

Entre esperanças e desafios: os nordestinos na colonização da Transamazônica na década de 1970¹

Among hopes and challenges: the Northeasterners in the colonization of the Transamazônica highway in the 1970s

César Martins de Souza*

Maria Cândida de Oliveira Batista Souza**

Palavras chave:
Transamazônica
Migração
Nordeste brasileiro

Resumo: Em 1970, o general-presidente Emilio Médici anunciou a construção da rodovia Transamazônica que atravessaria o país no sentido Leste-Oeste visando integrar e ocupar a Amazônia com migrantes nordestinos flagelados pela seca e sulistas despossuídos de terras. A análise de obras de jornalistas, de projetos oficiais, de entrevistas com migrantes, bem como de reportagens em jornais e revistas de circulação nacional na década de 1970, permite problematizar visões sobre a rodovia e também sobre os dramas enfrentados por nordestinos na migração para a Transamazônica. Os discursos, memórias e reportagens muitas vezes são marcados por visões estereotipadas sobre nordestinos, quando se pensa o desenvolvimento do Brasil a partir da Amazônia. Estas visões são predominantemente etnocêntricas e pensam apenas em um progresso de fora para fora da Amazônia, vista apenas pelo potencial para gerar riquezas para o país, o que veio a causar impactos socioambientais na região.

Keywords:
Transamazônica
Migration
Northeast of Brazil

Abstract: In 1970, Army General President Emilio Médici announced the construction of the Transamazônica highway that would cross the country in an East-West direction in order to integrate and occupy the Amazon with drought-stricken Northeastern migrants and landless Southerners. The work analysis of journalists, official projects, interviews with migrants, as well as reports published in newspapers and magazines of national distribution in the 1970s, allow problematic viewpoints on the highway and also about the dramas faced by Northeasterners in the migration to the Transamazônica. Speeches, memories and reports are often marked by stereotyped views of Northeasterners, when thinking about the development of Brazil from the Amazon. These views are primarily ethnocentric and only think about the progress achieved outside the Amazon, seen solely by the potential to generate wealth for the country, which has come to cause socio-environmental impacts in the region.

Recebido em 18 de maio de 2021. Aprovado em 10 de setembro de 2021.

* 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. Investigador Externo do Centro de Estudios de la Argentina Rural/Universidad de Quilmes-Argentina. Coordenador da Rede Internacional de Estudos Patagônia-Amazônia – RIEPA da UFPA/UL/ UNQ. Editor-Chefe da Nova Revista Amazônica/UFPA. Email: cesar@ufpa.br.

** Especialista em Literatura e Cultura na Amazônia/UFPA. Licenciada em Geografia pela Universidade de Pernambuco. Email: mcandidaobsouza@gmail.com.

Introdução

No fim da década de 1960 e início de 1970, Gaspari (2002) afirma que crescia a repressão imposta pelo governo do general Emílio Garrastazu Médici aos opositores do regime e a seca que mais uma vez assolava o semiárido nordestino, atingindo sobretudo a parcela da população não possuidora de terras, dependente, portanto, de sistemas de exploração impostos pelos chamados “coronéis” da região, se tornando mais vulneráveis aos impactos provocados por este fenômeno natural, transformado em problema social².

Ao mesmo tempo, muitos discursos oficiais falavam sobre a Amazônia como um lugar vazio que deveria ser ocupado pela migração incentivada por políticas oficiais, pautadas na implementação de grandes obras de infraestrutura e exploração das riquezas naturais da região (BRAGA; MARTINS DE SOUZA, 2019). Cardoso & Muller (1978) argumentam que, neste momento, alguns discursos eram frequentemente proferidos por lideranças políticas que ignorava as diferentes populações da Amazônia, a partir de expressões como “deserto verde”, “vazio demográfico” ou que era cobiçada por outros países, para embasar políticas voltadas a explorar a região.

Em 1970, no governo do general-presidente Emílio Garrastazu Médici, se utilizou o slogan oficial “Integrar para não entregar”, como base propagandística para construir a rodovia Transamazônica (BR-230). Esta obra, envolveu diversos setores do governo, como o Exército, o Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), Banco da Amazônia (BASA) e vários ministérios, visando alcançar diversas metas, como a intenção de transferência de um milhão de famílias nordestinas para a Amazônia até o início da década de 1980 (INCRA, 1970), como parte importante dos Programas Integrados de Colonização (PICs)³.

Problematizando a proposta do governo que atribuiu aos migrantes a proteção da região contra um suposto assédio estrangeiro, o jornal *Estado de*

São Paulo questiona ironicamente, no tocante à colonização por nordestinos, se “não será por demais ambiciosa a terrível missão de guardião da Amazônia que o governo pretende lhe dar?” (É ESTE, 1970). Especialistas alertaram que se o processo de desenvolvimento da Amazônia fosse firmado na agricultura a ser desenvolvida prioritariamente por nordestinos, seria necessário ter cautela quanto a esta escolha e assentar os migrantes em locais que incentivassem a produção e o escoamento destes produtos, fortalecendo aos poucos a região (CARDOSO; MÜLLER, 1970). Nos núcleos de povoamento construídos ao longo da rodovia Transamazônica para receber os migrantes, um dos principais entraves surgidos foram as dificuldades para lidar com esta nova realidade, muito distinta dos lugares de origem dos novos moradores.

Assim, o presente artigo parte da pesquisa em jornais e revistas de circulação nacional do período, livros de jornalistas, projeto oficial de colonização, bem como entrevistas, com cerca de 23 moradores ao longo da rodovia⁴, que se estabeleceram na Transamazônica, para entender parte do processo vivenciado por nordestinos que partiram para a Amazônia em busca do sonho de se estabelecer com suas famílias. As pessoas que chegaram para viver às margens da estrada entre 1969 e 1985 são conhecidas na região como pioneiras, uma categoria identitária importante utilizada ao longo da rodovia.

Mesmo quando não aparecem trechos de algumas entrevistas neste artigo, pois são muitos os entrevistados nos mais de cinco mil quilômetros da rodovia, os depoimentos embasam a construção da análise sobre os desafios enfrentados por estas pessoas que aceitaram o desafio de “fazer a Amazônia”.

Memórias e migração na Transamazônica

As pessoas com as quais conversamos, com frequência se referem às dificuldades encontradas na região logo após a sua chegada. Muitos falaram sobre o quanto foi complexo aprender a lidar com o clima

extremamente quente e úmido; com a terra em decomposição; com a necessidade de implantação de novas lavouras desconhecidas para elas; com a falta de energia; com o medo constante de ataques de animais selvagens e a limitação de alimentos; porém, principalmente, relatavam os problemas que enfrentavam para enfrentar os insetos, sobretudo, o temível piom⁵, que inicialmente, tornou-se um dos principais causadores de expulsão dos migrantes.

Em seu estudo sobre os elementos motivadores e os problemas enfrentados pelas pessoas em processos de migração, Hasse (2007, p. 84) afirma que:

Na troca de uma terra por outra, perde-se um pouco e ganha-se outro tanto. Parte-se por necessidade econômica, para fugir da seca, do frio ou da fome, para escapar de conflitos ou pressões, renovar raízes, buscar nova identidade. Nesse processo de avanços e recuos, perdas e ganhos, o que sobra é a própria memória; ou, então, uma cultura.

A chegada de novos moradores advindos de diversos estados do Brasil, provocou profundas transformações nas paisagens da região. O governo divulgava as vantagens oferecidas aos que migrassem para a Amazônia, parcelando por baixos preços e em longo prazo a aquisição da tão divulgada terra própria e concedendo os títulos da mesma para posteriores financiamentos; um auxílio financeiro para instalação, através do pagamento de salário mínimo nos primeiros 06 meses. Ressalte-se, contudo, que a maioria dos migrantes não foram incluídos nos PICs, o que os deixou ainda mais vulneráveis as dificuldades para se estabelecerem na Transamazônica, pois não contavam com apoio governamental para suas empreitadas.

Os interlocutores da pesquisa se auto-identificam como protagonistas de um momento importante da História do Brasil, como no caso de Dona Mirtes, baiana, 62 anos de idade, morando às margens⁶ da rodovia, em Brasil Novo-PA, desde antes da construção da rodovia, pois chegou em 1969, e que acredita ter ajudado a construir as cidades pelas quais passou e onde vive. Ela se considera como parte de um momento histórico no Brasil e uma das construtoras da Transamazônica e de algumas de suas cidades.

As referências identitárias, de sujeitos que representam memórias coletivas, nos permitem entendermos um foco narrativo de quem vivenciou as transformações na região e protagonizou o surgimento da rodovia e dos programas de colonização nela implementados, mantendo vivas suas memórias no interior de seus grupos, marcadas por sentimentos e interpretações próprias. São memórias de pessoas que, como afirma Pollak (1992), protagonizaram eventos históricos em tempos difíceis e que as mantém no interior de seus grupos, as trazendo à cena pública décadas depois, com o receio de que venham a desaparecer com elas. Discutindo sobre as memórias traumáticas do Holocausto, Pollak (1992) argumenta que as memórias individuais foram mantidas pelos sujeitos e progressivamente vivenciadas coletivamente dentro de seus grupos para que se mantivessem vivas e pudessem emergir em outro momento. É o que Jelin (2002) denomina de “trabalhos da memória” que se manifesta em grupos sociais, espaços e práticas sociais, a partir da ação dos sujeitos que vivenciaram momentos traumáticos.

Oliveira considera as memórias um campo fundamental para entender narrativas marcadas por subjetividades e que trazem diferentes olhares para se pensar eventos históricos:

O trabalho da memória não consiste na reduplicação tautológica dos fatos históricos, nem a história se reduz à sedimentação empírica dos acontecimentos nos limites oficiais da memória. Tanto a história quanto a memória implicam processos multilaterais de subjetivação. [...] A memória não é um reflexo mecânico da realidade sobre a consciência e menos ainda uma reprodução objetivamente neutra, isenta de valores, que a consciência elabora do passado (OLIVEIRA, 2002, p. 17 e 20).

Em suas memórias, alguns migrantes relatam que tinham a intenção de conseguir terras e trabalhar intensamente para acumular bens e recursos na Transamazônica, para em seguida regressar aos seus lugares de origem, enquanto a maioria deles via na migração a possibilidade de começar um novo momento em suas vidas, como se estivessem chegando a uma nova casa, a partir da construção de

uma gigantesca estrada que atravessa o Brasil de Leste a Oeste.

Os desafios da Transamazônica

Fatores climáticos, mais especificamente a ausência de certa regularidade no regime das chuvas, levando a um longo período de estiagem e consequentemente de fome e miséria em parte do nordeste brasileiro, se constituíram, ao longo dos anos, em temas primordiais nos discursos feitos sobre a região.

Sucessivos e longos períodos de seca no nordeste brasileiro tornaram-se também o principal cenário de inúmeros livros de grande amplitude na literatura nacional, tais como: *O Quinze* de Rachel de Queiroz (2016)⁷, *A Bagaceira*, de José Américo de Almeida (2017)⁸, *Morte e Vida Severina*, de João Cabral de Mello Netto (2016)⁹, *Vidas Secas*, de Graciliano Ramos (2019)¹⁰. Estes livros trazem narrativas sobre problemas ocasionados pela seca ou em consequência dela, que provocam, por exemplo, o intenso fluxo de expulsão de moradores do semiárido, sobretudo para zonas litorâneas da própria região ou para estados do sudeste do país.

Percebe-se que as grandes estiagens que periodicamente castigam o semiárido nordestino, possuem forte impacto sobre as populações afetadas e a economia da região. Geralmente as secas são associadas a seus respectivos anos/décadas¹¹, simbolizando individual e coletivamente o sofrimento e as perdas afetivo-econômicas. Consecutivos governos optaram, como forma de amenizar tais problemas, pelas frentes de emergência ou de trabalho, criadas pelo Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS)¹², medida que consistia em utilizar a mão-de-obra afetada pela seca, em construções de açudes e na manutenção de estradas. Estas obras, segundo nordestinos na Transamazônica, incluíam atividades como varrer estradas de terra que seriam posteriormente cascalhadas ou tapar os buracos existentes nela (ver também MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

Segundo os interlocutores, tais trabalhos serviam somente para justificar o salário diário de dois cruzeiros, cedidos pelo governo nestas fases de crise, podendo, em alguns casos, o pagamento ser

repassado sob forma de mantimentos. A Transamazônica surge então (após mais uma tentativa governamental sem o êxito definitivo de enfrentar os efeitos da longa estiagem no Nordeste, com a criação da SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, em 1958), como a rodovia que traria novas esperanças e perspectivas para as pessoas afetadas pela seca.

Cardoso & Müller (1978, p. 129) afirmam que “o IBRA [Instituto Brasileiro de Reforma Agrária] calculou, com ajuda da FAO, que há [havia na década de 1970] no nordeste não menos do que 1.300.000 famílias subempregadas” e que este órgão federal enxergava como sendo a “colonização dirigida na Amazônia a que oferece maiores possibilidades de absorver essa população subempregada” (CARDOSO; MÜLLER, 1978, p.132)”. A rodovia Transamazônica, contudo, foi vista com desconfiança por diversos setores, que a criticavam, por ser uma obra que exigiu volumosa verba¹³ para sua construção.

Em contrapartida, o general Mário Andreazza, Ministro dos Transportes no governo de Médici, falava sobre o aumento anual da população nordestina que, segundo eles, era de cerca de 1 milhão de pessoas, necessitando por isso, de pelo menos 300 mil novos empregos para enfrentar os problemas socioeconômicos, de forma que, em sua concepção, a rodovia daria opção para esse excedente populacional e diminuiria as tensões por terra no Nordeste (ANDREAZZA, 1970). A Transamazônica traria, segundo esta lógica, benefícios para as pessoas atingidas pelas secas, por oferecer oportunidade de se tornarem proprietárias de terras em uma região marcada pela abundância de água.

A partir de 1974, o governo passou a tentar substituir os investimentos na agricultura familiar na rodovia, por políticas voltadas ao estímulo para a instalação de empresários do Sul e Sudeste do Brasil. O INCRA passou então a vender terras públicas na Transamazônica, com um discurso de viabilizar o cumprimento de metas que possibilitassem o desenvolvimento econômico. Com a implantação destas novas políticas fundiárias de ocupação da Amazônia houve o aumento do tamanho dos lotes, estimulando assim as grandes propriedades por empresários, que poderiam atingir os 72.000

hectares para a implementação de pecuária de corte em lugar dos lotes até então concedidos, de 100 hectares para a agricultura familiar (GOVERNO, 1975). Desta forma, foi forçada a coexistência entre agricultura familiar e grandes latifundiários, o que abriu caminho para um cenário de conflitos.

Escada *et alii* argumentam que esta política além de trazer sérios problemas ambientais, ainda provoca conflitos fundiários, por gerar pressão de latifundiários sobre agricultores familiares. Os autores problematizam que:

A preferência por esse uso da terra [pecuária], explica-se pelas seguintes razões: - Acesso a extensas terras públicas e condições que permitem a sua apropriação ilegal; - características biofísicas apropriadas para formação de pastagens e criação de gado; - elevado grau de organização da cadeia produtiva da pecuária, que permite o preço estável dos produtos e acesso facilitado aos mercados; - simples e eficiente pacote tecnológico que permite a obtenção de um certo lucro e, acima de tudo, a garantia da posse da terra, para posterior legalização (ESCADA *et alii*, 2005, p. 14).

Para estes autores, era de fundamental importância que antes da implementação destas políticas se realizasse um estudo geofísico e humano mais aprofundado, bem como de impactos socioambientais sobre a Amazônia para se compreender as reais consequências de uma interferência dessa magnitude. Contudo, cabe ressaltar que eram tempos de um governo autoritário de generais-presidentes que não demonstravam preocupação em ouvir as populações ou dialogar com a sociedade, o que acabava por ampliar os dramas vivenciados pelas populações tradicionais da região e ainda criar novos conflitos envolvendo os novos moradores (RUFFINI; MARTINS DE SOUZA, 2020).

O governo via como uma urgência a construção da rodovia, já que a mesma havia assumido um caráter emergencial, no sentido de diminuir os problemas dos habitantes “flagelados” do Nordeste e para a “ocupação” da Amazônia. Nilo Coelho¹⁴, então governador de Pernambuco, definiu de forma enfática a preocupação de alguns grupos políticos locais com os impactos provocados no Nordeste, pela implementação de alguns projetos

federais: “Valha-nos Deus nesta emergência histórica!”. Do mesmo modo, João Agripino, governador de Pernambuco, também critica a obra, por considerar que “a Transamazônica em termos de desenvolvimento não tem sentido, porque liga a miséria à pobreza, unindo o Nordeste com o Norte” (JOÃO, 1970).

Na esfera política, os maiores críticos da construção da Transamazônica eram os governadores de Pernambuco¹⁵ e da Paraíba os quais, juntamente com o governador do Acre Jorge Kalume¹⁶, não viam benefícios socioeconômicos para seus respectivos Estados pois, em sua opinião, inexistia um fluxo ou uma necessidade real com o empreendimento, além de temerem futura diminuição de incentivos fiscais (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

Alguns prefeitos tinham opiniões favoráveis à obra, pois viam nela a chegada do progresso, já que a rodovia proporcionou a alguns municípios destas regiões investimentos em infraestrutura, como a implantação de agências do Banco do Brasil e Banco do Nordeste e investimentos em saúde e educação, o que contribuiu para criar entusiasmo em grande parte da população (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

Como exemplo, no projeto inicial, cidades como Carolina (que já tinha 100 anos, em 1970), Balsas e Riachão, todas localizadas no sul do Maranhão, não faziam parte do trajeto da rodovia, o que despertou nos prefeitos o temor de a rodovia vir a provocar um deslocamento considerável de parte da população destas cidades para outras que teriam acesso à rodovia (MORAIS, GONTIJO, CAMPOS, 1970).

Para o jornalista Alberto Tamer (1970), que realizou diversas reportagens percorrendo a rodovia, algumas das discordâncias a respeito das consequências da construção da Transamazônica envolviam disputas políticas locais e regionais. Em sua concepção estavam em jogo os temores da chamada “indústria da seca” e o receio das personagens de destaque político-econômico, geralmente proprietários de terras, conhecidos como “coronéis” da região Nordeste, de virem a perder seu poder local frente ao deslocamento de famílias nordestinas para a Região Norte e a maior interferência federal para a execução deste projeto.

Morais considera que as pequenas cidades do Nordeste e suas populações estavam empobrecidas em 1970 pois, para ele, o que se via em suas andanças pela região, era “uma cidade do interior nordestino: Floriano, Picos, Balsas? Nas 20 cidades percorridas na região, a mesma rua calçada, a tropa de jegues e o homem, sempre faminto” (MORAIS, 1970, p. 78). Há um reforço frequente a visões estereotipadas sobre o Nordeste, tanto na mídia, quanto em discursos políticos, retratando a região como um grande e homogêneo sertão semiárido marcado pela seca e pela fome.

Entre divergências políticas e diálogos sobre a Transamazônica, os próprios migrantes, não concordavam entre si, em relação ao processo de colonização. As opiniões variavam, de um modo geral, conforme o lugar de origem dos interlocutores, havendo marcante etnocentrismo por parte de muitas pessoas do Sudeste e do Sul do Brasil em relação aos nordestinos, ao mesmo tempo em que cada sujeito exaltava a seu próprio papel na história da região.

Migração nordestina na Transamazônica

Muito interlocutores, veem a migração para a BR-230, sobretudo para os municípios e PICs no Maranhão, Pará e Amazonas, a partir de estereótipos demarcados pela construção de identidades. Os nordestinos foram duramente criticados por algumas reportagens dos principais jornais da época devido, dentre outros motivos, a seu profundo apego ao lugar de origem. Esse enraizamento a seu lugar de origem é evidenciado de diversas formas, como por exemplo nas músicas de Luiz Gonzaga¹⁷, ao exaltar a forte identidade dos nordestinos com a região.

O Nordeste aparece na literatura já citada neste artigo, nas músicas e nas falas dos interlocutores, como o lar e espaço definidor de identidades, de forma que muitos destacam seu desejo de um dia regressar ou falam com saudade do lugar onde nasceram. Castro também aborda o tema, trazendo uma reflexão sobre o apego ao lugar de origem das populações da região, ao afirmar que:

não há outro camponês no mundo que dê tal impressão de identificação absoluta com a terra. De participar tanto da vida da terra. Tudo aí – toda a vida e toda a morte - se desenrola na terra herdada. É o homem que pertence ao solo, não o solo ao homem.(CASTRO, 2007, p. 225).

Com a implementação dos PICs na Transamazônica, que se concentraram, em um primeiro momento, em incentivar a migração de agricultores e agricultoras do Nordeste para a rodovia (INCRA, 1970), surgiram em artigos de imprensa, críticas a uma suposta ausência de espírito comunitário dos nordestinos, como se pode encontrar no O Estado de São Paulo, em reportagem na qual se afirma que o “grande obstáculo que vejo para a integração do homem nordestino nessa área difícil é a falta de espírito comunitário” (DESDE, 1970). Já em setembro de 1975, o mesmo jornal argumenta que “o colono praticamente não tem alternativas para manter uma vida comunitária, encontrar-se com os colonos dos lotes próximos” (POR TERRA, 1975).

Havia uma grande distância entre cada lote de terra concedido pelo INCRA, o que, devido a dificuldades de deslocamento, provocadas pela carência de meios de transportes e pelas condições de trafegabilidade das estradas vicinais e da própria Transamazônica, provocavam um isolamento das pessoas, ocasionando crescentes casos de depressão que levaram muitos a abandonar suas novas propriedades e regressar a seus lugares de origem. Este fenômeno, da tristeza e depressão provocados pelo isolamento e pelas dificuldades enfrentadas pelos novos moradores da região, foi denominado pelo jornalista Flávio Alcaraz Gomes que viajou pela rodovia, de “altamirite”, em referência ao município onde foi “identificada”, Altamira-PA (GOMES, 1972).

É preciso destacar que, de acordo com Braga e Martins de Souza (2019), apesar de as fontes oficiais apontarem para a implementação dos PICs ao longo da Transamazônica, eles foram apenas parcialmente implementados em alguns núcleos e, mesmo nestes lugares, como em Marabá e Altamira, com diversos problemas de infraestrutura.

Em nossas viagens de campo percorrendo toda a BR-230, fica evidenciado que a maioria dos migrantes partiu por conta própria para enfrentar os

desafios de se estabelecerem em meio a grandes dificuldades e sem apoio oficial, como nos contou uma moradora de Aguiarnópolis-TO, que chegou em 1974, vinda do Ceará montada em um jumento para morar inicialmente no meio da mata, e lutar contra doenças, abandono oficial e animais selvagens para permanecer onde atualmente vive com seus filhos, netos e bisnetos. Gertrudes, atualmente moradora de Uruará-PA também narra uma trajetória semelhante, que inclui tragédias e perda de familiares por doenças e acidentes. As histórias destas pessoas apontam para narrativas que ficaram de fora das fontes oficiais, pois além dos problemas existentes nos PICs, muitos migrantes ficaram de fora de incentivos e do programa oficial, sofrendo ainda maiores perdas e privações nos desafios da Transamazônica, sem que suas trajetórias aparecessem nas narrativas oficiais.

Conforme relatos dos interlocutores e também de notícias na imprensa, inicialmente alguns colonos dos PICs optaram pelo cultivo de culturas temporárias, como feijão e milho, destinadas à própria subsistência, tendo por isso uma reduzida produtividade e sendo duramente criticados por não permitirem consolidar as ideias de desenvolvimento que se apregoava. Porém, cabe ressaltar a existência de etnocentrismo contra as populações migrantes do nordeste brasileiro, que se constituía muitas vezes no epicentro das “análises” sobre a suposta improdutividade ou apego às tradições como elemento que estaria tolhendo o desenvolvimento da agricultura na região.

Argumentou-se então que seria ineficiente basear a colonização na agricultura familiar a partir de trabalhadores nordestinos, que seriam limitados em suas práticas de plantio, pelo apego às tradições, como mostra a reportagem do *Estado de São Paulo*:

Quando perguntamos a um agrônomo sobre a orientação que se dava aqueles homens, respondeu-nos: -Eles não ouvem. Afirmam que o bisavô plantava assim, o avô também, e por que ele haveria de mudar? Essa tradição existe em todo o seu modo de vida, até nos pormenores de higiene. E a ignorância, acima de tudo. Ele vive essencialmente de uma tradição. Ele planta, come e procria como seus ancestrais (...) Esse diálogo, que se repetiu com frequência nos contatos com o lavrador nordestino e amazônico, revela até onde

será difícil desarraigá-lo dessa tradição tolhedora de qualquer progresso (CAVALCANTI, 1970).

As dificuldades em conseguir se estabelecer na região amazônica, não eram exclusivamente vivenciadas por migrantes nordestinos, pois pessoas de outras regiões do país, como o Sul e o Sudeste, apresentam histórias semelhantes. Neste sentido, Isaías, mineiro, que antes de migrar para a Transamazônica, trabalhava com sua família na pecuária, com vacas voltadas à produção de leite em seu estado de origem, afirma que sentiu dificuldade em se adaptar logo após a chegada. Isaías relata que não sabia como lidar com a terra na floresta e conseguir extrair dela um retorno financeiro suficiente para sustentar sua família. Logo foi incentivado por órgãos oficiais como a Comissão Executiva de Produção da Lavoura Cacaueira (CEPLAC) a plantar cacau, o que veio a se constituir em uma transformação em suas concepções sobre a vida no campo, obrigando a ele e seus familiares a aprender a lidar com a agricultura e em uma região diferente da que conheciam. Apesar das dificuldades, ele considera que “a maioria dos colonos do Sul prosperaram por, segundo ele, serem mais preparados em todos os sentidos, já que os migrantes do Centro-Sul do Brasil seriam empreendedores, enquanto os nordestinos estariam mais preocupados em garantir a sobrevivência:

Não posso falar pelo nordeste inteiro porque seria um erro, mas a maioria que se fixou aqui, são acomodados e sem nenhuma ambição, se contenta com pouco, ou melhor, se contenta só com o de comer. Acho que os nordestinos são mais ligados a sua região, vindo somente como única alternativa, e onde a maioria, devido a essa intensa ligação com o lugar de origem retornam na primeira oportunidade surgida. Já os provenientes do eixo centro-sul, vieram com o intuito de melhorar de vida, se fixando em definitivo e chegando a levar desenvolvimento a região. Fazendo um balanço econômico bem crítico da população daqui, na maioria, os que mais enriqueceram ou se estabeleceram bem são de origem centro-sul. Olhando os nordestinos, mas não generalizando, eles são os mais pobres hoje em dia. As pessoas de origem centro-sul vieram e vem com ambição, vem pra melhorar e por isso trás consigo o progresso. Os nordestinos vêm para tirar o sustento, sem

opção de escolha, ou somente o do dia-a-dia, olhe e compare a situação dos nordestinos e dos sulistas daqui. Os fatos respondem por si só¹⁸.

Quando o diálogo foi feito com migrantes nordestinos, que também estão na região desde o início da construção da rodovia, suas opiniões caminham em um sentido diferente para explicar a alegada prosperidade dos migrantes do Sul e Sudeste. Apolônio que chegou com recursos próprios à Transamazônica, após tentar se estabelecer em diversos municípios do Pará, acredita que:

[...] os sulistas estão melhores financeiramente, pois, vieram com capital para investir na nova terra, juntamente com os benefícios cedidos pelo Governo Federal. Já os nordestinos vieram sem alternativa, sem escolha, devido à necessidade mesmo e por isso não obtiveram tanto êxito, já que vieram sem dinheiro não tiveram como desenvolver e investir na propriedade, fato que não mudou muito até hoje¹⁹.

A visão de Apolônio se aproxima da análise de Moran (1977), o qual afirma que sobretudo os migrantes do Sul, mas também do Sudeste e Centro-Oeste do país, chegavam à Transamazônica muitas vezes com recursos da venda de terras em seus lugares de origem, o que lhes permitia ter como investir nas propriedades recém recebidas. Esta forma de se estabelecer na região seria, na concepção de Moran (1977), diferente da vivenciada pelos nordestinos, que na maioria dos casos contavam apenas com o apoio governamental, a partir das políticas de colonização implementadas pelo INCRA e com apoio de recursos do BASA. Sem esquecer ainda a maioria dos migrantes não foram incluídos nos PICs e não contavam com recursos próprios e nem com apoio oficial, de forma que ficaram expostos inclusive aos sistemas de exploração de mão de obra que foram progressivamente implementados a partir da ação dos agricultores mais prósperos (MARTINS, 1982).

Os jornais da época também abordaram o tema, como a *Folha de São Paulo*, o qual considerava que “em termos de produção os técnicos do INCRA constataram que, de um modo geral, os colonos nordestinos trabalham mais que os sulistas, mas

colhem menos; depois, acabam assimilando a melhor técnica do pessoal do sul” (NOVOS, 1972).

É importante destacar que apesar do objetivo governamental de dar prioridade nos PICs aos nordestinos atingidos pela seca (INCRA, 1970), não foram oferecidos programas de instalação, cursos de capacitação ou apoio socioeconômico para que pudessem se estabelecer ao longo da rodovia. Os problemas se agravam ainda mais nas vidas de pessoas como Gertrudes, em Uruará-PA que não conheciam a região, não estavam incluídas em nenhum programa oficial e tiveram de, sem recursos próprios, apoio técnico e incentivos, enfrentar as dificuldades para conseguir se estabelecer e permanecer na rodovia.

No tocante às obras de construção da rodovia, a mão-de-obra especializada para obtenção dos cargos e salários mais elevados ficaram, segundo o ex-ministro Roberto Campos e os jornalistas Ricardo Gontijo e Fernando Morais (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970), predominantemente ocupados por profissionais do Sul e Sudeste do Brasil. Além das obras de construção da estrada, a carência de qualificação profissional dificultava o estabelecimento dos migrantes como agricultores familiares em uma terra que lhes era estranha e no meio do floresta.

Alguns livros, como por exemplo, *Transamazônica*, em uma análise do jornalista Ricardo Gontijo, também considera ter ocorrido grande progresso em torno desta rodovia, devido, quase que exclusivamente, a um aspecto do constitutivo cultural dos sulistas: “O desenvolvimento extraordinário dessa área deve-se principalmente à mentalidade tecnológica trazida do Sul e aplicada ali, aproveitando ao máximo os benefícios da SUDAM” (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970, p.79).

Contudo, o que vem a ser desenvolvimento? Jerónimo (2018) aponta que a implementação de obras de infraestrutura e a implementação de tecnologias no mundo contemporâneo, colocam em risco regiões fundamentais para o equilíbrio do planeta e que muitas vezes são vistas apenas sob a perspectiva de “zonas de sacrifício”:

A devastação da Amazônia é um cenário de ameaça global. Trata-se de uma imensa área frágil, vulnerável, muito permeável às alterações

climáticas e à contaminação de algumas instalações industriais pesadas ou atividades de exploração intensa, e onde a distribuição dos danos será sempre numa escala global, ainda que afete primeiramente as populações indígenas. A Amazônia parece configurar o que nos estudos de injustiça ambiental é conhecido por “zona de sacrifício” (JERÓNIMO, 2018, p. 33).

Como zona de sacrifício, a região se torna passível de exploração para o grande capital a despeito das populações que vivem nela. Desta forma, construir uma rodovia de mais de cinco mil quilômetros que rasga o ventre da maior floresta tropical do mundo e implementar núcleos de colonização para servirem de apoio a um ambicioso projeto de transferência de populações, confirma o debate proposto por Jerónimo, pois a Amazônia é sacrificada em nome do chamado desenvolvimento.

Segundo esta lógica, os migrantes que conseguiam, apesar das dificuldades, se estabelecer, derrubar a floresta e abrir áreas de agricultura para subsistência e comercialização, podem ser vistos como aqueles que se “desenvolveram. Por outro lado, agricultores que inicialmente não pensavam em enriquecer, mas somente em garantir o sustento necessário para suas famílias, são vistos como representando o “atraso” na rodovia, diferentemente daqueles que são exaltados por seu empreendedorismo.

Os impactos socioambientais sobre a região são ignorados ou vistos apenas como um sacrifício necessário (JERÓNIMO, 2018) para garantir o desenvolvimento do país. A Amazônia é vista assim, como afirma Martins de Souza (2018), enquanto um lugar que desde o século XIX ocupa os desejos de exploração de suas riquezas, o que é utilizado para propagandear as possibilidades de enriquecimento, como uma forma de atrair migrantes para programas de colonização.

Em trecho de reportagem da revista *Veja* (VEJA, 2008, p. 74), sobre a busca dos brasileiros por novas oportunidades nos novos pontos de migração que surgiram no país nas últimas décadas, o Ministro do Planejamento do governo Médici e do Governo Geisel (1969-1979), João Paulo dos Reis Veloso, também destaca esse “espírito desbravador dos sulistas”. Para ele, apenas os migrantes advindos desta região levaram benefícios e acréscimos

positivos à região Norte, o que difere da visão de Médici (1973) que discursava sobre a necessidade de favorecer primordialmente o Nordeste e sua população, para construir o desenvolvimento e a ocupação da Amazônia. O ministro defende, portanto, a lógica da colonização da Transamazônica a partir da transferência de populações, para garantir o desenvolvimento do país, diminuindo as tensões sociais nas regiões de origem dos migrantes, ao custo do sacrifício da Amazônia e de suas populações.

Esta visão revela um juízo de valor de cunho etnocêntrico, equivocado ou superficial sobre esta região e as suas populações. A construção da rodovia Transamazônica, que se torna um empreendimento de âmbito nacional e motiva amplo interesse popular, propicia também no seu discurso e na sua finalidade, esta visão falha, distorcida e generalizada não só em relação ao Nordeste, como também à região Norte, ambas marcadas por visões pré-concebidas e distorcidas. Assim, de um lado temos o discurso do “vazio” demográfico na Amazônia que ignora as populações tradicionais e do outro sobre uma região vista como sendo marcada apenas pela seca e pela carência. Um etnocentrismo utilizado como pressuposto para explorar a região amazônica, ocasionando-lhe danos socioambientais, através da transferência de populações das cidades nordestinas.

Apesar das nítidas e bem divulgadas dificuldades naturais, econômicas e sociais do Nordeste, em suas variadas zonas geográficas: Zona da Mata, Agreste e Sertão, cabe ressaltar que existem particularidades físicas e sociais que proporcionam um caráter distintivo entre elas. Os nordestinos mostraram ativa participação no processo de migração para a rodovia Transamazônica, propagandeado como tendo a função primordial de dar as “terras sem homens” da Amazônia “para homens sem terra” do Nordeste. Mas a lógica de transferência populacional, continuou não solucionando os problemas do Nordeste brasileiro e ainda criou problemas socioambientais na região amazônica.

Os PICs, implementados em parte da Transamazônica, criaram outras possibilidades para pequena parte da população nordestina que viu na Amazônia uma chance de melhoria, apesar de não receberem assistência e apoio técnico necessários.

Outros que tentaram se estabelecer fora dos poucos PICs existentes, tiveram de lidar com desafios ainda maiores, por não contarem com qualquer tipo de apoio governamental para se estabelecerem em uma região muito diferente da sua. A rodovia trouxe uma série de novos problemas, como a interferência etnocêntrica, racista e prejudicial sobre os povos indígenas e também sobre ribeirinhos e quilombolas, ignorados por políticas oficiais que afirmavam auxiliar os necessitados a explorar as riquezas naturais da Amazônia, o que, segundo os discursos, contribuiria para o desenvolvimento do país.

Assim a rodovia construída sob o *slogan* “integrar para não entregar” pode agora, dados os problemas que não resolveu no Nordeste e outros que causou na Amazônia, servir de cenário para diversos novos problemas socioambientais, por ter sacrificado a região amazônica, como se fosse um espaço vazio, utilizável para gerar riquezas.

Considerações finais

A Transamazônica surgiu nos discursos como a via que seria construída para desenvolver o Brasil, “ocupar” a Amazônia e resolver os problemas causados pela seca que ocorre em parte da região Nordeste. As propagandas oficiais enxergam a colonização da rodovia como “um programa de ocupação nacional de uma região marcada por um vazio demográfico, só comparável ao das desoladas calotas polares” (AGÊNCIA NACIONAL, 1970). O discurso do *vazio demográfico* torna a Amazônia passível da implementação de qualquer nova proposta, como uma forma de consolidação dos desejos (MARTINS DE SOUZA, 2018) de enriquecimento do Brasil e dos sujeitos que migrassem para a região, e coloca a rodovia como um novo sujeito na cena cotidiana, na década de 1970.

Assim, as propagandas atraíram os chamados colonizadores/pioneiros, e se tornaram um ponto atrativo para diversos agricultores oprimidos por não possuírem recursos e terras e também pela seca, no Nordeste e Sul do Brasil. Viver na Transamazônica se constituía em enfrentar desafios cotidianos, tais como a difícil adaptação dos novos habitantes nesta região de características físicas distintas de seus lugares de origem, e que sofreram ainda com a falta

de capacitação para trabalhar na agricultura na Amazônia, o que dificultou o estabelecimento de milhares de pessoas ao longo da rodovia. Outras pessoas ainda vivenciaram problemas por não se encontrarem incluídas nos programas e nem nas narrativas oficiais.

O general Médici prometia, em discurso presente em filme de propaganda da Agência Nacional, amplamente divulgado nos principais veículos de comunicação da década de 1970, “fazer andar o relógio amazônico que muito se atrasou ou ficou parado no passado” de uma região que ainda “não encontrou sua vocação econômica (AGÊNCIA NACIONAL, 1970).

Nesta lógica, a ditadura buscava afirmar o chamado *milagre brasileiro* que, segundo Reis (2014), se constituía em um slogan utilizado pelos governos dos generais para defender a soberania nacional, baseada no uso e exploração de todo o território, crescimento econômico e aumento das taxas de emprego, como alguns dos mecanismos para propagandear que o país caminhava para se tornar uma potência mundial.

A ideia de colonização foi direcionada no sentido de “povoar” a Amazônia com a finalidade de torná-la rentável, algo que foi propagandeado com frequência em diferentes veículos de comunicação. Os projetos pautavam-se em desenvolver o país a partir da exploração da Amazônia, ignorando os profundos impactos que grandes empreendimentos causam sobre populações que dependem dos territórios e da floresta para seus modos de vida, como os povos indígenas, quilombolas e os ribeirinhos. Uma obra do tamanho da Transamazônica provoca grandes e crescentes impactos ambientais e também sociais.

Assim, discussões, críticas e elogios surgiram sobre a concretização desta rodovia e a efetivação dos PICs às suas margens, gerando abordagens que se estenderam até livros mais atuais e não especificamente sobre este tema, como por exemplo, Código da Vida, livro autobiográfico do jurista Saulo Ramos (2007), que ocupou vários cargos²⁰ no governo federal ao longo de sua carreira:

Aproveitei o fato de estar sendo realizada a Conferência em Belém, para advertir sobre o desmatamento da Amazônia, recordando que a ditadura mandara abrir estradas na floresta sem

planejamento racional para a conseqüente povoação. Lembrei que tais estradas serviam mais ao desmatamento e ao incentivo de extração de madeira do que à defesa da Amazônia (RAMOS, 2007, p. 138).

[...] Na época, os militares sustentavam a tese, sempre fundada na maldita segurança nacional, de que a Amazônia deveria ser povoada pelos brasileiros e, assim, assegurar nossa posse do território. Nada de planejamento. Apenas povoar, e o resto que se danasse. Para isso, abriram a estrada Transamazônica sem nenhum planejamento para o que viria depois. (RAMOS, 2007, p. 145).

Esta rodovia, repleta de contradições, recebendo críticas e elogios sob os mais diversos aspectos, possibilitou uma alternativa para aqueles que a procuraram como uma tentativa de novas oportunidades, fixando ou expulsando os mesmos, e muitos deles ajudando na construção e formação das cidades que surgiram ao longo de seu trajeto ou nas que já existiam, como Altamira-PA, Marabá-PA, Jacareacanga-PA e Humaitá-AM, todas de base extrativista antes da década de 1970. A abertura da estrada e a chegada de levas de migrantes, agricultores familiares, latifundiários e grandes empresas também provocaram uma série de conflitos fundiários e impactos socioambientais ao longo das décadas seguintes (MARTINS, 1982).

Para Sara Alonso e Edna Castro (2006, p. 165): “As narrativas sobre essa saga dos migrantes compõem capítulos da História, para uns gloriosa, para outros trágica, do que representou a ocupação e, sobretudo, a permanência nesse território”. Os migrantes de origens diversas, comumente reforçam, em suas narrativas, suas identidades de pioneiros, exaltando um certo heroísmo em suas trajetórias ao longo da rodovia, iniciadas a partir da sedução pela propaganda governamental durante e após a construção da rodovia.

Suas lembranças da chegada, dos conflitos, das perdas, das dificuldades que enfrentaram, nos contam sobre os desafios que vivenciaram e também nos permitem pensar sobre as dinâmicas de grandes projetos implementados na Amazônia, desde a década de 1970 e sobre como podem se constituir em um avanço sobre a maior floresta tropical do mundo, colocando em risco sua fauna, sua flora e as diferentes populações que vivem nela e dela.

Notas

1 O presente artigo foi elaborado a partir do projeto Amazônia e Patagônia: grandes projetos e meio ambiente, com apoio da PROPESP-UFGA e do PROCAD Amazônia/CAPES e da monografia de especialização de Souza (2008).

2 Em certas épocas, ocorre assim como nas outras zonas geográficas do Nordeste, um efeito contrário. A constância de chuvas em período de lavoura, também acarreta a perda de tais plantações.

3 Os PICs foram projetos de colonização que incluíam apoio oficial para o estabelecimento dos migrantes na Amazônia. Os Programas foram planejados, dentro da lógica do urbanismo rural que integraria estruturas urbanas, construídas pelo governo, aos lotes destinados aos agricultores migrantes, para garantir produção e a permanência destes na região, integrando pequenas vilas, agrovilas, a estruturas maiores como agrópolis e rurópolis de forma a viabilizar a instalação dos colonos. Os migrantes incluídos nos PICs recebiam auxílios oficiais e propriedades para que pudessem se estabelecer e desenvolver a agricultura. Sobre o tema, consultar Rego (2020) e INCRA (1970).

4 Ressaltamos que todos os nomes de interlocutores da pesquisa, utilizados neste trabalho, são fictícios para preservar suas identidades.

5 Pequeno inseto voador, que aparece, sobretudo, no período do “inverno” amazônico, possuindo uma dolorida picada, que leva a sangramento e inchaço, ocasionando, em alguns casos, devido a um desenvolvimento de processo alérgico, febre, podendo levar também, em raros casos, a morte, se a alergia não for contida por medicamentos. Sobre o tema, consultar Martins de Souza (2015).

6 Ela revelou que ao sair da Bahia, morou no Maranhão, não recordando o nome da cidade, e em diversas outras às margens da Transamazônica, incluindo Altamira-PA e Brasil Novo-PA. Entrevista realizada em 31 de outubro de 2007, na residência da mesma, em Brasil Novo.

7 Rachel de Queiroz (1910-2003), natural de Fortaleza - CE. Publicado em 1930, o livro se refere a grande seca de 1915 vivido pela escritora em sua infância. Disponível em: www.netsaber.com.br. Acesso em: 17 jun. 2008.

8 José Américo de Almeida (1887-1980), natural de Areia - PB. Baseia-se no êxodo da seca de 1898. Disponível em: www.jayrus.art.br. Acesso em: 17 jun. 2008.

9 João Cabral de Mello Netto (1920-1999), natural de Recife - PE. Publicado em 1965, descreve a vida de um retirante que como muitos outros fogem do sertão, cheio

de fome e morte, e rumam para o litoral. Disponível em: www.jayrus.art.br. Acesso em 17 jun. 2008.

10 Graciliano Ramos (1892-1953), natural de Quebrangulo – AL. Publicado em 1938, o livro retrata a fuga de uma família da seca no sertão nordestino, descrevendo cada personagem.

11 Exemplo são as secas de 1970, a de 1980 (que abrangeu de 1978 a 1982) e a de 1998 (que abrangeu de 1997 a 1999). Os ciclos das grandes secas são indefinidos, levando a divergências entre vários estudos quanto a sua frequência, porém, a preocupação dos que tiram o sustento da terra, torna-se quase anual no sertão nordestino, devido aos longos meses de estiagem ou a má distribuição no regime das chuvas. Sobre o tema, consultar Castro (2007).

12 A situação chegou a tal ponto em alguns casos, há relatos sobre diversos saques a armazéns, realizados em alguns Estados pela população vitimada pela seca, fato que pressionou o governo a tomar medidas de caráter imediato para amenizar a principal consequência de seca: a fome (MORAIS, 1970).

13 A estimativa é que para sua construção foram gastos quase US\$ 1,5 bilhão; o Ministro da Fazenda Delfim Neto anunciou que parte do dinheiro seria proveniente de incentivos fiscais das pessoas jurídicas através do imposto de renda (GOVERNO, 1975).

14 Governador de Pernambuco de 1967 a 1971, Nilo de Souza Coelho era médico, industrial, político e foi o primeiro governador de Pernambuco eleito por via indireta depois do Golpe Militar de 1964. Disponível em: www.fundaj.gov.br. Acesso em: 13 ago. 2008.

15 João Agripino Filho foi governador da Paraíba de 1966 a 1971 e também exerceu o mandato de Deputado Federal e Senador.

16 Todos os governadores citados, foram nomeados pelos generais-presidentes, e exerceram o mandato de 1967 a 1971.

17 Luís Gonzaga nasceu em 1912 em Exu, Pernambuco, falecendo em 1989. Possui vasta biografia musical, retratando os mais diversos temas, porém, se imortalizou cantando e ao mesmo tempo descrevendo a vida no nordeste brasileiro e a principal responsável por sua desgraça: a seca que vem acompanhada pela morte e fome. Como exemplo: Asa Branca; O Retorno da Asa Branca; Vozes da Seca; Súplica Cearense; Último Pau-de-arara. Sobre o tema, consultar: www.luizgonzaga.com.br. Acessado em 27 jul. 2008.

18 Entrevista realizada na residência de Isaías, em 13 de abril de 2007, em Altamira-PA.

19 Relato de Apolônio, baiano, narrou que antes de se fixar na rodovia Transamazônica em 1980, ele e sua família moraram em várias cidades (Castanhal-PA, Irituia-PA, etc.), saindo da Bahia no ano de 1968.

Trabalhando como balconista em uma loja que vendia peças de maquinários em Belém, conheceu e fez amizade com o prefeito de Altamira, na época Edmilson Moreira, vindo parar assim na rodovia Transamazônica, porém, antes de 1980 seu pai já havia vindo a esta parte da região para comprar terras no atual Km 27.

20 Saulo Ramos foi Consultor Geral da República no Governo de Jânio Quadros; Ministro da Justiça no Governo de José Sarney, dentre outros cargos.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL. **A Transamazônica**. Brasil, 1970. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=IPZ0h9yJ26M>
Acesso em: 12 mai. 2021.

ALMEIDA, José Américo de. **A Bagaceira**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2017.

ALONSO, Sara & CASTRO, Edna. Processo de transformação e representações do rural-urbano em Altamira. *In*: CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (Orgs.). **O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas**. Belém, EDUFPA, 2006, p. 161-215.

ANDREAZZA ressalta, em SP, importância da Transamazônica. **Folha de São Paulo**, 24 de julho de 1970.

BRAGA, Michell Magno Marçal; MARTINS DE SOUZA, César. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. **Territórios e fronteiras**, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.

CARDOSO, Fernando Henrique & MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CASTRO, Josué de. **Geografia da fome**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CAVALCANTI: estrada é elo na corrente de integração. **O Estado de São Paulo**, 09 de agosto de 1970.

DESDE o início, união na dura luta contra a selva. **O Estado de São Paulo**, 13 de agosto de 1970.

É ESTE o frágil guardião da floresta. **O Estado de São Paulo**, 16 de agosto de 1970.

ESCADA, Maria Isabel Sobral; VIEIRA, Ima Célia G.; KAMPEL, Silvana A.; ARAÚJO, Roberto; VEIGA, Jonas Bastos da; AGUIAR, Ana Paula Dutra; VEIGA, Iran; OLIVEIRA, Myriam; PEREIRA, Jorge Luís Gavina; CARNEIRO FILHO, Arnaldo; FEARNSSIDE, Philip Martin; VENTURIERI, Adriano; CARRIELLO, Felix; THALES, Marcelo; CARNEIRO, Tiago Senna G.; MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira; CÂMARA, Gilberto. Processos de ocupação nas novas fronteiras da Amazônia: o interflúvio Xingu/Iriri. **Estudos avançados**. São Paulo, v. 19, n. 54, p. 9-23, 2005.

GASPARI, Elio. **A Ditadura Escancarada**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GOMES, Flávio Alcaraz. **Transamazônica** – a redescoberta do Brasil. São Paulo: Livraria Cultural Editora, 1972.

GOVERNO quer melhorar imagem da Transamazônica. **O Estado de São Paulo**. São Paulo, 21 de setembro de 1975.

INCRA. **Projeto Integrado de Colonização Altamira** – I. Brasília, 1970.

JELIN, Elizabeth. **Los trabajos de la memoria**. Madrid/Espanha: Siglo XXI de España Editores, 2002.

JERÓNIMO, Helena. “Quatro ideias-chave para pensar a proteção da Amazônia”. **Nova Revista Amazônica**, v. VI, n. Especial, p. 9-26, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/6461>. Acesso em: 11 mar. 2021.

JOÃO Agripino reitera suas críticas à nova estrada. **Folha de São Paulo**, 07 de agosto de 1970.

MARTINS DE SOUZA, César. A região dos desejos e das aventuras: diálogos sobre grandes projetos de integração e desenvolvimento na Amazônia nos séculos XIX e XX. **Cadernos do Ceom**, v. 31, n. 48, p. 21-29, 2018. Disponível em: <http://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/view/4287>. Acesso em: 13 abr. 2019.

MARTINS DE SOUZA, César. Morte, saúde e ditadura na construção da Transamazônica. **Tempos Históricos**, v. 19, p. 65-91, 2015.

MARTINS, José de Souza. **Expropriação e violência**: a questão política no campo. São Paulo: Hucitec, 1982.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. Discurso sobre a seca do Nordeste, na reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE, em Recife, a 6 de junho de 1970. *In*: REBELO, Darino Castro (Org.). **Transamazônica**: integração em marcha. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, p. 203-207, 1973.

MELO NETO, João Cabral de. **Morte e vida Severina**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2016.

MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo & CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MORAN, Emílio F. Estratégias de sobrevivência: o uso de recursos ao longo da rodovia Transamazônica. **Acta Amazônica**. Manaus, Editora do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, p. 363-379, 1977.

NOVOS colonos para as agrovilas. **Folha de São Paulo**, 30 de setembro de 1972.

OLIVEIRA, José Alcimar de. **Cultura, História e Memória**. Manaus, Valer/Governo do Estado do Amazonas, 2002.

POLLAK, Michel. Memória e identidade social. **Estudos históricos**, v. 5, n.10, p. 200-212, 1992.

POR terra, a caminho de Manaus. **Jornal da Tarde**, 30 de setembro de 1975.

QUEIROZ, Rachel de. **O quinze**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2016.

RAMOS, Graciliano. **Vidas secas**. Rio de Janeiro: Record, 2019.

RAMOS, Saulo. **Código da vida**. São Paulo, Planeta do Brasil, 2007.

REGO, Renato Leão. Arquitetura e urbanismo na Transamazônica: entre o real, o imaginário e o utópico. **Nova Revista Amazônica**, v. VIII, n. 1, p. 45-60, 2020.

REIS, Daniel Aarão. **Ditadura e democracia no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

RUFFINI, Martha; MARTINS DE SOUZA, César. Desenvolvimento e impactos socioambientais na

construção de grandes obras na Amazônia e na Patagônia (1964-1974). **Revista de História Comparada**, v. 14, n. 2, p. 189-225, 2020.

SOUZA, Maria Cândida de O. B. **Terras sem homens para homens sem terra: histórias de migrantes na construção e consolidação da Transamazônica**. 2008, 92 f. Monografia (Especialização em Literatura e Cultura na Amazônia) – Faculdade de Letras Dalcídio Jurandir/Campus de Altamira, Universidade Federal do Pará, Altamira, 2008.

VEJA. São Paulo: Editora Abril, ano 41, n. 29, 23 de julho de 2008.