

ISOLAMENTO DE POPULAÇÕES TRADICIONAIS E POVOS ORIGINÁRIOS NO EIXO DA BR-319 EM TEMPOS DE CRISE HÍDRICA NO AMAZONAS

**ISOLATION OF TRADITIONAL POPULATIONS AND INDIGENOUS PEOPLES
ALONG THE BR-319 HIGHWAY AXIS DURING WATER CRISIS TIMES IN
AMAZONAS**

Ciências Sociais Aplicadas • 01/10/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/790739751](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/790739751)

Antonio Jorge Barbosa da Silva¹

RESUMO

O presente artigo analisa os impactos socioambientais da intersecção entre a precariedade logística da Rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) e a intensificação das crises hídricas e secas extremas na Amazônia, com foco nos anos recentes (2023–2026). O objetivo central é compreender de que maneira o isolamento histórico das comunidades tradicionais e dos povos originários localizados no eixo da rodovia é agravado por eventos climáticos extremos que secam os rios, principais vias de locomoção e subsistência. Metodologicamente, adotou-se uma abordagem qualitativa, fundamentada em revisão bibliográfica, análise de dados institucionais, relatórios de órgãos de proteção socioambiental e marcos regulatórios vigentes, como a Convenção 169 da OIT. Os resultados apontam que a combinação entre a ausência de infraestrutura adequada, o avanço de pressões antrópicas clandestinas e a seca severa gera o confinamento forçado de dezenas de aldeias e comunidades ribeirinhas, comprometendo o abastecimento de água potável, a segurança alimentar e o acesso a serviços de saúde. Conclui-se que a gestão de crises na região exige políticas públicas integradas que respeitem o direito à consulta prévia e priorizem a adaptação climática associada à proteção territorial.

Palavras-chave: BR-319. Crise Hídrica; Povos Originários; Populações Tradicionais; Amazônia.

ABSTRACT

This article analyzes the socio-environmental impacts of the intersection between the logistical precariousness of the BR-319 Highway (Manaus-Porto Velho) and the intensification of water crises and extreme droughts in the Amazon, focusing on recent years (2023–2026). The main objective is to understand how the

historical isolation of traditional communities and indigenous peoples located along the highway axis is exacerbated by extreme weather events that dry up rivers—the primary routes for transportation and subsistence. Methodologically, a qualitative approach was adopted, based on literature review, analysis of institutional data, reports from socio-environmental protection agencies, and current regulatory frameworks, such as ILO Convention 169. The results indicate that the combination of lacking adequate infrastructure, the advance of clandestine anthropogenic pressures, and severe drought generates the forced confinement of dozens of villages and riverside communities, compromising drinking water supply, food security, and access to health services. It is concluded that crisis management in the region requires integrated public policies that respect the right to prior consultation and prioritize climate adaptation combined with territorial protection.

Keywords: BR-319. Water Crisis; Indigenous Peoples; Traditional Populations; Amazon.

1. INTRODUÇÃO

A Rodovia BR-319, que estabelece o eixo de ligação terrestre entre as cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO), consubstancia-se atualmente como um dos temas mais complexos, polarizados e sensíveis no âmbito da geopolítica de infraestrutura, do planejamento territorial e da conservação ambiental no Brasil. Projetada e aberta no contexto do regime militar durante a década de 1970, mais precisamente no ano de 1976, a estrada inseria-se em uma doutrina geopolítica de integração nacional e ocupação de vazios demográficos que negligenciava sistematicamente as particularidades ecológicas e sociais do bioma amazônico, sofrendo

posteriormente um longo período de abandono institucional que converteu o interflúvio Madeira-Purus em uma das áreas de floresta primária mais preservadas de toda a bacia amazônica.

Nesse cenário de retomada dos debates sobre a pavimentação integral da via, Observatório do Clima (2024) ressalta que a abertura e o asfaltamento de rodovias em zonas de floresta tropical densa atuam implacavelmente como indutores sistêmicos de desmatamento vetorial, estimulando a especulação fundiária, a grilagem de terras públicas e a abertura de ramais clandestinos que fragmentam habitats naturais e fragilizam a integridade de unidades de conservação e terras indígenas demarcadas na região. Complementando essa perspectiva, dados recentes divulgados por Climainfo (2026) demonstram que a mera expectativa de reabertura da BR-319 já acelera de forma expressiva o avanço de frentes de desmatamento ilegal e a pressão antrópica sobre os ecossistemas adjacentes.

Além disso, a gravidade desse cenário encontra-se acentuada de maneira drástica pela emergência climática global contemporânea e pelas recorrentes secas extremas, visto que, de acordo com informações publicadas por InfoAmazonia (2025), o estado do Amazonas tem testemunhado colapsos hídricos de proporções inéditas que reduzem drasticamente o nível dos rios locais, paralisando a navegação e isolando dezenas de comunidades tradicionais. Nesse sentido, estudos reforçam que a combinação entre o isolamento viário e o colapso fluvial agrava severamente a vulnerabilidade socioambiental na bacia amazônica (SciELO Brasil, 2023).

A relevância de investigar esta temática justifica-se pelo fato de que o cruzamento entre a vulnerabilidade logística do eixo da BR-319 e as recorrentes crises hídricas cria um quadro de extrema gravidade humanitária e ambiental para os povos originários e tradicionais, exigindo compreender de que modo o isolamento dessas populações reflete não apenas uma condição geográfica, mas uma carência estrutural de políticas públicas de adaptação e proteção territorial.

Diante desse complexo feixe de condicionantes, o presente estudo parte do seguinte problema de pesquisa: de que modo a crise hídrica acentua a vulnerabilidade e o isolamento social de povos originários e comunidades tradicionais na área de influência da BR-319, frente à ausência de infraestrutura adequada e às pressões socioambientais? Para responder a essa questão, o objetivo geral deste artigo consiste em mapear os reflexos socioambientais decorrentes da dupla pressão exercida pelo isolamento viário e pelo colapso fluvial induzido pelas secas extremas, avaliando criticamente as respostas institucionais e o grau de efetividade no cumprimento dos direitos territoriais garantidos pela legislação vigente no período recente de 2023 a 2026, tendo como objetivos específicos analisar o histórico de ocupação e os impactos da rodovia, examinar os efeitos das secas históricas sobre a segurança alimentar e hídrica das comunidades locais e verificar a observância dos direitos de convenção de consulta prévia assegurados pela legislação internacional e nacional.

2. METODOLOGIA

O presente estudo caracteriza-se metodologicamente como uma pesquisa de natureza qualitativa e descritiva, fundamentada em

procedimentos de revisão bibliográfica, documental e análise normativa, com o intuito de examinar criticamente os impactos socioambientais da intersecção entre a precariedade logística da Rodovia BR-319 e as recorrentes crises hídricas no estado do Amazonas (Minayo, 2015). A abordagem qualitativa mostra-se a mais adequada para a consecução dos objetivos propostos, visto que permite compreender em profundidade os fenômenos sociais, as condições de vulnerabilidade e o isolamento vivenciado por populações tradicionais e povos originários, indo além de meras quantificações estatísticas e valorizando o contexto sociocultural e ecológico da região amazônica.

Para a construção do referencial teórico e analítico, a pesquisa estruturou-se a partir de um levantamento bibliográfico abrangente em bases de dados científicas indexadas, relatórios técnicos institucionais e publicações de organizações de referência em monitoramento socioambiental e climático, a exemplo do Observatório do Clima, do Instituto Socioambiental (ISA), do Instituto de Pesquisas da Amazônia (IPAM) e do WWF-Brasil. Conforme orientam Gil (2019) e Lakatos e Marconi (2021), a pesquisa documental e bibliográfica fornece o suporte empírico e conceitual indispensável para debater criticamente temas contemporâneos, permitindo confrontar dados históricos de ocupação viária com os cenários recentes de emergência climática ocorridos entre os anos de 2023 e 2026.

Adicionalmente, o percurso metodológico integrou a análise sistemática do marco legal e regulatório aplicável à matéria. Foram investigados os preceitos da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, com ênfase na garantia dos direitos originários dos povos indígenas sobre suas terras tradicionais, bem como as

diretrizes estabelecidas pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre povos indígenas e tribais, promulgada no ordenamento jurídico pátrio por meio do Decreto nº 5.051/2004, especialmente no que tange ao direito à consulta prévia, livre e informada diante de grandes projetos de infraestrutura.

Por fim, o tratamento e a interpretação dos dados coletados foram conduzidos mediante análise de conteúdo temática, permitindo cruzar as informações referentes ao isolamento fluvial provocado pelas secas extremas na bacia hidrográfica local com a escassez de infraestrutura viária terrestre e a pressão antrópica clandestina no entorno da BR-319 (Bardin, 2016). Esse procedimento assegurou a coerência interna do estudo e a confiabilidade na formulação das conclusões acerca da vulnerabilidade humanitária e ambiental enfrentada pelas comunidades da região.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1. A Infraestrutura Viária da BR-319 e o Contexto Geopolítico de Pressão Sobre os Interflúvios Amazônicos

A Rodovia BR-319, estabelecida fisicamente na década de 1970 durante o regime militar, insere-se no contexto histórico das grandes obras de infraestrutura direcionadas à integração nacional e à ocupação de vazios demográficos na Amazônia Legal (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, 2026). Conforme pontua Becker (2018), a abertura de rodovias federais na região norte do país atendeu a uma lógica geopolítica de soberania territorial que negligenciou sistematicamente a complexidade ecológica e social dos ecossistemas florestais e a presença milenar de povos originários. O posterior abandono

institucional da rodovia ao longo dos anos 1980 permitiu, paradoxalmente, a regeneração vegetal e a consolidação do interflúvio Madeira-Purus como uma das áreas de floresta primária mais preservadas e ecologicamente intactas de toda a Bacia Amazônica, abrigando dezenas de terras indígenas demarcadas e unidades de conservação de uso sustentável e proteção integral (SciELO Brasil, 2022).

Nesse sentido, a retomada contemporânea dos debates voltados à pavimentação asfáltica integral da via opõe interesses econômicos locais de integração viária e soberania de trânsito entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO) aos alertas contundentes emitidos pela comunidade científica e por movimentos socioambientais. Conforme ressalta o Observatório do Clima (2024), a pavimentação de rodovias em zonas de floresta tropical densa e interflúvios preservados atua implacavelmente como um indutor sistêmico de desmatamento vetorial, catalisando a especulação fundiária, a grilagem de terras públicas federais, a extração ilegal de madeira e a proliferação descontrolada de ramais clandestinos. Tais ramais cortam unidades de conservação e invadem o entorno de territórios tradicionais, fragmentando habitats e exercendo pressão antrópica incontrolável sobre os recursos naturais (Climainfo, 2026).

Corroborando essa perspectiva analítica, dados recentes publicados pelo Instituto de Pesquisas da Amazônia (IPAM, 2023) demonstram que a modelagem espacial de desmatamento e emissões de gases de efeito estufa associada à reabertura da BR-319 aponta para um cenário de acelerada degradação florestal num raio de dezenas de quilômetros de sua calha principal. A mera expectativa de pavimentação já estimula a abertura ilegal de áreas de floresta, alimentando conflitos agrários e ameaçando a integridade física e

cultural de etnias indígenas que habitam a região, como os Mura, Tenharim, Apurinã, Parintintin e Jiahui (Amazônia Latitude, 2024).

Para ilustrar de maneira sistemática os principais vetores de pressão antrópica e os impactos socioambientais mapeados no eixo rodoviário e em seu entorno direto, apresenta-se a Tabela 1:

Tabela 1. Matriz de vetores de pressão antrópica e impactos socioambientais no eixo da BR-319 (2023–2026).

Vetor de Pressão Antrópica	Principais Áreas Afetadas	Consequências Socioambientais	Órgão / Fonte de Referência
Especulação Fundiária e Grilagem	Margens da rodovia e limites de Unidades de Conservação	Invasão de terras públicas, conflitos agrários e desmatamento vetorial	Instituto Socioambiental (ISA, 2023)
Abertura de Ramais Clandestinos	Interflúvio Madeira-Purus e entorno de Terras Indígenas	Fragmentação de habitats, perda de biodiversidade e caça predatória	SciELO Brasil (2023)
Garimpo e Extração Maderenha Ilegal	Bacias hidrográficas adjacentes e igarapés formadores	Assoreamento de cursos d'água, contaminação por mercúrio e expulsão de comunidades	Defensoria Pública do Estado do Amazonas (DPE-AM, 2026)

Fonte: Dados da pesquisa (2026)

A análise dos dados da Tabela 1 evidencia que a dinâmica de ocupação do eixo da BR-319 opera de forma sistêmica, onde a

ausência de fiscalização efetiva e a lentidão na consolidação de barreiras de proteção territorial expõem as comunidades locais a um quadro contínuo de vulnerabilidade. Dentre os principais impactos observados nos resultados das pesquisas de campo e relatórios institucionais, destacam-se:

- Especulação fundiária predatória: A valorização artificial de terras marginais à rodovia atrai grileiros e invasores, gerando pressões diretas sobre os limites de terras indígenas homologadas e áreas de preservação permanente (Fundação Nacional dos Povos Indígenas - Funai, 2026).
- Fragmentação socioecológica: A abertura de vicinais não oficiais rompe corredores ecológicos vitais e desorganiza os fluxos tradicionais de caça, coleta e manejo exercidos por comunidades ribeirinhas e indígenas (SciELO Brasil, 2023).
- Ausência de governança pública efetiva: Conforme aponta a Defensoria Pública do Estado do Amazonas (DPE-AM, 2026), a incapacidade estrutural dos órgãos de fiscalização ambiental e de segurança pública em conter os ilícitos no eixo da rodovia deixa as populações tradicionais totalmente desamparadas frente à sanha de atores econômicos marginais.

3.2. A Crise Hídrica e o Colapso Fluvial: O Isolamento das Comunidades Tradicionais

A gravidade do cenário socioambiental no eixo da BR-319 agravou-se exponencialmente nos anos recentes (2023–2026) em decorrência da intensificação das mudanças climáticas globais, que se manifestam regionalmente por meio de anomalias térmicas severas e secas históricas de proporções alarmantes na Bacia Amazônica.

Conforme evidenciado por InfoAmazonia (2025), o estado do Amazonas has testemunhado colapsos hídricos sem precedentes históricos, caracterizados pelo rebaixamento drástico e precoce do nível dos rios formadores e de seus afluentes diretos, a exemplo dos rios Madeira, Purus e Solimões. Para as populações tradicionais e povos originários, os rios não se resumem a simples vias econômicas de circulação de mercadorias, mas constituem as verdadeiras artérias de seus territórios vitais, fundamentando suas cosmologias, sua segurança alimentar e sua mobilidade cotidiana (Organização das Nações Unidas - ONU, 2022).

Durante os períodos de estiagem extrema ocorridos no ciclo recente, a navegação fluvial, principal e muitas vezes único meio de transporte viável na região, sofreu interrupções totais e prolongadas. Embarcações comerciais e comunitárias de pequeno e médio porte encalharam nos bancos de areia expostos ao longo dos leitos secos, paralisando o escoamento da produção agrícola familiar, a distribuição de gás de cozinha, o transporte escolar e o abastecimento de gêneros alimentícios básicos (Portal Você, 2026). Como pontua Pedlowski (2024), a seca extrema converte o isolamento geográfico estrutural da Amazônia em uma verdadeira armadilha humanitária, na qual comunidades inteiras ficam completamente ilhadas, sem conseguir transitar pelas hidrovias colapsadas e sem dispor de alternativas viárias terrestres confiáveis na BR-319.

Para dimensionar a magnitude dos impactos decorrentes do colapso fluvial conjugado com a vulnerabilidade logística, a Tabela 2 sintetiza os principais efeitos observados nas aldeias e comunidades tradicionais do eixo:

Tabela 2. Síntese dos impactos do colapso fluvial e isolamento logístico sobre populações tradicionais (2023–2026).

Dimensão Afetada	Manifestação da Crise Hídrica e Isolamento	Consequências Diretas na Saúde e Subsistência	Órgão / Fonte de Referência
Abastecimento de Água	Secagem de igarapés, poços e lagos tradicionais	Consumo de água imprópria e surtos de diarreia e hepatite A	Ministério dos Povos Indígenas (MPI, 2026)
Segurança Alimentar	Interrupção da pesca artesanal e perda de plantações	Quadros agudos de desnutrição e escassez proteica nas aldeias	WWF-Brasil (2020)
Assistência Médica	Impossibilidade de trânsito de barcos-hospital e ambulâncias fluviais	Interrupção de tratamentos contínuos e isolamento de socorro de urgência	Prefeitura Municipal de Humaitá (2026)

Fonte: Dados da pesquisa (2026)

A análise dos dados da Tabela 2 demonstra que a falta de infraestrutura terrestre integrada, somada à desidratação severa dos rios, paralisa a rede de suporte humanitário estatal. Esse quadro de isolamento fluvial severo impacta diretamente a saúde pública e a sobrevivência física das comunidades tradicionais, gerando desdobramentos críticos documentados por órgãos de assistência e pesquisa:

- Escassez de água potável e proliferação de doenças: Com a secagem dos igarapés, lagos e poços tradicionais, as famílias ribeirinhas e indígenas passam a consumir água de qualidade

extremamente duvidosa, acumulada em poças barrentas ou próximas a áreas assoreadas, o que dispara surtos epidêmicos de doenças de veiculação hídrica, como diarreias agudas, hepatite A e febre tifoide, além de agravar quadros de malária devido à concentração de vetores (Ministério dos Povos Indígenas - MPI, 2026).

- Insegurança alimentar aguda: A impossibilidade de realizar a pesca artesanal, base proteica fundamental para a subsistência das populações locais, somada à perda de colheitas nas roças tradicionais decorrente do calor extremo e da estiagem prolongada resulta em quadros alarmantes de desnutrição e vulnerabilidade nutricional em dezenas de aldeias e comunidades ribeirinhas (WWF-Brasil, 2020).
- Isolamento sanitário e de socorro médico: Equipes de atenção básica à saúde indígena (Sesai/DSEI) enfrentam barreiras intransponíveis para alcançar aldeias isoladas, uma vez que a falta de calado nos rios impede o trânsito de barcos-hospital e a precariedade intransitável da BR-319 inviabiliza o socorro terrestre de emergência (Prefeitura Municipal de Humaitá, 2026).

3.3. O Desrespeito aos Marcos Legais e à Consulta Prévia (Convenção 169 da OIT)

A análise crítica da intersecção entre a crise hídrica, o isolamento social e os projetos de intervenção na BR-319 revela profundas assimetrias e violações sistemáticas no campo normativo e institucional. Conforme estabelece a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 em seus artigos 231 e 232, os povos

indígenas possuem direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União protegê-las e fazer respeitar todos os seus bens. Ademais, o ordenamento jurídico brasileiro foi integrado pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre Povos Indígenas e Tribais, promulgada formalmente pelo Decreto nº 5.051/2004, a qual consagra como direito fundamental e inegociável a realização de consultas prévias, livres e informadas sempre que forem previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente (Organização das Nações Unidas - ONU, 2026).

No entanto, relatórios técnicos produzidos por redes de direitos humanos e instituições públicas de defesa jurídica apontam que os processos de licenciamento ambiental, as discussões sobre a pavimentação da BR-319 e a formulação de planos de contingência climática têm negligenciado de forma reiterada a efetiva participação e o protagonismo dos povos originários e comunidades tradicionais (Instituto Socioambiental - ISA, 2023). Conforme destaca a Amazônia Latitude (2024), a ausência de transparência e o desrespeito aos protocolos autônomos de consulta prévia geram um ambiente de profunda insegurança jurídica, submetendo populações vulneráveis a decisões tecnocráticas tomadas à revelia de seus modos de vida e de seus conhecimentos tradicionais de manejo e conservação ambiental.

Dessa forma, conclui-se na discussão dos resultados que a gestão de crises na região amazônica, agravada drasticamente pelas mudanças climáticas entre 2023 e 2026, não pode continuar pautada por uma visão desenvolvimentista anacrônica que trate a infraestrutura viária e a proteção socioambiental como excludentes. Como aponta Pedlowski (2025), o equacionamento da BR-319 e a

mitigação dos impactos das secas extremas exigem a formulação de políticas públicas integradas que priorizem rigorosamente a adaptação climática associada à garantia absoluta da demarcação territorial, à fiscalização implacável de ilícitos ambientais e ao cumprimento estrito dos direitos constitucionais e internacionais assegurados aos povos originários e tradicionais da Amazônia.

4. CONCLUSÃO

O presente artigo demonstrou que a intersecção entre a precariedade logística da Rodovia BR-319 e a intensificação das crises hídricas e secas extremas na Amazônia, observada de forma aguda entre 2023 e 2026, configura um cenário de profunda vulnerabilidade humanitária e socioambiental para as populações tradicionais e povos originários. Conclui-se que o isolamento dessas comunidades não se resume a uma contingência estritamente geográfica derivada do regime das águas, mas consubstancia-se em uma falha estrutural e política do Estado brasileiro, marcada pela ausência de infraestrutura básica de apoio e pela omissão na garantia de serviços essenciais de saúde e segurança alimentar em momentos de colapso climático.

Evidenciou-se, ademais, que o avanço de pressões antrópicas clandestinas catalisadas pela expectativa de pavimentação da rodovia pressiona implacavelmente os interflúvios preservados e as terras indígenas, enquanto o desrespeito recorrente aos dispositivos da Convenção 169 da OIT e aos direitos constitucionais de consulta prévia aprofunda a insegurança jurídica e social na região. Torna-se imperativo, portanto, que o debate sobre o futuro da BR-319 seja desvinculado de interesses puramente mercantis e seja reorientado sob a ótica da justiça climática, exigindo a implementação imediata

de planos emergenciais robustos de segurança hídrica, o combate rigoroso aos ilícitos ambientais e o respeito inegociável à soberania territorial e aos modos de vida dos povos originários da Amazônia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMAZÔNIA LATITUDE. **Omissões sobre a BR-319 ameaça mais de 18 mil indígenas.** 2024. Disponível em: <https://www.amazonialatitude.com/2024/05/08/falta-transparencia-br-319-ameaca-18-mil-indigenas/>. Acesso em: 22 set. 2026.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2016.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia.** São Paulo: Editora USP, 2018.

BRASIL DE FATO. **Pavimentação da BR-319 na Amazônia afeta áreas preservadas e pode agravar crise climática, alertam pesquisadores.** 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/09/30/pavimentacao-da-br-319-na-amazonia-afeta-areas-preservadas-e-pode-agravar-crise-climatica-alertam-pesquisadores>. Acesso em: 22 set. 2026.

CLIMAINFO. **BR-319 facilita avanço do desmatamento na Amazônia.** 2026. Disponível em: <https://climainfo.org.br/2026/09/21/br-319-facilita-avanco-do-desmatamento-na-amazonia/>. Acesso em: 22 set. 2026.

DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO AMAZONAS (DPE-AM). **Atuação junto às populações da BR-319 e comunidades tradicionais.** Disponível em: <https://www.defensoria.am.def.br/>. Acesso em: 22 set. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **BR-319 AM/RO**. Portal Gov.br. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro>. Acesso em: 22 set. 2026.

FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS (FUNAI). **Terras Indígenas e Proteção Territorial**. Disponível em: <https://www.gov.br/funai/pt-br>. Acesso em: 22 set. 2026.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

INFOAMAZÔNIA. **Crise hídrica no Amazonas: quando décadas de abandono encontram uma emergência climática**. 2025. Disponível em: <https://infoamazonia.org/2025/10/28/crise-hidrica-no-amazonas-quando-decadas-de-abandono-encontram-uma-emergencia-climatica/>. Acesso em: 22 set. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISAS DA AMAZÔNIA (IPAM). **Nota técnica sobre secas e desmatamento na Amazônia**. Disponível em: <https://ipam.org.br/>. Acesso em: 22 set. 2026.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). **Projeto que flexibiliza licenciamento da BR-319 é aprovado pela Câmara**. 2023. Disponível em: <https://www.socioambiental.org/noticias-socioambientais/projeto-que-flexibiliza-licenciamento-da-br-319-e-aprovado-pela-camara>. Acesso em: 22 set. 2026.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

MINAYO, M. C. de S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 34. ed. Petrópolis: Vozes, 2015.

MINISTÉRIO DOS POVOS INDÍGENAS (MPI). **Ações de apoio emergencial aos povos indígenas afetados por estiagem**. Disponível em: <https://www.gov.br/povosindigenas/pt-br>. Acesso em: 22 set. 2026.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL (ONU). **ONU: América Latina sofre efeitos do aumento da temperatura terrestre e oceânica**. 2026. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/315900-onu-am%C3%A9rica-latina-sofre-efeitos-do-aumento-da-temperatura-terrestre-e-oce%C3%A2nica-ciclo>. Acesso em: 22 set. 2026.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL (ONU). **Relatório mostra avanço da crise climática na América Latina e Caribe**. 2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/191428-relat%C3%B3rio-mostra-avan%C3%A7o-da-crise-clim%C3%A1tica-na-am%C3%A9rica-latina-e-caribe>. Acesso em: 22 set. 2026.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA. **Estudos e Notas Técnicas sobre a BR-319 e Impactos Socioambientais**. Disponível em: <https://www.oc.org.br/>. Acesso em: 22 set. 2026.

PEDLOWSKI, M. **BR-319: abrindo caminho para o deslocamento indígena e a catástrofe ambiental**. 2025. Disponível em: <https://blogdopedlowski.com/2025/03/25/br-319-abrindo-caminho-para-o-deslocamento-indigena-e-catastrofe-ambiental/>. Acesso em: 22 set. 2026.

PEDLOWSKI, M. **BR-319: Estamos na estrada para lugar nenhum...** 2024. Disponível em: <https://blogdopedlowski.com/2024/12/21/br-319->

[estamos-na-estrada-para-lugar-nenhum/](#). Acesso em: 22 set. 2026.

PORTAL VOCÊ. **Estiagem no Baixo Amazonas já atinge 29 aldeias indígenas.** 2026. Disponível em: <https://portalvoce.com/estiagem-no-baixo-amazonas-ja-atinge-29-aldeias-indigenas/>. Acesso em: 22 set. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE HUMAITÁ. **'Gente da BR-319': Defensoria Pública do AM realiza novo encontro no Distrito de Realidade.** Disponível em: <https://www.humaita.am.gov.br/noticiasingle/1480>. Acesso em: 22 set. 2026.

SCIELO BRASIL. **An analysis of the relationship between BR 319 and the Igapó-Açú.** *Geografia Norte Grande*, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sn/a/ZLMmLFzSzvV8rBxcGsG7xCy/?lang=en>. Acesso em: 22 set. 2026.

SCIELO BRASIL. **Modelagem de desmatamento e emissões de gases de efeito estufa na BR-319.** *Revista Brasileira de Meteorologia*, 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbmet/a/KRpXG6MXrrjgTn3NJKjRNVc/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 22 set. 2026.

WWF-BRASIL. **BR-319: Lideranças indígenas têm o direito e precisam ser ouvidas na discussão sobre a rodovia.** 2020. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/?76589/BR-319-Liderancas-indigenas-tem-o-direito-e-precisam-ser-ouvidas-na-discussao-sobre-a-rodovia>. Acesso em: 22 set. 2026.

¹ Doutor em Biodiversidade e Biotecnologia pela Rede BIONORTE (PPG-BIONORTE), Universidade do Estado do Amazonas, Mestre em Gestão de Áreas Protegidas na Amazônia, pelo Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0735561170065392>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7687-3578>. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).