

# CONSTRUTORES DO “BRASIL GRANDE”: TRABALHADORES DA TRANSAMAZÔNICA

## “BRAZIL'S BIG” BUILDERS: TRANSAMAZONIC WORKERS

MAGNO MICHELL MARÇAL BRAGA\*<sup>1</sup>

**Resumo:** Este ensaio pretende refletir sobre o projeto da Transamazônica e sua execução (1970-1974). A Rodovia Transamazônica nasceu filiada ao Programa de Integração Nacional (PIN) no auge da ditadura civil-militar, em 1970, e previa um grande plano de migração dirigida pelo Estado em direção às margens da nascente rodovia com vistas a, supostamente, resolver dois problemas que o país experimentava: a tensão social no Nordeste (que se agravava com a seca de 1970) e a efetiva integração da região Norte, vista como “espaço vazio”, à lógica do capitalismo brasileiro. O Projeto Transamazônica pode ser considerado o de maior dimensão da ditadura civil-militar para a Amazônia. Sua execução exigiu a migração de milhares de homens e mulheres chamados a “construir o Brasil Grande” e, após o governo Médici, foi abandonado, deixando um rastro de destruição ambiental e problemas sociais que geram demandas até os dias atuais. A experiência dos trabalhadores e suas dinâmicas sociais e laborais serão alvo deste ensaio, que privilegia a oralidade como locus de interpretação histórica.

**Palavras-chave:** oralidade; Transamazônica; trabalhadores.

**Abstract:** This essay aims to reflect on the Transamazônica project and its execution between 1970 and 1974. The Transamazônica Highway came along with the National Integration Program (PIN) at the height of the civil-military dictatorship in 1970 and foresaw a major state-led migration plan towards the banks of the new highway with the intent of solving two problems that the country experimented: the social tension in the Northeast (which was aggravated by the drought of 1970) and the effective integration of the North region, seen as “empty space”, in brazilian capitalist logic. The Transamazônica Project can be considered the largest in the civil-military dictatorship for the Amazon. Its execution required the migration of thousands of men and women called to “build the big Brazil” and after the Medici government was abandoned, leaving a trail of environmental destruction and social problems that still generate demands to this day. The experience of workers and their social and labor dynamics will be the subject of this essay that privileges orality as a locus of historical interpretation.

---

\* Professor do Instituto Federal de Alagoas. Mestre em História pela UFPE, doutorando em História pela Universidade de Coimbra. E-mail: magnomichellmarcalbraga@gmail.com.

<sup>1</sup> Artigo recebido em 24 de setembro de 2019 e aprovado para publicação em 10 de janeiro de 2020.

**Keywords:** orality; Transamazônica; workers.

## Introdução

Este ensaio faz parte dos resultados parciais e inéditos de uma pesquisa maior, que se encontra em desenvolvimento no âmbito do curso de doutorado e tem como objeto central o mundo do trabalho na Rodovia Transamazônica. Inscrita na perspectiva da História Social, essa pesquisa busca nas experiências dos atores e agentes sociais reconstruir a narrativa historiográfica “vista de baixo”, seguindo clássicos como Edward Palmer Thompson e Eric Hobsbawm<sup>2</sup>.

A Transamazônica nasceu filiada ao Programa de Integração Nacional (PIN) em meados de 1970 (momento em que a ditadura civil-militar brasileira vivia o melhor momento econômico, com crescimento que passava dos dois dígitos ao ano, ao mesmo tempo em que o Estado nacional atingia o ponto mais agudo de repressão e violência) e previa um grande plano de migração dirigida pelo Estado em direção às margens da nascente rodovia com vistas a, supostamente, resolver dois problemas que o país experimentava: a tensão social no Nordeste (que se agravava com a seca de 1970) e a efetiva integração da região Norte à lógica do capitalismo brasileiro. No entanto, a ideia de uma “Transamazônica” não era tão recente. Após os grandes ciclos da borracha do fim do século XIX e início de XX, do fracasso da ferrovia Madeira-Mamoré e dos limites da Zona Franca de Manaus, discutiu-se nos círculos políticos e técnicos do Brasil e do exterior sobre outros modelos de integração da região amazônica.

Na década de 1960, estudiosos ligados ao Instituto Hudson propuseram a formação de um gigantesco lago navegável que resultaria na integração da região, uma vez que conectaria os oceanos Atlântico e Pacífico, representaria um grande potencial energético e promoveria o desenvolvimento da região pan-amazônica<sup>3</sup>. A ideia logo se mostrou infrutífera por diversos motivos de ordem técnica e política<sup>4</sup>. Segundo Darino Castro Rebelo,

---

<sup>2</sup> HOBBSAWM, Eric. **Bandidos**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2015; HOBBSAWM, Eric. *A Outra História: algumas Reflexões*. In: KRANTZ, Frederick (Org.). **A Outra História: ideologia e protesto popular nos séculos XVII a XIX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990; HOBBSAWM, Eric. **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998; THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. Tradução de Renato Busatto Neto e Cláudia Rocha de Almeida. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1987.

<sup>3</sup> Sobre o desenvolvimento da Pan-amazônia Cf. VACA, Luiz Eduardo Aragón. **População e meio ambiente na Pan-amazônica**. Belém: UFPA/NAEA, 2007.

<sup>4</sup> O lago, segundo o governo brasileiro, colocaria em risco a soberania nacional e pretendia internacionalizar a maior reserva florestal do mundo que correspondia a 56% do território nacional. Além disso, a construção do lago

O Lago amazônico foi mais uma ocorrência literária que consumiu alguma tinta e papel, e que, por certo, ficará nos anais do folclore, como as lendas do boto, do jurupari e das assombrações, contadas às crianças pelos adultos com um certo sabor de veracidade, nas noites mornas do luar amazônico<sup>5</sup>.

Em 1969, ministros de Estado do Brasil, Bolívia e Peru estiveram reunidos em Rio Branco – para debater a construção de um eixo rodoviário que pretendia ligar o sistema centro-andino ao brasileiro. O resultado desse encontro foi a Ata de Rio Branco, que pretendia reunir esforços dos Estados para financiar uma grande obra que prometia fazer a distância entre o Pacífico e o Atlântico ser percorrida em uma semana – sendo que a viagem do porto de Lima, no Peru, ao porto de Santos, em São Paulo, levava em média 45 dias –, incrementando a economia dos países envolvidos no acordo<sup>6</sup>. O documento teve a assinatura de Mario Andreazza (ministro dos Transportes do Brasil), Alberto Maldonado Yanez (ministro do Fomento e Obras públicas do Peru) e Gustavo Mendez (ministro de Obras públicas, Comunicações e Transportes da Bolívia). A Transamazônica teria, então, características intercontinentais devido às ligações com eixos rodoviários de Bolívia e Peru.

O Programa de Integração Nacional (PIN) foi criado pelo decreto presidencial de número 1.106 de 1970, no dia 16 de junho, pouco tempo depois de o presidente Garrastazu Médici fazer uma viagem ao Nordeste para “ver de perto” o flagelo da seca nordestina.

O PIN, apresentado no Plano de Metas e Bases para a Ação de Governo de 1970, propunha-se a:

- 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>7</sup>

---

previa o desaparecimento de cidades inteiras (algumas coloniais), o que forçaria o deslocamento de milhares de pessoas.

<sup>5</sup> REBELO, Darino Castro. **Transamazônica: Integração em Marcha**. Rio de Janeiro: CDP-MT, 1973, p. 68.

<sup>6</sup> Jornal Correio da Manhã, 20 de janeiro de 1969.

<sup>7</sup> Presidência da República, **Metas e Bases para a Ação de Governo**, 2 ed. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 29.

A incorporação do território amazônico à lógica do capital nacional foi o plano de fundo de uma estratégia do Estado, que contava com o Nordeste como área de repulsão de um exército de mão de obra e com famílias de pequenos proprietários do Sul para execução do projeto de colonização, além de grandes empresários interessados em grandes projetos agropecuários com financiamentos subsidiados. O PIN tinha como prioridade na primeira fase a construção de um grandioso eixo rodoviário seguido por um plano de colonização às margens das rodovias.

Na forma já indicada no Decreto-lei 1.106/70, uma faixa de terra de até dez quilômetros, de cada lado das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, será reservada para colonização e reforma agrária. Em cada um dos canteiros centrais das obras das próprias estradas serão instalados núcleos de colonização contendo: escola primária, posto de saúde, igreja, escritório do Banco do Brasil, posto de comunicação e posto do Ministério da Agricultura. [...] está prevista a futura integração da iniciativa privada no programa, mediante o estabelecimento de incentivos fiscais para projetos privados de colonização na área de influência das estradas, a ser definida em regulamentação<sup>8</sup>.

No entanto, a perspectiva rodoviarista como método de integração da Amazônia à lógica do capitalismo nacional não foi inaugurada pela ditadura. No governo de Juscelino Kubitschek, a rodovia Belém-Brasília pode ser considerada precursora do modelo integrativo que seria amplamente explorado durante a ditadura. No caso do regime ditatorial, a questão da “segurança nacional” foi utilizada como justificativa para execução rápida dos projetos ditos “integradores” da Amazônia. Segundo Pedro Campos,

Na ditadura, a ideologia rodoviarista se adequou e fomentou as diretrizes de uma vertente do pensamento militar, que defendia a integração do território nacional, a ocupação das regiões de fronteira e da Amazônia, baseada na doutrina da segurança nacional. A partir de estudos geopolíticos realizados na ESG, certos traçados de rodovia foram realizados, primando por esses objetivos militares.

O primeiro edital para seleção das empreiteiras previa, também, que as empresas buscassem a mão de obra para a construção da rodovia (no que diz respeito às primeiras fases de abertura da rodovia, que necessitavam de trabalhadores menos especializados) preferencialmente no Nordeste.

Para execução de serviços de desmatamento, destocamento, limpeza de terreno, terraplanagem, pontes de madeira e outros serviços na Rodovia Transamazônica (futura Br 230) [...] As firmas para execução dos serviços acima referidos deverão

---

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 30.

recrutar os trabalhadores na região Nordeste, inclusive transportá-los com suas famílias e fixá-los nos acampamentos<sup>9</sup>.

Além de instalar as famílias nos acampamentos, as empresas teriam de instalar condições mínimas de permanência dessas famílias, promovendo a construção de “escolas, posto de saúde, igreja, posto de comunicação, posto do Ministério da Agricultura e agência do Banco do Brasil e permanecerão após o término dos serviços”<sup>10</sup>, formando, assim, os primeiros núcleos habitacionais.

Nesse sentido, o Programa de Integração Nacional foi concebido tendo como base ideológica o nacional-desenvolvimentismo que havia, na década de 1950, influenciado outras obras estruturais, como a Belém-Brasília. O pensamento cepalista, no Brasil, era desenvolvido pelo Instituto Superior de Estudos Brasileiros (Iseb)<sup>11</sup>. A Comissão para a América Latina (CEPAL), órgão criado pela Organização das Nações Unidas (ONU) para promover estudos com vistas a superar o baixo grau de desenvolvimento dos países latino-americanos e superar a condição posta pela Divisão Internacional Trabalho (DIT), teve o brasileiro Celso Furtado como responsável por apontar as diferenças regionais como uma das responsáveis pelo atraso nacional. Os técnicos do Estado afirmavam que a obra da Transamazônica traria o desenvolvimento agropecuário e mineralógico para região, além da ocupação do “vazio demográfico” pintado nos jornais e revistas da época<sup>12</sup>.

Assim, a Rodovia seria parte do processo de desconstrução do modelo imposto à Região Norte, transformando-a em área produtora e exportadora de bens para as demais regiões brasileiras e estrangeiras, além de consumidora dos produtos oriundos das regiões industrializadas do país. Em outros termos, a Transamazônica integraria o Norte ao capital.

### **A construção da Transamazônica: migração, oralidade, trabalho e o “outro” da fronteira**

A construção da Rodovia Transamazônica envolveu a migração de milhares de trabalhadores de diversas regiões do país, em especial do Nordeste, para a região amazônica. O

<sup>9</sup> Edital 36/1970 *apud* REBELO, Darino Castro, *Op. cit.*, p. 87.

<sup>10</sup> *Idem*.

<sup>11</sup> CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**: um longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 137.

<sup>12</sup> Cf. MENEZES, Fernando Dominience. **Enunciados sobre o futuro**: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”. 2007. 147f. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

encontro entre os diferentes sujeitos envolvidos e as relações de trabalho por eles experimentadas serão alvos de nossa reflexão a partir de agora. Para nossas análises tomamos como base a leitura e a escuta daqueles que vivenciaram a experiência da Transamazônica. Neste sentido, utilizamo-nos da História Oral como método capaz de buscar respostas que as fontes oficiais não são capazes de fornecer. A memória e os relatos de trabalhadores jogam luz sobre temas que os arquivos convencionais deixam lacunas. Portanto, seguimos as trilhas de autores como Paul Thompson, que nos alerta sobre a necessidade de termos “interesse e respeito pelos outros como pessoa e flexibilidade nas reações em relação a eles; capacidade de demonstrar compreensão e simpatia pela opinião deles; e, acima de tudo, disposição para ficar calado e escutar”<sup>13</sup>.

Optamos por deixar que os depoimentos, ainda que alongados em determinados momentos, esclareçam algumas características do processo vivenciado por meio de citações diretas acerca de alguns temas, como: condições e regime de trabalho, assistência e saúde. Essa estratégia busca a narrativa historiográfica “vista de baixo”, conforme anunciamos na introdução. Sendo assim, passa a ser necessária a análise do controle das memórias coletivas. Nas palavras de Le Goff:

Cabe, com efeito, aos profissionais científicos da memória, antropólogos, historiadores, jornalistas, sociólogos, fazer da luta pela democratização da memória social um dos imperativos prioritários de sua objetividade científica.<sup>14</sup>

Uma das obras que joga luz sobre determinados aspectos da experiência de trabalhador migrante<sup>15</sup> na construção da Transamazônica é a obra de John Coningham Netto, que trabalhou na construção de pontes na Rodovia e, mais tarde, escreveu *A ponte sobre o rio Tuerê: Drama*

---

<sup>13</sup>THOMPSON, Paul. **A voz do passado-História Oral**. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 1998, p. 254.

<sup>14</sup>LE GOFF, Jaques. **História e Memória**. Campinas: Ed. UNICAMP, 2005. p. 471.

<sup>15</sup>A utilização da categoria “trabalhador migrante” se faz necessária uma vez que as características que envolvem o desenvolver das trajetórias dos trabalhadores que migram em função do trabalho ou na expectativa dele os colocam em condições específicas em relação ao mundo do trabalho. Essas peculiaridades são perceptíveis na medida em que a pesquisa escuta as vozes dos próprios trabalhadores que, a partir da narrativa que elaboram, constroem suas identidades ao passo que se diferenciam dos demais “chegantes” e dos “locais”. Cf. BRAGA, Magno Michell Marçal. **Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano de Integração Nacional**. Curitiba: Editora Prismas, 2015; MARTINS, Edilson. **Amazônia, a última fronteira**. Rio de Janeiro: Editora Codecri Ltda., 1981; GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **Errantes da selva: histórias da migração nordestina para Amazônia**. Recife: Editora da UFPE, 2006; JANNUZZI, Paulo de Martino. **Migração e mobilidade social: migrantes no mercado de trabalho paulista**. Campinas: Autores Associados, 2000; FERREIRA, Ademir Pacelli *et al.* **A experiência migrante: entre deslocamentos e reconstruções**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010; FONTES, Paulo. **Um Nordeste em São Paulo: Trabalhadores Migrantes em São Miguel Paulista (1945-66)**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

na abertura da *Transamazônica*, uma obra de literatura-memorialista. Nela, o alter ego do autor, representado por um personagem chamado Jari, experimenta situações descritas com a riqueza de detalhes de alguém que viu o que descreve. Situações de corrupção de agentes públicos, acidentes de trabalho, atraso de salários, desrespeito aos direitos trabalhistas e humanos e conflitos violentos são descritos no livro. Nas conversas que tivemos ao longo da pesquisa com trabalhadores migrantes, vimos muitas das situações descritas por John. Mais tarde (2019), no curso desta pesquisa, conseguimos um encontro com o autor/trabalhador que preencheu as lacunas que restavam.

A construção dos significados que damos ao mundo e a nós encontra na linguagem oral uma de suas formas mais latentes. Assim, quando um sujeito verbaliza sua relação com o outro também está constituindo a si próprio. Os relatos orais oportunizam entender como indivíduos e grupos interpretam e elaboram suas experiências, apresentando novas perspectivas e permitindo que o historiador acesse aquilo que as fontes históricas tradicionais ocultam. Essa característica é fundamental para que a narrativa historiográfica possa contribuir no sentido de “questionar interpretações generalizantes de determinados acontecimentos e conjunturas”<sup>16</sup>.

Para Lucilia Delgado, a utilização da História Oral pode ser entendida como um meio para a produção do conhecimento, potencializando uma rica visão temporal: sobre o passado vivido, sobre o presente no qual o depoimento está sendo colhido e sobre o futuro, uma vez que o registro de experiências é, na maior parte das vezes, realizado com desejo de transmissão e perenização de experiências<sup>17</sup>.

Todavia, para execução de um trabalho historiográfico, as potencialidades que a utilização da oralidade na pesquisa histórica possui não torna menos importante a necessidade de se adotar o mesmo rigor crítico pelo qual passam as fontes documentais, tal como alerta Alessandro Portelli.<sup>18</sup>

Tomemos o relato de Seu Dalvâneo, engenheiro que trabalhou na obra da Rodovia Transamazônica, a fim de sinalizar essas questões. Vejamos a fala dele sobre o trabalho e os sujeitos que se envolviam nesse:

Operário, operário braçal a gente levou daqui (Nordeste), topógrafos, niveladores, auxiliares, gente pra trabalhar no escritório, não tinha ninguém. Era recrutar daqui e

---

<sup>16</sup>ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 2010, p. 165.

<sup>17</sup>DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História oral: memória, tempo, identidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006, p. 70.

<sup>18</sup>PORTELLI, Alessandro. **A morte de Luigi Trastulli e outros ensaios: ética, memória e acontecimento na história oral**. Lisboa: Unipop, 2013.

levar pra lá. Teve gente que trabalhou comigo que matou gente, teve gente que tocou fogo em avião, ficou doido, pirou. Ficava isolado lá muito homem junto e a diversão era tomar cachaça. [...] Teve um que pirou que eu tive que trazer ele aqui sedado. Ele ficou perturbado, rapaz. Aí eu tive que dá uns calmantes pra ele. Resumindo, eu viajei com ele de avião, dormi com ele lá em Belém e vez por outra botava um *cachetizinho* na boca dele pra ele ficar meio doidão, meio sedado porque ele tinha sido recrutado aqui e eu tinha que entregá-lo aqui (Pernambuco). [...] Eu contratei um índio, meio safado, mas só pra fazer... pra ser caçador. Interessante que quando ele chegava assim a tardinha aí a gente falava “tem nada hoje não pra sopa?” Ele entrava no mato nu, ele tinha assim essa psicose. Ele já tava...é...mais ou menos civilizado. Ele tirava a roupa não demorava muito tempo ele vinha com a caça. O bicho é jeitoso. [...] Quando você ta numa situação dessa você tem que se nivelar com o pessoal, senão você não tinha como ter um certo controle. Ia ser na força? Não podia ser. Claro que eu andava armado, lá todo mundo andava armado. Eu tinha dois revólveres, só andava com meu 38 de lado. Atirei como o diabo. E tinha outras armas mais pesadas lá no acampamento. Mas pra a gente conseguir alguma coisa tem que ser, tem que se dar as mãos, senão você não consegue tanger esse povo<sup>19</sup>.

Essa fala de Dalvânio é riquíssima em significados e informações. Primeiro, o engenheiro faz questão de construir sua identidade na medida em que constrói a do “operário braçal”, distanciando-se daquele que “matou gente, que tocou fogo em avião, ficou doido, pirou”. A fala deixa pistas sobre a complexa relação hierarquizada dentro dos acampamentos.

Segundo seu entendimento, os trabalhadores braçais, vindos de diversas partes do Nordeste, compunham a maioria da força de trabalho, mas não ocupavam o topo da hierarquia das relações de poder; sendo o topo ocupado pela mão de obra especializada e por burocratas do Estado. Nesse sentido, os trabalhadores braçais são descritos como personagens limitados em sua razão, que precisam ser “tangidos”. Quando Dalvânio fala que “você tem que se nivelar com o pessoal”, fica clara a diferenciação hierárquica entendida pelo depoente. Por outro lado, os trabalhadores braçais são, até certo ponto, compreendidos quando se destaca o tempo de isolamento e as formas de superá-lo. Já o índio aparece como o *outro*, mais distante na estrutura hierarquizada e como desprovido da lógica da civilização branca. “Ele entrava no mato nu, ele tinha assim essa psicose. Ele já tava... é... mais ou menos civilizado. Ele tirava a roupa não demorava muito tempo ele vinha com a caça”. Incompreendido em sua lógica e prática, o índio foi um sujeito estigmatizado e caricaturado pelo discurso *outsider* do engenheiro.

Mas, além da estranheza entre os sujeitos, da hierarquização das relações de trabalho e da construção narrativa de si próprio, o testemunho deixa escapar a tensão que se experimentava naquelas circunstâncias extremas: o isolamento, o convívio entre grupos de sujeitos diferentes e a violência. O lazer, segundo Seu Dalvâneio, resumia-se a “tomar cachaça”. A combinação

---

<sup>19</sup> Entrevista realizada na cidade de Olinda (PE) em abril de 2011.

desses ingredientes, acrescida das dificuldades impostas pela natureza (calor, umidade excessiva e doenças tropicais), mostrou-se um fardo difícil de carregar para muitos trabalhadores.

A violência (comum em zonas de fronteira) também se destaca na narrativa, sendo descrita a constante tensão em “Ia ser na força? Não podia ser. Claro que eu andava armado, lá todo mundo andava armado. Eu tinha dois revólveres, só andava com meu 38 de lado. Atirei como o diabo”.

As condições de vida nessas situações extremas às quais foram expostos os trabalhadores, sem convívio com suas famílias ou qualquer contato com o mundo exterior à floresta – meio estranho à maior parte dos sujeitos, que eram, em sua maioria, migrantes –, atrelados às poucas condições de higiene, alimentação, conforto ou assistência médica, psicológica e social, foram fatores decisivos no desenvolvimento de perfis depressivos e/ou agressivos, como nos relatou Seu Dalvâneo. Surgiu, desta forma, um quadro de depreciação do ser humano. Outrossim, foi a situação de tensão e violência experimentada pelas comunidades indígenas que estavam localizadas próximas ao eixo rodoviário e acabaram sendo desterritorializadas. A linha que separava a tensão do encontro entre os diferentes e a violência física era muito tênue.

Seu Luiz, trabalhador contratado pela empresa Mendes Jr, relatou parte de sua experiência:

Aí tinha outro problema, era... bem certeza era os Parakanã, que eram os índios da região. Só que como a gente não falava a mesma língua deles... a ordem que nós tínhamos era a seguinte: se o índio chegasse e puxasse tua camisa, tu entregasse que a empresa depois repunha, colocava. Não era pra tu arranjar complicação com ninguém, entendeu? E isso aí, eles chegavam no acampamento, tinha uns sacos de arroz, tudo no ar livre, né? Saco de arroz, saco de farinha, eles jogavam aquilo nas costas e iam embora. Era tudo uns baixinho, mas forte, carequinha. Nunca tiveram problema com ninguém. Até uns quase cinco, seis meses que nós estávamos lá... que daí os banhos nossos eram de rio, não tinha torneira, não tinha chuveiro, não tinha nada. Trabalhava o dia todo, chegava final da tarde, calor, a gente ia pro rio, tomava um banho e dormia. Nisso aí, nesse período teve um, foi... alguém assim... matou um índio, assassinou um índio lá... talvez até por medo que todo mundo no meio do mato tem medo... e daí, desse momento eles pararam de chagar no acampamento pra roubar, sumiram. Por um mês ninguém viu eles. Um mês, um mês e pouco. E nessa de irmos tomar banho no rio teve um dia que um dos... era mecânico também, se atrasou e todo mundo foi pro rio tomar banho e ele ficou. Quando nós chegamos de volta ele disse: não, vamo [sic] comigo lá pro rio tomar banho. E ninguém quis ir, todo mundo já tinha tomado banho, todo mundo queria jantar e dormir, tava cansado, um calor desgraçado. Daí ele chamou todo mundo de besta lá, vocês são uns covardes..pegou o caminhão e foi, era uma prainha. Quando ele encostou no rio foi tomar o banho dele. Todo mundo jantou, foi dormir nas suas redes. De manhã não voltou nem o caminhão

e nem ele. Demos falta dele e do caminhão. Aí o chefe da mecânica, que era o encarregado geral disse vamo (sic) lá no rio vê o que aconteceu, o caminhão quebrou na estrada, alguma coisa. Dava uns dois quilômetros de onde a gente tava acampado pro rio. Não era muito longe. Aí quando chegamos lá, daí... ele tava... ele era de Ponta Grossa... é do Paraná, Ponta Grossa, não me lembro o nome dele ele tava com uma flecha aqui, atravessada daqui e saiu aqui assim, no pescoço (mostrando a suposta posição da flecha atravessando lateralmente o pescoço) deitado... era uma prainha, né? Deitado na água. Daí aí o medo começou a bater, eu digo não isso aí não é lugar pra gente séria não [...]”<sup>20</sup>.

Seu Luiz descreve, inicialmente, uma situação de tensão permanente entre os diferentes grupos humanos que, naquele momento, ocupavam o mesmo espaço. O Estado brasileiro utilizou-se da aparelhagem midiática para anunciar a “pacificação” das comunidades indígenas que estavam localizadas no trajeto da Transamazônica<sup>21</sup>. Esse processo de “pacificação” seria executado por agentes da Fundação Nacional do Índio (FUNAI). No entanto, o que se percebe pelo relato de Seu Luiz é que tanto as populações nativas como os trabalhadores migrantes que executaram a obra estavam expostos à violência inerente à condição de fronteira. É importante ressaltar que, vários relatos de trabalhadores da obra afirmam que era comum que todos tivessem uma arma de fogo. Nas circunstâncias de isolamento e pressão psicológica, a posse de uma arma de fogo facilita o desencadeamento de agressões. Nesse sentido, Luiz descreve o clima existente entre os trabalhadores:

Depois desse episódio ficou difícil porque a ordem que tinha era... e todo mundo tinha medo e como todo mundo tinha arma na época começou a ficar uma situação pesada pelo seguinte, mesmo que dissessem pra você não atirar, depois de tu vê uma coisa daquela ali, se tu encontra um índio no meio do mato sozinho tu atira, entendeu?<sup>22</sup>

O assassinato de um indígena, sob circunstâncias não reveladas, pode ter tido relação com o assassinato de um trabalhador, também decorrido em circunstâncias não claras. Pode-se aferir que esse encontro era violento para ambos os lados e o Estado, responsável primeiro pelo projeto e que se mostrou incapaz de garantir a segurança e os direitos de cada grupo ou sujeito envolvido, pelo contrário, forçou os (des)encontros. Relatos de violência envolvendo populações indígenas, trabalhadores da Transamazônica, posseiros e colonos não são novidades na historiografia. O professor César Souza, em sua tese, afirma que

---

<sup>20</sup> Entrevista realizada na cidade de Fortaleza (PE) em 27 de fevereiro de 2018.

<sup>21</sup> Temos como exemplo o jornal paraense “O Liberal”, que, na edição de 06 de agosto de 1970, publicou a manchete intitulada “FUNAI vai pacificar Índios para a Transamazônica passar”.

<sup>22</sup> Entrevista realizada na cidade de Fortaleza (PE) em 27 de fevereiro de 2018.

Os conflitos com os índios eram frequentes, muitos entrevistados relataram que na região de Uruará-PA e em Estreito-MA houve muitos ataques de índios a trabalhadores e migrantes. Outros entrevistados que atuaram como trabalhadores na construção da estrada, no trecho entre Goiás e Maranhão relataram que devido a problemas com índios o traçado da estrada foi alterado, próximo a Estreito-MA [onde hoje se localiza o município de Aguiarnópolis-TO], para não atravessar uma aldeia Apinajé.<sup>23</sup>

Os Parakanã, que estavam localizados próximos ao Repartimento, foram um dos grupos mais afetados, tendo sua população, além de desterritorializada, reduzida a números absurdamente pequenos. Segundo dados da Comissão Nacional da Verdade (CNV), no capítulo dedicado a violação dos direitos humanos dos povos indígenas,

A atração, o contato e as tentativas de “pacificação” patrocinados pela Funai legaram ao povo Parakanã, por exemplo, cinco transferências compulsórias entre 1971 e 1977, além da morte de 118 indígenas, o equivalente a 59% da população original, por epidemias de gripe, contaminação por poliomielite, malária e doenças venéreas como a blenorragia – doenças essas trazidas pelas próprias frentes da Funai.<sup>24</sup>

Muitas mortes eram provocadas pelo contato com doenças trazidas pelos não índios. O antropólogo Antônio Carlos Magalhães, que trabalhou no projeto Parakanã da Transamazônica, denunciou, em 1979, que “58 indígenas Parakanã teriam morrido de blenorragia ou pneumonia durante aquele período”<sup>25</sup>.

Se, num primeiro momento, a fronteira pode anunciar o encontro dos diferentes, sejam eles, camponeses, indígenas e empresários da terra, também apresenta os desencontros desses sujeitos, que, apesar de contemporâneos, situam-se distantes nos seus tempos históricos. É por essa característica que “a fronteira tem sido cenário de encontros extremamente similares aos de Colombo com os índios da América: as narrativas das testemunhas de hoje, cinco séculos depois, nos falam das mesmas recíprocas visões e concepções do outro”<sup>26</sup>.

No processo de ocupação dos supostos “espaços vazios”, populações inteiras foram vilipendiadas, sacrificadas e desterritorializadas. Nas palavras de Jean Hébert, a história dos

<sup>23</sup>SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012, p. 79.

<sup>24</sup> COMISSÃO Nacional da Verdade. Violações dos direitos humanos dos povos indígenas. In: COMISSÃO Nacional da Verdade. **Relatório**. S.l., vol. II, dez. 2014, p. 223. Disponível em: [https://documentacao.socioambiental.org/noticias/anexo\\_noticia/30653\\_20150423\\_182949.pdf](https://documentacao.socioambiental.org/noticias/anexo_noticia/30653_20150423_182949.pdf). Acesso em: 24 set. 2019.

<sup>25</sup> O Globo, 18/08/1979 *apud* COMISSÃO Nacional da Verdade. *Op. cit.*, p. 224.

<sup>26</sup> MARTINS, José de Sousa. 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, p. 25-70, 1996. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/ts.v8i1.86141>. Acesso em: 22 dez. 2019, p 27.

grandes projetos de integração da Amazônia pode ser também a “História da fixação de certos grupos humanos mediante a expulsão de outros”<sup>27</sup>, ou seja, o projeto de colonização do Estado pode ser entendido como uma contrarreforma agrária, como afirma Otávio Ianni<sup>28</sup>.

### **Das condições e da rotina trabalho e vivência nos canteiros de obra**

As condições de trabalho encontradas pelos trabalhadores da Transamazônica foram, de maneira geral, muito difíceis. As dificuldades passavam pela adaptação ao meio ambiente e se agravavam na medida em que as empresas não garantiam equipamentos de proteção suficientes para os trabalhadores. O caso dos trabalhadores subcontratados por terceiros era ainda pior, uma vez que estavam desprovidos de todos os direitos e benefícios trabalhistas. Os (des)encontros já mencionados, as precárias estruturas que dificultavam a permanência do trabalhador na floresta, o risco de acidentes, a carga de trabalho exorbitante e as doenças tropicais eram obstáculos que punham à prova o “dever patriótico” apregoado pelo Estado nacional brasileiro para convencer os brasileiros da “grande arrancada histórica” em curso.

De acordo com o que coletamos em depoimentos, em processos na Justiça do Trabalho e em periódicos, podemos perceber a desobediência às normas estabelecidas pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), criada na ditadura do Estado Novo. Questões como a anotação em carteira de trabalho e o não pagamento de direitos, como salário-família, férias, horas extras e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), são frequentemente cobradas em ações judiciais provocadas pelos trabalhadores e em relatos que coletamos ao longo desta pesquisa.

Sobre o regime de trabalho, Seu Luiz nos contou que

Lá a gente trabalhava direto. A gente ganhava hora extra. Sábado, domingo. Quando a folga, vamo (sic) supor... não era obrigado a trabalhar, entendeu? Mas tua ia fazer o quê num lugar daqueles. O negócio era faturar. [...] a gente começava a trabalhar em torno de oito horas da manhã, né. Até as seis da tarde. Esse era o normal. Só que quando tava seco, não tinha chuva, no Amazonas chove muito. Então tinha hora extra. O equipamento a noite trabalhava e você recebia hora extra. Então todo mundo trabalhava. Porque tu não tinha opção, vai voltar pro barraco fazer o quê?

---

<sup>27</sup>HÉBETTE, Jean. **Cruzando a fronteira**: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2004, p. 50.

<sup>28</sup>IANNI, Octavio. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Petrópolis: Editora Vozes, 1979.

Talvez sem se dar conta de que narra um episódio que demonstra uma superexploração do trabalhador, Seu Luiz narra, com certa naturalidade, o excesso de trabalho ao qual era exposto e, ainda, justifica tal situação com o fato de não haver o que fazer nas horas vagas dentro dos acampamentos da obra, o que evidencia a falta de planejamento por parte das empresas para os momentos de não trabalho dos empregados. No que tange às excessivas horas trabalhadas, outro relato de um trabalhador migrante segue a mesma descrição. Seu Edson, que trabalhou para construtora Rabelo no trecho Itaituba-Jacareacanga, descreve:

O lema era construir. A gente trabalhava de 06:00 às 10:00. Tinha dia que eu trabalhava 24 horas do dia. Eu tinha que ir descarregar o carro pra vir abastecer aqui. [...] É porque era ruim a estrada. Lá atolava nos buracos, aí às vezes trabalhava 24 horas, algumas horas extras eles pagavam.<sup>29</sup>

Ainda que haja a possibilidade de algum superlativo na fala de Seu Edson, podemos depreender em seu relato que o regime de trabalho excedia bastante o previsto na CLT. Além disso, o entrevistado deixa escapar que nem todas as horas extras eram devidamente contabilizadas e pagas, configurando uma falta grave cometida pela empreiteira. Perguntado sobre o porquê da decisão de sair da empresa, Seu Edson é categórico:

Por causa de pagamento. A empresa não tava cumprindo o que a gente achava que tinha direito. Na época de pagamento, dizia que não tinha pagamento. A gente falava com o vigia e ele dizia que amanhã...eu acabava trabalhando por minha conta<sup>30</sup>.

Seu Edson, que migrou com a família para a região e ia de três em três meses visitá-los na cidade, deixa escapar que teve que “trabalhar por minha conta”, já que os pagamentos devidos pela empresa não eram efetuados. Seu Edson afirma, ainda, que após alguns movimentos de reivindicação salarial organizados pelos trabalhadores a empresa passou a adotar uma espécie de policiamento privado no acampamento, colocando os trabalhadores sob a guarda de pessoas armadas e, assim, descreve uma grave violação aos direitos humanos. Por meio desse sistema, o trabalhador passava a ser vigiado por homens armados, configurando uma série de violências físicas e simbólicas.

[...] aí no final contrataram um policiamento para tomar conta do acampamento, para evitar um confronto. [...] Ficava controlando, e aí não adiantava. Isso foi logo no começo, quando começou a aparecer a gente [...] Vai pagar hoje, ai não pagava, aí

---

<sup>29</sup>Entrevista realizada na cidade de Petrolina (PE) em janeiro de 2011.

<sup>30</sup>*Idem*.

eles levavam as máquinas... A gente dizia: Ou vai pagar ou nós vai passar por cima com as máquinas. Depois aparecia alguém para dizer que ia pagar.<sup>31</sup>

Neste caso, a empresa se utilizava da legitimidade que acreditava ter do Estado policalesco instalado nacionalmente para impor o regime de coerção psicológica e física aos trabalhadores, aos moldes do que se fazia no século XIX e no início do século XX. A tensão entre os trabalhadores e os representantes da empresa nos canteiros de obra é situação evidente na fala de Seu Edson e de outros entrevistados. Ainda segundo ele, havia laços de solidariedade entre os trabalhadores: “Lá o pessoal era muito unido. Lá a gente tinha uma consideração muito grande.” Laços que, em situações extremas de sobrevivência, podem significar a diferença entre resistir e ser vencido pelos obstáculos.

John Conninghan descreve a empresa em que trabalhava como uma

desorganização planejada a fim de driblar tanto o fisco como os sócios: uma aparente bagunça contábil. [...] os recibos de pagamentos dos operários eram exemplo típico: preenchidos a lápis, com espaços para eventuais emendas, encontravam-se distribuídos por toda parte...<sup>32</sup>.

A descrição feita joga luz sobre as condutas ilícitas que costumeiramente eram praticadas por empresas e, muitas vezes, com a conivência da administração estatal, mediante suborno de agentes do Estado, como descreve o autor ao longo da obra.

Seu Edson também respondeu ao questionamento sobre o pagamento dos direitos trabalhistas. Segundo ele, a Construtora Rabello

Pagava a ninguém, como eu acabei de dizer. O fundo de garantia, a maioria das pessoas recebia quando era a pessoa tinha um certo conhecimento com o dinheiro. Porque o fundo de garantia a pessoa só recebia quando tava na justiça. E a maioria, quase 80%, não recebia. E lá era aquele pessoal que se chama de peão, não liga pra nada. Trabalhava, ganhava o dinheiro... Sem instrução, não sabiam das coisas.

A situação descrita acima encontra eco nas pesquisas que fizemos nos arquivos da Justiça do Trabalho de Belém do Pará. Nessa investigação, percebemos, conforme a imagem I, que mais de 95% dos processos encontrados tinham como uma das reclamações o não pagamento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

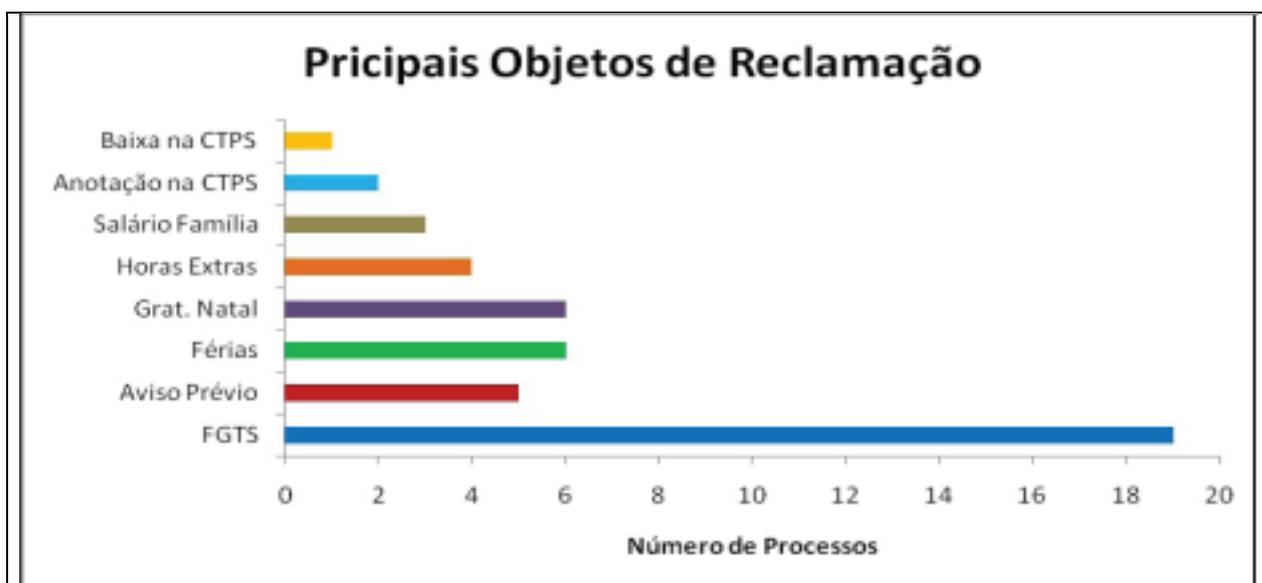
---

<sup>31</sup> *Idem.*

<sup>32</sup> CONINGHAM NETTO, John. **A Ponte sobre o Rio Tuerê**: Drama na Abertura da Transamazônica. Campinas: Ed. Komedi, 2000, p. 62.

Vale ressaltar que o FGTS foi uma invenção dos tecnocratas da ditadura civil-militar para atender a uma antiga demanda dos empresários brasileiros (que, em grande medida, financiaram o Golpe de 1964). O FGTS surgiu por meio do Decreto-Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, que criou uma espécie de poupança compulsória para o trabalhador em troca de extinguir a estabilidade no emprego que já era praticada há décadas. O valor a ser depositado seria pago em parte pelo trabalhador, por meio de descontos em folha de pagamento, e em parte pelo patrão. Além disso, o dinheiro deveria ser depositado em contas administradas pelo governo. Ocorre que, sem a fiscalização e sendo uma novidade ao aparato das leis trabalhistas, ocorria um sistemático “calote” por parte das empresas.

### Imagem I



Fonte: Tribunal Regional do Trabalho de Belém-PA, Brasil. Adaptado em BRAGA, Magno Michell Marçal. **Rota Transamazônica**: Nordestinos e o Plano Nacional de Integração – *PIN*. Curitiba, Ed. Prismas, 2015.

A fala de Seu Edson contrasta com a de Seu Luiz em alguns aspectos. Por um lado, Seu Edson, funcionário da construtora Rabelo e que trabalhou no trecho Itaituba-Jacareacanga, afirma que não recebia os direitos trabalhistas. Por outro lado, Seu Luiz afirma que, após sua saída, recebeu integralmente seus direitos, apesar de “não lembrar de tudo”.

Quando eu sai tive toda a despesa paga, não tenho o que falar. Fui pra Belém de avião, o avião da empresa e de lá o escritório de lá me deu toda a despesa, a passagem pra

Belo Horizonte, pro escritório central da empresa e lá foi feito o acerto fechando todo esse tempo que eu estive lá<sup>33</sup>.

Apesar de afirmar ter recebido o que lhe era de direito, Seu Luiz deixa escapar algo muito grave: a forma como os trabalhadores eram mantidos no canteiro de obras. Sem possibilidade de sair do acampamento, os trabalhadores necessitavam de uma autorização do engenheiro para poder embarcar no avião que frequentemente chegava e saía. A outra opção para deixar o acampamento era por rio, gastando, segundo o depoente, uma semana. O fato é que a empresa se utilizava do isolamento geográfico para exercer pressão sobre as decisões dos trabalhadores, que, mesmo quando pediam para sair, eram impedidos de deixar os acampamentos por manobras da empresa, o que configura uma grave violação dos direitos humanos. Vejamos:

A empresa não queria que o pessoal saísse, é... até eu entendo, né, porque quando começou foi tudo aquela loucura pra entrar, só que depois que rodou seis, oito meses, um ano já ninguém mais queria ir. Ninguém mais queria ir porque bem ou mal, mesmo que não tinha a mídia que tem hoje as conversas correm... já em Belém todo mundo sabia que tava morrendo gente na Transamazônica, pa pa pa então já o pessoal começou a se prender pra ir pra lá, então o pessoal que tava lá eles tentavam segurar. E você só tinha duas opções pra sair de lá. Ou tu sai pelo rio, subindo o rio, que dava uma semana mais ou menos ou você saía de avião da empresa. Só que o avião da empresa não interessava tirar você de lá, entendeu. Então o que tu ia pra tirar...pra sair de lá. A única solução que achei a achar...pra sair de lá...porque não vou negar levei medo de morrer porque rapaz tanto tava ficando feia a coisa com os índios, com a febre, tava pegando a negada. Não sei se era febre, malária, sei que tava pegando. Aí... tive que usar um pouco de malandragem que o cara tem, né. Que o piloto da empresa quando ele chegava de manhã ele almoçava com a gente lá no refeitório e de tarde ele voltava pra Belém. Então se tinha amizade com o cara. Bem ou mal tinha uma certa amizade. Aí.. e pra sair de lá você só saía, o piloto só tinha ordem de levar alguém pra Belém com a assinatura do engenheiro. Com a autorização assinada pelo engenheiro da obra. [...] aí fiquei pensando como é que eu saio daqui porque pra sair uma semana de lancha você não tinha dinheiro e quando eu chegasse em Belém eu também não ia ter dinheiro pra seguir pra frente pra fazer o acerto. Eu sabia que o acerto era só em Belo Horizonte. Então o que que eu fiz... é um negócio assim meio complicado, o avião desceu, eu cheguei pro piloto já com a mala pronta. Cheguei pra ele e disse, cara, eu preciso que tu me deixe em Belém. Mas porque? Não posso ir, cadê a autorização, eu disse não tenho autorização porque é o seguinte, eu recebi uma carta, eu tinha escrito. Escrevi uma carta como se fosse minha família que tivesse me mandado dizendo que meu pai tinha falecido em Curitiba e que era pra mim ir pra lá e tal... não foi que tinha falecido era que tava muito doente e que eu precisava ir pra Curitiba, daí mostrei pra ele a carta, ta aí ó, recebi essa carta... ele trazia pilhas de carta assim que vinha todo dia, daí ele não ia saber se trouxe uma carta pra mim ou não... preciso sair daqui agora e o engenheiro não ta aqui pra assinar. [...] rapaz ele foi meio contrariado mas me levou. [...] se pedisse o engenheiro ia te conversar, te convencer de não sair. Eles não te obrigavam, mas tentavam te convencer a não sair.

---

<sup>33</sup> Entrevista realizada na cidade de Fortaleza em fevereiro de 2018.

Que ali era bom, que tava melhorando, as coisas estavam indo, ia ter um aumento, eles te convenciam... rapaz aquilo era só pra convencer pro cara ficar. Teve gente que saiu, saiu pelo rio, sem autorização. Autorização eles não davam porque eles não queriam que ninguém saísse<sup>34</sup>.

Apesar de todas as subjetividades que a narrativa memorialista contem, a situação descrita é um flagrante de afronta aos direitos trabalhistas e humanos. A necessidade de forjar uma situação falsa para conseguir sair do acampamento se assemelha com as estratégias desenvolvidas por prisioneiros que querem fugir do cárcere. Ao mesmo tempo, na contradição inerente ao ato de falar, o depoente tenta justificar as ações sofridas. De forma similar, Seu Luiz articula sua fala e tenta justificar suas ações (prevendo um julgamento imediato por parte do interlocutor) e descreve as situações experimentadas. Dessa forma, Seu Luiz demonstra certo grau de compreensão sobre o processo histórico e o impacto que sua narrativa terá sobre a representação que se constrói sobre si próprio.

### **O maior desafio: as doenças tropicais**

Somadas as duras circunstâncias descritas acima, relativas às péssimas condições de trabalho ou às questões inerentes aos (des)encontros entre os diferentes sujeitos envolvidos no processo histórico que analisamos, as doenças tropicais surgem como o maior desafio enfrentado pelos trabalhadores migrantes, que, pela própria condição de migrante, não apresentavam subsídios para resistir às enfermidades. A sobrevivência aos obstáculos impostos pela natureza aparece com frequência nos relatos dos migrantes como o principal desafio superado – no caso daqueles que permaneceram na região – ou principal motivo para a desistência do sonho transamazônico – no caso daqueles que abandonaram o projeto. A malária, a febre amarela, a leishmaniose e os mosquitos – dentre eles, destaca-se o temido *pium*, que chegava a provocar hemorragias e infecções nas áreas da pele picadas – são bastante lembrados nos relatos.

---

<sup>34</sup> Em uma conversa informal e sem a presença de Seu Luiz, sua companheira contou essa história com algumas diferenças, entre elas a de que teriam fugido Luiz e outro operário e que o piloto teria sido coagido para aceitar levá-los. A diferença da narrativa é fruto da avaliação do depoente sobre o que deveria ou não contar ao pesquisador. São limitações, mas também potencialidades do depoimento oral.

Seu Edson, que após pedir demissão da Construtora Rabello permaneceu na cidade de Itaituba, explica porque alguns anos depois abandonou a Região Amazônica e voltou para o Nordeste. Perguntado se a vida melhorou depois que migrou, ele respondeu que

Sim. Só não melhorou mais porque eu adoeci. Eu consegui coisas lá que aqui eu não tinha conseguido. Comprei carro... Se eu não tivesse adoecido eu teria melhorado bastante de vida. Só voltei porque adoeci. Pensei que ia morrer, aí voltei pro Nordeste. [...] Depende de se adaptar ao clima. Se, se adaptar, você ta feito! Se ganha dinheiro lá. Lá é fácil de ganhar dinheiro. Agora, tem esse problema de saúde. Eu não me dei bem porque fiquei doente. Malária. Foi por causa da doença. Era muita gente morrendo de malária lá por Santarém. Eles prometeram uma coisa, mas não cumpriram!<sup>35</sup>

Além disso, os relatos de Seu Luiz e Seu Edson coincidem também quando o tema é a malária. A doença, segundo eles, provocou a morte de muitos trabalhadores que eram levados para Belém e, após isso, não se tinha mais notícias oficiais sobre os enfermos, apenas circulavam boatos sobre esses. Seu Edson diz que “é como eu acabei de dizer, quando adoecia, quando tava ruim, eles mandavam pra fora. Se fosse morrer, não morria no acampamento”. Nesse sentido, Seu Luiz disse que

os avião [sic] vinham da...da empresa pra trazer peças, comidas, essas coisas, então vinha um dia sim um dia não vinha de Belém pra Rio Repartimento um aviãozinho pequeno da empresa, então quando chegava esse pessoal que tava [doente] era levado pra Belém, só que normalmente, 50% morriam porque segundo o pessoal la se transformava em febre amarela. [...] Os casos de morte, como que eles desciam lá em Belém a gente não sabe, entende? O que a gente sabia era que o cara que ia pra lá não voltava mais. Se alguém escapava de lá eles já dispensavam e iam embora, entende? Agora voltar... todo pessoal que ficava doente, que ia pra Belém de lá não voltava. Só que a gente ficava sabendo por intermédio do piloto e de outras pessoas de Belém, do escritório de Belém que muitos que chegavam lá já não tinha mais chance e os que se recuperavam, ficavam bastante tempo se recuperando e de lá eles já dispensavam pra casa ou pra outro lugar, entende? Porque lá a pessoa já tava... já tava fragilizada, se voltasse pra lá se lascava<sup>36</sup>.

A malária aparece como a principal doença a acometer os migrantes que chegavam à Amazônia. Aliado a isso, dentro dos acampamentos, o atendimento era inexistente ou limitado, fazendo com que o diagnóstico e os cuidados fossem demorados. Por outro lado, as empresas se esforçavam para que não chegassem notícias de mortes aos trabalhadores acampados para

<sup>35</sup> Entrevista realizada na cidade de Petrolina (PE) em janeiro de 2011.

<sup>36</sup> Entrevista realizada na cidade de Fortaleza em fevereiro de 2018.

evitar um aumento de desistências das frentes de abertura da estrada. Apesar disso algumas notícias chegavam através das redes construídas pelos trabalhadores.

### **Considerações finais**

Os apontamentos que fizemos neste curto ensaio, como mencionado, são frutos de uma pesquisa de doutorado em curso, mas que já nos permite algumas interpretações importantes acerca do empreendimento da Transamazônica.

Entre os trabalhadores migrantes que fizeram parte do projeto Transamazônica, há trajetórias individuais que devem ser vistas como tal, todavia, há também um conjunto de similitudes geradas pela condição e natureza do trabalho imposto. Questões como a superexploração do trabalho, a imposição de violências simbólicas e físicas por parte da alta hierarquia das empresas nos canteiros de obra e o desenvolvimento de estratégias de resistências (seja uma ameaça de derrubada de acampamento, uma carta falsa que ajudaria o trabalhador a sair daquela situação ou ações na Justiça do Trabalho) aparecem, de modo mais ou menos acentuado, nos relatos que coletamos. Neste sentido, os trabalhadores não podem ser descritos como passivos, mas sujeitos partícipes da própria trajetória, que se utilizam dos instrumentos que possuem e que tem, no momento de sua fala, a oportunidade de se enxergar historicamente e construir uma representação de si.

Quanto ao projeto da Transamazônica, percebe-se que nasceu de forma alienígena ao território para o qual foi desenvolvido. Tal característica é típica dos grandes projetos desenvolvimentistas que se apresentam como possibilidade de redenção, porém sem diálogo com os sujeitos do território, os quais, por sua vez, seriam supostamente os beneficiários do projeto.

A fim de convencer uma massa de brasileiros a abraçar a causa proposta e se fazer ver como responsável pela construção do “Brasil grande”, o Estado nacional brasileiro utilizou-se dos mecanismos midiáticos e da máquina pública, impedindo que os debates acerca da viabilidade da obra fossem feitos transparentemente. À vista disso, a censura foi uma das principais ferramentas mobilizadas para abafar e silenciar esses debates. Questões de viabilidade técnica, econômica, ambiental e social não debatidas significaram a desterritorialização de diversas populações nativas e expôs indígenas e migrantes a uma luta inglória, além de não ter sido capaz de resolver os problemas fundiários do Nordeste ou de

integrar a Região Norte. Depreende-se daí que aos trabalhadores, em geral, foram negligenciadas informações vitais para a tomada de decisão de ir abraçar a “causa patriótica” veiculada pelo Estado brasileiro, por meio do PIN.

## Referência Bibliográficas

- ALBERTI, Verena. **Histórias dentro da História**. In PINSKY, Carla Bassanezi (org). Fontes históricas. 2º ed. São Paulo: Editora Contexto, 2010
- BRAGA, Magno Michell Marçal. **Rota Transamazônica: Nordestinos e o Plano Nacional de Integração – PIN**. Curitiba, Ed. Prismas, 2015.
- CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985**. Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-graduação em História Social na Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2012.
- CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil: Um longo caminho**. Civilização brasileira. Rio de Janeiro, 2014.
- DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História oral – memória, tempo, identidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.
- FERREIRA, Ademir Pacelli [et al]. **A experiência migrante: entre deslocamentos e reconstruções**. Rio de Janeiro, Garamond, 2010.
- FONTES, Paulo. **Um Nordeste em São Paulo - Trabalhadores Migrantes em São Miguel Paulista (1945-66)**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2008.
- GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **Errantes da selva: histórias da migração nordestina para Amazônia**. Recife: Editora da UFPE, 2006.
- HÉBETTE, Jean. **Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2004. v. 1, 2 3 e 4
- HÉBETTE, Jean; MAGALHÃES, Sônia Barbosa; MANESCHY, Maria Cristina (orgs). **No mar, nos rios e na fronteira: Faces do campesinato no Pará**. UFPA, 2002.
- HOBSBAWM, Eric. **Bandidos. São Paulo**. Ed. Paz e Terra, 2015
- \_\_\_\_\_. *A Outra História – Algumas Reflexões* in KRANTZ, Frederick (Organizador). **A Outra História: Ideologia e protesto popular nos séculos XVII a XIX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.
- \_\_\_\_\_. **Sobre História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- IANNI, Octavio. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Editora Vozes, Petrópolis, 1979.
- JANNUZZI, Paulo de Martino. **Migração e mobilidade social: migrantes no mercado de trabalho paulista**. Campinas-SP, Autores Associados, 2000.
- LE GOFF, Jaques. **História e Memória**. Campinas – SP, Ed. UNICAMP, 2005.
- MARTINS, Edilson. **Amazônia, a última fronteira**. Rio de Janeiro, Editora Codecri Ltda., 1981.
- MARTINS, José de Sousa. **O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira**. Tempo Social, Rev. Sociol. USP, S. Paulo 8(1) 25-70, maio 1996.

MENEZES, Fernando Dominiene. **Enunciados sobre o futuro: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”**. **Dissertação de mestrado**, UNB: 2007.

PORTELLI, Alessandro. **A morte de Luigi Trastulli e outros ensaios: ética, memória e acontecimento na história oral/** Introd. Miguel Cardina; sel. e trad. Miguel Cardina e Bruno Cordovil. Lisboa: Unipop, 2013.

Presidência da República, **Metas e Bases para a Ação de Governo**, 1971, 2ª impressão

REBELO, Darino Castro. **Transamazônica: Integração em Marcha**. Rio de Janeiro, CDP-MT, 1973.

SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. Tese de doutorado pela Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

THOMPSON. E.P. **A formação da classe operária inglesa**. Tradução Renato Busatto Neto, Cláudia. Rocha de Almeida. - Rio de Janeiro. Ed. Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, P. **A voz do passado – História Oral**. 2. edição. São Paulo: Paz e Terra, 1998.