



**A construção da BR-319 e o silêncio indígena  
na fronteira de produção de commodities  
da Amazônia centro-meridional**

**Contribuição ao processo reparatório amplo e de caráter coletivo  
para os povos originários pelas graves violações promovidas pelo  
Estado brasileiro no período de 1964 a 1985**

**Ricardo Verdum**

**A construção da BR-319 e o silêncio indígena na fronteira de produção de commodities da amazônia centro-meridional**

Direitos autorais: Ricardo Verdum e IWGIA

Autor: Ricardo Verdum

Fotografia da capa: Alberto César Araújo, Amazônia Real.

**CATALOGACIÓN HURIDOCs CIP DATA**

Título: A construção da BR-319 e o silêncio indígena na fronteira de produção de commodities da amazônia centro-meridional

Editor: IWGIA

Número de páginas: 38

ISBN: 978-87-93961-86-9

Linguagem: Português

Indexação: 1. Povos Indígenas - 2. Brasil - 3. Direitos Humanos - 4. Genocídio -

5. Ditadura Militar

Área geográfica: Brasil

Data de publicação: Diciembre 2025

INTERNATIONAL WORK GROUP FOR INDIGENOUS AFFAIRS (IWGIA)

Prinsessegade 29 B, 3rd Floor, DK 1422 Copenhagen, Denmark/Copenhage/Dinamarca

Phone/Telephone: (+45) 53 73 82 30 - E-mail: [iwgia@iwgia.org](mailto:iwgia@iwgia.org) - CVR: 81294410

[www.iwgia.org](http://www.iwgia.org)

# **A construção da BR-319 e o silêncio indígena na fronteira de produção de commodities da amazônia centro-meridional<sup>1</sup>**

Contribuição ao processo reparatório amplo e de caráter coletivo para os povos originários pelas graves violações promovidas pelo Estado brasileiro no período de 1964 a 1985

Ricardo Verdum<sup>2</sup>

---

1 Este relatório foi apresentado no Seminário Povos Indígenas: conflitos territoriais, política indigenista e estratégias de luta, realizado nos dias 22 e 23 de outubro de 2025, na Universidade Federal do Piauí (UFPI), na cidade de Teresina, Piauí.

2 Cientista Social, Doutor em Antropologia Social. Pesquisador Independente. Bolsista do Projeto "Atuação do MPI em Conflitos Fundiários, Territorialidades e Políticas Públicas", UFPI/FADEX. rverdum@gmail.com

*Nem o passado histórico nem a lembrança que lhe dá forma são referências dadas, já organizadas como tal, à espera de que a memória volte a recolher os seus conteúdos como se se tratasse de um repositório de significações já prontas e igualmente disponíveis para qualquer releitura. A pressão urgida – e urgente – de hoje nos impele a desatar os nós da temporalidade que tendem a comprimir os acontecimentos em um passado fixo e inativo, a reorganizá-los segundo cruzamentos plurais.*

Nelly Richard

# Sumário

<b>APRESENTAÇÃO</b>	6
<b>1. A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-319</b>	8
Desbravar, ocupar e produzir	11
Convergências e conjunção dinâmica de agentes	12
Um sonho secular	15
Acesso à territórios e recursos	17
Estudos prévios de impacto e efeitos socioambientais	19
<b>2. O SILÊNCIO E AS EVIDÊNCIAS DISPERSAS SOBRE EFEITOS NA POPULAÇÃO INDÍGENA</b>	20
Evidências fragmentadas e dispersas	21
Diante da extração mineral	26
A saúde indígena em risco	29
O indigenismo interamericano	30
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	31
<b>REFERÊNCIAS</b>	34

## Apresentação

Este relatório é parte de um estudo mais amplo que desenvolvo sobre as formas do Estado capitalista no Brasil e o indigenismo como forma específica de relacionamento com os povos indígenas. Aqui, vou tratar do caso Rodovia BR-319, construída entre 1967 e 1976 na região de interflúvio formada pelos rios Madeira e Purus, na porção Centro-Meridional da Amazônia brasileira<sup>3</sup>. Ele se baseia (a) em levantamentos realizados nos arquivos em Brasília da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI) e do Conselho Indigenista Missionário (CIMI); (b) em buscas realizadas na internet a partir de diferentes entradas temáticas e palavras-chave; (c) em consulta a pessoas com conhecimento específico sobre o objeto de investigação; (d) e em arquivo documental pessoal próprio. Não trabalhei com testemunhas contemporâneos aos acontecimentos, para escutar sua ou suas histórias. Isso implicaria condições que eu não dispunha no momento. Adianto que o texto não espelha a massa de documentos reunidos, nem pretende ser mais do que uma versão preliminar. E que sua redação esteve guiada pelo propósito de produzir um conteúdo que auxilie no diálogo institucional e interinstitucional do Ministério dos Povos Indígenas (MPI), e contribua com os objetivos da desejada e necessária Comissão Nacional Indígena da Verdade (CNIV).

Os efeitos da construção da Rodovia BR-319 nas populações indígenas na região é uma situação muito pouco conhecida. Uma conclusão à que cheguei desenvolvendo a investigação. Chamou minha atenção, de partida, a ausência de informações com relação à população indígena que vivia previamente na região de interflúvio formada pelos rios Madeira e Purus, ou que foi atraída pela movimentação de gentes e máquinas no curso da construção da rodovia. Até o momento não encontrei qualquer levantamento ou estudo prévio sobre a sua presença, distribuição, características ou documento de definição de políticas específicas preventivas ou mitigatórias dos efeitos da obra, seja do Serviço de Proteção do Índio (SPI) ou da Fundação Nacional do Índio (que na época tinha como sigla F.N.I.). Há como que um silêncio que entendo não significa ausência de história, mas sim uma história oculta sob uma forma discursiva que é necessário elucidar.

Falando um pouco da rodovia, ela foi construída entre os anos de 1967 e 1976, estabelecendo uma conexão rodoviária entre as cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO). Nos anos seguintes, ela sofreu um lento processo de degradação por falta de investi-

---

<sup>3</sup> Esta denominação está inspirada na proposta de “áreas etnográficas” desenvolvida pelo antropólogo Julio C. Melatti (2018), que em meados de 1990 supervisionou a elaboração de minha dissertação de mestrado na Universidade de Brasília (1994). Cf. <https://www.julielatti.pro.br/areas/00areas.pdf>

mentos e manutenção, e a partir de meados dos anos 1990 ganhou uma posição de destaque nos lobbies políticos e econômicos, junto aos Poderes Executivo e Legislativo federais, em favor da sua recuperação. Trata-se de um projeto de grande escala (PGE)<sup>4</sup>, e não somente porque a rodovia tem cerca de 885 quilômetros de extensão, ou porque sua recuperação e repavimentação repercutirá de forma mais direta em pelo menos treze municípios, a saber: Manaus, Lábrea, Manicoré, Humaitá, Canutama, Tapauá, Borba, Autazes, Manaquiri, Beruri, Careiro da Várzea e Careiro (AM) e Porto Velho (RO); ou ainda, porque é hoje parte de uma ampla rede de infraestruturas rodo-ferro-hidroviárias, que vem sendo instalada na região com recursos financeiros nacionais, estrangeiros e multilaterais. Mas também porque sua recuperação e repavimentação mobiliza e mobilizará:

- (a) uma infinidade de pessoas e instituições públicas e privadas;
- (b) um amplo e diverso leque de recursos: de capital financeiro à equipamentos, maquinários e matérias primas necessários; e
- (c) um número significativamente amplo e diverso de pessoas: de moradores locais à operários, técnicos e tomadores de decisões envolvidos no dia a dia da obra, e pessoas situados em locais de trabalho distantes do terreno onde a obra se realiza, inclusive fora do país, que estarão envolvidos com as diversas atividades para a sua realização.

E temos ainda os grupos econômicos e financeiros que “desfrutarão” das condições de possibilidade abertas com a obra concluída, especialmente os ligados a produção, comercialização e distribuição agropecuária e do extrativismo mineral. Além da possível ocorrência de deslocamentos de famílias ou comunidades locais (indígenas e não indígenas), que vivendo nas proximidades do leito ou na área de abrangência da rodovia, se vejam pressionadas pela nova dinâmica de ocupação fundiária que está sendo gerada e que será. Enfim, trata-se de um artefato e uma ação socioeconômico que mobiliza uma ampla rede relacional de ações e agentes operando em níveis escalares diferentes, com magnitudes e alcances distintos.

Arrisco dizer que o complexo rodo-ferroviário-fluvial (CRFF), formado por diferentes modais de transporte interconectados em instalação na Amazônia Centro-Meridional é contínuo e um aprofundamento do processo histórico de ocupação territorial e de exploração de recursos naturais na região iniciado nos anos 1960. Que ele é contínuo e um aprofundamento do processo de produção e reprodução, no tempo e no espaço,

---

4 Esta denominação está inspirada na esforço pioneiro de Gustavo L. Ribeiro (1985, 1987, 1991), de elaborar um quadro conceitual para estudos de caso e análise comparativa desse tipo de empreendimento econômico e da sua relação com processos de articulação e expansão histórica e territorial de sistemas econômicos e de poder, e que supervisionou a elaboração de minha tese de doutorado na Universidade de Brasília (2006).

de estruturas e relações sociais constituídas e prevalecentes no domínio colonial, que seguiram operantes no colonialismo interno do Brasil nação, e que embora transformadas e matizadas, e na aparência menos agressivas em determinados períodos, seguem predominantes e operantes na atualidade. Conserva-se, no essencial, a mesma estrutura e sentido. Trata-se – o complexo rodo-ferroviário-fluvial - de uma forma específica de produção e reprodução capitalista em expansão e internacionalização no espaço; uma forma específica de produção e reprodução de classes sociais, de frações de classe, de estratificações interétnicas e de contradições internas – com potencial de agravar inclusive conflitos prévios.

No trabalho de investigação, como se pode intuir pelo que foi dito acima, além dos efeitos da construção da rodovia BR-319 nas condições e modos de vida dos grupos indígenas, também interessou buscar (a) identificar e analisar os processos e os agentes sociais, econômicos e políticos envolvidos nas disputas pelo controle do processo decisório estatal capitalista - à época sob um regime de exceção militarizado; (b) identificar quem detinha o poder político e a prioridade sobre a política estatal; (c) quem exercia a dominação ideológica na cena política; e (d) quem executava e como executava a política estatal. Estas foram algumas questões que, de uma forma ou outra, orientaram o esforço de análise empreendido, ciente do quão inviável seria querer dar conta de analisar a totalidade do complexo caso em foco.

O texto foi organizado em duas seções principais: na primeira, a ação analítica está concentrada nos agentes e nas circunstâncias de construção da rodovia BR-319; na seguinte, se descreve, analisa e comenta as evidências reunidas relativas às populações indígenas na região onde a obra realizou-se. A estas duas seções agregou-se uma terceira com considerações e recomendações.

Por fim, quero deixar meus agradecimento às pessoas que contribuíram de diferentes maneiras com a realização deste trabalho: Ecinele de Souza (FUNAI), Egídio Schwade (Casa da Cultura do Urubuí), Esther Tello Ferrer (CIMI), Gilton Mendes (UFAM), Iremar Ferreira (IMV), Maria Helena Ortolan (UFAM), Oiara Bonilla (UFF) e Thiago de Oliveira Neto (UFAM). Óbvio que nenhuma delas têm qualquer responsabilidade pelo que aqui foi dito ou afirmado.

## **1. A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR-319**

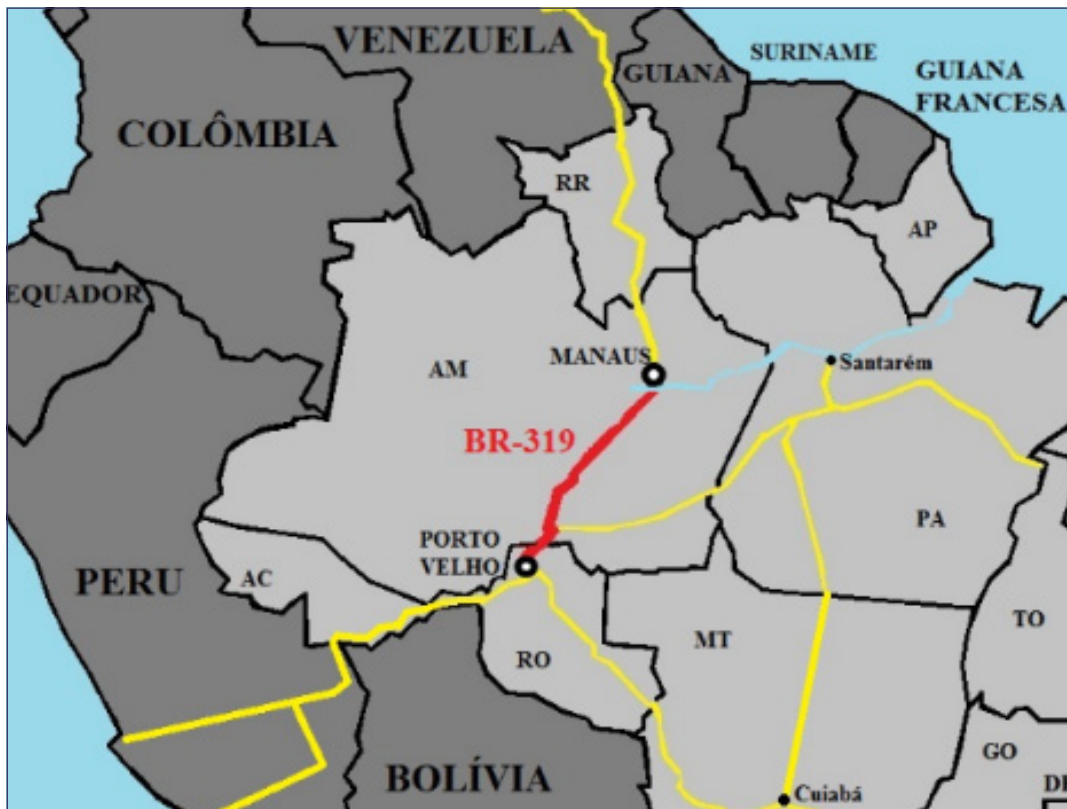
Embora oficialmente receba o nome de Rodovia Álvaro Maia<sup>5</sup>, a BR-319 é mais conhecida como Rodovia Manaus–Porto Velho, por iniciar-se no município de Manaus, capital

---

5 Amazonense natural de Humaitá, Álvaro Maia nasceu e viveu seus primeiros anos no seringal Goiabal, às margens do rio Madeira; ele foi por três vezes governador do estado do Amazonas, além de deputado federal e senador da República. Cf. [https://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%81lvaro\\_Maia](https://pt.wikipedia.org/wiki/%C3%81lvaro_Maia) A denominação “Rodovia Álvaro Maia” ao trecho da BR-319 entre Manaus e Porto Velho foi dado por meio da Lei nº 6.337, de 4 de junho de 1976.

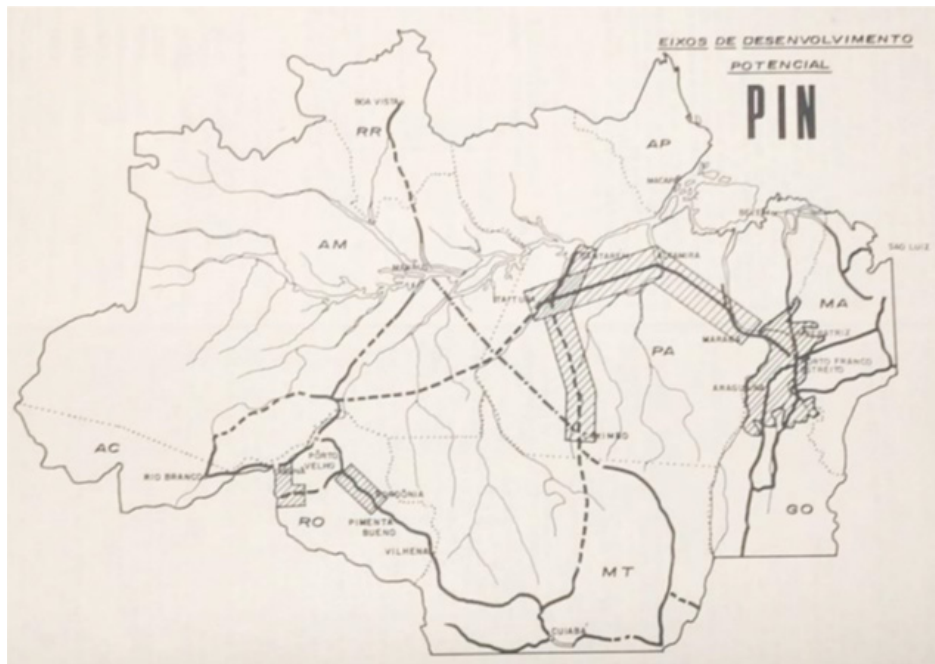
do estado do Amazonas, e finalizar em Porto Velho, capital de Rondônia. Com uma extensão aproximada de 885 quilômetros, seu traçado seguiu paralelo ao Rio Madeira, por sua margem esquerda, na região de interflúvio dos Rios Madeira e Purus. Uma região que ainda hoje está em grande medida coberta pela floresta amazônica, apesar da marcha expansionista da fronteira agropecuária e extrativista seguir ocupando e explorando novas áreas e recursos em ambos os lados da rodovia mata adentro.

**Mapa 1: BR-319 e principais conexões rodoflúvias nacionais e internacionais**



Ela é parte da malha rodoviária que foi projetada e implantada na Amazônia brasileira entre o final dos anos 1960 e os anos 1970, em um período de regime político de exceção - me refiro ao período da última ditadura empresarial-militar no país, que se estendeu de 1964 a 1988 - e ao seu Programa para a Integração Nacional (PIN), criado em 16 de junho de 1970. Este programa foi implementado ao longo da primeira metade dos anos 1970, com o objetivo principal de promover a rápida integração de parcelas do território nacional então sob a responsabilidade da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) à economia nacional.

## Mapa 2: Os eixos estratégicos de desenvolvimento do PIN e os PICs.



Fonte: Stephanes, 1972.

Dentre os “resultados” da política de transporte executada na Amazônia entre 1964 e 1985 – como a construção das BR-230 (Transamazônica), a BR-163 (Cuiabá-Santarém), a BR-319 (Manaus-Porto Velho), a BR-210 (Perimetral Norte) e a BR-174 (Manaus-Boa Vista) - estão a acessibilidade, o desmatamento, o aumento demográfico e a ocupação humana no curso e entorno das estradas, expandindo-se por vicinais e ramais abertos a partir delas. Atualmente, em virtude do seu papel de vias de escoamento da produção de grãos, especialmente, várias destas rodovias têm papel estratégico nas economias regionais e nacional<sup>6</sup>.

---

6 Na primeira década deste século XXI foram realizados inúmeros debates e houve muita pressão política e econômica em favor da pavimentação de um trecho de quase 2.000 km de extensão da BR-163, trecho que interliga os municípios de Cuiabá (MT) e Santarém (PA). Construída no mesmo período de ufanismo desenvolvimentista que gerou a BR Manaus-Porto Velho, a BR-163 é também conhecida como “Rota do Agro”, ligando as regiões Sul e Centro-Oeste ao Norte do país. Vistos comparativamente, os argumentos e pressões que vemos hoje, em favor e contra a recuperação e o asfaltamento da BR-319, são em muitos aspectos parecidos com os vistos então. O livro organizado por Maurício Torres, intitulado *Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163* (Brasília: CNPq, 2005) é uma boa obra introdutória à problemática nas suas múltiplas dimensões, inclusive em relação aos povos indígenas e seus territórios. Conferir também Correa Santos (2023), Castro de Jesus et al. (2023) e Castro de Jesus & Oliveira Neto (2023).

## Desbravar, ocupar e produzir

A estratégia de ocupação e urbanização da Amazônia foi baseada nos conceitos de “eixos de desenvolvimento” e “polos de desenvolvimento”. Incluía a construção de estradas de longa distância, a indução de fluxos migratórios, e o estabelecimento de áreas de atividade econômica, especialmente a agropecuária e a mineral. Na prática, significou a expropriação de territórios até então indígenas, e a colonização das novas áreas abertas e colocadas à disposição de famílias oriundas principalmente das regiões Sul e Nordeste do país.

Descrições de época da construção da BR informam tratar-se de uma região com características geomorfológicas e hidrográficas a indicar ter sido, em épocas geológicas passadas, parte de um grande lago; e que por conta disto, apresentaria trechos periodicamente alagados e extensas áreas de várzea, o que teria gerado inúmeras dificuldades técnicas e custos adicionais à abertura da rodovia. Por outro lado, estas mesmas características já, então, atraíram a atenção e o interesse de setores ligados às atividades agropecuárias pelo seu aparente potencial.

As pesquisas de viabilidade agrícola extensiva começaram a ser realizadas antes mesmo da sua inauguração oficial. Elas foram realizadas pela Embrapa e por pesquisadores do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA). Este último, no âmbito do “programa de colaboração” firmado entre o INPA e o Programa Internacional de Soja (INTSOY), da Universidade de Illinois em Urbana-Champaign (USA) e a Universidade de Porto Rico. E em 1973, o INTSOY organizou o projeto “Experimentos Internacionais de Avaliação de Variedades de Soja” (ISVEX, sigla em inglês), em colaboração com a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID, sigla em inglês), visando a identificação de “novas áreas” com potencial para a produção de soja na África, Ásia, Europa, Oriente Médio, Mesoamérica e América do Sul<sup>7</sup>. Há registro de experimentos de cultivo de diferentes variedades de soja sendo realizados, a partir de meados da década de 1970, em áreas de terra firme e de várzea em distintos locais da região Amazônica - inclusive na BR-319<sup>8</sup>.

---

7 Até 1955, o plantio de soja no Brasil estava concentrado no estado do Rio Grande do Sul. Segundo Claiton Marcio da Silva (2013), a American International Agriculture (AIA), agência vinculada ao megaempresário Nelson Rockefeller, atuou entre 1961 e 1968 no desenvolvimento de atividades relacionadas à pesquisa no Cerrado brasileiro e à criação de uma agência de colonização na região central do país, o que coincide com a expansão do cultivo da soja aí. Cf. Claiton Marcio da Silva, “Nelson Rockefeller e a atuação da American International Association for Economic and Social Development: debates sobre missão e imperialismo no Brasil, 1946-1961”, *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.20, n.4, out.-dez. 2013, p.1695-1711; e Vicente Penteadado Meirelles de Azevedo Marqué, “Questões sobre soja e imperialismo na Revista Brasiliense”, *Mundo Agrário*, vol. 24, núm. 56, e219, 2023.

8 Para mais informações, cf. Fazal Rahman, “Desempenho de 15 variedades de soja plantadas em terra firme, na Fazenda Araçá, Manaus, em 1976”, publicado em *Acta Amazônica* 8(4): 545-548, 1978; e Kaoruv Yuyaroa, “Avaliação de cultivares de soja na região Amazônica”, publicado em *Acta Amazônica* 16/17 (nº único): 53-64, 1986/1987.



Queimadas. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real.

### **Convergências e conjunção dinâmica de agentes**

A Rodovia Manaus-Porto Velho emergiu de um processo de convergência e conjunção dinâmica de diferentes forças políticas e grupos de interesse econômico, tanto públicos quanto privados, tanto nacionais quanto estrangeiros e internacionais. Nele se evidencia relações entre níveis diversos do sistema mundial, de algo caracterizado por redes e entrelaçamentos - algumas visíveis e documentáveis, enquanto outros propositalmente invisíveis ou de difícil acesso – envolvendo um amplo leque de agentes: a) o governo federal e suas agências sob a coordenação operacional do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); b) os governos estaduais e suas agências; c) organismos multilaterais e agências internacionais de cooperação técnica e financeira; d) firmas de consultoria especializadas em estudos e projetos rodoviários; e) empresas da indústria da construção civil e infraestrutura rodoviária; f) batalhões de engenharia e construção do Exército (BEC); g) firmas privadas de conservação de rodovias; h) agentes financeiros nacionais, estrangeiros e multilaterais; entre outros. Outro agente que também merece atenção é a Associação de Empresas da Amazônia (AEA): criada em 1968, com sede em São Paulo, ela exerceu forte pressão e tinha, igualmente, fortes vínculos no governo federal; à época, mobilizou-se especialmente em favor de subsídios para empreendimentos privados de criação de gado às margens das rodovias abertas na, então, fronteira amazônica. Para o estudo de empreendimentos como a BR-319, a noção de Estado ampliado tem nos parecido um interessante recurso teórico-metodológico para a análise.

se e descrição de processos de produção e implementação da expansão das fronteiras de ocupação territorial em regiões anteriormente ocupadas por povos e comunidades indígenas, ainda que esta noção não tenha sido concebida com este fim<sup>9</sup>.

Um exemplo deste tipo de rede e entrelaçamento entre interesses externos e internos é o esquema financeiro criado e que operou de 1968 a 1973, e que teve por objetivo viabilizar a ampliação e a pavimentação de parte da rede rodoviária brasileira<sup>10</sup>. Este esquema foi “sustentado”, principalmente: pelo aumento de recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos (IULCLG); pela criação em 1967 do Imposto sobre Transporte de Passageiros (ITRP); pela criação em 1969 da Taxa Rodoviária Única (TRU); por dotações ordinárias do Orçamento Geral da União; e por meio de uma política de endividamento interno e externo.

Que agências brasileiras de financiamento estiveram envolvidas no esquema? Foram basicamente quatro: o Banco do Brasil; o BNDE (hoje BNDES); o Grupo Executivo para a Erradicação de Cafezais Antieconômicos (Gerca); e o Banco de Investimento Brasileiro (BIB, futuro Unibanco, que em 2008 se fundiu ao Banco Itaú). Para resolver o problema financeiro e reunir o capital necessário para levar a diante o plano, recorreu-se externamente a, principalmente, os seguintes agentes financeiros: Banco Mundial (Bird); Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID); European Brazilian Bank Limited (Eurobraz), uma empresa de investimentos criada em 1971, com sede em Londres e envolvendo o Banco do Brasil, o Bank of America e outros parceiros financeiros; o banco de investimentos alemão Singer & Friedlander; a Casa Bancária Rothschild; e a Caterpillar. Essa última, uma firma norte-americana que fornecia tratores e máquinas para empresas de construção, além de fazer a ponte entre os empreiteiros nacionais e empresários e agentes financeiros do aparato estatal de países como Estados Unidos, Alemanha e outros<sup>11</sup>.

Vejamos, a seguir, em números, o tamanho da participação político-financeira de determinados atores no negócio da construção rodoviária no país entre 1967 e 1973. Chama atenção a significativa presença do capital financeiro multilateral e privado<sup>12</sup>:

---

9 Algumas referências sobre esta noção: Mendonça (2013); Campos (2014a, 2014b); Reginatto Moraes (2019).

10 A principal fonte de referência relativo aos “esquema financeiro” é o engenheiro Vicente P. M. Britto Pereira (1974), que em 1974 era coordenador-geral do projeto de elaboração de planos diretores rodoviários da Transplan S.A., e que antes disto havia sido coordenador adjunto do Setor de Coordenação Econômica do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT); representante do Governo brasileiro para negociações junto ao Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD, Banco Mundial); coordenador do setor econômico do GEIPOT; técnico pesquisador do IPEA; e diretor-técnico da Transplan S. A.

11 A política também contou com capital provenientes da “Aliança para o Progresso” e o apoio técnico da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (sigla em inglês, USAID). Mais informações cf. Coimbra (1974); Campos (2012); Oliveira Neto (2014, 2019a, 2019b); e Oliveira Neto & Nogueira (2021).

12 Em valores da época, encontrados em Pereira (1974: 200-201).



Aldeia São Francisco na Terra Indígena Igarapé Tauá Mirim, no município de Tapauá, no Amazonas, norte do Brasil. Terra do povo Apurinã. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real

Agentes financeiros internacionais e estrangeiros: Banco Mundial, com US\$ 266 milhões; BID, com US\$ 112 milhões; European Brazilian Bank, com US\$ 55 milhões; Caterpillar, com quase US\$ 27 milhões; Singer Friedlander, com 50 milhões de marcos alemães (DM); e Casa Bancária Rothschild, com 30 milhões de libras esterlinas (£);

Agentes financeiros brasileiros mais importantes: Banco do Brasil, com Cr\$ 244 milhões; BNDE, com Cr\$ 60 milhões; GERCA, com Cr\$ 40 milhões; e Banco de Investimento Brasileiro (BIB), com Cr\$ 35 milhões.

Com o objetivo de coordenar e desenvolver um “diagnóstico amplo” do sistema viário nacional, em 1965 foi criado o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), instituído mediante o Decreto n. 57.003. Sua direção superior estava composta pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, o Ministro de Estado da Fazenda, o Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica, e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, e o seu principal parceiro técnico e financeiro foi o Banco Mundial. Esta “colaboração” foi formalizada no Acordo de Assistência Técnica assinado pelo Governo brasileiro com o Banco no dia 1º de outubro de 1965. Já para implementar o Plano de Operacional (PO) e realizar o diagnóstico - viabilizando a contratação de pessoal, consultorias e despesas várias – o governo federal assinou em 19 de abril de 1967 um “acordo de cooperação” com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

O argumento de viabilidade para a construção da BR-319 assentou-se no binômio “estrada + colonização”. Segundo Thiago Oliveira Neto et al (2025), a construção da BR-

319 estava entrelaçada com projetos de colonização e havia a previsão de assentar na rodovia cerca de 2.500 famílias, que seriam incentivadas a cultivar palmeira africana. Também se previu a formação de sete núcleos urbanos, que funcionariam como polos de articulação e de apoio aos assentados e aos diferentes tipos de veículos que transitariam por aí: tanto individuais como coletivos e de carga. O projeto onde isto aparecia detalhado se denominava “Rodovia Colonização na BR-319”. Esse plano de colonização foi elaborado pelo Consórcio Transcon-Louis Berger e Stanford Research Institute entregue ao DNER em abril de 1968.

### **Um sonho secular**

O sonho de construção seja de rodovias ou ferrovias na região de fato remonta ao século XIX. Segundo Gunter Kroemer, no livro Cuxiuara (1985), durante o boom das ferrovias na segunda metade do século XIX, período que coincide com o avanço da frente econômica do extrativismo da borracha pelos rios Madeira, Purus e Juruá (a commodity “ouro preto”), chegou a ser projetada uma rodovia ligando Lábrea e Humaitá e uma via férrea unindo Lábrea ao Beni, a fim de beneficiar a exploração da borracha e o transporte de gado da Bolívia. A estrada hoje integra a BR-230, também conhecida como Rodovia Transamazônica, construída no período de 1969 a 1974 durante o governo militar.

Por intermédio de Thiago Oliveira Neto (2020), ficamos sabendo que os primeiros estudos de viabilidade econômica e construtiva para a ligação terrestre entre as cidades de Porto Velho e Manaus remontam ao final dos anos 1950, tendo sido concluído, a época, que por tratar-se de região pantanosa, a construção da estrada era desaconselhável. Oliveira Neto informa, ainda, que em 1967 voltou-se a cogitar a construção da rodovia, sendo que desta vez a intensão saiu do papel. O projeto foi levado a cabo pelo então diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas (DER/AM), o tenente-coronel Mauro Carijó, também responsável pela construção da BR-174, ligando as cidades de Manaus (AM) e Boa Vista (RR)<sup>13</sup>.

Embora os registros consultados informarem que a rodovia começou a ser construída em junho de 1968, sob a coordenação do Departamento Estadual de Rodagem do Amazonas (DER-AM), é fato que já em 1967 um trecho de estrada com cerca de 300 km partindo de Humaitá, em direção à Manaus, começou a ser desmatado e limpo pelas empresas CONSTRAN (de São Paulo) e CIB (do Rio de Janeiro). Daí porque eu preferir dizer que as obras de abertura da rodovia tiveram início nesse ano, e não em 1968<sup>14</sup>.

---

13 Pairam suspeitas de que o tenente-coronel Carijó tinha envolvimento, na época, com a Mineradora Paranapanema, interessada em minerar na região ocupada pelos Waimiri-Atroari. Cf. 1º Relatório do Comitê Estadual da Verdade: O Genocídio do Povos Waimiri-Atroari, Manaus, 2012. Disponível em [https://www.gov.br/memoriasreveladas/pt-br/assuntos/comissoes-da-verdade/estaduais/1r\\_cv\\_am\\_waimiri\\_atroari.pdf](https://www.gov.br/memoriasreveladas/pt-br/assuntos/comissoes-da-verdade/estaduais/1r_cv_am_waimiri_atroari.pdf)



Militares e as obras na BR-319. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real.

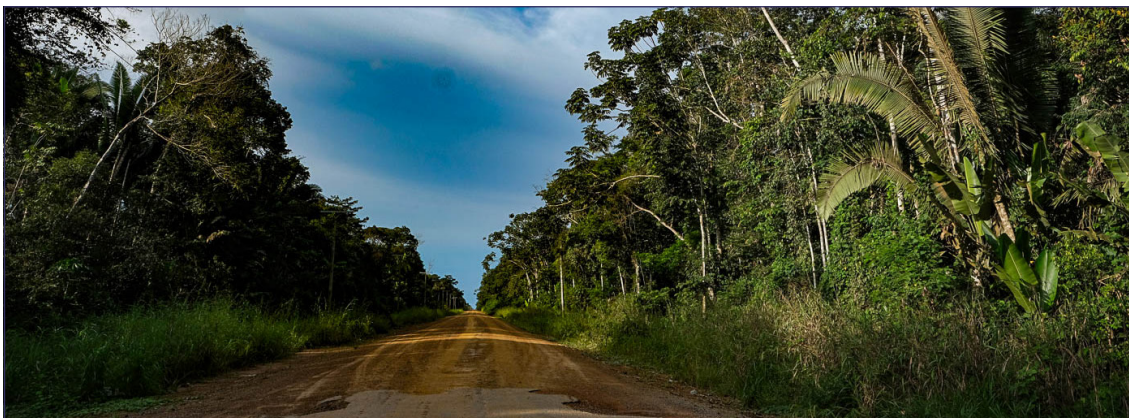
A empresa LASA foi responsável pelos levantamentos aerofotogramétricos concluídos em 31 de março de 1968; e a Stanford Research Institute (SRI) pelos estudos e suporte técnico. O projeto completo de engenharia (geométrico, geotécnico, pontes, fundações, drenagens, etc.) foi entregue oficialmente ao DER/AM em 1968, pelo Consórcio Transcon-Louis Berger e Stanford Research Institute. No mesmo ano em que a empresa mineira Andrade Gutierrez S.A. (AG) entrou em cena, dando início às obras.

A AG havia vencido a licitação realizada em 1967, concorrida também pelas firmas Carmargo Correa e Mendes Júnior. O contrato que viabilizou a construção da BR foi considerado, na época, o maior contrato firmado pelo governo federal com uma única empreiteira privada, beneficiária de linhas de financiamento “especiais” e créditos “generosos”. A rodovia foi oficialmente inaugurada em março de 1976, ano em que foi concluída a sua pavimentação. O historiador Pedro Henrique Pedreira Campos (2012), assinala que a construtora AG conseguiu se adaptar favoravelmente à nova configuração política nacional pós-1964, e realizou na ditadura obras como os complexos de Carajá e Itaipu, a rodovia Manaus-Porto Velho, dentre outras grandes obras. Desde 1972, ela esteve sempre entre as quatro maiores empresas do país<sup>15</sup>.

---

14 Na ata da reunião do Conselho Executivo do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas (DER/AM), realizada em 07 de novembro de 1967, consta que foi analisada, na ocasião, a minuta de convênio firmado entre a SUDAM e o DER – convênios n. 36 e 37 de 1967 – para serviços de desmatamento, deslocamento, limpeza e engenharia final de trechos das rodovias BR-319 e BR-174. Faz-se referência à disponibilização de um piloto de helicóptero do Serviço de Proteção ao Índio (S.P.I.) para pilotar o veículo aéreo recebido da SUDAM.

15 Cf. Pedro Henrique Pedreira Campos, em *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*, tese de doutoramento apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF), em 2012, p. 82-84.



Trecho sem asfalto da BR 319, entre Humaitá e Realidade. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real.

### **Acesso à territórios e recursos**

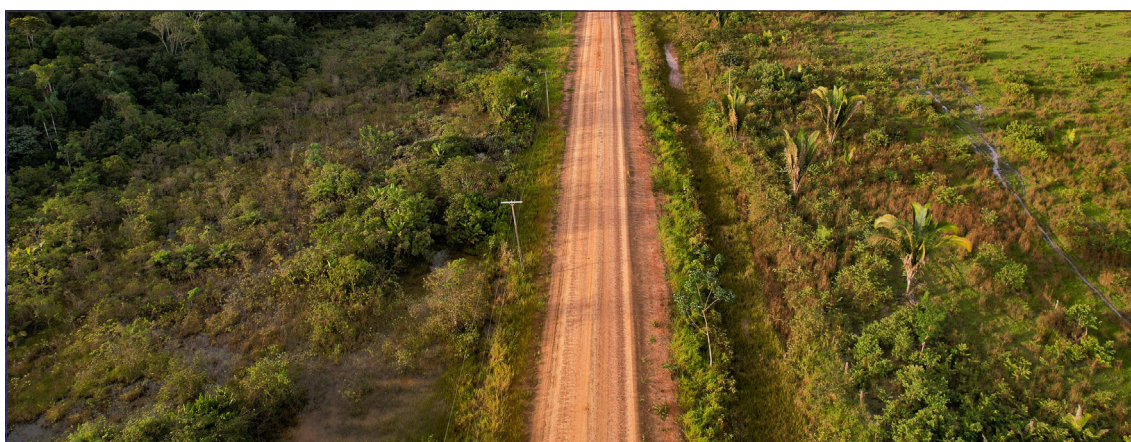
Excetuando Humaitá, município formalmente criado em 1890, mas que tem uma história que remonta ao século XVII, o traçado da BR não passou por qualquer núcleo urbano situado entre os municípios de Porto Velho e Manaus. Por outro lado, sua construção ampliou e criou novas condições de possibilidade de distintas práticas de exploração de áreas por onde passou, levadas à cabo por antigos e novos contingentes populacionais que para a região afluíram na busca de “oportunidades”. O empreendimento também atraiu e incorporou vários segmentos de “mão-de-obra” nas diversas atividades implicadas na construção de uma estrada, nas circunstâncias e em uma região com as características que lhe são próprias. Também possibilitou a instalação de casas de comércio no seu curso, que passaram a funcionar como “micro polos de desenvolvimento”: provendo bens industriais diversos à população em trânsito e aos moradores do entorno, como alimentos, bebidas, ferramentas etc.; e comprando todo tipo de produtos regionais. Tivemos notícias da ocorrência de atos de violência contra a população indígena, inclusive com envolvimento direto, ou por omissão, de policiais civis e militares<sup>16</sup>.

A construção da BR-319 - juntamente com a Rodovia Transamazônica - facilitou e desde então tem facilitado a penetração e a instalação da agropecuária com diferentes dimensões na Amazônia Centro-Meridional. A obra também contribuiu significativamente para a expansão do extrativismo madeireiro legal e ilegal, da ação de grilagem de terras e do desmatamento indiscriminado de áreas de floresta nativa visando o mercado de terras e o acesso à linhas de crédito de incentivo da agropecuária, da expansão da agricultura extensiva de grãos - principalmente soja e milho - e da mineração e garimpagem do ouro (Au) e da cassiterita (estanho - SnO<sub>2</sub>).

---

<sup>16</sup> Algumas referências isoladas sobre isso fomos encontrar em Resende (1973); Contini (1976); Ianni (1979); e Jones (1997).

Em nível estadual, também tivemos planos de construção de estradas de rodagem complementares estabelecendo conexões regionais e ampliando o acesso a regiões distantes destes dois eixos rodoviários. É o caso da Rodovia AM-285, que ficou conhecida como Estrada do Estanho ou Rodovia da Cassiterita. Construída na primeira metade da década de 1970, ela irá conectar a região conhecida como Três Fronteiras – na fronteira dos estados do Amazonas, Rondônia e Mato Grosso – com a Transamazônica, com o objetivo de facilitar o acesso, a extração e o escoamento da cassiterita pela empresa Mineração Aripuanã, ligada ao grupo empresarial Paranapanema S.A. Hoje, até onde sei, a rodovia é basicamente utilizada como uma das vias de escoamento da soja produzida e da madeira extraída legal e ilegalmente na região, e dando acesso as áreas de garimpo abertas e em funcionamento inclusive no interior de dois Territórios Indígenas: a Terra Indígena Tenharim/Marmelos<sup>17</sup> e a Terra Indígena Tenharim do Igarapé Preto<sup>18</sup>. A estrada também serviu como via de acesso e para o avanço das frentes pioneiras com a ocupação de faixas territoriais por posseiros e fazendeiros. Quanto a exploração da cassiterita, ela ainda ocorre na localidade de Igarapé Preto, no sul do estado do Amazonas, mas ao que parece numa escala muito menor. Segundo o Instituto Socioambiental, existem oito processo minerários requerendo pesquisa e lavra de minério de estanho na região<sup>19</sup>.



BR 319, entre Humaitá e Realidade, no Amazonas \_ Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real

---

17 Juridicamente a Terra Indígena Tenharim/Marmelos foi homologada em 08/01/1996 com uma área de 498 mil hectares aproximadamente, mas tem dois municípios com limites que a ela se sobrepõem: os municípios de Humaitá e Manicoré. Em 2022, o IBGE identificou viver aí uma população de 741 pessoas. Mais Informações em: <https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3869>

18 Juridicamente a Terra Indígena Tenharim do Igarapé Preto foi homologada em 20/04/2004 com uma área de 87 mil hectares aproximadamente, em sua quase totalidade sobreposta pelo município de Novo Aripuanã. Em 2022, o IBGE identificou viver aí uma população de 113 pessoas, além da presença de grupos indígenas isolados. Mais Informações em: <https://terrasindigenas.org.br/pt-br/terras-indigenas/3689>

19 Mais informações em Araújo, Barroso & Tenharim (2019) e em Oliveira Neto (2025).

## Estudos prévios de impacto e efeitos socioambientais

As discussões e decisões tomadas em julho de 2025 no Congresso Nacional, decisões relativas à chamada Lei Geral de Licenciamento Ambiental (Projeto de Lei nº 2.159, de 2021), e o seu sancionamento com vetos pelo Presidente da República em agosto, expresso na Lei nº 15.190 de 8 de agosto de 2025, têm efeitos diretos no processo de tomada de decisões para o licenciamento ambiental das obras de repavimentação da BR-319. Mas isso vamos deixar de fora da nossa análise aqui, porque desvia o foco para outras questões, e porque foi tratado em outro relatório complementar a este, a ser divulgado oportunamente. Quero destacar, isto sim, é a ação que considero a mais “ousada” visando aprovar a realização das obras de recuperação da rodovia sem a necessidade de ela passar pelo processo de avaliação com vistas ao licenciamento ambiental. Me refiro à tentativa do senador Eduardo Braga (MDB/AM), feita por meio da emenda que apresentou ao PL 2159/2021, e que foi acolhida pelo relator, que propunha dar ao inciso VIII do caput do art. 8º, artigo onde são indicadas as atividades ou empreendimentos que não estariam sujeitos a licenciamento ambiental, a seguinte redação: “serviços e obras direcionados à manutenção e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas e dragagens de manutenção”. Cita aí, textualmente, o exemplo da Rodovia BR-319 como um caso exemplar. Óbvio que esta proposta de emenda ao texto do PL é sem fundamento, pois as obras do empreendimento, como sabemos, foram realizadas entre 1967 e 1976, quando não existiam os cuidados, as regras e os procedimentos relativos à impactos sociais e ambientais diretos e indiretos que hoje se têm no caso de “obra de infraestrutura” do porte desta rodovia. No nosso entender, esta “iniciativa” é movida fundamentalmente por motivações políticas, para marcar presença visado o processo eleitoral de 2026<sup>20</sup>.

Para se ter uma ideia do estágio de institucionalização dos estudos de impacto ambiental no período. A Secretaria Especial de Meio Ambiente (SEMA) foi criada somente em 1973, no âmbito do Ministério do Interior, em boa medida em resposta às críticas recebidas pelo país na Primeira Conferência Mundial sobre o Homem e o Meio Ambiente, conhecida como Conferência de Estocolmo, em 1972. Na época, o mecanismo de avaliação de impactos ambientais (AIA) estava ainda engatinhando em nível mundial. A AIA só foi formalmente introduzida no Brasil em agosto de 1981, com a instituição

---

20 Nas eleições de 2026 estão previstas duas vagas no Senado Federal para o estado do Amazonas. Segundo pesquisa Ipen/G6, publicada em 29 de julho de 2025, além do senador Eduardo Braga (MDB), que ficou posicionado em primeiro lugar, há cinco outros supostos candidatos disputando estas vagas. São eles: o deputado federal Alberto Neto (PL), o governador Wilson Lima (União Brasil), o ex-deputado Marcos Rotta (Avante), o também ex-deputado e Marcelo Ramos (PT), e o senador Plínio Valério (PSDB). Para o cargo de governador do estado, a pesquisa indicou como mais cotado o senador Omar Aziz (PSD).



Desmatamento no município de Careiro da Várzea, no Amazonas próximo às Terras Indígenas do povo Mura. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real.

da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei nº 6.938), juntamente com o procedimento de licenciamento para a instalação de obras ou atividades potencialmente danosas ao ambiente e aos processos ecológicos. O que só foi normatizado em 1997. E no caso do marco regulatório da AIA, isso só ocorreu com a publicação da Resolução CONAMA nº01, de 23 de janeiro de 1986

## **2. O SILÊNCIO E AS EVIDÊNCIAS DISPERSAS SOBRE EFEITOS NA POPULAÇÃO INDÍGENA**

As análises críticas realizadas pelos antropólogos Shelton Davis em *Vítimas do Milagre* (1978) e Mauro Leonel em *Estradas, índios e meio ambiente na Amazônia do Brasil Central ao Pacífico* (1992) são dois estudos de época hoje “clássicos” e incontornáveis. Nesses, seus autores proporcionaram uma visão abrangente e geral da política dita de “desenvolvimento e integração nacional”, gestada e implementada entre meados dos anos 1960 e a década seguinte, principalmente para a região Amazônica. Colocaram luzes sobre personagens e instituições mais diretamente envolvidos em diferentes processos de tomada de decisão, e mostraram que a construção de estradas foi um componente chave da estratégia de ocupação territorial da sociedade colonizadora. A isso articulam algum nível de descrição dos efeitos sobre determinados grupos indígenas e populações tradicionais, e sobre camponesas e trabalhadores rurais sem terra. Mas a sua análise, infelizmente, não se deteve ou trouxe qualquer contribuição relevante sobre a situação e para a compreensão da problemática específica que aqui nos interessa.

Diferentemente de outras situações, como por exemplo a construção das rodovias Transamazônica (BR-230) e Perimetral Norte (BR-210), ainda hoje se carece de estudos sociológicos, antropológicos e de história social sistemáticos e consistentes, sobre a construção da rodovia BR-319, e sobre os seus efeitos nos povos e comunidades indígenas que viviam na região entre 1967 e 1976<sup>21</sup>. O mesmo se pode dizer em relação aos milhares de trabalhadores - indígenas inclusive, supomos - que participaram das “frentes de trabalho”, desta “epopeia” que deve ter sido a construção da BR-319. Especificamente: sobre os fluxos migratórios criados e direcionados com este fim; sobre sua demografia e territorialização; sobre o recrutamento e o controle a que estiveram submetidos nos canteiros de obra; as relações de trabalho e o seu cotidiano; a ocorrência de eventuais revoltas ou sublevações relacionadas com as condições de trabalho, alojamento e entretenimento nas horas vagas; sobre a variedade de táticas e estratégias sociais, culturais etc. de resistência cotidiana, a fim de fazer face as condições de superexploração e proletarização; e sobre o que aconteceu com esta leva de pessoas após concluída a obra. Serão, ambos casos fruto de “cegueira acadêmica” ou de “silenciamento do passado”? Quiçá, mas talvez não. Talvez existam tais estudos e documentos, e o que expresso aqui seja antes o resultado da minha ignorância dos fatos e dessas fontes. Não obstante as consultas realizadas até agora, em arquivos e com pessoas, indicarem exatamente o contrário.

Enfim, o que posso proporcionar e sugerir neste momento são algumas pistas para futuras pesquisas. Pistas de uma situação que espero seja contemplada entre as situações de interesse da Comissão Nacional Indígena da Verdade (CNIV) e do Ministério dos Povos Indígenas (MPI).

### **Evidências fragmentadas e dispersas**

As obras de construção da BR-319, conjugada com a construção do trecho da Rodovia Transamazônica (BR-230) que cruzou transversalmente aquela rodovia nas proximidades da cidade de Humaitá (AM), deu condições de acesso a uma vasta área territorial. Um território até então ocupado fundamentalmente por grupos indígenas, funcionando em alguns casos como “áreas de refúgio”, e esporadicamente acessada por seringueiros ou caucheiros, por missionários, e por pequenos e dispersos grupos extrativistas.

Este me parece ser o caso dos Juma e dos Katawixi, ambos grupos Tupi-Guarani Kawahiva, que ao que tudo indica viveriam, então, na região de interflúvio Madeira-Purus.

---

21 Além da BR-319, no período da ditadura militar no Brasil, as principais rodovias construídas na região amazônica foram: a Rodovia Transamazônica (BR-230), com cerca de 5.500 km, que visava conectar o Nordeste ao Norte do país, e que cruzou a BR-319 nas proximidades da cidade de Humaitá (AM); a Rodovia Belém-Brasília (BR-010), com 1.790 km; a Rodovia Perimetral Norte (BR-210), com 2.586 km, que cortava a fronteira Norte e Oeste da Amazônia, mas foi interrompida; a Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), com 1.640 km, feita pelo exército, e que cruzava com a Transamazônica; a Rodovia Brasília-Acre, projetada no final dos anos 1950 para ligar Brasília ao Peru, e que foi parcialmente implantada na ditadura.

Pesquisas arqueológicas recentes, realizadas na região da BR-319 e em afluentes de ambos os rios - pela margem esquerda do rio Madeira e direita do rio Purus - identificaram aí diversas áreas de concentração de castanhais (*Bertholletia excelsa*), cuja presença é considerada um dos principais marcadores associados com a ação e as práticas da territorialidade Kagwahiva, juntamente com outros pomares antropogênicos, como os caiauezais (*Elaeis oleifera*), e frequentemente associados à sítios de terra preta de índio (TPI)<sup>22</sup>.

Com base no ocorrido em outras situações na mesma época, por exemplo na construção da rodovia Perimetral Norte (BR-210)<sup>23</sup>, nada nos garante que não tenha havido perdas demográficas significativas (óbitos) entre a população indígena, em decorrência de epidemias afetando direta ou indiretamente comunidades locais, alcançado inclusive comunidades localizadas distante da rodovia em construção, por meio das redes de sociabilidade e interação intra e interétnica – doenças transmitidas pelos “intermediários”, ocorrido antes do “contato inicial”<sup>24</sup>. Algo ainda possível de ser verificado, suponho, por meio de pesquisas sociodemográficas sobre filiações, nascimentos e óbitos, alianças residências, e de epidemiologia histórica, em associação com informações sobre mobilidade e localização territorial no tempo, junto especialmente aos idosos. Estimo que ao menos nove povos foram social e demograficamente afetados, direta ou indiretamente, pelas obras de abertura das rodovias BR-319 e Transamazônica. Mais especificamente os seguintes: Mura, Mundurucu (ou Munduruku), Tenharim, Parintintim, Torá, Pirahã, Jiahuí (ou Djahuí), Juma (Borahá) e Caritiana (ou Karitiana).

Na documentação analisada, foram encontrados dois relatos que quero compartilhar aqui. Primeiro, porque eles reforçam a hipótese da presença prévia de grupos locais indígenas na região de interflúvio Madeira-Purus nas décadas de 1960 e 1970. Depois, porque fortalecem a hipótese de que, no período, estes grupos poderiam ter sido negativamente afetados por causas ainda por investigar.

O primeiro relato vem das anotações feitas por Doroti Alice Müller Schwade em setembro e outubro de 1977, às quais tive acesso por intermédio do seu marido Egydio Schwade. Nelas, ela relata que teria recolhido, na ocasião, depoimentos de regionais sobre o aparecimento de “índios brabos” no Baixo Rio Purus, especificamente no lago Matias e

---

22 A TPI se caracteriza por ser um solo escuro rico em matéria orgânica, e quase invariavelmente acompanhado por materiais culturais, o que atesta que houve a presença de assentamento humano no local. Ou seja: sua origem é antrópica (Teixeira et al. 2009; Neves 2022). Um mergulho na história de longa duração dos povos Tupi-Guarani na região do interflúvio formada pelos rios Madeira e Purus, pelos meandros arqueológicos e linguísticos que remetem ao seu local de origem e diferenciação, e suas rotas de dispersão, é realizado por Pereira Furquim, Cangussu e Shiratori (2022). É onde encontramos os registros da presença e ocupação indígena no território.

23 Cf. Ricardo Verdum, em *Os Yawaripê: Contribuição à História do Povoamento Yanomami*, dissertação para obtenção do título de Mestre em Antropologia Social junto ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social (PPGAS), do Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília (Brasília, 1995).

24 Cf. Posey (1987); Rodrigues, Albertoni e Mendonça (2020).

no Ipirangzinho, um pouco mais abaixo. E que este acontecimento estaria na origem da fuga destes regionais para o rio Purus, deixando para trás suas casas e roçados. Diz ainda, que: “A versão que o povo dá sobre a presença destes índios seria que eles estão fugindo da proximidade da estrada Porto Velho-Manaus. Não sabemos se isto tem fundamento. Não tivemos oportunidade de descobrir”. Na época, disse-me Egydio, Doroti era Coordenadora da Regional Amazônia Ocidental pela OPAN-CIMI, e que andou e fez levantamentos na região dos rios Madeira, Purus e seus afluentes, e em Envira<sup>25</sup>.

A título de contextualização sobre a atuação de missionários católicos na região, consta que em março de 1975 foi realizado, em Porto Velho (RO), o Sexto Encontro de Estudos sobre Pastoral Indigenista, que contou com a presença de representantes das prelações de Humaitá, Lábrea, Acre, Purus e Guajará-Mirim. Além de um balanço da situação indígena regional, os missionários católicos ali reunidos decidiram-se pela formação de uma coordenação regional do CIMI – que havia sido criado três anos antes, em abril de 1972 - para dirigir os trabalhos na área. Desta turma, poucos seguem vivos e estão atualmente com idade bem avançada. Soube que as prelações na região guardam arquivos da atuação missionária junto aos povos indígenas na calha dos rios Purus e Madeira, tendo inclusive realizado algumas publicações<sup>26</sup>.



Aldeia São Francisco na Terra Indígena Igarapé Tauá Mirim, no município de Tapauá, no Amazonas, norte do Brasil. Terra do povo Apurinã. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real 3

---

25 Aproveito para agradecer a Egydio Schwade pela confiança e colaboração com este trabalho.

26 A proposta de criação de uma coordenação e assessoria nacional da atividade missionária junto aos povos e comunidades indígenas, na forma de um Conselho Indigenista Missionário (CIMI), integrado por missionários e bispos e oficialmente ligado a Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), foi aprovada no Terceiro Encontro de Estudos sobre Pastoral Indigenista, realizado na sede do Instituto Anthropos, em Brasília, em abril de 1972. Esta proposta vinha sendo maturada desde pelo menos 1968, quando em maio desse ano foi realizado em São Paulo o Primeiro Encontro da Pastoral Indígena, organizado pelo Secretariado Nacional de Atividades Missionárias (SNAM). Participaram do Encontro, entre outros, os missionários: Pe. Casimiro Beksta, Frei Gil Gomes Leitão, Pe. Antônio Iasi, Pe. Adalberto H. Pereira, Pe. Ângelo Venturelli, Pe. José Vicente Cesar, Pe. Egydio Schwade e os antropólogos Egon Schaden e Gunther Protasio Frikel. Em junho de 1973, Egydio Schwade foi nomeado secretário executivo do CIMI.

O segundo relato vem da documentação obtida junto a FUNAI. Especificamente, o Ofício nº PIK/32/73, de 19 de novembro de 1973, por meio do qual o chefe do Posto Indígena Karitiana informou ao Delegado Regional da 8ª DR-FUNAI que havia tomado conhecimento de algo que nem imaginava, apesar de já estar “em contato” fazia três anos com os Karitiana. A novidade surgiu como desdobramento de um “litígio conjugal” que emergira no interior da comunidade. Relata que, acalmados os ânimos, um dos presentes lhe disse que antes dos Karitiana chegarem ao local, outra gente já viva ali. Que era “muito homem e só duas mulheres”, sendo “uma mais nova, outra muito velha”; e que isso perdurou “até que Karitiana veio para este lugar, então minhas irmãs e primas se casaram com eles e não tem mais problema de mulher...”. Disseram-lhe que o grupo falava outra “gíria”. O funcionário diz que chegou a conhecer dois homens deste grupo, que vieram a falecer no ano de 1971, mas sem dar detalhes. Podemos supor que talvez por problemas de saúde, alguma epidemia, quiçá! Os dois homens que viviam na comunidade em 1973, e que foram apontados como pertencentes a este grupo, o funcionário diz ter observado que ambos tinham um “aspecto físico diferente” dos “demais índios desta aldeia”, e que com eles tinha dificuldade de comunicação. E que foi informado, prossegue o relato, que vários indivíduos pertencentes a este povo estariam enterrados em locais próximos, inclusive dois nas proximidades da casa de farinha; e que os Karitiana assistiram os rituais funerários, e nos seus túmulos haveria “peças artesanais”: muitos potes e jarros de barro, além de peças pessoais, como flechas, arcos e utensílios. Ao final, aventa a possibilidade de os dois sobreviventes poderem ajudá-lo na “atração dos Caripunás”. Isso, lembro, em 1973.

Também é na FUNAI onde obtive vários relatórios produzidos pelos missionários evangélicos do Summer Institute of Linguistics (SIL)<sup>27</sup> que atuaram na região nas décadas de 1960 e 1970. Soube aí, que o primeiro contato dos missionários Arne e Joyce Abrahamson com um grupo local Juma (Borahá) teria ocorrido em 1963, na beira do rio Içuã. Mas que o período de aprendizado e análise da língua só iniciou em setembro de 1971, estendendo até novembro de 1974. O “grupo de informantes” era composto de sete adultos monolíngues remanescentes de um massacre promovido e realizado por regionais em 1964, que na ocasião viviam nas margens do igarapé Tapiú, subsidiário do rio Içuã. Os relatórios do SIL até aqui analisados não trazem qualquer outra informação, especialmente sociodemográficas e possível localização de outros integrantes dos Juma. Mas como a relação deste missionários com este pequeno grupo Juma se estendeu por vários anos, presumo seja possível terem realizado algum tipo de registro desta natureza, em um período de significativa importância para os objetivos desta investigação. Isso é algo a ser verificado<sup>28</sup>.

---

27 Ou Instituto Linguístico de Verão (I.L.V.), como aparece em documentos oficiais da década de 1960.

28 Seis anos depois daquele primeiro contato ocorrido em 1963, em agosto de 1969, em Brasília, foi realizado o Primeiro Simpósio FUNAI/Missões Religiosas, onde foi formalizado um Convênio entre o Ministério do Interior, a FUNAI

Os missionários do SIL também são responsáveis pelos dados que constam do documento intitulado “Relatório Geral das Aldeias do Sul do Estado do Amazonas”, produzido pelo Departamento de Estudos e Pesquisas (DEP) da F.N.I.<sup>29</sup>. O relatório foi elaborado por Ney Land, e, curiosamente, não traz identificado nem quando os dados foram produzidos, nem o ano em que relatório foi elabora. Suponho que tenha sido entre o final dos anos 1960 e os primeiros anos da década 1970, pois a sigla utilizada para identificar o órgão indigenista federal ainda era F.N.I.<sup>30</sup>. Consta que o levantamento foi realizado numa área limitada a oeste pelo rio Javari, a leste pelo rio Mamuru, na bacia do rio Madeira, a norte pelo rio Amazonas, e ao sul pela fronteira do estado do Amazonas com o estado de Mato Grosso e o, então, território federal de Rondônia. Existia na região três postos indígenas (P.I.), todos subordinados a 1ª Inspeção Regional, com sede em Manaus (AM): o P.I. Barbosa Rodrigues, próximo à Autazes; o P.I. Lobo D’Almada, próximo à Maués; e o P.I. Ticuna, em Benjamin Constant. Ney Land prossegue dizendo que o levantamento abarcou 74 aldeias, sendo: 35 Tupi; 22 Aruak; 2 Pano; 6 de língua desconhecida; e 9 de línguas não classificadas. Os deslocamentos das equipes até as aldeias foram realizados ou pelos cursos d’água ou por via aérea. Também é informado que as aldeias visitadas, em sua maioria, estavam localizadas nas margens dos grandes afluentes do Amazonas, como Canumã (afluente do rio Madeira) e os rios Purus, Juruá e Javari. Pelo dito e o não dito, pode-se supor que o levantamento se ateuve aos grupos de mais fácil acesso; e que não houve expedições que percorressem áreas afastadas destes cursos fluviais, visitando comunidades isoladas.

O silenciamento da presença indígena na região é uma tática antiga e recorrente nas zonas de fronteira da ocupação e colonização. Na viagem que realizaram ao médio rio Madeira, em 1981, os indigenistas Ezequias Heringuer e Ana Lange verificaram que

---

e o Summer Institute of Linguistics (SIL). O convênio visava a realização de um “programa de estudos” junto a grupos indígenas, e incluía: (a) o estudo de cada língua, analisando seu sistema fonológico e gramatical e a recompilação do seu vocabulário; (b) a cooperação na alfabetização dos indígenas, com a preparação de cartilhas nos idiomas nativos; e (c) a elaboração de cartilhas bilingues contendo textos bíblicos. Os grupos linguísticos indígenas que então viviam na região de entorno da BR-319 foram objeto da ação destes missionários. Em ofício encaminhado pelo então presidente da FUNAI, José de Queirós Campos, ao Ministro de Estado do Interior, datado de 25 de setembro de 1968, é dito que o convênio possibilitaria intensificar o cumprimento da meta de “proteção e a integração das populações indígenas”, meta assumida pelo governo brasileiro como um dos signatários da Convenção n. 107 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Seria de grande valia para a “integração cultural do índio”. Argumenta que no Brasil, o Instituto estabeleceu convênios com o Museu Nacional e a Universidade de Brasília, estabelecidos em 1959 e 1963, respectivamente. Estudos linguísticos de “38 tribos indígenas no país”. Acrescenta que para o desenvolvimento do plano constante da minuta de convênio encaminhada anexo, o “I.L.V. utilizaria seus próprios equipamentos (rádio, aviões, etc.), que poderiam ser extremamente úteis, também, no programa de desenvolvimento da Amazônia”.

29 F.N.I. foi a primeira sigla do órgão indigenista federal, instituído pela Lei n. 5.371, de 5 de dezembro de 1967, vinculado ao Ministério do Interior (MINTER).

30 Em agosto de 1964, Ney Land foi convidado por sua professora na Universidade do Estado da Guanabara (atual UERJ), a antropóloga Heloisa Alberto Torres, a colaborar com o Conselho Nacional de Proteção aos Índios (CNPI), a época por ela presidido. Participou e coordenou levantamentos da situação de vários grupos indígenas e na realização de “censos indígenas” em diferentes regiões. Em 1968, Ney Land foi contratado como antropólogo-auxiliar do Departamento de Estudos e Pesquisas (DEP) da FUNAI, então vinculado ao Ministério da Integração; e dirigiu o Museu do Índio (RJ) entre 1972 e 1981. Faleceu em agosto de 2015 com 85 anos (<https://www.gov.br/funai/pt-br/assuntos/noticias/2015/faleceu-no-ultimo-dia-31-de-julho-o-professor-ney-land>).



Humaitá, AM - BR 319 - Comunidade Realidade. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real.

tanto políticos quanto comerciantes com quem conversaram “teimaram” em afirmar a inexistência de populações indígenas na região. Que não havia “índio”. Não era para menos, é porque nesta época já se falava na necessidade de serem demarcados territórios destinados às populações indígenas. E isso ia de encontro aos projetos de expansão da ocupação e exploração dos recursos naturais aí existentes. O relatório traz breves relatos da presença de indígenas Kawahib (Parintintim, Tenharim e Diahói), Mura (Torá, Mura-Pirahã e Mura), Apurinã (“trazidos do rio Purus para trabalhar na pacificação dos Pirahã; e com a retirada do SPI da região localizaram-se no rio Maiá”). No relatório, o médio-Madeira compreende a área de influência dos municípios de Manicoré e Humaitá, onde se encontram as rodovias Manaus-Porto Velho (BR-319) e Transamazônica (BR-230).

### **Diante da extração mineral**

Nesta seção irei trazer à luz alguns achados relativos à atividade de mineração na região. Objeto de interesse antes mesmo do desmatamento e construção da BR-319. Em 30 de outubro de 1967, ou seja, antes mesmo da construção da rodovia, o então Diretor do DER/AM, o militar Coronel Mauro Carijó, encaminhou correspondência ao superintendente da empresa Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras) em Belém (PA), Renor Otávio Melo, onde relata que em vista do DER-AM estar elaborando o Plano Diretor de Transporte para o estado do Amazonas, e considerando que dentro deste plano, os estudos de via-

bilidade econômica exigem informações sobre o potencial mineral do estado, o que, diz acreditar, pode ser conseguido em parte através dos trabalhos de pesquisa realizados pela Petrobras S.A., vem por meio desta correspondência solicitar o fornecimento de dados relacionados com a ocorrência de: (a) sal gema; (b) carvão mineral; e (c) depósitos superficiais de calcário, gipsita, minério de ferro e manganês.

Encontrei também dados interessantes no Memorando 94/71, de 13 de agosto de 1971, do então delegado da 8ª Delegacia Regional da FUNAI. Ele encaminha anexo um “Relatório de Inspeção” da estrada em construção e que ligará a BR-319 à Mineração Maria Conga, e por extensão, aos Postos Indígenas (PI) Karitianas e 7 de Setembro. Aí, o técnico indigenista autor do relatório menciona a existência de um contrato assinado entre a 8ª Delegacia e uma tal de Senhor Daniel Osvaldo Melgar. Nele fala da abertura da estrada, que teria cerca de dez quilômetros de extensão, e da construção de três pontes. Todas as obras foram qualificadas pelo técnico como gerando “benefícios ao PI”, e que por isso deveria ser concluídas. Entre outras coisas, a estrada construída permitiria o escoamento da produção das roças de arroz, feijão, milho, mandioca, algodão etc., que teriam sido triplicadas em tamanho por incentivo do chefe de Posto. Por ocasião da visita de inspeção, constatou-se que haviam sido construídos apenas três quilômetros. E ao que parece, é o que se depreende da leitura do documento, se não a totalidade, parte significativa da obra estava sendo paga com recursos da FUNAI. O que nos faz pensar que houve, então, possivelmente, uma conjugação dos interesses “assistenciais” do órgão indigenista com os interesses “exploratório-econômicos” da empresa mineradora. Uma situação de conjugação nada incomum para a época, que por sinal repetiu-se em muitas outras situações pelo país afora.

Em outro registro, mais especificamente no Ofício Nº 84/72, de autoria do então delegado da 8ª Delegacia Regional da FUNAI (Porto Velho, RO), e datado de 18 de maio de 1972, tomei conhecimento da ocorrências de extração de minério de cassiterita sendo realizada nas proximidades do “Aldeamento do Posto Karitiana”, e que essa atividade era realizada pela empresa Mineração Araçazeiro Ltda., que mantinha em funcionamento um escritório instalado na cidade de Porto Velho. O delegado relata que a mineradora já havia realizado várias “benfeitorias” na área ocupada, entre elas: uma estrada de rodagem, um campo de pouso, construções rústicas provisória e de longa utilidade, além de outras localizadas nas proximidades do “aldeamento indígena”. Por conta disto, solicita ao Departamento Geral do Patrimônio Indígena (DGPI/FUNAI) a adoção de providências urgentes a fim de demarcar a criação da Área Indígena do Posto Indígena Karitiana. Diz que isso lhe permitiria realizar a “fiscalização da extração do minério” realizada dentro da área demarcada e reservada aos Karitiana.

Relembro que, no período, o “patrimônio indígena” e sua gestão eram regidos pela Lei nº 5.371, de 5 de dezembro de 1967, que instituiu a então chamada Fundação Nacional do Índio. Nela é dito que uma das finalidades do órgão indigenista é “gerir o Patrimônio Indígena, no sentido de sua conservação, ampliação e valorização”. Também que o patrimônio da Fundação era parcialmente constituído “pelo dízimo da renda líquida

anual do Patrimônio Indígena”. E que as rendas do Patrimônio Indígena administradas pela Fundação deveriam ter os seguintes objetivos: a) a emancipação econômica das tribos; b) o acréscimo do patrimônio rentável; e c) o custeio dos serviços de assistência ao índio. Na prática, isso significou abrir espaço para inúmeras casos de irregularidade, abuso, corrupção e violência contra a pessoa e o patrimônio das comunidades e povos indígenas. Nos anos 1960, foi constituída a Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados (a CPI dos Índios) e uma inquérito foi aberto no âmbito do Ministério do Interior, visando investigar as denúncias de irregularidades que chegavam de todas as inspetorias que o órgão mantinha na época, nove ao todo. A primeira Comissão foi instalada em 1963 e a segunda em 1967. O produto mais famoso desta época é o denominado Relatório Figueiredo<sup>31</sup>.

O Memorando e o Ofício, e seus anexos, descrevem a situação e as medidas sugeridas às instâncias superiores da FUNAI de uma forma que não deixam dúvida sob a ideologia e a prática indigenista que aí se manifestava. Dos arranjos políticos e socioeconômicos implementados em nível local, e de como era conduzida a gestão prática da terra e outros recursos naturais nos Territórios Indígenas pelo Serviço de Proteção do Índio (SPI), formalmente extinto em 1967. Uma prática que ainda estará presente em “espírito” e em “procedimento” no novo órgão: a FUNAI, um ano e meio antes da aprovação da Lei Nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973, conhecida como “Estatuto do Índio”, onde foram expostas as “novas regras” que regeriam as relações do Estado e da sociedade brasileira com os povos indígenas em território nacional.



Garimpo no Rio Juma. Foto - Alberto Cesar Araújo, Amazônia Real.

---

31 Para mais informações, conferir, p.e.: “Violência e corrupção no SPI: A situação dos indígenas no Sul do Mato Grosso. Uma abordagem a partir do Relatório Figueiredo (1960-1967)”, de José Augusto Santos Moraes, trabalho apresentado no XXVIII Simpósio Nacional de História, realizado em Florianópolis-SC, de 27 a 31 de julho de 2015.

Quando o relatório do delegado da 8ª DR foi redigido, a pesquisa e a exploração de recursos minerais em “terras habitadas pelos silvícolas” eram regidas pelos Artigos 186 e 198 da Constituição Federal de 1967 e o Decreto Nº 65.202, de 22 de setembro de 1969:

a) No Art. 186, é dito que fica “assegurada aos silvícolas a posse permanente das terras que habitam e reconhecido o seu direito ao usufruto exclusivo dos recursos naturais e de todas as utilidades nelas existentes”.

b) No Art. 198, é dito que “As terras habitadas pelos silvícolas são inalienáveis nos termos que a lei federal determinar, a eles cabendo a sua posse permanente e ficando reconhecido o seu direito ao usufruto exclusivo das riquezas naturais e de todas as utilidades nelas existentes”. E mais, que fica declarada a nulidade e a extinção dos efeitos jurídicos de qualquer natureza que tenham por objeto o domínio, a posse ou a ocupação de terras habitadas pelos “silvícolas”; e que aos seus ocupantes não é dado direito a qualquer ação ou indenização contra a União e a FUNAI. Mas quanto a regulamentação das denominadas “terras habitadas”, isso só ocorreria seis anos depois, com a promulgação da Lei 6.001.

c) Acerca do que trata o Decreto Nº 65.202, de 1969, originado no Poder Executivo – mais especificamente dos Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, e ouvida a Exposição de Motivos nº 172 de 4 de setembro de 1969, dos Ministros de Estados das Minas e Energia e do Interior –, nele é estabelecido o seguinte: (i) que as autorizações para pesquisas mineral em terras “presumivelmente habilitadas por silvícolas” dependerão, em cada caso, da audiência da Fundação Nacional do Índio; e que quando for confirmada a sua presença na área objeto de pesquisa, a outorga da autorização ficará subordinada à comprovação do prévio entendimento do requerente com a mesma Fundação, visando o resguardo dos interesses do patrimônio indígena; (ii) que as concessões de lavra em “terras habilitadas por silvícolas” serão precedidas de convênio ou acordo entre a empresa, grupamento ou consórcio minerador e o órgão indigenista, preservado o direito conferido pelo Art. 186 da Constituição; e (iii) que o órgão indigenista deverá encaminhar ao Departamento Nacional da Produção Mineral (D.N.P.M.), no prazo de 60 dias, o levantamento cartográfico das “áreas presumivelmente habitadas por indígenas”.

### **A saúde indígena em risco**

A BR-319, durante e após a sua construção, também facilitou a introdução de doenças infecciosas entre a população indígena e tradicional na região. Embora não se tenha encontrado, ainda, dados e avaliações consistentes, se tomadas outras situações semelhantes de rodovias construídas em regiões ocupadas por populações indígenas, da época e recentes, sem que haja qualquer ação de saúde preventiva prévia e serviços de atenção estruturados de acompanhamento, é de se supor ter havido índices elevados

de mortalidade e várias sequelas decorrentes. Inclusive entre grupos então em situação de isolamento e distantes quilômetros dos canteiros de obras.

Revisando arquivos históricos de 1977, encontrei dois relatórios produzidos por uma Equipe Volante de Saúde (EVS), que no decorrer do mês de março deste ano visitou comunidades indígenas Paumari, Apurinã e Tenharim localizadas no sudoeste do Estado do Amazonas. Os deslocamentos foram apoiados pela Summer Instituto of Linguistics (SIL), presente na região desde o início dos anos 1960, que disponibilizou aeronaves à equipe. Provavelmente da agência missionária especializada em aviação “Asas do Socorro” (Mission Aviation Fellowship). Um surto de sarampo grassava entre a população indígena e vários casos de tuberculose foram então diagnosticados (Ofício Nº 158/8ª DR/FUNAI, em 23/03/1977).

### **O indigenismo interamericano**

Curiosamente, em meio a tudo isto, em um contexto de denúncia internacional de que no Brasil os povos indígenas estavam sendo vítimas de genocídio, ocorreu em Brasília, de 7 a 12 de agosto de 1972, o VII Congresso Internacional Indigenista Interamericano. O evento reuniu representantes de dezesseis Estados membros do Instituto Indigenista Interamericano (III), organismo especializado da Organização dos Estados Americanos (OEA), além de renomados antropólogos, indigenistas e lideranças indígenas de diferentes partes do continente. Dois temas ganharam destaque aí: a necessidade de assegurar o direito de participação dos “grupos tribais”, como sujeitos ativos, nos planos nacionais de desenvolvimento; e que os Estados membros promovesse reuniões regionais e nacionais dos grupos indígenas e apoiassem suas organizações. A priorização destes temas tem relação com a crescente acusação em diferentes fóruns nacionais e internacionais de que o indigenismo era, na prática, uma “política dos não-índios” e uma “prolongação da política colonial”.

A Comissão Organizadora do Congresso responsável pelos preparativos para sua realização e pela “elaboração dos estudos substantivos que definirão a posição brasileira no referido Congresso” foi instituída pelo Decreto Nº 70.734, de 19 de junho de 1972, composta pelas seguintes pessoas: Presidente: General Oscar Jerônimo Bandeira de Mello, Presidente da Fundação Nacional do Índio. Membros: Professor Ney Land, Diretor-Geral do Departamento de Estudos e Pesquisas da Fundação Nacional do Índio; Professor Olympio José Trindade Serra, Diretor da Divisão de Educação da Fundação Nacional do Índio; Professor Roque de Barros Laraia, Diretor do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília; Professor Sílvio Coelho dos Santos, Diretor do Museu de Antropologia da Universidade Federal de Santa Catarina; Secretário Luiz Villarinho Pedroso, Chefe da Divisão da Organização dos Estados Americanos, do Ministério das Relações Exteriores; e Secretário Francisco de Lima e Silva, Subchefe da Divisão da Organização dos Estados Americanos, do Ministério das Relações Exteriores

Ao nosso ver, o VII Congresso do III merece um trabalho específico de análise e contextualização que deixaremos para outra ocasião<sup>32</sup>.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES**

Este relatório traz uma problematização associada com algumas hipóteses de trabalho que, entendo, merecem um aprofundamento sistemático e de maior fôlego. O silenciamento sobre a presença de populações indígenas na Amazônia Centro-Meridional, cortada e impactada pela construção das Rodovias BR-319 e Transamazônica, necessita ser esclarecido. Para esse aprofundamento, sugiro a revisão de arquivos históricos e documentais, juntamente com a realização de entrevistas com pessoas que, felizmente ainda vivas, vivenciaram o drama humano e histórico que ali se desenrolou entre 1967 e 1976 - antes que estes “arquivos vivos” não mais existam. Não descarto a necessidade da realização de entrevistas com pessoas que indiretamente dispõem de conhecimentos sobre o ocorrido, por participarem de comunidades familiares intergeracionais de memória, e terem tido contato com histórias relatadas por idosos testemunhas já falecidos - a geração da pós-memória.

A documentação e os relatos que reunimos revelam uma história marcada pela produção e reprodução de desigualdades sociais e políticas, em decorrência de práticas sociais que se desenvolveram no curso de mais de cinco décadas. Tempo suficiente para formar subjetividades e inconscientes sociais marcados pelo drama social do evento de origem – a construção da BR-319 - e do que veio depois. Evento que gerou: (a) situações de expropriação das condições de segurança alimentar de várias comunidades indígenas; (b) a introdução de novos hábitos alimentares; (c) vários prejudiciais à saúde, como por exemplo o consumo em excesso de bebidas alcólicas; e (d) a superexploração do trabalho de indígenas, inclusive na derrubada da mata na abertura da estrada. Também, a ocorrência de casos de assédios e a imposição de restrições ao uso pela população nativa de determinadas partes dos territórios; de chacinas e massacres; de desalojamento e reassentamento de comunidades; e um incontável número de casos de abuso sexual e outras violências contra mulheres e meninas indígenas.

No tocante à pesquisa documental, sugiro a realização de pesquisa nos arquivos: do Conselho Indigenista Missionário (CIMI), em Manaus e em Brasília; do Summer Institute of Linguistics (SIL); da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI) e do Museu Nacional dos Povos Indígenas (MNPI)<sup>33</sup>; (d) do Instituto Socioambiental (ISA); e do Ar-

---

32 Mais informações em <https://legis.senado.leg.br/norma/493374/publicacao/15832064>. A Ata Final do VII Congresso foi publicada na revista *Anuário Indigenista*, volume 32, em 1972: <https://www.nacionmulticultural.unam.mx/movimientosindigenas/docs/303.pdf>

mazém da Memória. Sugiro, ainda, a buscar acesso aos arquivos de época da Construtora Andrade Gutierrez; do Banco Mundial; e do Ministério dos Transportes. Jornais periódicos então publicados no Amazonas e em Rondônia, especialmente nas capitais dos estados, também contêm notícias úteis. Há também o Observatório da BR-319, que reúne um conjunto de organizações não governamentais (ongs) onde muito provavelmente são encontrados registros ou indicações de onde buscar informações<sup>34</sup>. Sem falar nos arquivos pessoais e de instituições regionais e religiosas (Prelazias) que necessitam ser identificadas e contatadas. Suponho que os estudos que embasaram os processos de delimitação de Terras Indígenas pela FUNAI, nos rios Madeira e Purus, também devem ter pistas úteis<sup>35</sup>.



Cartografia Social - Complexo do Madeira. Foto - Alberto César Araújo, Amazônia Real.

33 Em relação aos arquivos da FUNAI e do MNPI, a Portaria Funai nº 862, de 30 de janeiro de 2024, estabeleceu que a pesquisa pública de itens arquivísticos do acervo de ambos os órgãos ocorrerá exclusivamente de forma remota. Cf.: <https://www.gov.br/museudoindio/pt-br/assuntos/noticias/2024/portaria-no-862-2024-concede-status-arquivistico-ao-servico-de-referencias-documentais-do-museu#:~:text=Portaria%20n%C2%BA%20862/2024%20concede,M-useu%20Nacional%20dos%20Povos%20Ind%C3%ADgenas&text=SEI>

34 Entre os vários recursos de informação e conhecimento desenvolvidos e mantidos relativamente atualizados pelo Observatório está a chamada "linha do tempo" da BR-319, onde estão dispostas informações a partir de 1972. Cf. <https://observatoriobr319.org.br/linha-do-tempo/>

35 Aí vamos ver que a presença de expedições de missionários católicos e mais recentemente de protestantes acessando a região dos rios Juruá, Purus e Madeira e seus afluentes é de longa data. Além disso, ambos os rios, Purus e Madeira, conhecidos como "rios de la goma", faziam parte de uma grande área de exploração da seringa e produção de borracha natural no século XIX e início do XX, que incluía parte dos territórios hoje boliviano, peruano e colombiano. Uma produção destinada fundamentalmente ao mercado internacional, que envolveu grupos indígenas recrutados, coagidos ou ludibriados para a extração e o traslado da matéria prima até os locais indicados pelos "patrões" e comerciantes para sua recepção e embarque.

Não poderia encerrar esta relato sem sugerir que, na definição de políticas públicas para a área de abrangência da BR-319, atuais e futuras, sejam considerados outros fatores além dos ecológicos e ambientais e do fomento às atividades ditas “produtivas”. Olhares atentos aos relatos sociais e histórias locais da população, no seu dia a dia, perceberá que há algo mais profundo permeando e alimentando as relações sociais, os imaginários locais e o inconsciente social de indígenas e não indígenas na região. Por inconsciente social entenda-se: as memórias, pós-memórias e histórias compartilhadas pelas pessoas que integram os diferentes grupos socioculturais aí presentes, sobre eventos especialmente traumáticos. Histórias e memórias transmitidas por gerações, e que em alguns casos são silenciadas, permanecendo recalçadas no inconsciente do grupo, mas não completamente esquecidas ou inativas; emergindo explosivamente em circunstâncias particularmente críticas. As fontes consultadas indicam que são muitas as histórias de conflitos, vinganças, escaramuças, massacres, privações, abusos, e outras violências que adentram pelo tempo histórico, e que estão alojados em memórias e nos medos dos grupos sociais com longa trajetória de vida na região.

Vejam-se, por exemplo, os conflitos havidos em 2013 e ao longo de 2014, em Humaitá. O evento foi marcado pelo agravamento de tensões históricas entre indígenas da etnia Tenharim e a população não-indígena. Eclodiram com o desaparecimento e posterior constatação da morte de três homens não-índios que viajavam pela BR-230 (Transamazônica), no trecho que corta a Terra Indígena Tenharim-Marmelos, município de Humaitá, sul do Estado do Amazonas. Consta que seus corpos foram encontrados 49 dias depois enterrados na aldeia Taboca, na Terra Indígena Tenharim-Marmelos. A investigação da Polícia Federal concluiu que cinco Tenharim teriam matado Stef Pinheiro, Luciano Freire e Aldeney Salvador. Até onde pudemos acompanhar do caso, os Tenharim negavam a autoria das mortes. Os conflitos fundiários e tensões entre os Tenharim do rio Marmelos e os invasores e colonos assentados pelo INCRA na região remontam a, pelo menos, o início da década de 1980. Ou seja, tem já mais de quatro décadas e coincide com o início do processo de delimitação da Terra Indígena. Isso inclusive está mencionado no Relatório de Viagem aos Índios Tenharim, que integra os estudos realizado pelo GT instituído conforme a Portaria do Presidente da FUNAI Nº 1.833, de 12 de fevereiro de 1985, com a finalidade de identificar e realizar o levantamento ocupacional das áreas do igarapé Preto, rio Marmelos e rio Sepoti, visando a definição dos limites da “Reserva Indígena”<sup>36</sup>.

Finalmente, e tendo em vista o rumo que as decisões políticas institucionais vão tomando – que acabam por incentivar a ocupação legal e ilegal e a reconfiguração do espaço

---

36 Sobre os conflitos havidos em 2013-2014, cf. os relatos de Alceu Castilho, “Matar um índio para pegar uma índia”, em Agência Pública, 14/01/2014, disponível em: <https://apublica.org/2014/01/matar-um-indio-para-pegar-uma-india/>; e Elaíze Farias, “Conflito em Humaitá: um ano após mortes na Transamazônica, sofrimento e tensão permanecem”, em Amazônia Real, 16/12/2014, disponível em: <https://amazoniareal.com.br/conflito-em-humaita-um-ano-apos-mortes-na-transamazonica-sofrimento-e-tensao-permanecem/>.

social e ecológica da Amazônia Centro-Meridional pela produção de commodities e matérias-primas da agropecuária e do extrativismo, direcionadas prioritariamente à exportação, e em associação com investimentos em infraestruturas de diferentes modais - não temos dúvida de que tensões e conflitos interétnicos seguirão ocorrendo.

## REFERÊNCIAS

### a) Documentos consultados

BRASIL. Decreto Lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/De1106.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De1106.htm).

BRASIL. Instrução Normativa Conjunta MMA/IBAMA/ICMBIO n. 2, de 26 de abril de 2021. Altera a Instrução Normativa Conjunta MMA/IBAMA/ICMBIO n. 1, de 12 de abril de 2021. Publicada no Diário Oficial da União, 28/4/2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-conjunta-mma/ibama/icmbio-n-2-de-26-de-abril-de-2021-316266597>

BRASIL. Instrução Normativa Conjunta n. 1, de 22 de fevereiro de 2021. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados durante o processo de licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades localizados ou desenvolvidos no interior de Terras Indígenas cujo empreendedor seja organizações indígenas. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-conjunta-n-1-de-22-de-fevereiro-de-2021-304921201>

BRASIL. Manual de jurisprudência dos direitos indígenas. Brasília: MPF / 6ª Câmara de Coordenação e Revisão, Populações Indígenas e Comunidades Tradicionais, 2019. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr6/documentos-e-publicacoes/manual-de-atuacao/manual-de-jurisprudencia-dos-direitos-indigenas.pdf>

BRASIL. Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS n. 419, de 26 de outubro de 2011. Regulamenta a atuação dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal envolvidos no licenciamento ambiental, de que trata o art. 14 da Lei n. 11.516, de 28 de agosto de 2007. Portaria assinada conjuntamente pelos Ministérios do Meio Ambiente, da Justiça, da Cultura e da Saúde; publicada no Diário Oficial da União, 28/10/2011. Disponível em: <http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2021/01/Portaria-MMA-419-2011.pdf>

BRASIL. Portaria Interministerial MMA/MJ/MC/MS n. 60, de 24 de março de 2015. Estabelece procedimentos administrativos que disciplinam a atuação da Fundação Nacional do Índio (Funai), da Fundação Cultural Palmares (FCP), do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e do Ministério da Saúde nos processos de licenciamento ambiental de competência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Portaria assinada conjuntamente pelos Ministérios do Meio Ambiente, da Justiça, da Cultura e da Saúde. Publicado no Diário Oficial da União em 25.03.2015. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria\\_Interministerial\\_60\\_de\\_24\\_de\\_marco\\_de\\_2015.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_Interministerial_60_de_24_de_marco_de_2015.pdf).

BRASIL. Resolução n. 52 de 8 de maio de 2019. Opina pela qualificação de empreendimentos dos setores de transportes rodoviário, portuário, hidroviário e aeroportuário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI) e do Programa Nacional de Desestatização (PND). Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-52-de-8-de-maio-de-2019-117644155>

## **b) Bibliografia referida e consultada**

ARAÚJO, Jordeanes do N.; BARROSO, Suellen Andrade; TENHARIN, Angelisson. Notas de campo: garimpos, desmatamentos e madeireiros ilegais em terras indígenas no sul do Amazonas. In: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de et al. (Orgs.). Mineração e Garimpo em Terras tradicionalmente ocupadas: conflitos sociais e mobilizações étnicas. Manaus: UEA Edições/PNCSA, 2019. p. 345-358.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado brasileiro, 1964-1985. Tese de doutoramento. Niterói, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2012.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Eduff, 2014a.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Empreiteiros e políticas públicas na Ditadura Civil-Militar, 1964-1988, Revista História e Economia, 13(2): 15-42, 2014b.

CASTRO DE JESUS, A. B. et. al. Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas: rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319). Boletim Paulista de Geografia, v.1, n.108, p.132- 148, 2023.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago. Notas de trabalho de campo

na rodovia Transamazônica: entre fotos e mapas. UÁQUIRI – Revista do PPGGEO, v. 5, n.2, p. 171-190, ano 2023.

COIMBRA, Crésio. Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Centro de Documentação e Publicações, 1974.

CONTINI, Elísio. A colonização na Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: EBAP/FGV, 1976.

DAVIS, Shelton H. Vítimas do milagre: o desenvolvimento e os índios do Brasil. São Paulo: Zahar, 1978.

IANNI, Octavio. Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia. Petrópolis/RJ: Vozes, 1979.

JONES, Alberto da Silva. O diagnóstico militar da questão agrária: o Estatuto da Terra. Revista de Economia e Ecologia Rural, vol. 35, n. 4, p. 9-40, 1997.

LEONEL, Mauro. Roads, indians, and the environment in the Amazon from the Central Brazil to the Pacific. IWGIA Document n. 72. Copenhagen, 1992.

MENDONÇA, Sonia Regina de. Estado e poder no Brasil: abordagens teórico-metodológicas. Anais do XXII Simpósio Nacional de História da Associação Nacional de História (ANPUH), João Pessoa/PB, de 27/7 a 1º/8/2003.

NEVES, Eduardo Góes. Sob os tempos do equinócio. Oito mil anos de história na Amazônia Central. São Paulo, SP: Editora UBU e Editora da USP, 2022, p. 119-147.

OLIVEIRA NETO, Thiago. A geopolítica rodoviária da Amazônia: BR-319. Relatório Final (PIB-H-0022/2013). Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2014.

OLIVEIRA NETO, Thiago. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica, Confin, 501, 2019a.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Preâmbulos históricos da rodovia BR-319. Boletim Conjuntura, vol. 4, n. 12, dezembro, 2020.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia. Dissertação de Mestrado. Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2019b

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia do Estanho: Mineração e Frentes Pioneiras no Sul do Amazonas. Revista Territórios & Fronteiras, Cuiabá, 18 (1): 210-239, jan.-jun., 2025.

OLIVEIRA NETO, Thiago; BATISTA NOGUEIRA, Ricardo José. 50 anos das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá: consolidação, fluxos e malha municipal. Boletim Paulista de Geografia, vol. 105, p. 147-171, jan.-jun. 2021.

PEREIRA FURQUIM, Laura; CANGUSSU, Daniel; SHIRATORI, Karen. Os Kagwahiva da margem de lá: histórias, territórios e paisagens Katawixi e Juma no interflúvio dos rios Madeira - Purus (AM). Revista Brasileira de Linguística Antropológica, 14(1), 119–152, ano 2022.

PEREIRA, Vicente P. M. B. Desempenho do setor rodoviário: período 1967-1973. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 1, p. 161-208, jan./mar. 1974.

POSEY, Darrell Addison. Contact before contact: typology of post-Colombian interaction with northern Kayapó of the Amazon Basin. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Série Antropologia, 3(2): 135-154, 1987.

REGINATTO MORAES, Ana Carolina. A ditadura empresarial-militar e as mineradoras (1964-1988). Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: PPG História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2019.

RESENDE, Eliseu. As rodovias e o desenvolvimento do Brasil. Trabalho apresentado no VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, realizado em Munique, em outubro de 1973.

RIBEIRO, Gustavo L. Proyectos de Gran Escala: Hacia un marco conceptual para el análisis de una forma de producción temporaria, en Leopoldo BARTOLOMÉ (comp.): Relocalizados: Antropología social de las poblaciones desplazadas. Buenos Aires, Ediciones del IDES, 1985.

RIBEIRO, Gustavo L. Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: una forma de producción vinculada a la expansión de sistemas económico. Desarrollo Económico, Vol. 27 (105): 3-27, 1987.

RIBEIRO, Gustavo L. Empresas Transnacionais. Um Grande Projeto por Dentro. São Paulo: Editora Marco Zero e ANPOCS, 1991.

RODRIGUES, Douglas; ALBERTONI, Lucas; MENDONÇA, Sofia Beatriz Machado de. Antes só do que mal acompanhados: contato e contágio com povos indígenas isolados e de recente contato no Brasil e desafios para sua proteção e assistência à saúde. Saúde e Sociedade, 29(3): e200348, 2020, DOI 10.1590/S0104-12902020200348

CORREA SANTOS, Rozana. Segurança Nacional e Desenvolvimento: a política rodo-

viária na Amazônia (1964–1985). Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia). Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2023.

STEPHANES, Reinhold. Colonização da Amazônia: PIN. Brasília: Ministério da Agricultura, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, 1972.

SUESS, Paulo. A caminho do Conselho Indigenista Missionário (1972-1984). *Revistas Eclesiásticas Brasileira*, volume 44 (175): 501-533, setembro de 1984.

TEIXEIRA, Wenceslau Geraldes et al. As terras pretas de índio na Amazônia. Sua caracterização e uso de conhecimento na criação de novas áreas. Manaus, AM: Embrapa Amazônia Ocidental, 2009.

