Memórias da construção da Rodovia Pa-458 de Bragança para Ajuruteua, nordeste do Pará, Costa Amazônica Brasileira

Zenúbia Oliveira Silva, [I]
Francisco Pereira de Oliveira [II]
e César Martins de Souza [III]

Introdução

À MARGEM esquerda do Rio Caeté, no nordeste paraense, está situada a sede do município de Bragança, uma das cidades mais antigas da Amazônia brasileira. A "Pérola do Caeté", como é carinhosamente conhecida, faz parte da zona litorânea (área costeira) da Amazônia e possui belezas incomparáveis que brotam de um ecossistema costeiro de transição entre os ambientes terrestre e marinho, exibindo exuberantes ambientes de praia.

Seja por ostentar rica natureza, seja por suas expressões culturais e religiosas, Bragança possui uma enorme vocação para o turismo. A mais forte expressão cultural e religiosa do município está na festividade de São Benedito, uma das mais tradicionais e antigas do Pará, na qual se destaca a Marujada de São Benedito, unindo dança e culto ao santo preto em Bragança, no mês de dezembro.

A cidade se destaca ainda no setor pesqueiro, o que promove, significativamente, economia para a população local/regional. Assim, o ecossistema costeiro representa não somente um domínio da natureza, mas também compõe uma forma indispensável de organização social, cultural e econômica para as comunidades da região.

O turismo é uma das atividades econômicas que corroboram a economia do município de Bragança atualmente. Entre os lugares que recebem o maior número de visitantes, destaca-se a praia de Ajuruteua, localizada a cerca de 40 km do centro urbano de Bragança, com 3 km de extensão, sendo constituída por areias finas e brancas, por ondas fortes, cercada por vegetação de mangue e banhada pelas águas do oceano Atlântico.

Para fomentar essa atividade, a construção de uma estrada para ligar a sede do município ao litoral, além de ligar a sede do município à praia de Ajuruteua, facilitaria o deslocamento de comunidades como as Vilas de Acarajó, Bacuriteua, Vila dos Pescadores e da própria praia.

Por meio das narrativas de moradores dos arredores, buscamos analisar as memórias de moradores acerca da construção da Rodovia PA-458, que liga Bragança à praia de Ajuruteua. Dentro das medidas de isolamento social impostas pela pandemia causada pela Covid-19 no Brasil, optamos pelo uso do aplicativo de mensagens *WhatsApp*, para entrevistar os voluntários desta pesquisa. Nesse sentido, foram entrevistados 14 (quatorze) pessoas das comunidades de Bacuriteua, Vila dos Pescadores e praia de Ajuruteua.

A memória das populações das comunidades que circundam a Rodovia PA-458 possui lugar central nesta pesquisa, porque as informações por eles e elas propiciadas, seja nas conversas informais, sejam nas entrevistas realizadas, foram o guia que delineou os caminhos adotados por esta pesquisa.

Assim, por meio das memórias, buscamos compreender como se dava o deslocamento entre a sede do município e o litoral antes da estrada, mais precisamente na década de 1970, contemplando os discursos semelhantes de pessoas que possuem lembranças sobre a forma como ocorria à condução de Bragança à praia de Ajuruteua, com a finalidade de exercerem as suas práticas laborais, assim como para descanso e para contemplação das belas praias pouco exploradas. Abordaremos ainda a relação sociocultural com a natureza, além de discutirmos uma das principais práticas econômicas do município bragantino: a produção pesqueira.

De acordo com relatos de pessoas que moram na região, houve melhoria em certos pontos, como a questão de comércio, do turismo, da praticidade de locomoção, entre outros. Entretanto, poucas são as afirmações sobre a existência de grandes impactos ambientais com a construção da rodovia.

Ajuruteua e Bragança um pouco antes da estrada

> A história e a memória se apoderam do passado; uma para analisá-lo, decodificá-lo, desmistificá-lo, torná-lo inteligível ao presente; a outra, ao contrário, para sacrificá-lo, dar-lhe uma coerência mítica em relação a esse mesmo presente, a fim de ajudar o indivíduo ou o grupo a viver ou a sobreviver. Crítica, a história tem por objetivo a pesquisa do acontecido; clínica ou totêmica, a função da memória é a construção de uma identidade. (Frank, 1992 apud Aguiar, 2019, p.8)

No século XIX, o interesse pela atividade turística era recorrente nas relações capitalistas na Europa e nos Estados Unidos. A partir dessa relação, o turismo passou a ser uma atividade usada pela classe burguesa, como fator de lucros, e por trabalhadores (após as conquistas de direitos trabalhistas), como momento de descanso e lazer, nos períodos reservados às férias. O processo turístico se tornou, sobremaneira, fator de relevância e investimento no crescimento econômico de países em desenvolvimento e já desenvolvidos.

Segundo De La Torre (1997, p.19),

> O turismo é um fenômeno que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupo de pessoas que, fundamentalmente por

> motivos de recreação, descanso, cultural ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Essa análise sobre o conceito de turismo nos remete a vê-lo como um fenômeno social, ressaltando aspectos históricos e culturais dos deslocamentos individuais ou coletivo de pessoas para um determinado local escolhido. Assim, dentre os pontos que permeiam o universo dos deslocamentos modernos, destaca-se o desenvolvimento dos meios de comunicação e de transporte, devido aos avanços urbanos e da sociedade.

De acordo com Meneses (2006, p.35), entende-se que

> A Revolução Industrial é o marco também do surgimento de um turismo moderno. O seu complexo processo, em que não podemos considerar apenas o desenvolvimento de novas técnicas e equipamentos, mas de transformações dinâmicas dos meios de comunicação, dos meios de transporte, das diversidades de sociabilidades geradas pelo processo de urbanização, da laicização da sociedade e das relações de trabalho cada vez mais complexas, vai ter uma preponderante influência na origem a um estímulo à atividade turística [...].

Podemos entender que, inicialmente, as atividades turísticas eram praticadas pelas classes burguesas, uma vez que as cargas horárias de trabalho elevadas, as condições de vida insalubres e as baixas remunerações dificultavam o momento de descanso e de lazer dos trabalhadores.

Com a modernidade capitalista, o trabalhador passou a ter o direito do tempo livre, como forma de recuperar as energias perdidas durante os trabalhos fabris. Disso, o turismo moderno emergiu, de um ambiente de descobertas de valores que buscam "memorizar o passado, lembrá-lo, apreendê-lo, guardá-lo, comemorá-lo" (Meneses, 2006, p.35).

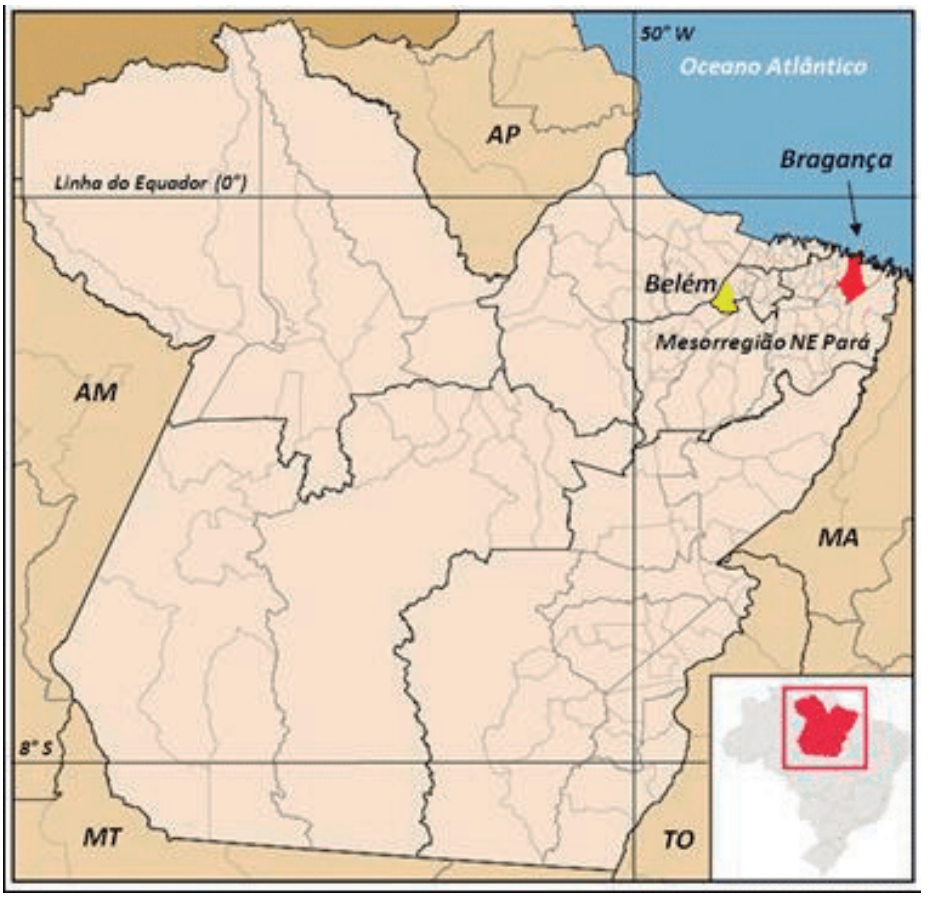
É relevante reforçar que o desenvolvimento do turismo está associado às atividades de descanso, como as férias, lazer e viagens. De acordo com Esteves (2002, p.7), o turismo é um conjunto de atividades praticadas por alguém que almeja retirar-se da sua moradia, "usufruindo de produtos e serviços oferecidos num determinado local de destino: seja por lazer, desporto, negócio, família, entre outros, qualquer destes fatores pode ter estado na origem da procura". Segundo a autora, a atividade dos turistas acontece durante o deslocamento e a permanência fora da sua residência.

Esse deslocamento geralmente é realizado em conjunto ou entre familiares. Por esse motivo, a atividade turística tende a aquecer a economia do lugar receptor, uma vez que os visitantes chegam à localidade de destino e utilizam-se do transporte local, de acomodações, de serviços de alimentação, rede de diversões, lojas de suvenires etc. Sendo assim, Meneses (2006, p. 114) assegura que: "a atividade turística estabelece relações entre a vida material do passado,

a paisagem e os costumes e a realidade de quem busca diversão, conhecimento, fuga do cotidiano".

A experiência turística, mesmo que permeada por informações e imaginações prévias, é única e surpreendente, na maioria das vezes. É durante o deslocamento que é construído, de fato, o percurso da viagem. Nesse momento, o turista deve "dar a ela significados históricos e preserva-lhe na memória" (ibidem, p.116), de maneira que tal experiência turística tenha um acentuado apreço pela natureza, pela vida local e pelos costumes dos moradores que vivem no espaço receptor.

Nesse contexto, discutiremos como se dava o deslocamento da sede do município de Bragança à localidade de Ajuruteua, na década de 1970. Localizada na Costa Atlântica, representada pela Figura 1, mesorregião do nordeste paraense, Bragança representa a principal cidade da microrregião bragantina e é uma das mais antigas da Amazônia. Como todas as cidades surgidas nos séculos iniciais da ocupação da Amazônia, a acessibilidade pelo rio era condição para sua instalação. Não diferente das demais, ela está situada às margens do Rio Caeté.



Fonte: IBGE (2014) /Adaptado pela autora (2021).

Figura 1 – Mapa de localização do município de Bragança-PA.

Ajuruteua, localizada no litoral bragantino, até o início da década de 1970, encontrava-se praticamente inabitada, e frequentada apenas por pescadores que ali trabalhavam e por alguns visitantes que se arriscavam a conhecer o local por via marítima (Carvalho et al., 2000).

Para os moradores bragantinos, bem como para os de outras localidades do Pará, que necessitavam se locomover entre o município de Bragança e a praia de Ajuruteua, entre a zona urbana e a linha de costa oceânica, a embarcação era o principal meio de transporte. O barco era o único veículo capaz de atender à população que desejasse conhecer, passear, ou residir na vila da praia de Ajuruteua ou em comunidades litorâneas. Até mesmo para os habitantes de outros municípios, o transporte fluvial era o único que a população conseguia usufruir.

Podemos afirmar, então, que o transporte fluvial de passageiros era, sem dúvidas, o meio mais acessível para o deslocamento dos moradores e de turistas, como afirmam os professores Carlos Admar F. da Silva Filho[1] (2021) e Luís Augusto Soares[2] (2021):

> Os meios de transportes eram somente fluviais: de lancha, barco ou canoa a pano.[3] O tempo de viagem de lancha ou canoa a pano durava 4 horas, e de barco mais ou menos 3 horas. O local mais perigoso da viagem era no encontro das águas do oceano com o Rio Caeté, um local chamado pelos pescadores, e conhecida por nós como 'quebra-pote'. As embarcações recebiam pancadas das ondas que balançava muito, levando as pessoas a ficar com medo, as crianças choravam, era uma travessia muito perigosa até a margem da praia.
>
> [...] tinha um lugar que eu não sei dizer geograficamente pra onde ficava que chamavam de quebra-pote. Quebra-pote era o local onde tinha uma abertura com o mar e por isso as ondas vinham, mas forte e tinha momento que a onda abria, quebrava e o barco descia e ficava aqui como se fosse no meio de duas ondas grandes e o barco descia. Não é? E naquela época e as coisas eram tudo inconsequente que os barcos que se viajava se tinham poucos salva vida e boia, essas coisas todas, mas também não era sempre que acontecia a situação dessa quebra pote, ou um mar revolto.

Entre declarações de perigos e medos, percebemos que a Baía do Rio Caeté era o lugar da navegação como uma atividade estruturante, que auxiliava a vida dos moradores bragantinos e de turistas, permitindo a circulação de pessoas e mercadorias. A utilização dos rios como via de transporte/navegação sempre esteve presente na história da humanidade (Freitas, s.d.).

Em relação aos demais modais de transporte, o fluvial sempre foi importante para a vida social e para a conservação ambiental, ou seja, navegar também é uma atividade mediada pelas representações sociais que revelam a magia da natureza que inspira a vida dos navegantes, condição válida para quem aprecia o rio ou para quem dele retira o seu sustento. Entretanto, a navegação também pode ser uma atividade com poder degradador, uma vez que ela pode dar à sociedade acesso aos mais distantes lugares.

Um dos turistas entrevistados, o Sr. Almirzinho Gabriel (2021), reconhecido músico e compositor paraense, filho do ex-governador Almir José de Oliveira Gabriel (1995-2003), destacou:

> Eu fui para Bragança por acaso, porque todo mundo em Belém só viajava para Mosqueiro ou para Salinas [...], almejando conhecer outra localidade. Junto a uns amigos, viajamos de ônibus de Belém à Bragança. Chegando até a cidade, fomos até o trapiche e, de acordo com horário da maré, tomamos uma embarcação. Enquanto o barqueiro navegava no Rio Caeté, era tranquilo, mas quando o barco adentrava a Baía, o desespero era grande, pois havia muita maresia. Em média, eram uma três hora de viagem, uma aventura inesquecível. Chegando na Vila dos Pescadores, desfazíamos as mochilas e atamos nossas redes na casa de um amigo pescador chamado Brandão. Tudo era muito rústico, natural e bem diferente da rotina da capital. [Eu] tinha 18 (dezoito) anos, na primeira vez que viajei à Bragança, hoje tenho 58 (cinquenta e oito) anos [...].

Viajar de barco é motivo para recordar. As lembranças reúnem informações como: a idade do viajante na ocasião; se a viagem foi tranquila ou conturbada; o que se viu ao longo do caminho; quantas horas duraram todo o percurso; os incidentes do caminho; as condições ambientais do rio; as estruturas das embarcações; enfim, uma mistura de sentimentos e de sensações que a memória traz. O ato de fazer memória revela o tempo que não se pode ver, tocar, ouvir. De acordo com Nora (1993, p.9), "a memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente". O sentimento de continuidade, de lembrança do passado torna-se residual aos locais.

O entrevistado Almir corroborou as pretensões desta pesquisa, lembrando-se dos momentos da longa trajetória que fazia, em gozo de férias, de Belém até Bragança e, posteriormente, de Bragança à Vila de Ajuruteua, em um barco, levando em média três horas de duração. Em seu relato, é relevante destacar a evolução ao longo do tempo da atividade turística, observando que ela se manifesta como um fenômeno complexo, com uma longa história. Segundo Beni (2002), a humanidade, desde as suas origens, se sente estimulada a se deslocar de um lugar ao outro por diversos motivos, tais como pesca, religião, comércio, lazer, férias, entre outros. E, para existir turismo, é necessário que haja uma motivação que provoque aquela pessoa a se deslocar do seu local habitual. Mazzinghy (2009, p.25) destaca: "O turismo é uma atividade que está ligada ao deslocamento do homem pelo ambiente e tem sofrido diversas modificações ao longo da história. Atualmente o turismo possui vários motivos, como negócios, lazer, religião, cultura, meio ambiente, eventos entre outros".

Com base nas falas dos participantes desta pesquisa, o deslocamento até Ajuruteua tinha diversas motivações (a pesca, a natureza, o passeio), e muitos contratempos, percalços e desconfortos. Apesar disso, esses sujeitos não se sentiam desanimados, almejavam conhecer as belezas exuberantes do litoral amazô-

nico, que era formado por uma extensa planície coberta por manguezais, onde a atividade turística era pouco explorada. "A crescente exploração desses ecossistemas como atrativo turístico busca atender os interesses de pessoas que procuram manter um maior vínculo com a natureza" (Pinheiro, 2019, p.1).

A senhora Socorro Rodrigues,[4] ao longo da entrevista, relembrou com muita veemência:

> Sem a estrada, a viagem para lá era por via marítima, saindo de barco do porto de Bragança, do cais, durava cerca de 3 a 4 horas, dependendo da embarcação, e chegava na Vila dos Pescadores e de lá para o Campo do Meio (assim como é o nome da praia de Ajuruteua). Depois do início da construção da estrada, na década de 1960, e até parte dos anos 1980, a viagem era até o Furo Grande (*onde hoje é a ponte grande*), e de lá iam de barco para a Vila dos Pescadores e para o Campo do Meio, com uma duração de cerca de 40 a 60 minutos. (grifo nosso)

O percurso é descrito de maneira sólida por dona Socorro Rodrigues que, não diferente dos demais, leva consigo as lembranças de quase mais de meio século, com registros desse longo e aventureiro percurso à Ajuruteua. Apesar da viagem de barco acontecer muito mais por necessidade, parcela significativa dos passageiros entrevistados afirmou que, mesmo diante das dificuldades impostas pela natureza da região litorânea, a viagem era prazerosa.

A construção da rodovia e também de pontes, conforme Figuras 2 e 3, que permitiam o deslocamento via terrestre até a praia de Ajuruteua, facilitou e diminuiu o tempo para que pessoas pudessem chegar ao seu destino com menor dificuldade. A facilidade do acesso à praia possibilitou a superação dos obstáculos que, antes, inibiam a presença de mais pessoas, turistas, naquela região. Desse modo, a praia de Ajuruteua tornou-se mais conhecida e visitada por turistas que buscavam o lazer e o descanso.

Por outro lado, o crescimento do turismo naquela região trouxe as suas consequências, até certo ponto negativas. De acordo com Manescky (1995 apud Rebello et al., 2017, p.107),

> [...] o turismo na região teve o efeito não só de valorizar os terrenos da praia de Ajuruteua, mas contribuiu com aumento da especulação imobiliária, com conflitos de uso dos solos, aumento da degradação ambiental, promovido principalmente, pela ocupação das dunas, do desmatamento do mangue, da deposição errônea de resíduos sólidos. A terra entrou em circuito da mercadoria e da apropriação privada, pois o contato com o urbano alterou o rol de aspirações de pescadores e filhos.

Para o autor, o crescimento turístico trouxe grandes problemas de ordem ambiental, econômica e social, haja vista que a presença de maior número de pessoas trouxe o problema da apropriação privada, caracterizada pela territorialização, ou seja, o indivíduo passa a ocupar um determinado espaço, imprimindo suas ideias, sua forma de trabalho, sua maneira de usar o espaço. Segundo Rebello et al. (2017, p.108), "A territorialidade, além de mensurar uma dimensão

estritamente política, diz respeito também às relações econômicas e culturais", pois está "intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como dão significado ao lugar".

Em seus registros do passado, por meio da memória, um pescador descreve as dificuldades e os incômodos, como o de acordar de madrugada e ir para o trabalho, porque essa saída na madrugada o possibilitaria uma boa pescaria, e ainda regressar antes do sol raiar. Isso pode ser bem percebido na fala do Sr. Albino de Mescouto Melo: "Na época, era utilizado canoa. Pegávamos peixe de madrugada e saíamos rumo à Bragança para chegarmos lá às 5h da manhã. Voltávamos de remando de canoa, também".

O acesso por via fluvial era a única forma de ingresso que os pescadores tinham à Vila de Ajuruteua antes da rodovia. As dificuldades que eles enfrentavam nessa época surgiam devido a busca pelo autossustento e, consequentemente, da busca de melhores condições para a família. No caminho, os obstáculos encontrados são notáveis nas narrativas em análise, haja vista que se interpreta a vida dos trabalhadores pesqueiros antes da "Estrada do Progresso".

Fonte: Marcelo San, Zenúbia Oliveira Silva, 2021.

Figura 2 – "Ponte Grande" na Rodovia PA-458, sobre o Furo Grande.

Em suas memórias, o Sr. Lazaro Amorim Fernandes nos diz que a luta diária, em contato com a natureza litorânea, era marcada por momentos difíceis e de improvisos, tanto nos domínios da alimentação, quanto nos de descanso. Segundo Sr. Fernandes, tudo era realizado na pequena embarcação que conduzia esses pescadores ao seu local de trabalho:

Fonte: Marcelo San, Zenúbia Oliveira Silva, 2021.

Figura 3 – "Ponte Grande" na Rodovia PA-458, sobre o Furo Grande.

> Era lancha, o barco e uma canoa que tem um pano, ela era conhecida como "barco a caravelas", aí a gente saía daqui pra lá, de lancha, neste tempo a prefeitura tinha uma lancha chamada "curupi" que fazia a linha pra lá [...]. Além da pesca exigir determinados esforços dos pescadores, ainda existiam as dificuldades do translado entre a cidade e o local da pescaria.

Considerando a busca pela sobrevivência para si e para suas famílias, muitos homens e mulheres se ocupavam da pesca artesanal, utilizando-se das águas do Rio Caeté e da costa litorânea, sendo isso uma das principais atividades econômicas de suas vidas. Esses pescadores faziam uso de equipamentos e de embarcações precárias para a extração do pescado, que era vendido no comércio local, ou usado no consumo próprio de suas famílias. Dito isso, o objetivo proposto aqui foi o de refletir sobre o deslocamento dos pescadores da cidade de Bragança à Ajuruteua, os seus modos de vida e de trabalho.

Se tivéssemos que sintetizar a situação do pescador artesanal e dos turistas do século XX, que se dirigiam da sede do município até o litoral bragantino, sem titubear, poderíamos resumi-la na palavra "incerteza", visto que quando o pescador ou turista saíam de suas casas rumo ao rio, em busca de peixes para seu sustento, ou em busca do descanso e lazer, sabiam que isso poderia não acontecer, por causa dos perigos. Esses pescadores e visitantes lembram, sentem saudades, filtram o passado e se expressam sob a latência do que eles vivem hoje, principalmente quando olham para o rio e o veem sem a grandiosidade produtiva de outros tempos.

Refletindo a relação da humanidade e natureza, Oliveira et al. (2019, p. 124) afirmam que "valores e regras de relação com a natureza são difundidos

da própria cultura para a continuidade e propagação desse manejo sustentável com o recurso. Logo, ressalva-se que a noção de que homem e natureza não são independentes, visto que, o vínculo entre eles se constitui numa relação simbiótica".

Complementando esse pensamento, Diegues (2008, p.63; Ellen, 1997, s.p. apud Pereira; Diegues, 2010, p.46) afirma que "ambos desempenham funções para a manutenção do meio, sendo as ações humanas desenvolvidas neste contexto permeadas por diversos valores e regras, próprios da cultura pela qual são difundidos".

Nesse sentido, compartilhamos da fala do Sr. Adão da Silva Ribeiro,[5] quando assegura que "Naquele tempo era difícil pra nós, eita! Batalhávamos muito e não tínhamos nada". Partir do presente e compreender os sentidos do passado, no que se refere ao deslocamento de Bragança à Ajuruteua, faz desses pescadores e visitantes grandiosos construtores de uma inteligibilidade para a vida, compreendendo-se que as transformações provenientes da modernidade estão diretamente ligadas às mudanças da relação do ser humano com o próprio trabalho. A descrição desse trajeto não tem a finalidade de fazer um diagnóstico de uma cultura ou realidade, mas antes, "o alargamento do universo do discurso humano" (Geertz, 1978, p.24), viabilizando o diálogo entre a cultura do pesquisador e a cultura do grupo pesquisado, de maneira que enfatize a história em seu contexto da época.

Em suma, este estudo traz para a nossa pesquisa aspectos e fatos históricos relevantes que nos permitem compreender como, de fato, surgiu a necessidade do processo de construção da estrada que liga a cidade de Bragança à praia de Ajuruteua. A partir das narrativas de moradores, que viviam na região bragantina e arredor, que contaram de maneira informal suas experiências vividas entre os anos de 1970 e 1973, foi possível extrair e reunir informações que mostram os grandes desafios e dificuldades enfrentados, quando se aventuravam nas matas e rios em busca de alimentos. Essa seria a vida "ideal" de pessoas dessa região, que aparentemente não vislumbravam qualquer mudança, avanço econômico ou social que pudesse impactar suas vidas.

Além disso, temos as narrativas de pessoas que se comportavam como visitantes, aqui denominadas turistas, as quais se deslocavam até a praia de Ajuruteua usando meios de transportes da época, como canoas ou pequenos barcos. Segundo as narrativas desses turistas, eram viagens longas, cheias de perigo, mas que compensavam, visto que estas tinham como objetivo a busca do novo, do conhecimento da natureza e, sobretudo, do descanso, o qual vinha acompanhado do sair da rotina para viver momentos de relaxamento e aprendizado.

A natureza e as relações socioculturais

A sociedade atual tem vivenciado uma série de problemas que envolvem o seu modo de se relacionar com a natureza, colocando em questão a formulação do seu conceito. A palavra "natureza" é um termo que usamos frequentemente

em nossos discursos, porém o verdadeiro sentido por detrás dessa palavra nem sempre nos é claro e objetivo.

Em alguns momentos se faz necessário indagar-nos o que seria natureza, qual o seu verdadeiro sentido e sua relação com a humanidade. Iniciamos esta seção fazendo uma breve reflexão sobre a complexidade do termo "natureza", de acordo com alguns autores. A palavra latina *natura* liga-se à raiz (nascer) e significa, em primeiro lugar, ação de fazer nascer, crescimento, sendo a "natureza" de um ser um sentido derivado e figurado desse primeiro sentido (Lenoble, 2002). Para Lenoble (2002), os termos natureza e natura se derivam mutuamente, um vaivém de palavras que se refletem uma sobre a outra, sem precisar os seus próprios significados.

Nesse sentido, a humanidade, desde muitos anos, possui uma relação, uma ação e uma intervenção sobre o meio natural, e seguramente esse é um fenômeno antigo; desde sempre a humanidade possui uma estreita ligação com o espaço ao seu redor, construindo, criando e ampliando relações com a natureza. O ser humano sempre atuou como agente transformador de processos naturais, e sua relação com a natureza foi continuamente de domínio. "A natureza, desde que conhecida, será dominada, gerida e utilizada a serviço da vida humana" (Thomas, 2010, p.35).

No início do século XIX, o ser humano moderno intensificou mais ainda essa relação dominante com a natureza, causando impactos irreversíveis e com consequências trágicas. Apesar de a humanidade ser parte integrante, ela nem sempre tem a consciência de que tudo que está ao nosso redor advém da natureza, e que, destruindo-a, consequentemente se autodestrói, de maneira dramática.

Diegues (2008, p. 25) afirma que "O homem era considerado o rei da criação e os animais, destituídos de direitos e de sentidos e, portanto, insensíveis a dor". Essa afirmação, nos tempos atuais, pode causar grandes questionamentos acerca das atitudes humanas em relação à natureza, pois, em muitas situações, a humanidade se desvirtua de seu verdadeiro papel em relação ao cuidado e à conservação.

Todavia, a humanidade não se considera como membro que advém da natureza. Suas características intrínsecas garantem a ela superioridade, fazendo-a entender que, por ter tantos privilégios em relação às outras espécies, fosse dissociada da natureza. Assim, constrói-se a percepção do ser humano como ser superior e, portanto, dominante.

Para Thomas (2010, p.37-38),

> [...] o nosso predomínio sobre a natureza parece quase completo, há inúmeros comentadores dispostos a tornarem os olhos com nostalgia para períodos passados, em busca de um equilíbrio mais justo [...]. O controle do homem sobre a natureza era o ideal conscientemente proclamado dos primeiros cientistas modernos. Não obstante, apesar do imaginário agres-

sivamente despótico explícito em seu discurso de "posse", "conquista" e "domínio".

A humanidade tinha controle sobre a natureza, no sentido de cuidar de forma consciente. Tinha na natureza não apenas um local para retirar o sustento ou extrair produtos necessários à vida, mas um local para dedicar-se a experimentos, investigações e estudos, com objetivo de transformar plantas e animais em verdadeiros produtos para seu uso. "O utilitarismo seria o objetivo real dessa ação sobre a natureza, já que ela existia tão somente para seu usufruto" (Simoni, 2009, p.3). Nessa vertente, torna-se necessário entender que a natureza, ao contrário do que pode parecer, não foi criada apenas para a espécie humana; tendo um papel fundamental para todos os seres vivos.

De acordo com Morin (2007), para a humanidade permanecer no planeta, é necessário aprender a dividir, comunicar, respeitar e, assim, desenvolver uma consciência sustentável, bem como ensinar as futuras gerações a terem consciência de que a natureza deve ser preservada através de uma relação de "autonomia/dependência organizadora", como ressalta: "A natureza não era mais desordem, passividade, meio amorfo: é uma totalidade complexa. O homem não era uma entidade isolada em relação a essa totalidade complexa: é um sistema aberto, com relação de autonomia/dependência organizadora no seio de um ecossistema" (Morin, 2007, p.11).

A partir dessas considerações iniciais, é possível entender a natureza como um mundo natural, englobando todas as espécies, inclusive a humanidade. Essa, por sua vez, tem a capacidade de pensar e entender a natureza e, consequentemente, transformá-la. Na sua relação com a natureza, e a partir do seu estudo sistemático, a humanidade foi construindo seu meio ambiente, através do acúmulo de conhecimento sobre o mundo natural; organizou-se em grupo social, no espaço e no tempo.

Outros conceitos que acreditamos ser de grande importância apresentarmos neste trabalho, e que complementam a temática que trabalhamos anteriormente, são: "ambiente" e "meio ambiente". Sabemos que a humanidade está a travar uma guerra implacável e de autodestruição contra o planeta Terra. A biodiversidade está em declínio, a poluição e a destruição do ecossistema encontram-se de norte a sul, das ilhas mais remotas aos picos mais altos do planeta. Por esses motivos e outros, acreditamos ser necessário o esclarecimento dos conceitos citados acima, pois sem um conhecimento, não seremos capazes de zelar pelo nosso planeta de forma consciente e responsável.

Conforme Dulley (2004, p.18), entende-se por ambiente o "conjunto de condições que envolvem e sustentam os seres vivos na biosfera, como um todo ou em parte desta, abrangendo elementos do clima, solo, água e de organismos", e por meio ambiente a "soma total das condições externas circundantes no interior das quais um organismo, uma condição, uma comunidade ou um objeto existe".

O autor acredita que ambientes são as espécies que envolvem o mundo natural e o ser vivo, que influi na vida e no comportamento desse mesmo ser, isto é, toda totalidade do mundo natural imbuído na vida do ser humano. Por conseguinte, se a humanidade não existisse, a natureza continuaria a existir, mas o ambiente não, pois não mais existiria natureza representada concretamente. Por meio ambiente, entendemos que é o lugar que cada espécie ocupa, seja ela humana ou não. Dessa maneira, é a partir do conhecimento da natureza que a humanidade constrói seu meio ambiente. A noção de ambiente é, portanto, resultante do pensamento e do conhecimento humano, isto é, do seu trabalho intelectual (simbólico) e físico sobre a natureza (ibidem).

De acordo com Ribeiro e Cavassan (2013, p.71) ambiente

> Refere-se à natureza pensada ou representada pela mente humana, isto é, à realidade apreendida, àquilo a que estamos cônscios através da percepção. Pode ser entendido como o que da natureza é conhecido pelo sistema social, o que está no horizonte perceptível humano. Uma construção humana historicamente construída. Faz alusão ao conjunto dos meios ambientes conhecidos pelo homem e é constituído de fenômenos que podemos representar e que são capazes de entrar em reação com um organismo, mas que ainda não foram chamados a fazer. Inclui aqueles fenômenos que não são imediatamente utilizados, mas que estão em condição de serem empregados operacionalmente pelo organismo.

Para tanto, compreender as definições conceituais de natureza, ambiente e meio ambiente é de suma importância, a fim de transmitir conhecimentos que visem à conscientização e reflexão da sociedade frente às questões ambientais, tão importantes para os dias atuais. Acredita-se que a sociedade conscientizada, quando entra em contato com os elementos da natureza e passa a se comportar de modo ambientalmente correto, será capaz de adotar ações sustentáveis no dia a dia, de maneira a conservar o meio ambiente e a levar outras pessoas a refletirem sobre as suas ações em relação à natureza. Deve-se pensar sobre o futuro das próximas gerações e recordar que são as ações de hoje que influenciam no futuro da humanidade. Embora seja difícil, é possível sim gerar mudanças de comportamentos e atitudes, com finalidade de preservar a natureza; aprender a respeitar e a entender a importância das questões ambientais para as novas e futuras gerações.

A partir da década de 1970, o mundo moderno começa a introduzir os valores da preservação da natureza para dentro de casa, demonstrando de diversas maneiras que quando se tem oportunidade de conhecer seu verdadeiro valor, é possível reconhecê-la como nossa "primeira educadora", proporcionando ao ser humano mais conhecimento e zelo por ela. A conscientização cria nos indivíduos o senso de cuidadores, de saberes, no qual as relações intrínsecas com a natureza preparam os indivíduos para se relacionar com todo o meio ambiente que o circunda.

Essa realidade reflete bem a relação da humanidade com a natureza que sempre foi problemática e que produziu enormes impactos ambientais, causando prejuízos à natureza, e também prejuízos de caráter econômico e social, que destroem toda uma sociedade. Dean (1996, p.24) escreveu o que talvez seja o estudo mais contundente sobre o processo histórico de destruição do meio ambiente no Brasil:

> As intervenções humanas quase nunca realizam as expectativas humanas. Seus campos se empobrecem, seus pastos se tornam magros e lenhosos, suas cidades entram em colapso. O mundo natural, simplificado, em desacordo com os desejos humanos, mas em resposta a seus atos, converte-se em uma enorme macega cosmopolita de luto.

Dean (1996) é bastante enfático ao afirmar que, mesmo em meio a tanta exploração, usufruto da natureza, o ser humano ainda não se sente satisfeito, saciado; ou seja, as transformações ambientais não contemplam as expectativas humanas, quando se trata da utilização dos bens naturais. Essa divergência entre o mundo natural e o ser humano eleva os índices das intervenções humanas sobre o meio ambiente, que sempre buscará satisfazer os seus próprios interesses. Com isso, vemos o aumento do consumo dos recursos naturais, a expansão da degradação ambiental e o risco do colapso do planeta Terra, que ultimamente tem atormentado a humanidade.

Um exemplo bem concreto dessa realidade está na região Amazônica, que tem sido cenário de acontecimentos bastante preocupantes para o equilíbrio do ambiente e das sociedades humanas para além da região. A Amazônia é bastante conhecida por suas florestas e funções climáticas, pela imensidão de águas doces e suas riquezas minerais no subsolo, tudo isso associado às suas belezas naturais; riquezas naturais que têm atiçado a cobiça de outros países pela Amazônia. Nas últimas décadas, a região Amazônica vem passando por inúmeras transformações que a descaracteriza. De acordo com Lima (2016, p.21),

> 1) o aumento da exploração ilegal de madeira, desmatamento de áreas de floresta, terras e florestas destinadas à agropecuária e maior uso de agrotóxicos, como vem ocorrendo nas margens da BR-163 e também no Estado de Roraima, alimentando e agravando também os conflitos históricos entre índios, ribeirinhos e produtores de grãos; 2) a instalação de hidrelétricas e formação de lagos imensos que modificam profundamente o equilíbrio dos ecossistemas aquáticos e alteram hábitos das populações tradicionais, como ocorrido na década de 1980, em Tucurui, estado do Pará, ou mais recentemente durante as construções das hidrelétricas de Belo Monte, no mesmo Estado, e em Santo Antônio e Jirau, no Estado de Rondônia; 3) implantação e ampliação da atividade industrial e mineral, com fortes incrementos na poluição do ar e produção de resíduos e efluentes que chegam aos corpos hídricos, modificando suas características naturais, ou são armazenados em grandes bacias de deposição, cujos deficientes controles de órgãos de saúde e ambientais mostram um histórico de danos ambientais

e riscos à saúde humana, após sequenciais etapas de transbordamentos ou rompimento.

Lima (2016) destaca ainda que existem as instalações de grandes multinacionais e diversos empreendimentos industriais que exploram e prejudicam o meio ambiente, interferindo na cultura, nos territórios das populações que residem nessas áreas de exploração, e que pouco são beneficiadas com as melhorias de infraestrutura, a promoção da saúde e da educação. Muitos estudos apontam os impactos da criação de projetos na região da Amazônia, como: a construção de estradas, pontes, barragens e outros.

A construção da rodovia transformou a natureza, modificou o ecossistema entre a terra e o mar. O projeto de edificação de estrada "é de extrema importância dentro do contexto global do país permitindo reduzir cada vez mais o tempo de viagem e os custos de transportes em função da pavimentação da mesma influenciando positivamente a expansão agrícola e pecuária" (DNIT, 2017). Porém, o grande projeto em questão causou um bloqueio no fluxo e refluxo da maré em alguns pontos do manguezal que, por consequência, provocou a morte de diversas plantas e animais. Algumas espécies morreram devido ao ressecamento de uma grande área do manguezal, e outras por conta de atropelamentos, devido ao aumento do turismo naquela região.

Sendo assim, é necessário que a sociedade perceba a natureza como integrante do seu cotidiano e entenda a complexidade com a qual se estabelece a interação entre natureza e ação humana, pois mesmo com a evolução dos diferentes instrumentos tecnológicos, desenvolvimentos e das formas de construção da sociedade, a manutenção e preservação da natureza continuam sendo de fundamental relevância para a própria qualidade de vida no planeta. "A reconquista e/ou manutenção desses aspectos dependem primeiramente da reflexão enquanto indivíduo e sociedade, paralelo a atitudes em que a interação e coexistência sociedade-natureza sejam positivas" (Feio; Aguiar-Dias, 2017, p.105).

Considerações finais

Dentre os vários problemas que impactam o ambiente da praia de Ajuruteua estão as construções inadequadas e desordenadas usadas para bares, pousadas e comércios que ocupam a orla da praia, muitas vezes construídas muito próximas das áreas de areia, ocasionado o reflexo do avanço da maré diante de construções civis, impróprias para o litoral.

A construção da Rodovia PA-458 trouxe alguma melhoria no que concerne à facilitação do acesso para o turista e para população local; facilitou-se a comercialização do produto, diminuiu-se o tempo de trabalho e facilitou-se o acesso à energia elétrica etc. No entanto, os anseios dos residentes locais foram frustrados com o aterramento do manguezal, o que acarretou, além da piora das condições de vida e subsistência, uma mudança considerável nas realidades socioambientais na região.

Diante disso, não há como ir à praia de Ajuruteua sem contemplar o ecossistema do manguezal com um olhar crítico e reflexivo, considerando todas as dimensões humanas, físicas e simbólicas daquele lugar. Os relatos dos moradores sobre a vida nessas localidades antes da rodovia nos trazem à tona ainda mais essa reflexão crítica em relação ao cuidado com o meio ambiente.

Assim, entendemos que não podemos aceitar e nem contribuir para a destruição e a degradação da natureza; é necessário fazer uso do consumo consciente para que não haja o desperdício, evitar o acúmulo e a produção elevada de lixo, atitudes que poderão preservar não só o ambiente como todos os tipos de vida, inclusiva a humana.

Notas

1 Professor da Educação Básica, morador do município de Bragança.

2 Professor da Educação Básica, morador do município de Bragança.

3 Canoa de pano, imita um barco à vela. Os pescadores usam saco de estopa, para confeccionar a vela do barco ou canoa. Geralmente esses tipos de embarcações são usados em viagem mais longas.

4 Moradora do município de Bragança, 70 anos de idade.

5 Pescador de caranguejo; morador da Vila do Bacuriteua, zona rural de Bragança.

Referências

ABDALA, G.; SARAIVA, N.; WESLEY, F. *Plano de Manejo da Reserva Extrativista Caeté-Taperaçu*. Brasília: ICMBio, 2012. p.109. v.I Diagnóstico da Unidade de Conservação.

AGUIAR, Pedro Beja. De restos do passado a rastros do presente: Uma perspectiva da historiografia portuguesa sobre a guerra colonial em Angola. *Revista Escrita*, v. 2019, n. 25, 2019.

BELFIORE, S. The growth of integrated coastal management and the role of indicators in integrated coastal management: introduction to the special issue (Editorial). *Ocean & Coastal Management*, v.46, p.225-34, 2003.

BENI, M. C. *Análise Estrutural do Turismo*. 7.ed. São Paulo: Senac, 2002.

BRASIL 2011. Disponível em: <http://www.mpa.gov.br >. Acesso em: 9 nov. 2020.

CARNEIRO, M. S. Práticas, discursos e arenas: notas sobre a socioantropologia do desenvolvimento. *Sociologia e Antropologia*, v.2, n.4, p.129-58, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-38752012000400129>. Acesso em: 9 nov. 2020.

CARVALHO, E. A. *Impactos Ambientais na Zona Costeira*: o caso da Estrada Bragança – Ajuruteua, Estado do Pará. São Paulo, 2000. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Ciências do Ambiental, Universidade de São Paulo.

CARVALHO, E. A.; SCHAEFFER-NOVELLI, Y.; SILVA, A. B. Rodovia PA-458 e os manguezais da região Bragança-Ajuruteua, Estado do Pará. In: V SIMPÓSIO DE

ECOSSISTEMAS BRASILEIROS, Conservação, 2000, Vitória - ES. *Anais*... Vitória: [s.n.], 2000. p.295-302.

CIDADES E ESTADOS. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)*. 2021 Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/braganca.html>. Acesso em 11 de jun. 2021.

DE LA TORRE, O. *El turismo*: fenómeno social. 2.ed. México: Fundo de Cultura Económica, 1997.

DEAN, W. *A ferro e fogo*: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira / Warren Dean. Trad. Cid Knipel Moreira; revisão técnicas José Augusto Drummond. São Paulo: Cia. de Letras, 1996.

DIAS NETO, J. *Proposta de Plano Nacional de Gestão para o uso sustentável do Caranguejo-uçá, do Guaiamum e do Siri-Azul*. Brasília: Ibama, 2011.

DIEGUES, A. C. *O mito moderno da natureza intocada*. Ed. rev. amp. São Paulo: s.n., 2008.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Anteprojeto de engenharia para construção de rodovia*. Fev. 2017. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/anexo/Projetos/Projetos_edital0099_17-11_11.pdf> Acesso em: 19 jun. 2021.

DULLEY, R. D. Noção de natureza, ambiente, meio ambiente, recursos ambientais e recursos naturais. *Agric. São Paulo*, São Paulo, v.51, n.2, p.15-26, jul./dez. 2004.

ESTEVES, E. da E. G. T. *Oferta e procura do sector turístico no distrito de Bragança*. Braga, 2002. 149p. Dissertação (Mestrado em Gestão de Empresas) – Área de Especialização em Marketing. Universidade do Minho.

FAO NO BRASIL. *A pesca e a aquicultura são críticas para a transformação dos sistemas agroalimentares globais*. Publicado em junho de 2020. Disponível em: <http://www.fao.org/brasil/noticias/detail-events/pt/c/1371997/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

FEIO, A. C.; AGUIAR-DIAS, A. C. A. de. Relação sociedade-natureza: aspectos culturais na conservação ambiental. *Diversidade e Gestão*, v.1, n.1, p.103-106, 2017.

FRANK, Robert. "La mémoire et l'histoire". *Cahier de l'IHTP*, n°21: La bouche de la Vérité? La recherche historique et les sources orales; novembre, 1992. Disponível em: http://www.ihtp.cnrs.fr/spip/spip.php?article233&lang=fr

FREITAS, E. de. Transporte fluvial. Brasil Escola. S.d. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/geografia/transporte-fluvial.htm>. Acesso em: 9 jun. 2021.

GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

IBAMA. Portaria n.34 de 30 de setembro de 2003. Brasília, *Diário Oficial da União*, p.123-4.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, Dados Demográficos. IBGE, 2014. Disponível em < https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pa/braganca.html>. Acesso em 12 dez 2021.

LEGAT, J. F. A.; PUCHNICK-LEGAT, A. Metodologia para o transporte de caranguejo vivo com baixos índices de desperdícios. *Boletim Técnico-Científico do CEPENE*, n.17, p.115-21, 2009.

LENOBLE, R. *História da Ideia de Natureza*. Trad. Teresa Louro Pérez. Lisboa: Edições 70, 2002. p.257-79.

LIMA, M. de O. Amazônia, uma história de impactos e exposição ambiental em paralelo à instalação de grandes empreendimentos na região. *Revista Pan-Amazônica de Saúde*, v.7, n.2, p.9-11, 2016.

MAZZINGHY, V. *Análise da Festa de Nossa Senhora da Abadia como um possível produto turístico do Triângulo Mineiro.* Belo Horizonte, 2009. Monografia – Centro Universitário Newton Paiva.

MENESES, J. N. C. *História e Turismo Cultural.* São Paulo: Autêntica, 2006.

MORIN, E. *Educação e complexidade*: os sete saberes e outros ensaios. Org. Edgar Morin: Maria da Conceição de Almeida, Edgard de Assis Carvalho. 4.ed. São Paulo: Cortez, 2007.

NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, v.10, p.7-28, 1993.

OLIVEIRA, F. P. de. et al. Os saberes tradicionais dos pescadores de Caranguejo-Uçá e o Manguezal: o caso de Tamatateua, Bragança - Pará, Costa Amazônica Brasileira. *Nova Revista Amazônica*, v.VII, n.3, dez. 2019.

PEREIRA, B. E.; DIEGUES, A. C.. Conhecimento de populações tradicionais como possibilidade de conservação da natureza: uma reflexão sobre a perspectiva da etnoconservação. *Desenvolvimento e Meio ambiente*, n.22, p. 37-50, jul./dez. 2010.

PEREIRA, L. C. C. et al. Formas de uso e ocupação na praia de Ajuruteua-Pará (Brasil). *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n.13, p.19-30, jan. l jun. 2006. Editora UFPR.

PINEDA, J.; SÁNCHEZ-ARCILLA, A.; JIMÉNEZ, J. *Plan para mejorar la gestión costera*. Gestión de sistemas oceanográficos dei Pacífico Oriental. Comisión Oceanográfica Intergobiemamental de la Unesco. ICO/INF, p. 427-432, 1997.

PINHEIRO, C. Di P. da S. *Análise dos impactos socioambientais e da percepção da população frente ao turismo na zona costeira do município de Salinópolis/Pa*. Belém, 2019. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Engenharia Ambiental e Energias Renováveis.

REBELLO, F. K. et al. Efeitos da degradação ambiental no espaço natural da praia de Ajuruteua (PA): Percepção dos Pescadores Locais. *Nova Revista Amazônica*, v.5, n.1, p.101-23, 2017. Doi: http://dx.doi.org/10.18542/nra.v5i1.6380.

RIBEIRO, J. A.; CAVASSAN, O. Os conceitos de ambiente, meio ambiente e natureza no contexto da temática ambiental: definindo. *Góndola, Enseñanza y Aprendizaje de las Ciências*, v.8, n.2, p.61-76, jul.-dic. 2013. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/135129/ISSN2346-4712-2013-08-02-61-76.pdf?sequence=1>. Acesso em: 19 jun. 2021.

SANTOS, B. de S. Poderá o direito ser emancipatório? R*evista Crítica de Ciências Sociais,* n.65, p.3-76, 2003.

SANTOS, B. de S. Um discurso sobre as ciências na transição para uma ciência pós-moderna. *Estudos Avançados*, v.2, n.2, p.46-71, 1988.

SANTOS, M. A. de S. dos. A Cadeia Produtiva da Pesca Artesanal no Estado Do Pará: Estudo de Caso no Nordeste Paraense. Amazônia: *Ci. & Desenv*, Belém, v.1, n.1, p.61-81, jul. /dez. 2005.

SIMONI, Y. O natural não natural: a concepção de criação da Natureza pelo homem

moderno e sua inserção na cidade (séculos XVIII e XIX). In: Anpuh – XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Fortaleza, 2009.

SOARES, J. de L. *Os termos da pesca na Vila dos Pescadores de Ajuruteua (Bragança-PA): uma abordagem socioterminológica*. Bragança, 2017. Dissertação (Mestrado em Ecologia de Ecossistemas Costeiros) – Universidade Federal do Pará.

THOMAS, Keith. *O Homem e o mundo natural*: mudanças de atitude em relação às plantas e os animais (1500-1800). São Paulo: Cia. das Letras, 2010.

RESUMO – Em Bragança, no Pará, há a praia de Ajuruteua, em que o acesso se dá por meio da Rodovia PA-458, construção que trouxe profundas transformações socioambientais e culturais, afetando a flora e a fauna, recursos característicos dos manguezais por onde foi construída. Este estudo objetivou analisar as memórias narrativas dos sujeitos envolvidos com o manguezal e compreender o processo histórico que demarcou a construção. Para tanto, utilizamos como base teórica Lenoble (2002), Diegues (2008), De La Torre (1997), entre outros. Constatamos que o projeto foi pensado apenas na perspectiva turística, desconsiderando a preservação ambiental e as consequências disso com os moradores locais. Entretanto, estes se adequaram à nova realidade, passando a ver a estrada como um empreendimento favorável social e economicamente, sobretudo em relação à pesca, principal atividade econômica do município.

PALAVRAS-CHAVE: Ambiente, Memórias narrativas, Rodovia PA-458, Amazônia brasileira.

ABSTRACT – In Bragança, state of Pará, Ajuruteua beach can be reached by highway PA-458, the construction of which brought deep social-environmental and cultural transformations, affecting flora and fauna, particularly the characteristic features of the mangroves where it was built. This study aims to analyze the narrative memories of those who had embraced the mangroves and to understand the historical process that defined the construction. Lenoble (2002), Diegues (2000; 2008), De La Torre (1997), among others, are the foundations of this essay. We acknowledge that the project was thought out only from the tourism perspective, disregarding environmental preservation and consequences for local residents. Nevertheless, the latter adapted to the new reality and began to see the road as a socially and economically beneficial undertaking, especially in terms of fishing, the city's main economic activity.

KEYWORDS: Environment, Narrative memories, Road -458, Brazilian Amazon.

Zenúbia Oliveira Silva é licenciada em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará (UFPA), mestra em Linguagens e Saberes da Amazônia (PPLSA/UFPA). Integrante do corpo editorial da *Revista Nova Amazônica* (PPLSA/UFPA).
@ – zenubiaoliveira@hotmail.com / http://orcid.org/0000-0001-7466-3104.

Francisco Pereira de Oliveira é professor da Universidade Federal do Pará (UFPA), com lotação no Campus Universitário de Bragança (CBRAG), Faculdade de Educação (Faced). Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia (PPLSA) e Programa de Pós-Graduação em Biologia Ambiental.
@ – foliveiranono@yahoo.com.br / https://orcid.org/0000-0003-1327-8362.

César Martins de Souza é bacharel e licenciado em História/UFPA, mestre em Antropologia/UFPA, doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia e do Campus de Bragança, ambos da UFPA. @ – cesar@ufpa.br /
https://orcid.org/0000-0003-4530-4844.

Recebido em 22.7.2022 e aceito em 21.12.2022.

[I,II,III] Universidade Federal do Pará, Faculdade de Educação, Bragança, Pará, Brasil.