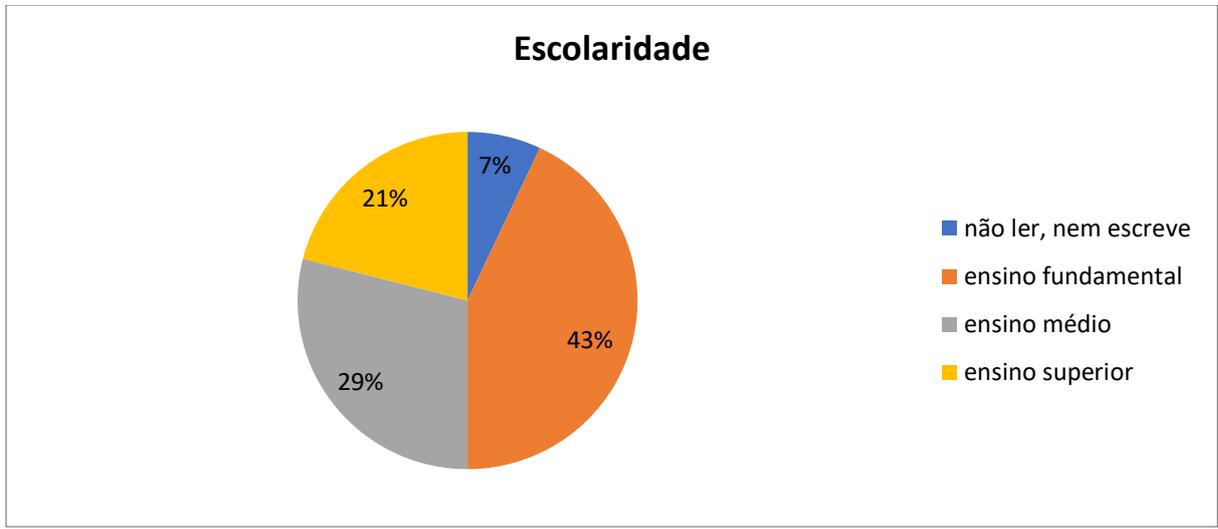


Gráfico 4: Escolaridade dos entrevistados da comunidade Democracia.
Fonte: Pesquisa de Campo

Sobre a renda familiar, o gráfico 5 demonstra as alternativas escolhidas: cerca de 50% dos entrevistados afirmaram que recebem até um salário mínimo mensal, 29% recebem de 1 a 2 salários mínimos e 21% recebem uma renda superior a 2 salários mínimos.

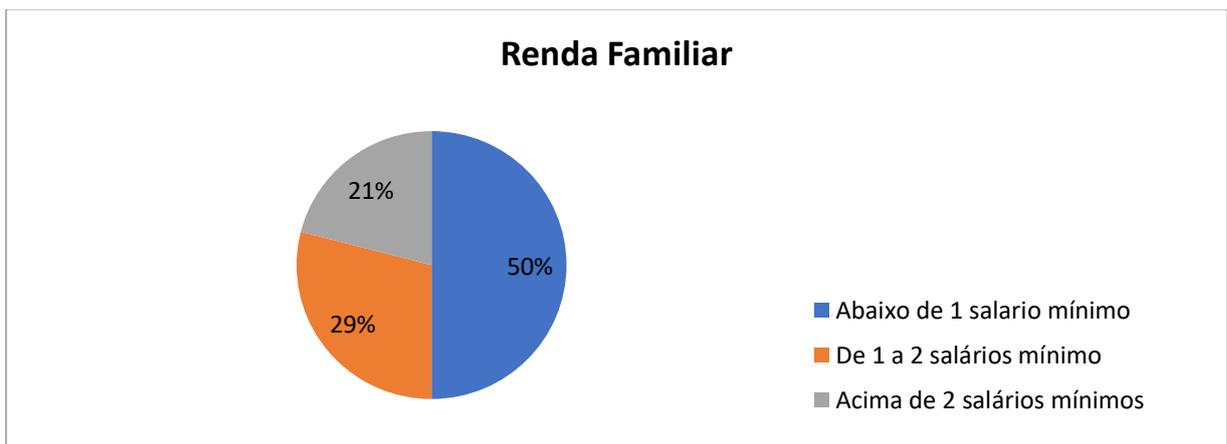


Gráfico 5: Renda familiar dos entrevistados
Fonte: Pesquisa de campo

Os moradores foram indagados sobre os fatores que os faziam permanecer na comunidade: 62% dos entrevistados afirmaram residir num local de tranquilidade, 20%

pela família, 10% por gostarem do clima do local, 4% trabalho, 4% por ser em terra firme.

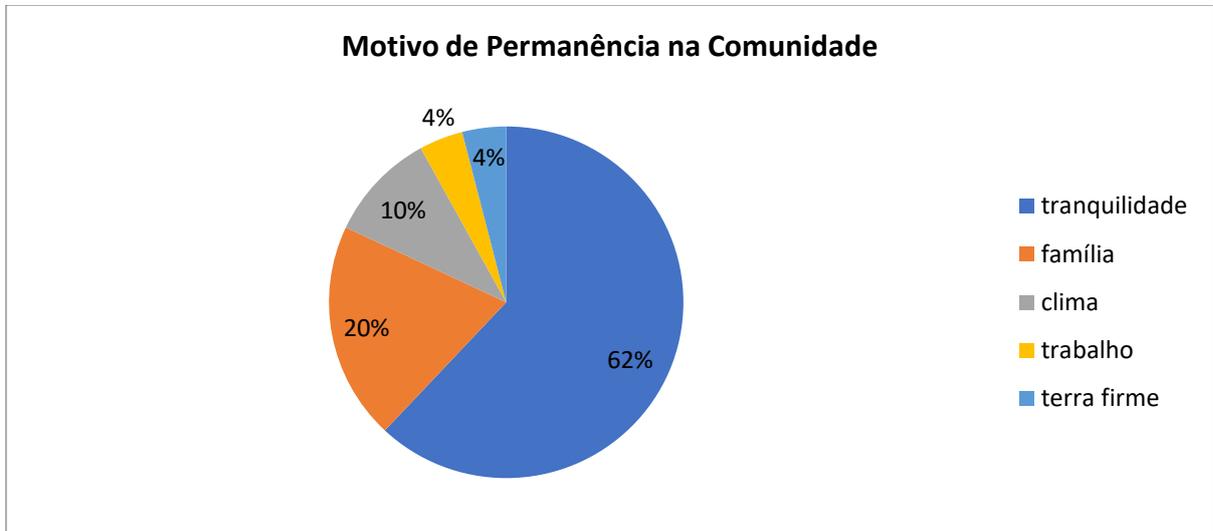


Gráfico 6: Motivo de Permanência
Fonte: Pesquisa de Campo

Sobre os fatores que foram apontados como forma de não gostarem da comunidade: 44% relataram falta de oportunidades de emprego, 25% a falta de uma unidade de saúde, 16% falta de segurança, 15% falta de infraestrutura.

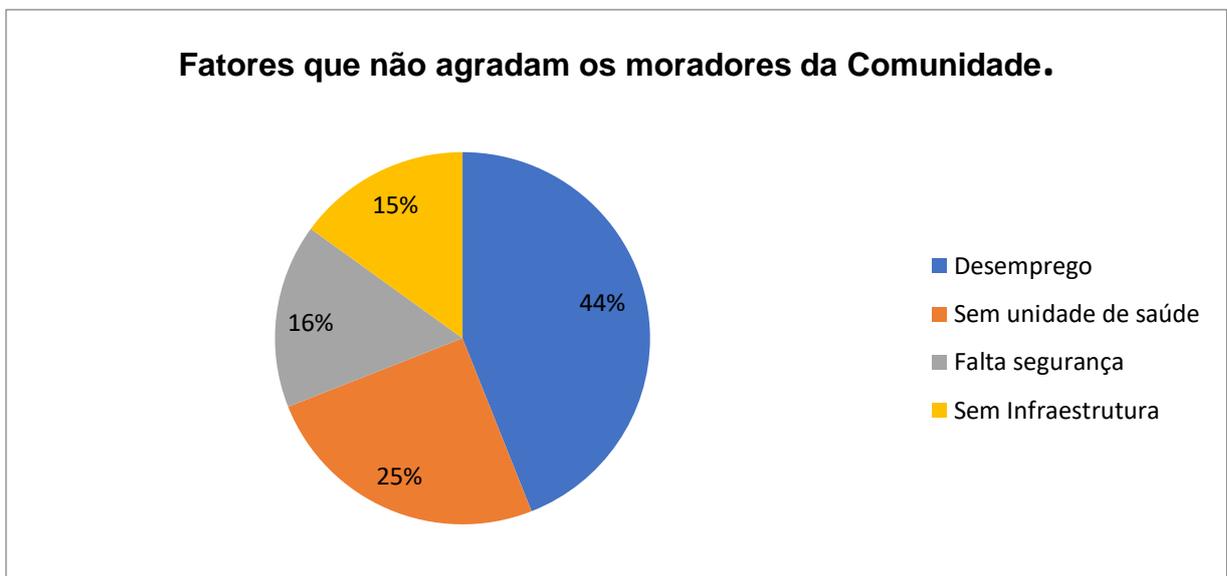


Gráfico 7: Fatores que não agradam os moradores da Comunidade.
Fonte: Pesquisa de Campo

A maioria da população entrevistada classificou a comunidade como desprezada pelas autoridades. Essa opinião se deve à falta de infraestrutura do local. De acordo com os entrevistados, a comunidade passou a ter energia elétrica através

do programa Luz para Todos do governo federal a partir de 2014. Mesmo com o abastecimento, a comunidade conta um gerador no caso de falta de energia. Os comunitários também relataram que ter acesso à água fez-se necessário pela abertura de um poço que distribui água para as casas do local. A água é considerada potável e própria para consumo.

Além dos problemas relacionados ao abastecimento de energia, os comunitários também reclamaram da falta de um saneamento básico. O lixo não tem um local propício como a maioria dos municípios da Região Amazônica, e a exemplo da sede do município, que tem um lixão a céu aberto, a comunidade não tem tratamento do lixo. Na maioria das vezes, quando o lixo reciclável os comunitários aproveitam para fazer venda, porém a destinação dos demais tipos de lixo é feita na área de vegetação, ou queimado próximo.

Assim como as ruas da comunidade não têm asfalto, também é possível ver que o local não tem escoamento da água (figura), em períodos de chuva, muitas ruas ficam intransitáveis fazendo com que os comunitários fiquem ilhados em casa. Outro fator observado foi a ausência de uma rede de esgoto no local, que normalmente é direcionado das casas para as ruas, situação comum em localidades do interior do Amazonas.



Figura 30: Falta de escoamento de água.
Fonte: Silva (2019).

3.2. A influência da reabertura aos olhos dos moradores da comunidade focando nos aspectos socioeconômicos.

Para elaboração desta etapa da pesquisa, foi necessário direcionar perguntas sobre as perspectivas da estrada para a repavimentação do local, já que de acordo com os comunitários entrevistados a fundação da comunidade não tem no seu histórico uma relação direta com a estrada, como é o caso do município do Careiro da Várzea, por exemplo, que tem a sua história ligada à construção da estrada.

Conforme dados fornecidos pelo Instituto de Terras de Manicoré, o trecho de terra da BR-174 que passa pelo município foi aberto em 1982. Funcionou por apenas 12 anos, quando ainda pertencia ao governo do Estado do Amazonas e era chamado de Ramal 464. O fechamento do local se deu por causa precariedade de manutenção do ramal. A partir de 2014, o DNIT começou a fazer a recuperação da estrada.

Democracia é o elo entre a rodovia BR-319 com a sede do município de Manicoré através da BR-174, hoje nomeado ramal do Distrito Democracia, atualmente conhecido como AM-364.

Em 2015 foram entregues as obras de recuperação de 84 km da AM-364 (Figura 31), que liga a BR-319 ao Rio Madeira na comunidade de Democracia, onde através de uma balsa é possível chegar à sede municipal de Manicoré (Figura 32). A obra durou quase dois anos e exigiu investimentos de R\$ 16,5 milhões para recuperação da estrada e substituição de três pontes de madeira (sobre o rio Amapá – 96 metros; rio Matupiri – 84 metros; e igarapé Jutuarana – 24 metros). Apesar disso, no período de inverno amazônico, essa rodovia fica em péssimas condições de uso. Meirelles et.all. (2018, pag. 57)



Figura 31: Trecho recuperado da rodovia estadual AM-364 que liga a BR-319 ao Rio Madeira.

Fonte: Meirelles *et al.* (2018)



Figura 32: Balsa que realiza a travessia de automóveis e pessoas entre a comunidade de Democracia, na AM-364, e a sede municipal de Manicoré.

Fonte: Meirelles, *et.al.* (2018).

Ao ser reaberto o ramal, o mesmo trouxe esperança de melhor qualidade de vida ao local. Além desses benefícios, na visão dos moradores da comunidade, há também a preocupação quanto à ocupação irregular do território. Fato que desde o início das atividades de reabertura do Ramal pelo DNIT foi observado.

Quando perguntado dos entrevistados se havia realização de audiências públicas de modo a criar formas de proteção às unidades de conservação presentes na comunidade, todos os comunitários afirmaram que sim, que inclusive uma delas passou no “Jornal que passa na TV”.

Segundo mostra a matéria do *Bom Dia Amazônia* que foi ao ar em 9 de outubro de 2015,²⁶ o CAAD tem realizado assembleias junto ao poder público de forma a proteger as terras que compõe a reserva extrativista de que o distrito Democracia faz parte junto a 9 comunidades. Na matéria, o presidente do CAAD revela que, quando iniciaram as obras de reabertura do ramal, algumas pessoas que se identificaram de uma empresa de Roraima foram vistas fazendo demarcações de terra no local. A empresa só parou de realizar a delimitação da área após ser notificada que o lugar pertencia a uma área de Unidade de conservação.

Quando indagados sobre o que entrevistados entendiam por desenvolvimento na comunidade, cerca de 60% dos comunitários relataram que a palavra significava

²⁶ Disponível em < <http://g1.globo.com/am/amazonas/bom-dia-amazonia/videos/v/reabertura-da-br-174-preocupa-comunidades-de-manicore-no-am/4607480/>>. Acesso em : 12 de novembro de 2019.

viver em condições dignas. Ao se usar como referência a expressão “condições dignas”, um dos comunitários entrevistados relatou que seria “viver com um salário que se pudessem ter melhores condições de moradia, comida e pagamentos de eletrodomésticos e instrumentos que poderiam aumentar e melhorar a produção do lugar.”

Outro entrevistado relatou que alguns produtos eram bem aquém da realidade de consumo da comunidade. Alimentos como a carne vermelha, por exemplo, é pouco consumido pelos comunitários por ser um produto considerado caro. A opção é comer peixes pescado nos rios e animais, como galinha, criados por eles no quintal. Outros 40% dos entrevistados não souberam opinar sobre o assunto.

Sobre a pergunta “como era a comunidade Democracia antes da reabertura da BR 319?”, muitos entrevistados relataram que antes da abertura do ramal a comunidade era mais tranquila. Alguns comunitários relataram que o acesso à comunidade, além de “trazer coisas boas, também trazia coisas ruins”. Uma das coisas ruins relatadas era o aumento de consumo de entorpecentes por alguns moradores do local.

Quando indagados sobre a reabertura e pavimentação da estrada, os entrevistados relataram que eram a favor da reabertura do ramal AM-364 que dá acesso à BR-319.

Quando os comunitários entrevistados foram questionados sobre a importância da BR-319 para eles e as suas famílias, 54% responderam que a BR tem grande importância, 23% atribuíram pouca importância e os demais 23% restantes não souberam opinar sobre esta questão.

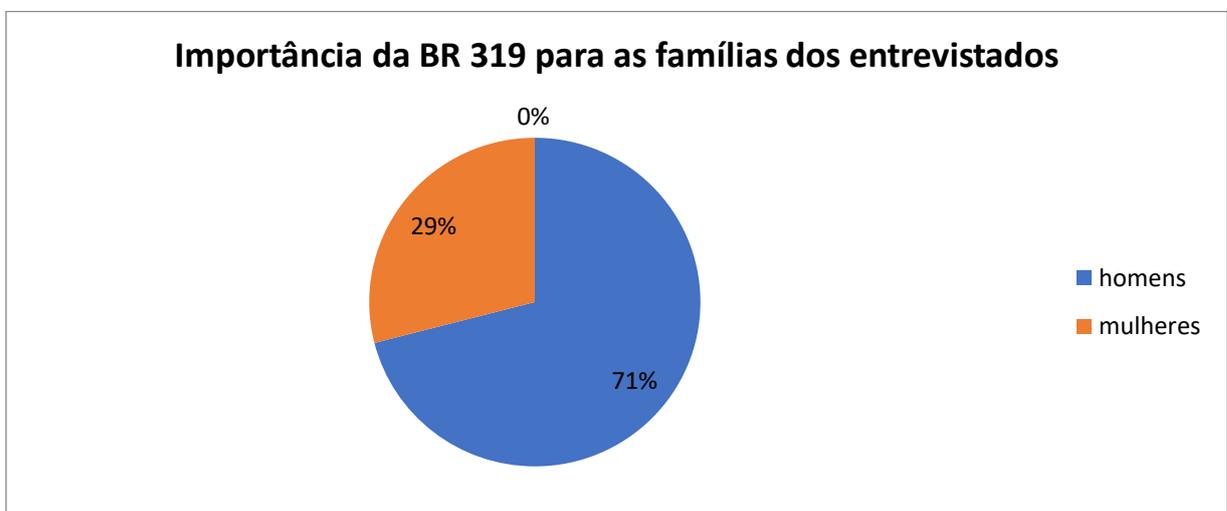


Gráfico 8: Importância da BR 319 para as famílias dos entrevistados
Fonte: Pesquisa de campo.

Sobre a importância da BR 319 para a comunidade, os entrevistados responderam como apresenta o gráfico 9, onde 54% dos comunitários continuam defendendo que sim, o Ramal já apresenta grande importância para o desenvolvimento das atividades da comunidade.

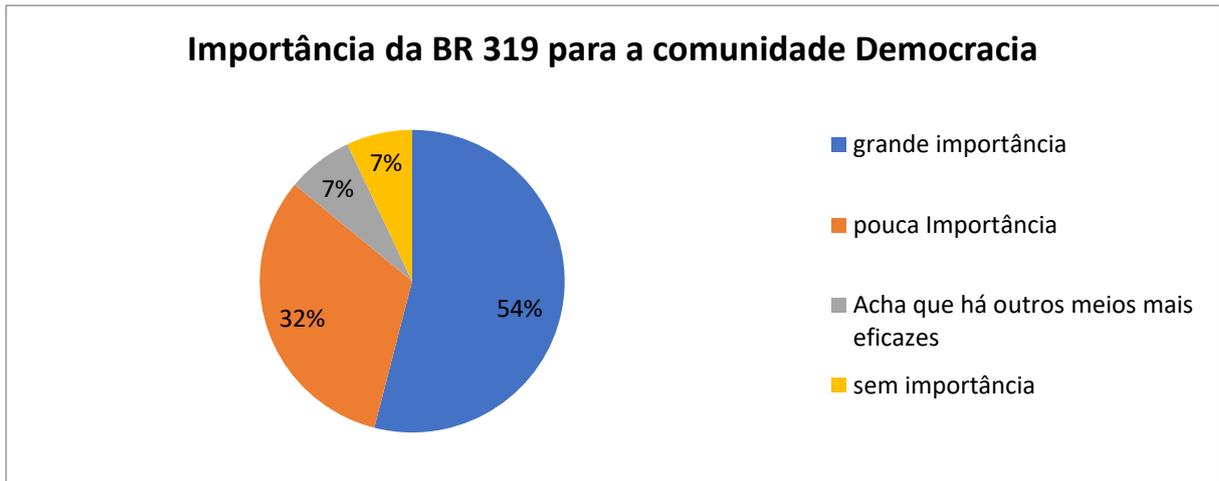


Gráfico 9: Importância da BR 319 para comunidade
Fonte: Pesquisa de Campo.

Muitos dos moradores entrevistados, inclusive, relataram que estão sendo beneficiados pelo fato de o ramal ainda não estar asfaltado, pois no período de chuva, os carros que insistem em fazer o percurso sofrem com os atoleiros que surgem na estrada. Além desses casos relatados, os comunitários também informaram que já foi registrada uma demanda grande de veículos da comunidade.

Em 2017, no período da festa da melancia, foi registrado que cerca de 700 veículos fizeram o transporte de pessoas para a sede do município. Outros informaram que no período em que o ramal está em alta transividade (normalmente entre os meses de junho a dezembro), algumas famílias oferecem serviços de lavagem de carro (figura 33), venda de gasolina e hospedagem de pessoas nas casas da região, além da venda de produtos advindos das atividades desenvolvidas na comunidade.



Figura 33: Serviços de lavagem de carro por comunitário.
Fonte: Silva (2019)

No que concerne sobre o aspectos ambiental, a BR-319 e o ramal AM-364 têm trazido preocupações a estrutura de governança ambiental do município que é formada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMADES) e da Secretaria Municipal de Produção e Abastecimento (SEMAPA). Manicoré já é considerada uma localidade com alto risco de desmatamento, sendo que no período de 2012 a 2016, segundo o IBGE, houve um aumento de 13% de desmatamento no município.

O motivo do grande aumento do desmatamento no município se deve as atividades desenvolvidas no sul do local (Meirelles et. all.,2018, pag. 93). Segundo os autores, os dados do IBGE afirmam que as principais categorias associadas aos desmatamentos em Manicoré foram de assentamentos²⁷ (no caso da comunidade do Santo Antonio do Matupi)²⁸, seguido por estradas e ramais.

²⁷ Espaço territorial de povoamento humano.

²⁸Ou 180 (por ficar distante 180 km da cidade de Humaitá), localizado às margens da Transamazônica e bastante distante da sede municipal

Outra região do município que pode vir a se tornar um vetor de desmatamento é a AM-364 (Ramal de Democracia), que liga a BR-319 ao Rio Madeira. Apesar de grande parte do trecho desse ramal fazer limite com UCs (Reserva de Desenvolvimento Sustentável Igapó-Açú, Parque Estadual do Matupiri e RDS do Rio Amapá), a parte final, mais próxima ao rio, está dentro de áreas não destinadas e privadas, justamente onde se situa a Comunidade de Democracia e onde já é possível visualizar o desenvolvimento de diversos ramais. Meirelles et. all. (2018, pag. 95).

Sobre as questões de governança territorial já que isso vem sendo apontado como uma preocupação dos comunitários e suas lideranças, em janeiro de 2019, foi iniciado o projeto “Promovendo Transparência e governança territorial no contexto da instalação de rodovias na Amazônia Brasileira – O caso da BR-319”. O projeto é uma iniciativa da FGV com recursos da fundação Gordon & Betty Moore. O objetivo do projeto é contribuir para o desenvolvimento territorial sustentável da região com influência direta da estrada BR-319 no estado do Amazonas de forma participativa, numa visão de futuro comum, com governança e acesso à informação.

O projeto, segundo o líder comunitário, tem quatro objetivos principais:

- Fortalecer um espaço de governança territorial local em que as partes interessadas possam se articular em condições de equidade para se fazerem representar frente ao processo de licitação ambiental e demais políticas públicas do território.
- Facilitar uma agenda de desenvolvimento territorial para a área de influencia da BR 319, que represente uma visão comum de prioridades para o desenvolvimento sustentável.
- Elaborar instrumentos financeiros independentes para apoiar futuramente projetos oriundos desta agenda e a continuação da própria governança.
- Produzir uma ferramenta de monitoramento de riscos socioambientais, para apoiar a ação das autoridades públicas e da população.

O projeto é uma iniciativa que tem durabilidade de dois anos. Dele, participam o Centro de Estudos em Sustentabilidade da Fundação Getúlio Vargas (FGVces) e o Centro de Estudos em Direitos Humanos e Empresas. (FGVCeDHE).

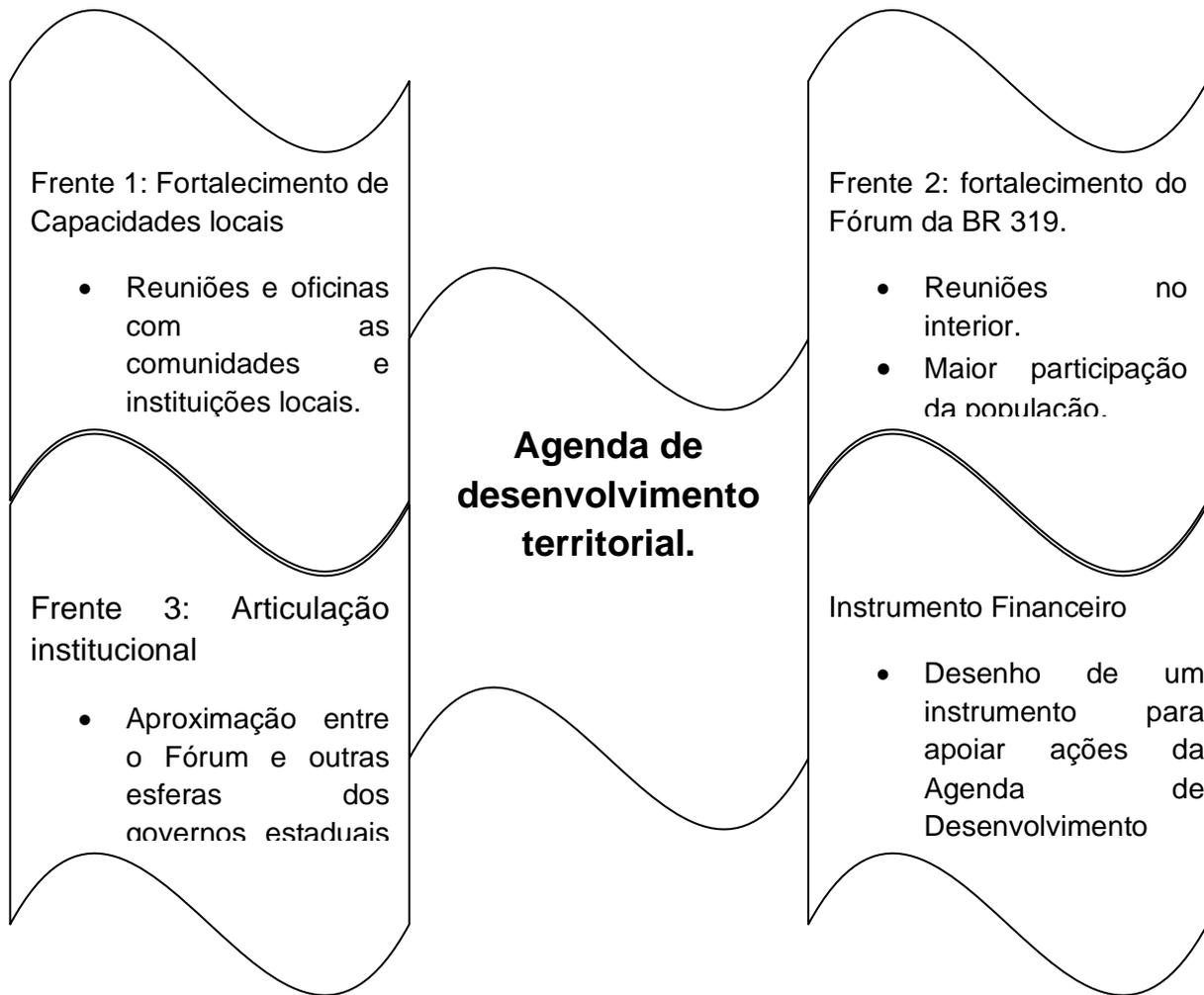


Figura 34: Frentes de Atuação do projeto
Fonte: FGV

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A percepção dos impactos territoriais dos moradores da comunidade Democracia sobre a pavimentação da BR 319 permitiu concluir que embora os comunitários se mostrem favoráveis a reabertura do ramal AM 364 e a pavimentação da estrada, os mesmos estão conscientes das consequências que a BR pode trazer para o lugar.

Diante disso cabem iniciativas que venham incentivar a educação ambiental no local e eventos informativos que possam esclarecer os benefícios e malefícios que a pavimentação da estrada pode trazer aquele lugar

Desde o início da história, a integração da Amazônia se sucedeu através de projetos considerados desenvolvimentistas que tinham a intenção de povoar o local através iniciativas para atrair pessoas para habitar o lugar. O investimento em infraestrutura e principalmente em transporte visava facilitar migração dessas pessoas. O transporte fluvial, além de desconfortável era considerado demorado. Tentou-se então o investimento em ferrovias, porém os insumos e a manutenção eram considerados caros o que inviabilizou o investimento no modal.

O estudo de possibilidade de novas formas de locomoção fez com que houvesse a introdução das rodovias na Amazônia, porém introdução desse modal carecia de estudo de viabilidade o que não ocorreu na maioria das vezes. Nos lugares que são implantadas estradas, além da intenção de povoar o local, tem-se a ideia de desenvolvimento de atividades econômicas como: agricultura, ou pecuária. No caso da BR 319 isso não ocorreu principalmente na parte denominada “trecho do meio” por está localizado num lugar de baixa fertilidade e alto índice pluviométrico não atingindo, com isso, os objetivos iniciais.

De fato o sonho da pavimentação do “trecho do meio” da BR 319 traz aos que vivem nos lugares influenciados pela BR 319 benefícios como: maiores conectividades entre municípios e redução de custos de transportes. Por outro lado se não houver um cuidado ambiental e territorial do lugar, a estrada facilita ocupações de terras indevidas com a intenção de exploração de terras e recursos naturais incentivando desmatamento na região.

No caso da comunidade Democracia, os moradores tem uma percepção do que a estrada pode representar ao município, tanto que durante o desenvolvimento da

pesquisa vários moradores entrevistados demonstravam a preocupação com as metamorfoses que vinham acontecendo no lugar.

Os moradores da comunidade Democracia vivem numa relação harmoniosa com a natureza. No lugar, desenvolvem atividades de agricultura, caça, pesca e respeitam as tradições e costumes do local.

Desde a reabertura do Ramal, os comunitários reconhecem que a estrada trouxe benefícios ao lugar já que eles mencionaram durante as visitas que o consumo do que era produzido na comunidade era restrito aos habitantes da sede do município, e que depois a reabertura do ramal em 2015, o local ganhou notoriedade, também, dos que transitam no lugar incentivando também a criação de um tímido comércio local.

Assim como a estrada trouxe notoriedade ao lugar, com ela vieram às mazelas à população já que também foi apontada durante as visitas ao lugar a preocupação dos comunitários com a ocupação indevida das Unidades de conservação e o aumento do desmatamento local, isso se deve ao fato que no decorrer do ramal AM 364 já foram detectados formação de outros ramais para comunidades vizinhas.

A percepção ambiental dos habitantes da comunidade é visível já que eles já tiveram experiências negativas devido à presença da Gerthal que extraia madeira para confecção de lâminas. Essa preocupação é transmitida durante as conversas com os moradores que afirmam que gostam da ideia da pavimentação do local para tirar a comunidade do isolamento, mas que temem que assim como isso trará benefícios possa a vir a atrapalhar o desenvolvimento de algumas atividades que são tradicionais do lugar.

Sendo assim recomenda-se:

A necessidade de investimento em políticas públicas de modo a direcionar investimentos sociais a fim de evitar o êxodo rural e agravo social na comunidade.

O ecoturismo é uma atividade que poderia ser desenvolvida no lugar e teria grande probabilidade de expansão. Já há um hotel de selva em Manicoré chamado Caiaué e o ramal AM 364 poderia ser um grande potencial para o desenvolvimento da atividade já que a mesma uma paisagem linda. A indicação do desenvolvimento da atividade no lugar atrairia mais investimentos para região, mais desenvolvimento ao comércio do lugar e geração de emprego e renda para os comunitários.

Faz se necessário uma atenção especial dos governos: municipal, estadual e federal com a região a fim de garantir o destino adequado de terras do lugar e evitar aumento de desmatamento na região, já que Manicoré já é considerado um dos municípios em estado de alerta de prevenção de avanço de desmatamento no Amazonas.

E, reforçar iniciativas além do projeto em andamento com a Fundação Getúlio Vargas – FGV no ordenamento territorial do Ramal AM 364, a fim de garantir a manutenção das comunidades e evitar o possível processo de ocupação de terras de forma indevida.

REFERÊNCIAS

- A CRÍTICA. **'existe uma má vontade injustificada com a rodovia BR-319'**, diz Alfredo Nascimento. Matéria do dia 16/11/2015. Acesso www.acritica.com. Acesso em 20/11/2018.
- ANDRADE GUTIERREZ. Disponível em < www.andradegutierrez.com.br>. Acesso em 30/09/2019.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia econômica**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 1991.
- BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia** – A análise do processo de desenvolvimento. 2. ed. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa, 2007.
- BARROSO, Luís Roberto – curso de Direito constitucional e contemporâneo. 5 ed. – São Paulo: Saraiva, 2015.
- BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: A nova fronteira de recursos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- BECKER, Bertha. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.
- BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia Legal na década 70/80: expansão e concentração demográfica**. Manaus, CEDEAM/UA, 1981.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Cia das letras, 1986.
- BOSI, Éclea. **Memória e Sociedades: Lembranças de Velhos**. 14 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 1.179, de 6 de julho de 1971. Institui o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), altera a legislação do imposto de renda relativa a incentivos fiscais e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 06 jul. 1971.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 02 set. 1971.
- BRASIL. Decreto nº 75.320, de 29 de janeiro de 1975. Dispõe sobre a criação do Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO). **Diário Oficial da União**, Brasília, 30 jan. 1975.
- BRASIL. Decreto nº 86.029, de 27 de maio de 1981. Dispõe sobre a criação do Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (POLONOROESTE). **Diário Oficial da União**, Brasília, 28 mai. 1981.

BRASIL. **Estudo de Impactos Ambientais da BR-319**. DNIT, 2008.

BRUM, Argemiro J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. 20. ed. Ed.Unijuí, 1999.

BRASIL, Marília Carvalho. **A migração interestadual na região Norte: década de 1970**.1996.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **O Conceito Histórico Do Desenvolvimento Econômico**. 2004. FGV.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em rede - A era da informação: Economia, sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CLAVAS, Paul. **A geografia cultural**. 2 ed. Florianópolis. Ed. Da UFSC, 2001.

COELHO, Maria Célia Nunes; MONTEIRO, Maurílio de Abreu; LIRA Sérgio Roberto Bacury de.; LOPES, Adáise Gouvêa. **Estratégias de modernização na Amazônia e a (re)estruturação de municípios: o caso da implantação de empresas minero-metalúrgicas e de energia elétrica**. In: Regiões e cidades, cidades nas regiões – O desafio urbano-regional. Ed. Unesp, 2001.

COSTA, Wanderley Messias Da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. Ed Contexto, 1988.

COSTA, L. P.; Leite, Y. L. R.; MENDES, S. L.; **Reconstrução e asfaltamento da BR 319**.Manaus,2011.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **Amazônia e desenvolvimento à luz das políticas governamentais: a experiência dos anos 50**. Rev. bras.Ci. Soc. V.7 n.19 Rio de Janeiro Jun. 1992.

DNIT. Disponível em <www.dnit.gov.br>. Acesso em 30/09/2019.

EGLER, Claudio Antonio G. Dinâmica Espacial e Rede Urbana na Amazônia. Boletim Regional - **INFORMATIVO da POLÍTICA NACIONAL de DESENVOLVIMENTO REGIONAL** - Publicação quadrimestral do Ministério da Integração Nacional, 2006.

ELIAS. NOBERT. **Escritos e ensaios 1**.São Paulo: Zahar. 2006.

ELIAS, Norbert e SCOTSON J. L. **Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.,2000.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. v. 1. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

FEARNSIDE, Phillip M., GRAÇA, Paulo M. L. de A. **BR-319: A rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia Central**. Manaus: INPA, 2005.

_____, **Rodovia, ferrovia ou navios: qual é a melhor ligação entre Manaus e SP?** Jornal da Ciência. Disponível em www.jornaldaciencia.org.br. Acesso em: 25/10/2018.

FEARNSIDE, Philip M. & GRAÇA, Paulo M. L. de Alencastro. **BR-319: a rodovia Manaus Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco do desmatamento à Amazônia central.** Novos cadernos NAEA. Vol. 12, n. 1, jun. 2009. Pp. 19-50.

FONSECA, Dante Ribeiro da. **O Rio Comandava a vida: o extrativismo, A agropecuária e o socioambientalismo na Amazônia.** Revista Língua Viva, Guajará-Mirim, vol.4, n. 1, p. 41-68, jan- jul. 2014.

GATTI, Bernadete Angelina. **Grupo Focal na Pesquisa em Ciências Sociais e Humanas.** Brasília: Líber Livro, 2005.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. Ed. Atlas, 2006.

GONÇALVES, Marcelo. **Sistemas Sociais de produção da castanha da Amazônia no município de Manicoré-Am.** Manaus; UFAM, 2011.

GONDIN, Neide. **A invenção da Amazônia** – São Paulo: Marco Zero, 1994.

GUIA GEOGRÁFICO. Disponível em <www.guiageo.com>. Acesso em Agosto de 2019.

IBGE. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em 30/09/2019.

INFOESCOLA. Disponível em <www.infoescola.com.br>. Acesso em 30/09/2019.

JESZENSKY, Paul Jean Etienne. **Sistemas telefônicos.** Ed. Manole, 2003.

KOHLHEPP, Gerd. **Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira.** 2002.

LATOUCHE, Serge. **Pode a África contribuir para resolver a crise do ocidente?** Barcelona 12-15 de janeiro de 2004. IV Congresso Internacional de Estudos Africanos.

LIMA, I. **Irاندوبا registra ocupações ilegais após a Ponte Rio Negro.** Jornal Dez Minutos. Manaus, 2012. Disponível em : <http://www.d24am.com/noticias/amazonas/iranduba-registra-ocupacoes-ilegais-apos-ponte-rio-negro/75107>. Acessado em Outubro de 2018.

LOUZADA, Camila de Oliveira. **As grandes obras para a reabertura da BR 319 e seus impactos nas localidades ribeirinhas do Rio Solimões: Bela Vista e Manaquiri, no Amazonas.** Dissertação de mestrado. UFAM. Manaus. 2014.

LUZ, Nelson dos Santos. **Diagnóstico das transformações socioterritoriais no eixo da BR 319 (Manaus/AM – Porto Velho/ RO).** Monografia. Universidade de Brasília. Brasília. 2013.

MARÇAL, M.S. Pinheiro, Z.C. (Org.) **Amazônia: recursos hídricos e diálogos socioambientais**. Curitiba. Ed. CRV, 2011, v.01, p.01-135.

MARCONI, Marina Andrade; Lakatos, Eva Maria. **Técnica de pesquisa**. 7. ed. Ed. Atlas. 2008

MAMIGONIAN, Armen. **O processo de industrialização em São Paulo**. In: Boletim Paulista de Geografia, Associação dos geógrafos brasileiros, São Paulo, 1982.

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Estudo de Caso** – uma estratégia de pesquisa. 2. Ed. Atlas. 2008.

MEIRELLES, Fernanda de Almeida. CARRERO, Gabriel Cardoso, NETO, José Guedes Fernandes; CENAMO, Mariano Colini; GUARIDO, Paula Carolini Paes. **Análise Ambiental e socioeconômica dos municípios sob a influência da rodovia BR 319**. Manaus: IDESAM, 2018.

MELO, Octaviano. **Topônimos Amazonenses**. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1967.

NAPOLITANO, Marcos. **Obras de Infraestrutura do Brasil na ditadura**. 2014.

OLIVEIRA, Arioaldo Umbelino. **“Integrar para não Entregar: Políticas Públicas na Amazônia”**. Campinas: Papirus, 1988.

OLIVEIRA, Arioaldo Umbelino de. **BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização**. In: Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163. Organizador: Mauricio Torres. Brasília: CNPq, 2008.

OLIVEIRA, Thiago. NOGUEIRA, Ricardo. **A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR 319**. Revista de Geopolítica. Natal. 2014.

OLIVEIRA, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo. **Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário**. Revista de Geopolítica. Natal. 2015.

OLIVEIRA, Thiago. NOGUEIRA, Ricardo. **Rodovias na Amazônia Brasileira**. Edua. 2017.

PAGANI, Regina Negri; RESENDE, Luiz Maurício de; PILATTI, Luiz Alberto. **Tecnização e Civilização: a interação destes processos no pensamento do Norbert Elias**. Simpósio Internacional Processo Civilizador. Paraná.

PORTAL DA AMAZÔNIA. Disponível em <www.portaldaamazonia.com.br>. Acesso em 30/09/2019.

PRATES, Rodolfo Coelho; BACHA, Carlos José Caetano. **Os processos de desenvolvimento e desmatamento da Amazônia**. Campinas, v. 20, n. 3 (43), p. 601-636, dez 2011.

PIZARRO, Ana. *Amazônia: as vozes do rio: imaginário e modernização*; tradução Rômulo Monte Alto. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2012.

RANGEL, A. **Inferno Verde: Cenas e cenários do Amazonas**. Manaus, Valer, 6ª ed., 2009.

Revista rea. Disponível em www.revistaarea.com.br. Acesso em 28/10/2019.

REIS, Arindal Vinicius da Fonseca. **Histórias do Nosso Chão**. [S.i., S.N.] [2011?]

RODRIGUES, Marcelo da Silveira. **Civilização do automóvel: a BR 319 e a opção rodoviária brasileira** / Marcelo da Silveira Rodrigues – Manaus: UFAM, 2011.

RODRIGUES, Robson. **Obras de infraestrutura do Brasil na Ditadura**. 2014. Disponível em www.guiadoestudante.abril.com.br. Acesso em 30/09/2019.

RUDIO, Franz Victor. **Introdução ao projeto de pesquisa científica**. 17 ed. Petrópolis: Vozes, 1992.

SANDRONI, Paulo. **Novíssimo Dicionário de Economia**. 14 ed. São Paulo. Editora Best Seller. 2014.

SANTOS, E. **O maior destruidor da Natureza é o estado**. Manaus, 2013. III Congresso Brasileiro de Educação Ambiental Aplicada e Gestão Territorial. Manaus, 27 a 29 de novembro de 2013. ISBN 978- 85-7883-273-5.

SANTOS, Luiz Afonso dos.; MICHEI, Fernando Dutra. **Rodovias autossustentadas: desafio do século XXI**. Ed CLA, 2007.

SANTOS, Milton. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. – Rio de Janeiro: Record. 2001.

SANTOS, Milton. **Por uma outra Globalização**. 25 ed. Rio de Janeiro. Record. 2015.

SCANDAROLLI, Denise. **Forjando uma identidade Brasileira: O papel do IHGB na construção da nação**. 2004. UNASP.

SHERER, Ilse Warren. **Movimentos Sociais: um ensaio de interpretação sociológica**. 3 ed. Florianópolis: Editora UFSC, 1989.

SILVA, Catia Antonia; CAMPOS, Andreilino. **Metrópoles em mutação**. Rio de Janeiro: Revan, 2008.

SILVA, Luiz Aurino da. Especialista em Geopolítica UNB. 2019.

SOUZA, Marcelo L. Desenvolvimento socioespacial. In: **A prisão e a Ágora**. Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Maria Luiza de. **Desenvolvimento de comunidade e participação**. 5.ed. São Paulo: Cortez, 1996.

UFAM. **Diagnóstico socioeconômico da BR-319**: Relatório Final. Manaus, Núcleo de Socioeconomia – NUSEC/Universidade Federal do Amazonas, 2005.

_____. **Diagnóstico socioeconômico da BR-319**: Relatório Parcial. Manaus, Núcleo de Socioeconomia – NUSEC/Universidade Federal do Amazonas, 2007.

_____. **Estudo de Impacto Ambiental –EIA**: Obras de reconstrução/pavimentação da BR319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7. Manaus, Universidade Federal do Amazonas, 2009. 6 Vols.

_____. **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA**: Obras de reconstrução/pavimentação da BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7. Manaus, Universidade Federal do Amazonas, 2009.

VIEIRA, Rafael; NAKED Assed. **Infraestrutura de transporte e rodoviarismo na Amazônia**: Gestão Ambiental e sustentabilidade na reestruturação da rodoviária BR-319 (Manaus-Porto Velho). Anais do II Simpósio Nacional Espaço, Economia e Políticas Públicas “Cidade Questão Ambiental: velhos desafios, novos paradigmas”. Goiás. 2012.

YIN, K. R. **Estudo de caso: Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Bookman, 3ª ed., 2005.

WAGLEY, Charles. **Uma comunidade Amazônica: um estudo do homem nos trópicos**. Trad. Clotilde da Silva Costa. 3 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

Roteiro de Entrevista

Apêndice 1.

A) Dados de identificação.

Nome (Opcional)	
Gênero	
Idade	
Ocupação	
Naturalidade	
Escolaridade	
Tempo de residência no lugar	

B) Percepção do Lugar.

1. Você mora em Democracia por quê? O que lhe agrada neste lugar? E o que não lhe agrada?
2. Em sua opinião, qual a qualidade de vida das pessoas que vivem em Democracia?
3. Historicamente as estradas na Amazônia causaram grandes impactos. Se você tivesse informações sobre os impactos das rodovias na Amazônia, você participaria da discussão sobre reabertura da BR 319? Qual seria a sua posição?
4. A BR 319 é importante para comunidade? E para você e sua família?
5. Você já participou de alguma Audiência Pública? Se já participou, do que ela tratava?
6. Você acha que as autoridades cuidam da comunidade?
7. Qual a sua percepção desenvolvimento?
8. Quais os benefícios que o Ramal traz a comunidade e os prejuízos?
9. Outros aspectos importantes.