

# TRANSAMAZÔNICA: TERRA, TRABALHO E SONHOS

## TRANSAMAZON: EARTH, WORK AND DREAMS

### Magno Michell Marçal Braga<sup>1</sup>

Endereço profissional: Av. do Ferroviário, 530 - Centro, Maceió - AL,  
57020-600.

E-mail: magnomichell@hotmail.com

### César Martins de Souza<sup>2</sup>

Endereço profissional: Rua coronel José Porfírio, 2515, São Sebastião,  
68372-040 - Altamira, PA.

E-mail: cesarmartinsouza@gmail.com

**Resumo:** A rodovia Transamazônica se constituiu em muito mais do que um projeto de integração rodoviária, pois a rodovia era apenas o epicentro de empreendimentos agropecuários e minerais. Neste sentido a oralidade torna-se fonte privilegiada nas reflexões acerca da história recente do país. Ao ouvir as narrativas dos migrantes, bem como mergulhar em jornais e revistas de circulação nacional, discursos oficiais e ensaios do período, fica evidenciado que os migrantes que passaram a ocupar as terras ao longo da rodovia enfrentaram muitas dificuldades, sobretudo ao longo da primeira metade da década de 1970. Corrupção, infraestrutura precária e o meio ambiente foram alguns dos obstáculos. Muitos desistiram e regressaram a seus lugares de origem, mas os que permaneceram foram aos poucos se organizando para se fixar na Amazônia e tornar a região como seu lugar, onde se estabelecem com suas famílias e aprendem a lidar com a nova terra e com a natureza da região.

**Palavras-chave:** Transamazônica; Colonização; Oralidade; Trabalhadores migrantes.

**Abstract:** The Transamazon highway constituted itself in much more than a project of road integration, because the highway was only the epicenter of agricultural and mineral developments. In this sense the orality becomes a privileged source in reflections on the recent history of the country by listening to the narratives of the migrants, as well as diving into newspapers and magazines of national circulation, official speeches and essays of the period, it is evidenced that the migrants who came to occupy the land along the highway faced many difficulties, especially during the first half of the 1970s. Corruption, poor infrastructure and the environment were some of the obstacles. Many gave up and returned to their places of origin, but those who remained were gradually organizing themselves to settle in the Amazon and make the region their place, where they settle with their families and learn to deal with the new land and with nature of the region.

**Keywords:** Transamazon; Colonization; Orality; Migrant workers.

---

<sup>1</sup> Mestre pela Universidade Federal de Pernambuco (2012), com ênfase em história do Norte/Nordeste no Brasil republicano. Atualmente é professor do Instituto Federal de Alagoas - IFAL e Doutorando em História na Universidade de Coimbra.

<sup>2</sup> Doutor e Pós-Doutor em História pela Universidade Federal FLuminense. Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia e do Campus de Altamira, ambos da UFPA.

## Uma estrada, muitos sonhos

Ao analisar as posições que determinados lugares do mundo ocupam no pensamento ocidental, Gruzinsky afirma que a Amazônia é vista no imaginário ocidental como um espaço consagrado do pensamento selvagem, dominado pela floresta tropical que oprime os seres humanos, sem grandes populações, cidades, avenidas, carros ou outras estruturas urbanas que se consolidaram ao redor do globo terrestre<sup>3</sup>.

Esta floresta que nas memórias consolidadas sobre a implantação de grandes projetos, havia expulsado os construtores da ferrovia Madeira-Mamoré<sup>4</sup>, agora assistia a um novo momento, onde uma megaobra de impacto começava a ser construída, em 1970, durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici, com o objetivo de integrar os dois oceanos, Atlântico e Pacífico, e ocupar a região com projetos minerais e agropecuários, implementados a partir da transposição de populações do Nordeste e também do Sul do Brasil.

Sair de seus lugares de origem e enfrentar o desafio de vir a se tornar agricultores na Amazônia era um convite à imaginação e ao pioneirismo de pessoas que apenas escutavam histórias assustadoras sobre cobras, felinos e formigas que devoram pessoas, como nos relatou uma migrante que se estabeleceu em 1974, no município de Humaitá-AM. Juntar seus pertences e partir para uma terra distante, assustava, mas também dava esperanças, pois as propagandas convidavam a um dever patriótico de migrar para a Amazônia, como uma forma de protegê-la de um suposto assédio estrangeiro<sup>5</sup>.

Becker<sup>6</sup> (2005) analisa como, em um primeiro momento, na década de 1970, não havia movimentos sociais organizados dos migrantes e nem das populações da própria região atuando em defesa de seus interesses, durante a construção de projetos de ocupação e infraestrutura na Amazônia. Este dado, somado ao fato de que se encontravam no período mais duro da repressão<sup>7</sup> fez como que novos e antigos moradores vivenciassem uma série de graves problemas com a construção da Transamazônica (BR-230).

Ao ouvir relatos de migrantes que partiram para a Amazônia em busca da concretização do sonho, muitas vezes acalentado por toda a vida, de possuir uma terra própria, onde pudessem plantar e colher, para garantir o sustento da família, bem como analisando ensaios do período, notícias na imprensa e discursos oficiais, compreende-se que, ao invés de bem planejados, os projetos de agricultura na Transamazônica foram

---

3 GRUZINSKI, Serge. O Pensamento Mestiço. São Paulo: Companhia das letras, 2001.

4 HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

5 SKIDMORE, Thomas E. Brasil, de Castelo a Tancredo - 1964-1985. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

6 BECKER, Bertha K. Geopolítica da Amazônia. Estudos avançados - Dossiê Amazônia brasileira I. São Paulo, n.53, 2005, p. 71-86.

7 Idem.

sendo construídos durante o processo, provocando problemas para milhares de pessoas.

Nesse sentido, o presente artigo focou no trabalho com os relatos orais coletados pelos autores em pesquisas realizadas ao longo da Transamazônica, ao longo de anos de projetos<sup>8</sup>, coletando documentos oficiais, imagens, obras literárias e jornais e revistas em arquivos em Belém-PA e nas cidades da Transamazônica, bem como no Rio de Janeiro e Brasília. Foram pesquisados ainda acervos virtuais, e registramos uma série de jornais revistas e obras literárias que compramos em sebos de todo o país. Também foram realizadas entrevistas em viagens de pesquisa pela rodovia, quando pudemos ouvir as vozes dos protagonistas e suas experiências, marcadas por dramas, alegrias e angústias. Em suas memórias podemos revisitar o olhar daqueles que viveram o momento em que se construiu e consolidou o projeto para a Transamazônica.

Reunindo diversas fontes, do jornal aos depoimentos orais, mergulhamos nos discursos sobre a rodovia, nas ideologias utilizadas por órgãos oficiais e agentes de governo para sustentarem a construção deste megaempreendimento, com as experiências dos que partiram em busca de terra e trabalho propagandeados, para viverem com suas famílias. Temores a angústias marcaram às vidas dos que partiram de seus lugares de origem para tentar “fazer a Amazônia”<sup>9</sup>.

Mas, ainda que temendo a região, a floresta, as doenças, os animais selvagens, os conflitos com as populações da região, muitos nordestinos e sulistas partiram e aos poucos alguns foram se estabelecendo, enquanto outros desistiram e retornaram a seus lugares de origem ou migravam dentro da própria Amazônia, principalmente para os núcleos urbanos. Os que ficaram ajudaram a redesenhar a cartografia da região, ao mesmo tempo em que iam progressivamente se organizando politicamente, em busca de financiamentos, apoio técnico, melhoria em estradas, educação, saúde e as demais necessidades que surgiam e que enfrentavam para viabilizar a implementação da agricultura na Transamazônica.

## **Otimismo e preocupações na chegada dos migrantes**

A construção da Transamazônica, iniciada em 1970, anunciava muito mais do que um projeto de estrada, pois visava implementar um grande programa de transposição de populações, no sentido de ocupar a Amazônia, sobretudo com

---

8 Um dos autores, César Martins de Souza, teve apoio de bolsa Produtor da CAPES que apoiou a pesquisa durante o doutorado na Universidade Federal Fluminense e ainda coordenou diversos projetos de pesquisa com apoio de bolsas de iniciação científica através do Programa PIBIC Interior de UFPA,, de forma que aproveitamos a oportunidade para agradecer aos bolsistas Suely Silva de Assis e Aldizio Ribeiro dos Santos por sua contribuição como bolsistas de iniciação científica na construção deste projeto. O outro autor deste artigo, Magno Michel Marçal Braga, se dedica aos estudos da Transamazônica desde o Mestrado em História na UFPE, concluído em 2012, e atualmente no doutorado na Universidade de Coimbra. Ambos os autores, desde 2018 passaram a reunir suas pesquisas com o objetivo de compreender por diversos ângulos a Transamazônica, de forma que foram projetados artigos e livro em parceria.

9 “Fazer a Amazônia” é uma expressão presente em diversos depoimentos para relatar o desafio encontrado pelos migrantes para se estabelecerem na gigantesca selva tropical.

migrantes nordestinos e sulistas interessados em trabalhar na agricultura. As atividades agrícolas viriam a ser, portanto, o elo que uniria pessoas de outros lugares do país a região amazônica.

O Programa de Integração Nacional, doravante PIN, anunciava como propósito do projeto o seguinte:

- 1- Deslocar a fronteira econômica, e, notadamente, a fronteira agrícola, para as margens do rio Amazonas, realizando, em grande escala e numa região com importantes manchas de terras férteis, o que a Belém-Brasília e outras rodovias de penetração vinham fazendo em pequena escala e em áreas menos férteis.
- 2- Integrar a estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste, rompendo um quadro de soluções limitadas para ambas as regiões.
- 5- Reorientar as emigrações de mão de obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola, evitando-se o seu deslocamento no sentido das áreas metropolitanas superpovoadas do Centro-Sul<sup>10</sup>.

No coração da Amazônia profundas transformações foram iniciadas com as obras de construção da rodovia Transamazônica. O general-presidente do momento prometia viabilizar a chegada de milhares de trabalhadores para construir a rodovia e/ou se estabelecer nos núcleos agropecuários que seriam instalados ao longo dela.

Em 1971, o poeta Luiz Paiva de Castro, publicou a obra *Traçado íntimo da Transamazônica* em busca de mostrar as diferentes etapas da construção da gigantesca obra de integração e desenvolvimento e os muitos atores e mecanismos envolvidos:

Bom dia, trator, que chega possante no Hércules.

(...)

Bom dia, caboclo, construindo este centro do mundo.

Você será guardado em sua água, em seu ar, em seu fogo, em sua terra.

Bom dia, Batalhão de Engenharia Rondon, já a postos e escavando

Na mata a sua sombra atenciosamente verde<sup>11</sup>.

Tratores, caboclos e soldados-operários, todos contribuindo para modificar a sombra verde em uma obra de integração nacional. O caboclo é exaltado como o grande construtor da floresta, uma espécie de desbravador que abre os caminhos para o *progresso e ocupação* promovidos pela rodovia Transamazônica. Essas duas palavras

---

10 PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Metas e Bases para a Ação de Governo. Brasília, 1971.

11 CASTRO, Luiz Paiva de. Traçado íntimo da Transamazônica. Rio de Janeiro: Bonde, 1971, p. 67 e 71.

em destaque, há muito tempo flutuavam pelo imaginário nacional e nos discursos políticos, pois conjugavam duas ideologias fundamentais para o país: dominar a gigantesca floresta tropical, retirá-la, como afirmou José Veríssimo<sup>12</sup>, no século XIX, das influências negativas da natureza e do abatimento das populações locais, e utilizar suas potencialidades para garantir o *desenvolvimento nacional*.

As expressões em itálico no parágrafo acima são chave para pensar os projetos que foram implementados a partir da construção da Transamazônica, pois buscavam afirmar a ideia de um país desenvolvido e integrado que caminhava para o progresso, potencializando a ocupação da Amazônia e a exploração de suas riquezas naturais (Souza, 2015).

A força da propaganda, na visão de Fico<sup>13</sup>, foi um elemento fundamental para construir a ideologia da coesão nacional e promover uma visão otimista dos brasileiros sobre o regime, baseada na crença de que o país em breve seria uma das grandes potências mundiais. A propaganda oficial se valeu das políticas implementadas que eram usadas como um mecanismo de afirmação junto a população dos governos dos gerais, sob o argumento de que conduziam o Brasil a condição de um país desenvolvido e com indicadores econômicos favoráveis.

O Estado tentava revestir o projeto de sentido de racionalidade. Esta por sua vez, representava, naquele período, a floresta como obstáculo a ser superado pelo progresso.

A revolução chega a selva. Cada árvore que tomba escreve uma história bem diferente das que povoavam as terras dos Sacis Pererês, Iaras e cobras grandes. Da arrancada do trator apaga-se a lenda que some envolta numa outra magia. A magia do desenvolvimento. É a nova Amazônia que surge fazendo surgir de seu ventre verde a Transamazônica. [...] A terra é boa. Há verdes pastos da floresta de leite e mel. A imensidão amazônica induz o homem a pensar no seu grande destino. A estrada que leva ao céu deve ser uma imensa e vasta transamazônica rasgada por Deus no coração dos homens que sabem sacrificar-se pelo progresso da humanidade. Deus está no coração da Amazônia<sup>14</sup>.

O Trecho acima, retirado de uma produção filmográfica de propaganda oficial da Transamazônica produzida pela Agência Nacional e com o título de *Transamazônica: o caminho do homem*, retrata bem os sentidos e as contradições discursivas que envolviam o projeto. Enquanto apela para superação das “lendas” em nome da magia desenvolvimentista, utiliza-se do discurso bíblico para representar a Amazônia como dádiva onde há abundância de “leite e mel”, paraíso terreno alcançado pela rodovia<sup>15</sup>.

---

12 BEZERRA NETO, José Maia. José Veríssimo: pensamento social e etnografia da Amazônia (1877-1915). Dados. Rio de Janeiro, v. 42, n. 3, p. 539-564. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0011-52581999000300006>. Acesso em 16 ago. 2018.

13 FICO, Carlos. Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

14 Acervo do Arquivo Nacional. Vídeo propagandístico produzido pela Agência Nacional.

15 O discurso bíblico e a analogia da Amazônia com o paraíso já haviam sido utilizados pelo governo Vargas quando a implementação do projeto de exploração

Ao analisar a ideia consolidada em diversos trabalhos, de que a ditadura promoveu a *modernização autoritária*, através da qual elevou economicamente o país, ao mesmo tempo em que reprimia e buscava silenciar opositores, Fico<sup>16</sup> considera que os índices favoráveis de crescimento econômico, que tiveram seu auge durante o governo de Médici, já faziam parte de políticas em curso há algumas décadas. Desta forma, a Transamazônica que celebrava o ápice do desenvolvimento econômico do Brasil, foi ideologicamente utilizada para celebrar o regime como dotado de coragem e pioneirismo, a despeito de as políticas voltadas a modernização nacional, terem sido iniciadas antes da ditadura.

Contudo, rasgar o coração da gigantesca floresta tropical com uma estrada e, ao mesmo tempo, viabilizar a instalação de milhares de trabalhadores rurais ao longo da rodovia, parecia a concretização de sonhos há muito cultivados na imaginação nacional: domar a floresta e utilizá-la como infraestrutura para a implementação de programas de ocupação humana, através de atividades agropecuárias na região.

A Amazônia aparece assim como lugar de conquistas, desafios ocupando o lugar de periferia do capitalismo mundial, pois não se aborda sobre o valor da região em si mesma e nem de sua biodiversidade e das populações que vivem nela/dela, mas apenas como um espaço rico em recursos naturais e que poderia desenvolver o capitalismo nacional, afirmando o país como potência. A Transamazônica marca o apogeu de uma era em que a região amazônica passa a ser vista como fornecedora de infraestrutura e matéria prima, tornando sua biodiversidade e suas populações como meros efeitos colaterais de grandes empreendimentos de exploração e integração. Mas, os estudos de Garcia<sup>17</sup>, sob discursos tecnocráticos embasando a implementação de megaempreendimentos de apoio a industrialização em Portugal no final do século XX e início do XXI, o que a Amazônia enfrentou na década de 1970, e posteriormente não se restringe a esta região, mas faz parte de uma agenda que pensa do grande capital que pensa o desenvolvimento como industrialização e geração de empregos, mesmo que em detrimento de parcelas consideráveis da população local, incluindo populações tradicionais dos países que recebem as obras. Na visão de Martins Filho<sup>18</sup> (2002), as disputas discursivas da ditadura buscam afirmar a visão do regime que favorecesse os projetos por eles implementados e/ou defendidos.

---

da borracha amazônica no contexto do esforço de guerra que o Brasil fez após o acordo de Washington, durante a 2ª Guerra Mundial. CF. GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *Errantes da selva: histórias da migração nordestina para Amazônia*. Recife: Editora da UFPE, 2006 e SECRETO, Maria Verônica. *Soldados da Borracha: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Perseu Abramo, 2007.

16 FICO, Carlos. Ditadura militar brasileira: aproximações teóricas e historiográficas. *Tempo e argumento*. Florianópolis, v. 9, n. 20, p. 05-74, 2017. Disponível em <http://www.revistas.udesc.br/index.php/tempo/article/view/2175180309202017005>. Acesso em 17 ago. 2018.

17 GARCIA, J. L. "Tecnociência en Portugal: emergencia, conflictos sociotécnicos y representaciones", *Redes - Revista de Estudios Sociales de la Ciencia*. Quilmes-Argentina, vol. 15, n. 30, 2009, pp. 169-193.

18 MARTINS FILHO, João Roberto. A guerra da memória - a ditadura militar nos depoimentos dos militantes e dos militares. *Varia História*. Belo Horizonte, n.28, 2002, p.178-201.



Predominava a ideologia presente em discursos políticos, de que a Amazônia era um grande *vazio demográfico* e que por isso mesmo urgia ocupá-la com projetos que trouxessem trabalhadores rurais de outras regiões, como afirmou o diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Eliseu Resende, em um discurso em que representava o Ministro dos Transportes, Mário Andreazza:

De outro lado, a Amazônia brasileira ocupa uma área de cerca de cinco milhões de quilômetros quadrados, ou seja, mais que toda a Europa Ocidental ou a metade dos Estados Unidos.

Nesse extenso território, o homem continua a ser o grande ausente. A densidade demográfica supera de pouco a cifra de um habitante por quilômetro quadrado, representando o maior vazio demográfico do mundo fora das regiões polares.

(...) As rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, implantadas através das regiões virgens amplamente favoráveis à agricultura, à pecuária e à mineração, constituirão a espinha dorsal de vigoroso plano de colonização que o Governo brasileiro vai executar na Amazônia, com o aproveitamento preferencial dos excedentes demográficos do Nordeste.

Na Transamazônica, entre Estreito e Altamira, o traçado se desenvolve por terreno da bacia sedimentar do Amazonas, sendo o solo, em toda a extensão de 850 km, considerado regular tanto para culturas de ciclo curto como de ciclo longo, independentemente de tratamento. Partindo de Altamira, a Transamazônica secciona extensa e larga faixa, de 600 km de extensão e 140 km de largura, de condições altamente propícias a atividades agrícolas. É a chamada “terra roxa” solo que apresenta alto grau de troca de propriedades orgânicas, de natureza idêntica ao solo do Estado do Paraná, no Sul do país, responsável por culturas intensivas, de grande sentido econômico. A partir da extremidade dessa faixa, o terreno é típico da bacia sedimentar do Amazonas<sup>19</sup>.

Avaliava-se a região como um imenso vazio, possuidor natural das condições ideais para o desenvolvimento de atividades agropecuárias, o que foi manifesto em um discurso empolgado de Resende, no qual fazia um relatório do programa de colonização da Amazônia, a partir das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

O discurso do *vazio demográfico* amparava visões desenvolvimentistas e socialmente excludentes, além de destruidoras do meio ambiente. Sendo um suposto “vazio” a Amazônia poderia, segundo estes discursos, ser explorada, sem causar impactos sociais ou mesmo ambientais. Mas este discurso ignora as populações tradicionais da região e seus modos diferenciados de uso do território. Ao transformar as populações amazônicas em “invisíveis” os discursos oficiais, abriam margem para

---

19 RESENDE, Eliseu. Estradas na Amazônia. In: COLEÇÃO GENERAL BENÍCIO. Problemática da Amazônia. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1971, p. 390-396.

diversas formas de apropriação dos territórios, bem como de uso exclusão social e impactos socioambientais com a implementação de megaempreendimentos. Como argumenta Perlatto<sup>20</sup>, os pactos de parte da sociedade com a ditadura os envolveram em assuntos controversos em um momento posterior da História, devido ao fato de que os eventos, os discursos e as práticas poderem ser revisitados em perspectiva sobre o passado, possibilitando novos olhares sobre ideologias que pareciam parte da construção de um consenso social.

Nesse sentido, em 1970, o ministro Mário Andreazza manifestava alegria com a construção da rodovia que, segundo ele, reservaria uma faixa inicial de 10 quilômetros de cada lado da estrada, para que as terras pudessem ser exploradas pelas atividades agropecuárias e a Transamazônica servisse como infraestrutura para escoamento de produção agrícola. Para ele, o pioneirismo dos nordestinos seria o motivador para desenvolver as atividades econômicas na região:

As boas terras se constituem, sempre, em fator de desenvolvimento. O espírito pioneiro ocupa a terra, constitui-se em fator de produção e gera um mercado de consumo. O melhor aproveitamento de mão-de-obra e a implantação racional de novas áreas agrícolas permitirão aumentar a produção agrícola, criando poder aquisitivo nas zonas rurais e desenvolvendo um excepcional mercado consumidor, até então inativo, que ajudará o surto industrial do NE<sup>21</sup>.

O plano integrava políticas do Nordeste e Norte do país e buscava também criar uma perspectiva positiva junto a população. Os migrantes<sup>22</sup> receberiam inicialmente o necessário para se estabelecerem e permanecerem com suas famílias ao longo da rodovia. Casa, apoio técnico, terra e empréstimos já estavam previstos, como uma forma de incentivar os migrantes a se deslocarem para a região e garantir o sucesso de um grande projeto da ditadura que tinha na rodovia seu eixo central.

Vários órgãos federais foram mobilizados para a Transamazônica, como o INCRA, Banco da Amazônia (BASA), DNER, além de órgãos estaduais voltados a educação e saúde que receberiam recursos federais para implementar a infraestrutura voltada a atender os futuros moradores. A revista *Veja* como diversos outros veículos de imprensa divulgavam cotidianamente notícias sobre o andamento das obras da rodovia e do programa de colonização:

---

20 PERLATTO, Fernando. História, literatura e a ditadura: historiografia e ficções no contexto do Cinquentenário do Golpe de 1964. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 30, nº 62, 2017, p. 721-740, 2017.

21 ANDREAZZA, Mário. *Transamazônica*. Brasília, 1970, p. 26.

22 As garantias valiam para os migrantes que estavam vinculados diretamente ao programa de colonização oficial. Neste sentido uma parcela de milhares de trabalhadores que migraram para região por conta própria estava de fora dos benefícios do Governo Federal.



E há ainda, para Altamira e outras localidades do centro-oeste do Pará e do Maranhão na rota da Transamazônica, um plano de colonização detalhado e ambicioso, uma autêntica reforma agrária na Amazônia a ser executada pelo INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária). Numa faixa de 10 km de cada lado da estrada, o INCRA distribuirá lotes de terra a baixo preço e financiamento longo. Cada lote de 100 hectares, mais uma casa de madeira localizada no centro de uma pequena vila, custará pouco mais de 3.500 cruzeiros, pagos em vinte anos, com carência de três anos. Pelos planos do governo, os núcleos residenciais dos colonos irão se transformar em pequenas vilas, alguns serão futuras cidades<sup>23</sup>.

Em seu estudo sobre a arquitetura de programas de urbanização no Brasil, Rego<sup>24</sup> (2017) argumenta que as casas construídas nas agrovilas, situadas ao longo da rodovia, e com os serviços básicos de saúde, educação, centro comunitário e centro ecumênico se constituíram na implementação do modelo de urbanismo-rural ao longo da Transamazônica, como uma forma de criar laços de vizinhança entre os novos moradores e possibilitar resultados positivos na fixação dos trabalhadores rurais e seus familiares. As casas nas agrovilas, conforme imagem abaixo, eram feitas em madeira com um terreno amplo ao fundo e ao lado e separadas por cercas umas das outras, o que visava facilitar a interação social e o desenvolvimento de laços de amizade.

Figura 1 - Casa na agrovila



Fonte: Fotografia de César Martins de Souza.

23 NA BEIRA DA ESTRADA. Revista Veja. São Paulo, Abril, Edição 153, 24 de março de 1971, p. 28. Acervo digital da Revista Veja. Disponível em <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Acessado em 04 mar. 2010.

24 REGO, Renato Leão. Unidade de vizinhança: um estudo de caso das transformações de uma ideia urbanística. *Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana*. Curitiba, v. 3, n. 9, 2017, p. 401-413. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v9n3/2175-3369-urbe-2175-3369009003A001.pdf>. Acesso em 17 ago. 2018.

Cada agrovila foi construída com casas com dois quartos, sala, cozinha e de aproximadamente 10 metros de largura por 25 de comprimento. Diferentemente da imagem acima, originalmente as casas não eram separadas por cercas, para facilitar a interação social entre os moradores e possibilitar a criação de laços de sociabilidade. Mas, logo após receberem as casas, como forma de demarcar seus espaços privados e inversamente ao que fora pensado no projeto inicial, os moradores construíram cercas ou até mesmo muros, para que pudessem ficar separados simbolicamente uns dos outros. Os terrenos das casas eram arborizados, o que foi mantido pelos moradores.

Sobretudo a partir da segunda metade da década de 1980, muitos moradores passaram a investir em melhorias, modificando ou até mesmo substituindo as casas originais por outras em alvenaria e também instalando antenas parabólicas para que pudessem assistir televisão. Também investiram em poços artesianos, com bombas de sucção que levam água para as caixas d'água e, como se pode ver na imagem, há uma atrás da casa e das antenas parabólicas.

Os discursos noticiados na imprensa motivaram pessoas de diferentes lugares do Nordeste e também do Sul do país a partirem para a Transamazônica<sup>25</sup>. Da mesma forma como muitas pessoas procuraram órgãos oficiais com o intuito de buscar migrar para os programa de colonização e assim vir a possuir a sonhada terra própria para trabalhar, houve também quem partisse por conta própria, objetivando se estabelecer economicamente, como na história de Ritinha, relatada na *Veja*:

Para a cearense Ritinha, 29, lugar de mulher é ao volante de uma carreta Alfa Romeo de 20 toneladas, para colaborar com o governo. Ritinha. Ritinha – famosa em Fortaleza desde 1964, quando tirou carteira de motorista profissional dirigindo um caminhão, e se tornou a primeira mulher motorista de táxi da cidade – anunciou ter comprado agora a carreta de carga pesada para ajudar na abertura da Transamazônica. Solteira e sem compromisso (deixou um namorado, funcionário público, porque não era “do ramo”), Ritinha revelou que após voltar de São Paulo (para onde viajou na semana passada com uma carga de 25 toneladas de sal) vai se candidatar ao trabalho na Amazônia: “Será uma grande estrada. Vai dar para ganhar muito dinheiro”<sup>26</sup>.

Ritinha queria trabalhar como operária nas obras da estrada e “ganhar muito dinheiro”. Muitos operários que atuaram na construção da Transamazônica, até hoje podem ser encontrados vivendo nas cidades situadas ao longo da rodovia, como veremos a seguir. Alguns se tornaram agricultores, depois migraram para a zona urbana

---

25 Os registro dos censos do IBGE mostram o crescimento vertiginoso das populações dos principais municípios cortados pela Transamazônica, em especial os da região sul e sudeste do Pará, para onde já ocorria uma onda migratória desde a década de 1950. CF. BRAGA, Magno M. M.. Rota Transamazônica: nordestinos e o Plano de Integração Nacional 1970-1974. Editora Prismas, Curitiba, 2015, p. 106 e PEREIRA, Airton dos Reis. A luta pela terra no Sul e Sudeste do Pará: migrações, conflitos e violência no campo. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2013, p. 79.

26 GENTE. Revista Veja. São Paulo, Abril, Edição 106, 16 de setembro de 1970, p. 65. Acervo digital da Revista Veja. Disponível em <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Acessado em 25 fev. 2010.

de Altamira-PA, Marabá-PA, Itaituba-PA, Estreito-MA, Humaitá-AM e outras cidades, onde permanecem com filhos e netos nascidos na região. Eles se orgulham de suas conquistas e de sua coragem e pioneirismo. Outros, agricultores em seus lugares de origem, migraram com objetivo primeiro de obter terras.

O trabalho midiático promovido em torno do projeto atingiu populações urbanas e rurais de várias regiões do país. As mais inclinadas a topar a “aventura transamazônica” era, por suposto, as camadas mais pobres da sociedade. A mídia ecoava os desejos de trabalhadores irem para a Amazônia e a repercussão criava um efeito manada como se pode perceber na matéria do Diário de Pernambuco, do grupo Assis Chateaubriand:

Três ambulantes do Recife desejam ir trabalhar na transamazônica, pois as condições de vida nesta capital são precárias, não dando sequer para o sustento das famílias. Os ambulantes José Juvino, Nivaldo Francisco e Antônio José da Silva, tem ponto na praça do mercado e vieram do interior ainda jovens, para tentar a vida na cidade grande. (D.P. 02/10/1970)

Enquanto o governo comemorava antecipadamente a ocupação da Amazônia, sobretudo por atividades agropecuárias, alguns críticos do projeto, como o Senador José Ermírio de Moraes, expressavam preocupação com os resultados negativos que poderiam ser obtidos:

Outro, a necessidade de assistência técnica ao colono para produzir e fixar-se no terreno, sendo que o custo de um projeto integrado é normalmente superior ao da própria rodovia, por ser-lhe imprescindível dar-lhe escolas, assistência médica e principalmente financiamento a longo prazo. Como ele, acreditamos que também não sirva como via de escoamento da mão-de-obra ociosa do Nordeste e que muitos nordestinos já imigraram para a Amazônia desde o começo do século e, os que sobreviveram à mudança de clima e às doenças, não levaram de volta fortunas. Regressaram mais miseráveis ainda, com exceção de uma parcela mínima<sup>27</sup>.

Moraes justificava sua preocupação a partir de outros momentos em que os nordestinos teriam migrado para a Amazônia e, segundo ele, voltando mais miseráveis do que quando partiram<sup>28</sup>. Para este senador, deveriam ser pensadas outras alternativas para a “mão-de-obra ociosa do Nordeste”, ao invés de se investir na transposição de populações para projetos de agricultura familiar ao longo da Transamazônica. Entretanto, cabe ressaltar que a classe política do Nordeste receava

---

27 MORAES, José Ermírio de. A Transamazônica e a integração nacional – Discursos pronunciados pelo senador José Ermírio de Moraes, na tribuna do Senado Federal, aos dias 8 e 14 de julho de 1970. Brasília, 1970, p.18.

28 Os principais ciclos migratórios anteriores foram os ciclos da borracha do século XIX e do período Vargas.

perder recursos da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE em função da Transamazônica, o que fazia com se olhasse mais criticamente para o projeto.

Os estudos de Hebètte<sup>29</sup>, realizados algumas décadas depois, vão ao encontro das preocupações de Moraes, ao apontar diversos problemas enfrentados pelos colonos na década de 1970. Para ele, os investimentos em infraestrutura para os migrantes não foram feitos na proporção necessária, o que trouxe grandes dificuldades. Outro problema é que no início do processo, devido a força das propagandas e dos discursos oficiais, os trabalhadores rurais não conseguiam compreender como seria o programa, de modo que:

À sua revelia e sem o perceber, os migrantes dos primeiros anos 1970 foram envolvidos numa operação militar de ocupação da Amazônia, não significando isto que se dispuseram necessariamente a preencher o papel que o Estado, autoritariamente lhes atribuía<sup>30</sup>.

Eles queriam terra para viver e se estabelecer com suas famílias, mas não necessariamente fazer parte dos planos autoritários de ocupação da Amazônia que ignoravam as populações tradicionais que viviam há séculos na região e nem viver ao custo do sacrifício das condições mínimas necessárias para suas vidas. Hebètte<sup>31</sup> e Peixoto<sup>32</sup> apontam também que as políticas de segurança e controle por parte do governo, acabavam por provocar ainda mais pressão sobre os migrantes que enfrentavam a dificuldade de se reunir com seus vizinhos, para discutir os problemas cotidianos ou simplesmente se sociabilizar. Peixoto aponta ainda que a Igreja Católica, mais do que espaço para práticas religiosas, funcionou em Marabá como elemento de reivindicação e coesão social para os agricultores.

Apontando as diferenças nas formas de atuação em dois dos principais municípios da rodovia, Altamira e Marabá, Hebètte<sup>33</sup>, conclui que muito além de uma organização religiosa, a Igreja Católica se constituiu em espaço de organização, sociabilidade e reunião dos trabalhadores rurais até mesmo em apoio aos sindicatos, desde a década de 1970, quando a repressão atuava de modo mais efetivo no controle a todas as atividades políticas e às vidas dos migrantes. A atuação de setores da igreja na vida do trabalhador migrante na região viria a ganhar mais corpo e sistemática com a criação da Comissão Pastoral da Terra (CPT), em 1975.

---

29 HEBETTE, Jean. Reprodução social e participação política na fronteira agrícola paraense: o caso da Transamazônica. In: HEBETTE, Jean; MAGALHÃES, Sônia Barbosa; MANESCHY, Maria Cristina. No mar, nos rios e na fronteira: faces do campesinato no Pará. Belém: EDUFPA, 2002, p. 205-231.

30 Idem, p. 207.

31 HEBETTE, Jean. Reprodução social e participação política na fronteira agrícola paraense: o caso da Transamazônica. Op cit.

32 PEIXOTO, Rodrigo C. de. Ação cultural e concepção política entre a Igreja Católica e os camponeses (um estudo na região de Marabá). In: LÉNA, Philippe; OLIVEIRA, Adélia Engrácia (orgs.). Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois. Belém, CEJUP, 1992, p. 145-160.

33 HEBETTE, Jean. Reprodução social e participação política na fronteira agrícola paraense: o caso da Transamazônica. Op cit.

A CPT até os dias de hoje atua como mediadora e espaço de crítica social e defesa das demandas das populações oprimidas pelo processo de consolidação do capitalismo na Amazônia e por esse motivo seus membros são alvos de violência simbólica e física.

Em meio a euforia dos agentes do governo, que comemoravam antecipadamente a eficácia do programa de colonização da Amazônia, que tinha nas rodovias, sobretudo na Transamazônica, o eixo central para garantir o desenvolvimento regional e nacional, alguns pesquisadores discutiam problemas enfrentados pelos migrantes que já apontavam para as dificuldades que eles teriam na prática.

Assim, o cotidiano nas agrovilas e cidades, os problemas enfrentados pelos novos moradores, bem como os obstáculos oficiais colocados contra sua organização sócio-política foram algumas das dificuldades para os trabalhadores rurais da Transamazônica que levaram muitos a desistir e outros a permanecer, mesmo que sofrendo com isso perdas pessoais, apesar das conquistas futuramente obtidas.

### **A experiência dos migrantes**

O projeto da Transamazônica envolveu interesses e sonhos de milhares de homens e mulheres de todo o país. Migraram dentro e fora do programa oficial de migração coordenado pelo INCRA e suas trajetórias são múltiplas e dão vida e colorido ao grande mosaico que é a História da Transamazônica. Portanto uma narrativa histórica que ignore os sujeitos protagonistas do processo histórico enunciado já nasceria manca.

Como já mencionado acima, muitos dos migrantes acabaram desistindo do sonho transamazônico e outros resistiram às dificuldades impostas pela falha assistência do Estado e pelas dificuldades inerentes ao meio ambiente e à própria condição de fronteira que se impunha cotidianamente.

Quem conhece a fronteira sabe perfeitamente que nela, de fato, essas 'faixas' se mesclam, se interpenetram, pondo em contato conflitivo populações cujos antagonismos incluem o desencontro dos tempos históricos em que vivem”<sup>34</sup>.

É importante destacar que os Projetos de Colonização Integradas (PICs) foram desenvolvidos pensando em uma vasta região e que apresentavam na época condições econômicas, sociais e ambientais diferentes entre si. Na região do Sul/Sudeste do Pará já havia um movimento migratório seguindo os cursos dos rios, principalmente o Araguaia e o Tocantins e o empreendimento da Transamazônica, que considerava a

---

34 MARTINS, José de Souza. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Tempo Social*. São Paulo v. 8, n. 1, 1996, p. 40.



Amazônia um “vazio demográfico”, fez com que se acirrasse a luta pela terra entre posseiros, indígenas, colonos e grileiros constituindo-se assim uma contrarreforma agrária<sup>35</sup>. Na região sul do Pará “O negócio pro chegando está complicado. Pobre tem que andar, tem que acompanhar o movimento. Quem já fez, já fez, quem não fez, não faz mais”<sup>36</sup>. Nas demais regiões os problemas principais foram o isolamento, a falta de infraestrutura e assistência técnica, além da chegada de grileiros e latifundiários que ganham com o desmatamento e a especulação fundiária que ainda hoje forjam as dinâmicas socioambientais da região.

Para alguns, a Transamazônica tornou-se *Transamargura*, para outros representou a concretização do sonho de ter um pedaço de terra para chamar de seu ou uma profissão que lhe garantisse o sustento com dignidade, como é o caso dos trabalhadores que saíram das empresas construtoras e foram transformados em colonos ou integrados aos órgãos estatais como INCRA e DNER passando a trabalhar na recepção e assessoria dos migrantes e na manutenção da rodovia em seus vários trechos. É o caso de Seu Dão, filho de migrantes trabalhadores rurais do Ceará, ex-funcionário da Queiroz Galvão, que tornou-se personagem conhecido na região da Transamazônica por ter protagonizado o primeiro casamento na rodovia, sendo notícia em revistas de circulação nacional e jornais e que contou com a atenção do então General Presidente Emílio Garrastazu Médici e do Ministro Mário Andreazza que enviaram presentes para os dois casais que fizeram cerimônia conjunta na ocasião. Após sair da empresa privada foi contratado pelo INCRA e logo depois pelo DNER, órgão pelo qual é aposentado atualmente:

Meus pais vieram pro Acre como soldado da borracha na época. Em 1959 eles retornaram (pro Ceará) e a gente foi junto. [...] sempre gostei de andar muito, enchi uma carteira profissional todinha. E tudo assinaturas boas, de ano, mais de ano. Mas eu gostava de conhecer, gostava de aventura. [...] Eu tava em Rondônia e surgiu a Transamazônica [...] O comentário Transamazônica, Transamazônica. Comentário nos trechos, nas empresas, né? [...] Eu vim de lá, peguei um navio e vim pra Belém.<sup>37</sup>

Filho de migrantes, Seu Dão viveu a juventude experimentando lugares diferentes, buscando melhores condições de vida que permitissem a estabilização em algum lugar. A experiência de mudança despertava em si o desejo pelo novo, pela aventura. A Transamazônica representava naquele momento o novo a ser desbravado. Trabalhando na construtora Queiroz Galvão, Seu Dão casou-se e constituiu família na região margeada pela Transamazônica. Vive hoje em dia na Cidade de Uruará, no Pará.

---

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

36 VELHO, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1981, p. 153.

37 Entrevista realizada por Magno Braga na Cidade de Uruará-PA em Maio de 2018.



Cidade pequena que surgiu em função da construção da rodovia.

Figura 2 - Seu Dão e um colega de trabalho na Transamazônica



Fonte: Acervo pessoal do entrevistado.

Seu acervo pessoal de fotografias exprime um pouco do espírito daquele momento. A rotina de trabalho com o trator que representava a chegada do progresso aliado ao estilo faroeste com botas, chapéu e uma arma na cintura que povoava o imaginário do desbravador. Aposentado pelo DNER, hoje DNIT, a trajetória deste personagem é uma das histórias que se desenvolvem junto com a história de um dos maiores projetos do regime militar e suas memórias dão sentido de pertencimento ao lugar (em seu caráter subjetivo) e a construção de sua identidade como um dos personagens responsáveis pela existência desse lugar (em seu sentido objetivo). Para este personagem, apesar dos problemas de infraestrutura foi esse projeto que assegurou o futuro que agora se mostra no presente. Todavia, apesar de aposentado e com recursos financeiros que garantem certo conforto, Seu Dão se ressenha muito do abandono que a estrada e as cidades cortadas por ela sofrem ao longo das décadas. Isso ficou latente em uma espécie de *city tour* que o entrevistado fez questão de fazer para mostrar a cidade que nasceu da Transamazônica.

Nem todas as personagens que participaram do empreendimento da Transamazônica possuem trajetórias que permitam percebê-lo como positivo. Milhares de outras pessoas experimentaram a *Transamargura*. Na análise de Cordeiro<sup>38</sup>, o

---

38 CORDEIRO, Janaina Martins. A ditadura em tempos de milagre: comemorações, orgulho e consentimento. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

governo Médici implementou obras de impacto, concomitantemente à repressão e às propagandas oficiais como forma de afirmar os governos dos generais. Para esta historiadora, ao reunir todos estes elementos, com a conquista da Copa do Mundo de Futebol da FIFA, em 1970, e os indicadores favoráveis na economia, Médici inicia uma *era de ouro*, que tinha na Transamazônica um de seus símbolos e obras mais propagandeadas, de forma que cada sujeito que se estabeleceu na região viveu a ditadura a partir de seu lugar social. Desta forma, suas memórias presentes em seus relatos orais permitem revisitar aquele período, pelo olhar de pessoas que vivenciaram a experiência de se estabelecer no interior da Amazônia e aprofundar debates muitas vezes travados apenas no âmbito macro da sociedade brasileira.

Mesmo nas memórias dos que permaneceram e conseguiram vencer os anos de maiores dificuldades e que, por isso mesmo tendem a nutrir memórias positivas sobre o processo histórico que experimentaram, uma vez que são os *fortes, os que trabalharam*, é possível capturar nas entrelinhas de suas narrativas situações que demonstram aquilo que não se deseja lembrar. Seu Orlando Schreiber, colono oriundo do Paraná nos diz:

Se fosse fazer um financiamento naquela época era a EMATER que era o fiscal da EMATER. Aí EMATER era assim, você fazia o financiamento e ia tirar a primeira parcela, só que eles ficavam vem hoje, vem amanhã, vem de novo enquanto o cara soltasse uma ponta (dinheiro) pra eles, eles não liberavam o dinheiro. Aí eu vi que eu... eu nunca parei de trabalhar, quem trabalha tem dinheiro, né? Os outros não trabalha fica tudo balançando na rede aí. Aí quando precisou de fazer o financiamento os caras diziam assim: “Doutor libera o meu dinheiro que a minha família ta passando fome.” E o cara (técnico da EMATER), cara de pau. Oxe, aquilo, menino... eu ainda tirei o primeiro financiamento. Aí o cara começou...vem hoje, querendo a grana, né? Eu mandei se las... vagabundo, eu vou ta...se você fosse uma mulher eu ia olhar pra tua cara, mas um macho desse aí botando banca. Vai botar banca pros outros colonos que eu nou de ninguém botar banca. Eu levei uma terra pra fazer análise, né? Aí eu botei em cima do balcão, né? Tava dentro de uma sacola, né? De um saquinho plástico. Aí ele (chefe da EMATER) “tira isso daí de cima da mesa!” Eu botei embaixo. Aí...lá em Altamira, na EMATER, até hoje ainda tem a EMATER. Aí eu fiquei olhando pra cara dele e ele escrevendo lá. Aí ele ficou, ficou, ficou, aí ele “a terra!” Eu levantei a terra. Eu levei num saquinho de... antigamente a camisa vinha dentro de um saquinho de plástico, né, aí eu tinha comprado uma camisa nova, levei dentro. Aí ficou comprido assim, ó, um pouquinho de terra assim. Aí ele “pra quê tanta terra desse jeito?! Aí tinha uma janela bem igual essa aqui, ó. Eu rodei esse saco e joguei lá em cima da cobertura da casa [...] nunca mais eu fui lá.<sup>39</sup>

---

39 Entrevista realizada em Maio de 2018 no município de Altamira-PA.

A fala de Seu Orlando é bastante rica e permite analisar situações objetivas e subjetivas. Do ponto de vista objetivo, apesar de ser um entusiasta do regime ditatorial, que segundo ele “tirou o povo ladrão do congresso” deixa escapar a situação humilhante pela qual passavam os migrantes que precisavam de financiamento e ficavam nas mãos dos técnicos da EMATER, que ainda segundo ele, queriam que “soltasse uma ponta” para liberar os recursos. Ou seja, seu depoimento aponta que o regime ditatorial não era capaz de acabar com a corrupção que atingia a vida cotidiana dele e de outros trabalhadores rurais. Além da corrupção descrita e da humilhação pela qual todos passavam, do ponto de vista da subjetividade, a fala de Seu Orlando deixa escapar a condição de fronteira, experimentada por ele, como Sulista, vivendo na Amazônia e em contato com outros sujeitos e formas de ser e pensar, entre eles muitos nordestinos, quando diz que:

Aí eu vi que eu... eu nunca parei de trabalhar, quem trabalha tem dinheiro, né? Os outros não trabalha fica tudo balançando na rede aí, aí quando precisou de fazer o financiamento os caras diziam assim: “Doutor libera o meu dinheiro que a minha família ta passando fome”.

Seu Orlando Schreiber constrói sua identidade a partir daquilo que lhe diferencia, segundo suas operações subjetivas de memória e construção identitária, dos demais sujeitos que dividiam o mesmo espaço geográfico. Os que trabalham (ele) e os que ficam na rede (os demais migrantes nordestinos que tinham por hábito cultural a utilização de redes, assim como as populações amazônicas) e depois vão pedir ajuda ao Estado. Seu Orlando bota na conta da indolência o fracasso dos que não resistiram. Desta forma ele, atualmente um pequeno produtor que constituiu família e vive próximo a Altamira (onde vivem os filhos adultos) constrói a narrativa que lhe confere sentido de identidade e pertencimento ao lugar.

Outro colono que superou os obstáculos e conseguiu se estabelecer na Transamazônica foi Seu Curioso, migrante do Rio Grande do Norte. Curioso tornou-se personagem conhecido na Transamazônica e no Brasil após a visita do presidente Médici a sua casa, na margem da rodovia durante sua passagem pela obra. Curioso viria a se tornar sogro de Seu Dão, já citado anteriormente. Um defensor do projeto da Transamazônica e do regime ditatorial, Curioso deixa, entretanto, escapar que o que foi prometido não foi exatamente o que foi entregue:

Lá prometeram de arrochar já a casa, já ter uma roça no ponto de plantar e nada disso eu vi, né. Eu achei só a casa aí a família no outro dia era tudo chorando, tudo dormindo na tábuca que num tinha nem armador (de rede) na casa. [...] o rancho que ele deu pra minha família, ele deu acho que era pra um mês e a família era grande, né? Éramos doze pessoas aí o rancho

acabou na mesma semana. Eu disse a eles, eu criei minha família e nunca vi um filho pedi comer e eu não ter pra dar, né. E aqui eu já to vendo.<sup>40</sup>

Apesar de ter sido beneficiado por um lote às margens da rodovia, fato que fazia toda a diferença em uma época onde muitos migrantes foram obrigados a construir por conta própria as estradas vicinais para escoar a produção, Curioso destaca em sua fala a não correspondência do que tinha sido prometido em relação ao que foi por ele encontrado. Outrossim é que o fato de Seu Curioso ter se tornado pessoa conhecida na região pode ter facilitado o acesso a determinados direitos. Essa impressão fica evidenciada na continuação de sua fala.

Eu convidei ele (Médici), que duas filhas minhas iam casar, se ele vinha comer um churrasco, né? Aí ele disse: “ô meu filho, num posso, eu tô aqui no dia quatro de outubro e sua filha vai casar no dia dez e em seis dias eu voltar aqui não dá. Mas a lembrança eu mando”. Aí virou pros ministro tudinho e cada um mandou. Panela de pressão, colcha de cama, lençol, tudo dos melhor. Isso aí é as lembrança, dito e feito. Mandou e... *eu num sei pros outros, mas pra mim nunca faltou nada, eu ir no INCRA e não arranjar o que ir atrás.*

Note-se que a sequência semântica que Seu Curioso constrói, coloca a visita do presidente e de seus ministros antecedendo, com certa hesitação, a conclusão destacada em itálico. Levantando a dúvida sobre se todos os migrantes teriam conseguido o necessário para fixar-se na terra como trabalhadores rurais.

## Considerações finais

Projeto de inspiração nas propostas de superação das desigualdades internas da Comissão Econômica para a América Latina – CEPAL<sup>41</sup>, a Transamazônica prometia resolver a questão da tensão social do Nordeste, cujos problemas estavam mais ligados às cercas do que às secas, através do envio de parte da mão de obra ociosa para a Amazônia e do Norte, através de um grande Programa de Integração Nacional – PIN, do qual a Transamazônica era a *pérola*, que prometia uma integração ao estágio de desenvolvimento capitalista do resto do país. Ao fim e ao cabo não resolveu nenhum dos problemas. Ao contrário, fez surgir novos problemas em função dos projetos desenvolvimentistas instalados na Amazônia. Na prática, “pecuaristas e empresas privadas viram nos recursos da SUDAM e do BASA uma fonte farta e barata de financiamento para projetos agropecuários”<sup>42</sup>. No que tange a execução dos PICs,

40 Entrevista realizada em Fevereiro de 2011 no município de Brasil Novo-PA.

41 PETIT, Pere. *Chão de promessas: Elites políticas e transformações econômicas no estado do Pará pós-1964*. Belém: Paka-Tatu, 2003.

42 CASTRO, Edna Ramos de. E CAMPOS, Índio (Org). *Formação Socioeconômica da Amazônia*. Belém: NAEA/UFPA, 2015, p. 449.

embora o Governo Federal, sob a responsabilidade do INCRA, tenha se proposto a assentar as famílias de “colonos” ao longo da rodovia, as terras dos fazendeiros que margeavam a referida rodovia federal, entre o km 120, sentido leste da cidade de Marabá, e o km 35, sentido oeste, foram preservadas. Isto quer dizer que, o PIC nomeado como *Marabá* se concretizou em alguns pequenos pontos às margens da rodovia nos municípios de Itupiranga e São João do Araguaia, recaindo sobre as áreas já ocupadas por posseiros, preservando, assim, os interesses políticos e agrários de fazendeiros e empresários que tinham ali as suas propriedades instaladas<sup>43</sup>.

Todavia, enquanto indivíduos, alguns migrantes superaram as dificuldades e se há histórias de sucesso no bojo desse processo histórico elas se devem muito mais a eles do que aos idealizadores do projeto

Para os migrantes que conseguiram resistir à todas as adversidades ligadas ao projeto de migração dirigida do Estado suas memórias são lembranças dos vencedores que se colocam em oposição a dos que desistiram. Suas narrativas, por vezes, ignoram a falta de conhecimento técnico dos colonos, a dificuldade para conseguir crédito para produzir, a ausência de estradas vicinais que permitissem escoar a produção e o transporte de doentes, remédio e produtos.

As dificuldades de adaptação ao clima e a superação das adversidades inerentes a floresta, como o mosquito chamado de *pium*<sup>44</sup>, encarado por muitos dos trabalhadores ouvidos como uma das principais dificuldades para permanência na região. As doenças tropicais, a principal delas a malária, que vitimou muitos trabalhadores, a falta de escolas para as crianças, fato que fez com que os próprios colonos improvisassem as primeiras escolas, normalmente com as filhas mais velhas e alfabetizadas ensinando aos menores<sup>45</sup>. Todas essas e muitas outras dificuldades se impunham no dia a dia daqueles que rumaram em direção a Amazônia naquele momento.

Neste ensaio optou-se por uma reflexão acerca das experiências de alguns dos migrantes que optaram por ir fazer parte do projeto da Transamazônica. Escolheu-se, entre muitas narrativas possíveis, aquelas que, oriundas de migrantes que venceram a batalha da vida na fixação em solo amazônico, podem jogar luz sobre o que teria sido a experiência coletiva. Buscamos observar através das memórias individuais, as vezes ufanistas, as entrelinhas, as situações contraditórias e explicativas da desistência de

---

43 PEREIRA, Airton dos Reis. A luta pela terra no Sul e Sudeste do Pará: migrações, conflitos e violência no campo. Op cit, p. 38.

44 Mosquito de hábitos diurnos que atacava adultos e crianças provocando ferimentos espalhados pelo corpo e que, por vezes, causava infecção. Alguns relatos dão conta da necessidade de se “vestir” com um mosquiteiro para conseguir almoçar, já que era necessário ficar parado por alguns minutos, sendo alvo dos mosquitos. Sobre o tema, consultar SOUZA, César Martins de. Morte, saúde e ditadura na construção da Transamazônica. Tempos históricos. Cascavel-PR, v. 19, 2015, p. 65-91.

45 CF. SILVA, Maria Ivonete Coutinho da. Mulheres Migrantes na Transamazônica: construção da ocupação de fazer política. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade Federal do Pará. Belém, 2008.

milhares de migrantes que ou buscaram o caminho de volta para terra natal ou passaram a alargar as faixas urbanas das principais cidades da Transamazônica.

Os relatos de trabalhadores e trabalhadoras que permanecem na região nos traz também a certeza de que a Transamazônica não é apenas um projeto que representou a busca pelo *Brasil Grande*, tampouco é a *estrada que leva nada a lugar nenhum*, como costumou-se representar após a queda do regime. A Transamazônica é a busca e concretização de sonhos, é a frustração de milhares e é, sobretudo, uma realidade para os milhares de habitantes que resistem em toda a sua extensão e que apresentam demandas sociais, políticas e ambientais nos dias de hoje.

Recebido em 09 de março de 2019.

Aprovado em 21 de julho de 2019.