

“TERRA DA PROMISSÃO”: RECOLONIZAÇÃO E NATUREZA NA HISTÓRIA AMAZÔNICA

“TERRA DA PROMISSÃO”: RECOLONIZATION AND NATURE IN AMAZONIAN HISTORY

Susana Cesco¹

Endereço: Universidade Federal Fluminense, rua José do Patrocínio,
Centro, 28010385 - Campos dos Goytacazes, RJ – Brasil.
E-mail: susanacesco@gmail.com

Eli Napoleão de Lima²

Endereço: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Av.
Presidente Vargas, 417/60. - 9o. andar, Centro
20071003 - Rio de Janeiro, RJ – Brasil.
E-mail: lylima.ly@gmail.com

Resumo: Este texto analisa projetos governamentais de colonização em dois momentos distintos, mas que usaram estratégias semelhantes: final do século XIX na região Bragantina do Pará e década de 1970, acompanhando a abertura da Transamazônica. A abordagem recai na construção dos discursos sobre a região amazônica como um vazio demográfico e uma área com enorme potencial econômico inexplorado, buscando entender a estratégia política de instalar migrantes, resolver o problema do acesso a terra e integrar esse território longínquo ao Brasil, sem interferir nas estruturas fundiárias tradicionais do país.

Abstract: This text analyzes governmental colonization projects that have used similar strategies for two distinct moments: from the late century XIX in the region Bragantina of Pará and decade of 1970, following the opening of the Transamazônica. The approach lies in the construction of the discourses on the Amazon region as a demographic void and an area with enormous economic potential unexplored, trying to understand the political strategy of installing migrants, to solve the problem of access to land and integrate this territory far from Brazil, without interfering in the traditional land structures of the country.

Palavras-chave: Colonização, Amazônia, Discursos.

Keywords: Colonization, Amazon, Discourses.

1 Professora no Departamento de História da Universidade Federal Fluminense UFF/Campos dos Goytacazes.

2 Professora no Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade – CPDA/UFRRJ.

A expressão “terra da promessa” foi amplamente usada no final da década de 1960 e começo dos anos 1970 para falar da Amazônia e das possibilidades de progresso e desenvolvimento para os migrantes que para lá se deslocassem. Através de textos que oscilavam entre fatos jornalísticos e propagandas governamentais, nordestinos e sulistas, em sua maioria, foram “atraídos” para o norte do Brasil para atuarem em um projeto que se apresentava como a solução dos graves problemas do período que eram a falta de terras no Sul ou a seca no Nordeste. Também resolveriam a necessária ocupação do território brasileiro, prioridade do então governo militar. Mas esse tema e as soluções propostas para a Amazônia não são exclusividades dos governos ditatoriais do século XX. Viajantes e naturalistas relatam as potencialidades da região desde o século XVII e os primeiros projetos de colonização e exploração oficiais são efetivados ainda no decorrer do século XIX.

Este texto busca analisar projetos de colonização que aconteceram durante o século XIX, em especial na região Bragantina do Pará, cujo foco já era a ocupação e a exploração agrícola e, mais recentemente, os projetos de infraestrutura do governo do presidente Médici (1969-74). Considerando que os estudos existentes sobre o tema da ocupação amazônica versaram, por longo tempo, sobre a necessidade de ocupar uma área considerada um vazio demográfico do território brasileiro, essa abordagem recai na construção dos discursos usados nos projetos oficiais de colonização, nos relatos de cronistas, nas propagandas migratórias e, no século XX, nas reportagens de grandes jornais, com ênfase na ideia de desenvolvimento e pioneirismo.

Esse tema perpassa questões como as ideias de progresso, os discursos políticos e jornalísticos, a migração, as políticas públicas dos períodos aqui abordados e sua aplicação na região, além das populações indígenas diretamente envolvidas nesse processo. Tais elementos serão mencionados do decorrer do trabalho, porém a ênfase recairá nas questões migratórias e nos discursos políticos e jornalísticos que embasaram a estratégia política de instalar migrantes, resolver o problema do acesso a terra e integrar esse território longínquo ao Brasil, sem interferir nas estruturas fundiárias tradicionais do país.

A proposta é de uma releitura da ocupação de áreas da Amazônia brasileira no final do século XIX e nos anos 1970, destacando elementos como a natureza local e sua relação como os novos habitantes que lá se instalaram para recolonizar. No primeiro momento essa ocupação foi direcionada pelo governo provincial do Pará, já na segunda metade do século XX deu-se pela política do governo autoritário militar então no poder e baseou-se em um projeto de vilas agrícolas interconectadas abrangendo áreas dos estados do Pará e Amazonas. Além disso, procura-se entender as dinâmicas de uso e apropriação da terra, os novos conhecimentos adquiridos sobre a natureza amazônica

pelos novos colonizadores – muitas vezes por obrigação e pela necessidade de sobreviver – e a ressignificação do próprio papel de agricultor em uma “terra desconhecida”. Também serão analisadas as imagens da Amazônia divulgadas por cronistas e pela imprensa e como isso foi importante na construção do imaginário brasileiro sobre esse grande “deserto verde”. Essa proposta busca incorporar a presença da natureza na vida das sociedades, estudando a interação entre estruturas biofísicas, modos de produção e formas culturais.³

A metodologia usada considerou o levantamento bibliográfico, notadamente livros, artigos, teses e dissertações, além dos já mencionados relatos de viajantes e cientistas que passaram pela região. Fontes oficiais como censos populacionais e agrícolas e relatórios de presidentes de província do período imperial, governadores e ministros também contribuíram para o estudo. A perspectiva de análise parte da premissa de que a percepção da região amazônica como um deserto verde, um vazio demográfico ou uma reserva de recursos para o futuro é recorrente na história do Brasil e ensejou projetos de ocupação que, mesmo em momentos distintos, recorreram à fórmulas parecidas.

Amazônia e suas histórias de ocupação e exploração

A historiografia brasileira tardou em dar ênfase às questões ambientais e as relações entre sociedades e os ambientes biofísicos que ocupam, talvez por isso o reduzido número de estudos sobre a região amazônica por tanto tempo. Expressões como “deserto verde” ou “inferno verde” contribuíram para a imagem de território vazio de pessoas e inexplorado, desconsiderando populações indígenas e suas dinâmicas sociais.

A ocupação da região amazônica por colonizadores de origem europeia se deu ainda no século XVII e são exemplos casos como o de Airão, no vale do rio Jaú, ou Alcoaça no rio Tocantins. Outro elemento que merece destaque é o fato de que os dois exemplos citados também se caracterizam pela decadência. São vilas ou cidades onde não houve continuidade populacional ou administrativa.⁴ As explicações sobre a decadência desses povoados multiplicam-se já que esse fenômeno se repetiu diversas vezes nessa região coberta pela floresta. Seria a floresta um ambiente mais hostil que o imaginado?

Como caracterizar esses complexos processos históricos que abarcam, contraditoriamente, estratégias de luta pela sobrevivência na floresta e, ao mesmo tempo, profundas e sucessivas crises, inclusive a crise maior, a do

³ WORSTER, Donald. Para Fazer História Ambiental. Revista de Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 4, n. 8, p. 198-215, 1991, p.198.

⁴ LEONARDI, Vitor. Os Historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira: Paralelo 15, Editora da UnB, 1999. p. 20

fim definitivo da própria povoação?⁵

No caso da Amazônia, povoados do período colonial ou mesmo do século XIX e do século XX, perderam seu objetivo, definharam ou sumiram e, segundo Leonardí, levantam uma importante questão: “o que acontece com uma povoação ao longo do tempo, quando seus habitantes perdem o ânimo e o entusiasmo, quando a desesperança começa a estilhaçar antigos vínculos culturais, ou fatores de coesão social?”.⁶ Fato é que essa região suscitou múltiplas avaliações quanto às suas potencialidades, quer econômicas ou biológicas, levando aventureiros, cientistas e políticos a atribuíram à região amazônica muitas possíveis funções desde o século XVII quando o foco era o reconhecimento das posses portuguesas e espanholas. Posteriormente a catequização de grupos indígenas e, já no final do século XIX e início do século XX, quando a colonização e a exploração econômica passam a ser o objetivo principal.

O argumento para a não inserção ou o isolamento da Amazônia residiu, ao longo de séculos, em que seu atraso explicar-se-ia pela inviabilidade agrícola da região (o mito da natureza hostil). Assim, num país “essencialmente agrícola” a Amazônia ficaria representada pelo extrativismo. Por outras palavras, a Amazônia inseriu-se na divisão internacional do trabalho pelo extrativismo, especializando-se nesta atividade, capacitando-se para produzir, transportar e comercializar imensos volumes de produtos da selva.

A par da “hostilidade” da natureza, a “insalubridade” encontra-se sistematicamente referida à presença de doenças endêmicas e mórbidas. A visão da Amazônia como um verdadeiro hospital de doenças graves, retratada pelos estrangeiros que estiveram na região a partir da segunda metade do século XIX, se deveu, provavelmente, as ondas epidêmicas ocorridas em meados daquele século e início do XX, numa sequência impiedosa. Henry Bates, quando passou por Belém em 1848, registrou o clima e a salubridade do lugar, “que foi preferido durante alguns anos como sanatório dos inválidos de Nova York e Massachussets”.⁷ E, salientava que “a temperatura uniforme, a vegetação perene, a presença da estação seca, quando o calor do sol é amenizado pelas brisas marinhas, e a moderação das chuvas periódicas, fazem do seu clima um dos mais agradáveis da face da terra”.⁸ Quando mais tarde regressou, durante as epidemias de febre amarela e varíola, encontrou a cidade “dantes salubre e alegre, desolada por duas terríveis epidemias”.⁹

Vejam, mais detidamente, o caso do Pará na segunda metade do século XIX. Em 1855, o estado da Província do Pará era triste e deplorável, a fome grassava,

5 Ibidem.

6 Idem. p. 21-22.

7 BATES, apud COSTA, Carlos Alberto Amaral. Introdução. In: VIANNA, Arthur. As epidemias no Pará. 2ed. Belém: Universidade federal do Pará, 1975.p.19-20.

8 Ibidem.

9 Ibidem.

ameaçando seus habitantes, notadamente na capital, além de uma moléstia maligna que, para alguns, tratar-se-ia do “cholera morbus asiático”, trazido pelos tripulantes da galera *Defensor* que, procedente da cidade do Porto em Portugal, chegara à mesma época à capital, trazendo colonos, dos quais 36 haviam morrido durante a viagem. A Comissão de Higiene atribuiu a morte desses colonos a envenenamento por azinhavre das caldeiras de cobre em que se preparavam suas refeições. Diante do perigo de contágio, a população de Cametá “fugia espavorida para fora da cidade, deixando os enfermos em abandono e os cadáveres insepultos”.¹⁰

Até 1857 quase não há referências a crises por falta de gêneros da lavoura, a não ser naquelas conjunturas de ataques epidêmicos já mencionados. Os “estados de penúria”, via de regra, referiam-se a escassez de carne verde. No entanto, a questão do atraso da agricultura encontrava-se como um problema a merecer consideração. A preocupação com a falta de braços para a lavoura, em parte devido às mortes pela moléstia e, conseqüentemente, a recorrência à colonização, via imigração, já era um “tormento” para as administrações provinciais e dava a dimensão da insipiência da agricultura local.

Como resposta houve a tentativa oficial de transformação da Zona Bragantina em um celeiro para o abastecimento da capital. Desenvolveu-se, assim, por 1875, a colonização da Bragantina como uma iniciativa oficial.¹¹ Através da história da Estrada de Ferro de Bragança poderemos vislumbrar onde reside o anátema.

A história da Estrada de Ferro de Bragança nos oferece mais um quadro da agonia paraense pelo progresso de seu território, às custas de seu produto rei, que vinha das demais áreas da região, cuja comercialização e monopólio encontravam-se nas mãos da praça do comércio do Pará. Desde 1870, o Governo da Província empenhara-se na construção da ferrovia, dispondo-se a financiar a empresa que se interessasse em sua instalação. Ninguém, pessoa física ou jurídica, mostrou interesse. Decorridos longos treze anos de tentativas frustradas, em 1883 se iniciou a construção da ferrovia. O primeiro trecho, de 29 km, chegando até a Colônia de Benevides, foi concluído em novembro de 1884 e estendeu-se até Apeú, em 1885. Os resultados advindos da produção dessas áreas, insignificantes em termos de rendimento econômico, incidiram na suspensão dos serviços. O Governo da Província encampou a ferrovia com 62 km trafegáveis. Em 1887, através de um empreiteiro, retomou-se a construção da ferrovia, atingindo-se o Núcleo de Jambú-açú a 105 km da capital. De 1887 a 1907 avançou apenas 31 km. Por novo empreiteiro, foi construído o trecho final, alcançando, por fim,

10 MORAIS, João Maria de. Exposição apresentada pelo Exmo. Sr. Dr. João Maria de Moraes, 4º Vice-Presidente da Província do Grão-Pará, por ocasião de passar a administração da mesma província ao 3º Vice- Presidente, o Exmo. Sr. Coronel Miguel Antonio Pinto Guimarães. Pará, Tipografia de Santos & Filhos, 1855.p.5.

11 Para saber mais sobre essa política de migração, especialmente de nordestinos e de europeus ver: CRUZ, E. A Estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política. Belém: SPVEA, 1955.; ÉGLER, E. G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. Revista Brasileira de Geografia, v. 23, n. 3, p. 527-555, jul./set., 1961; LEANDRO, L. M. L e SILVA, F. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. Novos Cadernos NAEA. v. 15 n. 2., p. 143-174-dez. 2012; MUNIZ, P. Estado do Grão-Pará - Imigração e Colonização - história e estatística (1616-1916). Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1916; PENTEADO, A. R. Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará. Belém: UFPA, 1967. 2 v.

Bragança, em maio de 1908. Vinte e cinco anos para que se construísse uma ferrovia de 293 km.

Atentando para os gêneros e os números das toneladas carregadas pela Estrada de Ferro de Bragança, percebemos que a Zona Bragantina cumpria seu papel de celeiro de Belém. Em 1919, Lauro Sodré informava que o tráfego de produtos pela Estrada de Ferro, destinados à capital, era crescente (em 1916 foram 23.491.536 toneladas; 1917 foram 25.871.428 toneladas; e, 1918 foram transportadas 29.649.981 toneladas).¹²

Neste mesmo ano já começariam a se fazer evidentes os sintomas da derrocada da economia do látex sobre a Zona Bragantina e sua Estrada de Ferro. Em relatório ao Governador do Estado, informava o diretor da Estrada:

Em consequência da baixa dos preços dos artigos de produção da Estrada, o movimento de cargas nas Estações diminuiu muito nos meses de Fevereiro a Abril. Durante esses meses, bastaram para dar vazão á carga despachada, os trens comuns e poucos extraordinários. A alta dos preços desses produtos, ultimamente verificada, trouxe-nos ás Estações tal quantidade de carga que impossível nos tem sido transportá-las com a rapidez que desejamos. Notamos nestes últimos meses que o movimento de cereais estava-se fazendo em tal quantidade para Bragança que, se nos fosse possível dar vazão a essa carga, sem prejuízo da que se destina ás duas Estações da Capital, dentro em pouco aquele movimento seria superior a este”.¹³

Sodré declarava, diante do exposto, a impossibilidade de poder manter em bom estado a Estrada, dadas as dificuldades financeiras vividas pelo Estado. Trilhos gastos e, em alguns trechos, partidos, dentre outros problemas congêneres e a escassez de carros para a demanda requerida, fazia com que os existentes não se pudessem demorar nas Estações para os devidos reparos. Resultaram de tal situação, alguns acidentes, dois dos quais fatais.

Descaracterizada e arruinada a economia do Estado, a Estrada de Ferro de Bragança, que viabilizara o transporte de mercadorias da Zona Bragantina, foi caindo no abandono a partir de 1926. Tal situação fez surgir, paralelamente aos trilhos que cediam, uma estrada de rodagem. Com o passar do tempo, a transformação da área em capoeiras incidiu no surgimento de um novo produto que passou a ocupar primordial importância na economia regional: o carvão de lenha. As capoeiras, quando atingiam certa altura ou desenvolvimento, eram novamente derrubadas, virando carvão de lenha e, no local, plantava-se mandioca para a produção de farinha.

Decerto “desconstruíamos” a propalada inviabilidade agrícola da região se

12 SODRÉ, Lauro. Mensagem do Exmo. Dr. Lauro Sodré ao Congresso Legislativo Estadual em Sessão Solene de abertura da 2ª reunião de sua 10ª Legislatura a 7 de setembro de 1919. Belém, Imprensa Oficial, 1919.p.129.

13 Idem. p.129-130.

observada cuidadosamente a história da Zona Bragantina desde a instalação dos Núcleos Coloniais, projeto paralelo ao da construção da estrada e que buscava instalar imigrantes na região, passando pelas administrações de Paes de Carvalho e, em especial, pela de Augusto Montenegro,¹⁴ com o aval de J. Huber e André Goeldi. A título de ilustração, tomemos a visão que este último, pesquisador do conceituado Museu Emílio Goeldi, tinha das possibilidades da área.

Observando pela prática o plantio e a produção de arroz na região da E.F.B, informava que em muitos países que nos forneciam arroz, havia que se fazer dispendiosas instalações para a irrigação artificial dos arrozaes para conseguir-se uma colheita relativamente inferior a que se poderia obter sem tais instalações, contando apenas com o concurso das chuvas abundantes, certas e regulares. Havia países em que o plantador vivia mergulhado grande parte do ano, com água até a cintura, em pântanos artificiais ou naturais, em prejuízo de sua saúde: era de conhecimento geral que muitos países produtores de arroz eram altamente doentios. Poderíamos dispensar e evitar tais circunstâncias para colhermos bom e em grandes quantidades o arroz, não sendo necessário buscar os nossos baixios pantanosos e, em muitos casos, mefíticos. Ou seja, Goeldi deitava por terra a “desculpa” da insalubridade nortista. E, continuava, dizendo que era francamente possível escolher os terrenos mais elevados, mais enxutos e mais sadios. Acreditava não afirmar com exagero que o arroz, no Pará, brotava até sobre os telhados. “Por isso, para se ter arroz abundante e de sobra, é só necessário que se saia desse profundo e acostumado indiferentismo”.¹⁵

Referindo-se à Zona Bragantina, Antonio Ladislau Monteiro Baena informava que as colônias ali instaladas e desenvolvidas com o consórcio de imigrantes nacionais e estrangeiros, ambos em grande número, trouxe “á região considerável impulso, quer social como econômico”.¹⁶

Aos Núcleos Coloniais da estrada de ferro haviam chegado, até dezembro de 1896, 3.123 colonos. As culturas principais eram as de cacau, café, algodão e cana-de-açúcar. Em fins do século XIX, 10.122 trabalhadores cultivavam as terras bragantinas, sendo 8.398 brasileiros e 1.726 estrangeiros. À “Área Bragantina” - em 1872, 42.988 habitantes; em 1890, 223.865 habitantes - pertenciam 14 freguesias.¹⁷ É de ressaltar-se aqui que a colonização dessas terras remonta ao período da concessão, pelo Governo Imperial ao Provincial, de seis léguas de terras para a instalação dos primeiros núcleos de colonização (Lei no. 514 de 28/10/1848).

Seria mesmo e apenas com a investida/ atuação do Governo Provincial e com os recursos da borracha que a agricultura voltaria a se fazer presente. A Colônia de

14 LIMA, Eli Napoleão de. Produção de alimentos e extrativismo: Belém e seus Núcleos Subsidiários (Ilha de Marajó e Zona Bragantina)-1850/1920. Dissertação de Mestrado apresentada ao CPDA/ICHS/UFRRJ, 1987.

15 MONTENEGRO, Augusto. Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, em 7 de setembro de 1908. Belém, Imprensa Oficial, 1908.p. 56.

16 BAENA, Antonio Ladislau Monteiro apud CRUZ, Ernesto. História de Belém. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973.2 v., p. 36.

17 LIMA, Eli. Op.cit. p. 95.

Benevides, primeira experiência levada a cabo, teria dado bons resultados. Inaugurada em 13 de janeiro de 1875, em outubro desse ano já se encontravam aí 87 franceses, 35 italianos, 33 espanhóis, 11 alemães, 5 belgas, 3 ingleses, 3 suíços, 2 argentinos e 1 norte-americano, totalizando 180 pessoas.¹⁸ O movimento de admissão/desistência de colonos dos serviços dessa Colônia era constante. Em 2 anos de existência haviam entrado no núcleo 363 imigrantes e saído 247.

Não seria possível nos limites deste artigo uma descrição mais pormenorizada dos produtos de lavoura e suas quantidades. Registre-se, porém, que ensaiada desde 1848, a colonização da zona Bragantina não vingaria até que o governo paraense dispusesse de meios para tanto. O Governo Central jamais contribuiu com esse esforço. O “boom” gomífero agiu como fator de colonização da região. Os lucros advindos da economia da borracha pagaram a colonização. A correlação entre esta e o “ciclo da borracha” foi significativamente nítida.¹⁹ “Entre 1870 e 1875 que, pela primeira vez, o Pará exportou mais de 5 milhões de quilos de borracha; foi também nesse momento de sua história que a Região Bragantina assistiu ao lançamento da semente de colonização, graças à instalação da Colônia de Benevides”.²⁰

É necessário que se frise que a ocorrência de um “ciclo agrícola”, no Pará, no século XVIII, produzindo cacau, café, algodão, cana-de-açúcar, dentre outros gêneros, não teve a devida continuidade por determinações que não apenas ou pouco teve a ver com a inaptidão dos solos amazônicos para a atividade agrícola.

De todo modo e mesmo com a incúria da imprevidência motivada pela febre gomífera, o Governo Provincial criaria em 1885 a Sociedade Paraense de Imigração. Desta feita, deu-se continuidade à colonização da Bragantina: Apeú (1883); Araripe (1893); Benjamin Constant (1894); Jambú-Açú e Santa Rita do Caranã (1895); Granja Américo (1897); Santa Rosa, Ferreira Penna, Anita Garibaldi, José de Alencar e Inhangapí (1898) e Ianetama (1899). Entre 1901 e 1904, estendeu-se a colonização para o Núcleo de Maracanã, de Capanema, e de Castanhal. Datam dessa mesma época a instalação do Instituto do Prata e o Aprendizado Agrícola.²¹

É fato conhecido que, ainda que se tenha tentado a colonização pela imigração estrangeira, aquela foi realizada, em enorme medida, com a emigração nordestina. Na verdade, no que diz respeito à borracha, não se teria atingido aquele auge sem o consórcio dessa mão de obra. Dura, porém evidente realidade, se, por um lado e num quadro de “estabilidade”, dependente das oscilações da economia extrativista, a catástrofe da seca nordestina de 1877 (outras ocorreram em 1825 e 1856), que devastaria o Ceará até 1879, viria a arrefecer a questão da falta de braços para a

18 SÁ E BENEVIDES, Francisco Maria Correa de. Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. Dr. Francisco Maria Correa de Sá e Benevides, à Assembléia Legislativa Provincial na Sessão solene de instalação da 20ª. Legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1876. Pará Tipografia do Diário do Grão-Pará, 1876.

19 LIMA, E. Op.cit. 1987.

20 PENTEADO, Antonio da Rocha. Problemas de colonização e de uso da terra na Região Bragantina do Estado do Pará. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1968.p. 54, apud LIMA, E Op.cit.p.219.

21 LIMA, E.1987. Op.cit. p. 45-46.

Província do Pará que tanto carecia para desenvolver suas “indústrias”; por outro, recrudescera um estado precaríssimo de saúde e alimentação públicas, pois que, como diria Arthur Vianna:

A horrível seca que devastou o Ceará de 1877 a 1879, elevou a emigração para nossa Província ao apogeu; o horror do sofrimento daquele povo de heróis, era despejado com os andrajosos infelizes, pelos paquetes do sul, nos trapiches de Belém; legiões de homens, mulheres e crianças suplicavam urgentes socorros; precisavam de roupa para cobrir o corpo, alimento para revigorar o organismo abatido, de remédios para curar as enfermidades, de empregos para ganhar a vida.²²

As medidas adotadas para recebimento dessa população indigente com muitos de seus membros acometidos pela varíola resultaram em mais situações dolorosas. O Hospital da Santa Casa de Misericórdia teve de pronto, todos os leitos ocupados. Em vão, esta instituição de caridade buscou reorganizar seu hospital provisório numa casa particular. Em vez disso, a Presidência da Província mandou que se instalasse novamente a enfermaria do Tocunduba, em compartimentos de uma instalação de 1866, ocupada pelo hospital dos loucos,

... como se esta resolução não fosse de todo o ponto absurda, nociva e mesmo cruel. Bem cedo, lázaros e alienados eram investidos pelo mal epidêmico e pode-se avaliar o horror de semelhante sofrimento daqueles infelizes. (...). O governo provincial, acastelado na absurda parcimônia que tanto o caracterizou, sacrificava vidas e vidas, a algumas dúzias de contos de réis que lhe custaria a construção de um hospital de isolamento, embora provisório e tosco.²³

O ano de 1878 ficaria lugubrememente registrado, pois, de 2.458 cadáveres sepultados, 1.013 eram de retirantes.²⁴

A visão consolidada, tomada a expressão de Edward Said,²⁵ de Amazônia, exemplificada por duas “expressões” tão contrárias quanto enganosas - a do Eldorado/Paraíso Verde e do Inferno Verde - traz em si um suporte ideológico: o da mentalidade especulativa e extorsiva com que, historicamente, se tem olhado para a região. O “discurso” que embasa as análises do mundo amazônico preparara e permanece preparando terreno para sua exploração “metódica”, enquanto homem e natureza são aniquilados. O anátema não reside nem na natureza nem no homem amazônico. Está em outro horizonte, o qual só será desvendado e atingido por outra interpretação mais

22 VIANNA, Arthur. Op. cit. p. 59-60.

23 Idem. p. 60-61.

24 Ibidem. p. 61.

25 SAID, Edward. Cultura e imperialismo. Tradução de Denise Bottman. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

forte que possa derrubar e refutar na prática uma interpretação já consagrada.²⁶

Avançando no século XX cientistas como Koch-Grümbert, Snethlage, Euclides da Cunha, Mario de Andrade e Rondon demonstram o quanto a Amazônia continuou despertando interesse e sugerindo um potencial econômico e ecológico a ser explorado no presente e uma reserva para o futuro.

Amazônia no século XX

Durante o século XX o interesse pela Amazônia continuou e a promessa de terras vastas, ricas e potencialmente promissoras produziu diversos projetos de colonização e exploração, uns mais outros menos elaborados.²⁷ Na década de 1950, durante o segundo governo Vargas, a Lei 1.806 de 6 de janeiro de 1953 instituiu a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) para “incrementar o desenvolvimento da produção extrativa e agrícola, pecuária, mineral, industrial e o das relações de troca, no sentido de padrões sociais de vida e bem-estar econômico das populações da região e da expansão da riqueza do país”.²⁸ Em 1966, já durante o governo ditatorial, pela lei n. 5.173, a SPVEA foi transformada na Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) com o objetivo de coordenar o desenvolvimento regional com o BASA (Banco da Amazônia SA).

Outros projetos mais elaborados de reconhecimento da Amazônia foram estimulados por algumas preocupações nascidas durante a II Guerra Mundial - em especial a ideia de “isolamento” amazônico - e tiveram papel importante para o governo brasileiro repensar essa “característica”. Durante a II Guerra a navegação marítima tornou-se perigosa, prova foram os navios afundados no litoral brasileiro nesse período, indicando a necessidade de buscar novas rotas que ligassem a Amazônia ao restante do Brasil. “A ligação entre o nordeste e o sul se fazia por vias interiores, utilizando os terminais navegáveis do rio São Francisco e as ferrovias e rodovias que confluíam para aqueles dois pontos.”²⁹ Terminado o conflito o governo Dutra implantou, em 1946, a rodovia Rio-Bahia, dobrando as ligações do sul com o nordeste.

Já com o norte a ligação se dava, basicamente, por navegação de cabotagem e do ainda efêmero transporte aéreo iniciado pelo Correio Aéreo Nacional, a Panair do Brasil SA e a Condor que originou a Cruzeiro do Sul. Para Darino Rebelo essa distância e isolamento guardava semelhança com uma colônia ultramarina.³⁰

Além da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

26 LIMA, Eli. 1995. Op. cit.

27 Para mais informações sobre esse tema ver: SECRETO, Maria Veronica. A ocupação dos “espaços vazios” no governo Vargas: do “Discurso do rio Amazonas” à saga dos soldados da borracha. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, nº 40, julho-dezembro de 2007, p. 115-135.

28 REBELO, Darino. Transamazônica, integração em marcha. Rio de Janeiro: CDT-MT, 1973. p. 27.

29 Ibidem.

30 Ibidem.

(SPVEA), outro grande projeto brasileiro surge na década de 1950. O decreto 43.710 de 15 de maio de 1958, assinado por ocasião da construção de Brasília, criou também a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília, subordinada a SPVEA, depois SUDENE. Nesse mesmo ano as obras começaram sob a coordenação do engenheiro Barnardo Saião (que morreu durante as obras), aproveitando as trilhas carroçáveis do alto sertão de Goiás além de milhares de trabalhadores e centenas de máquinas. A inauguração simbólica ocorreu em 1960, concomitantemente à inauguração de Brasília.³¹ Até 1964 o tráfego se dava apenas no período da seca, a partir daquele ano a RODOBRAS, empresa criada em 1958, como parte da Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília, passou a manter a circulação, mesmo precária, também em períodos de chuva.

O governo civil-militar reforçou o discurso de interiorização da civilização que, historicamente se concentrou no litoral brasileiro. Aliou a isso também a bandeira de fortalecimento das fronteiras e a ocupação do território para barrar um pretense avanço estrangeiro. No início dos anos 1970, numa faixa de 500 km ao longo do contorno atlântico, estavam concentradas 80% da população, 90% dos recursos econômicos e 95% do potencial hidráulico instalado.³² Os números são ainda mais exacerbados quando falamos das capitais da região sudeste. Enquanto isso, a região amazônica tinha, no início dos anos 1970, pouco mais de um habitante por km². A imigração externa não contribuiu significativamente para a densidade populacional da região, por outro lado, a imigração interna foi apreciável, particularmente de nordestinos em épocas de secas, como anteriormente mencionado. Já a mística dos solos férteis, tributária da antiga ideia de que um solo que sustentava uma floresta tão exuberante certamente sustentaria qualquer produção agrícola, não era unânime, nem entre membros do governo como Darino Castro Rabelo que, em livro sobre a Transamazônica em 1973, afirmava:

O valor natural da floresta amazônica tem expressão econômica relativa pela heterogeneidade das espécies vegetais existentes, dificultando ou encarecendo seu aproveitamento. Os solos agricultáveis também não são os melhores, embora existam solos férteis, como os das várzeas e faixas de “terra roxa” na região de Altamira.³³

Registros oficiais que previam investimentos específicos para a abertura de vias faziam parte de planos governamentais desde 1934 – quando ainda planejavam-se ferrovias – e em 1956 compunham o Plano Rodoviário Nacional. Já em 1964, o Plano

31 Ibidem.

32 BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Censo Agropecuário. Brasil, Grandes Regiões e Unidades da Federação. IBGE: Rio de Janeiro, 2009. 777 p. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/agropecuaria/censoagro/default.shtm>>. Consultado em 15/10/18.

33 REBELO, Op. cit. p.44.

Nacional de Viação previa diversas rodovias em terras amazônicas, ligando todas as capitais dos estados e territórios com Brasília.

Para abrir caminho na densa floresta amazônica, desde o início do século XX as ferrovias foram introduzidas, em plena euforia do período áureo da borracha. Mesmo autores que claramente apoiavam o projeto de expansão e colonização da Amazônia e que escreveram no início dos anos 1970, como o já citado Darino Rebelo, que fazia parte do governo, reconheceram que essa expansão das ferrovias se deu sem maiores estudos econômicos para justificar sua viabilidade³⁴. Podemos indicar também a falta de estudos ambientais que amparassem a instalação desse e de outros projetos de abertura de vias na região.

Mesmo as linhas ferroviárias enfrentaram essa questão não apenas durante sua construção, mas durante sua vida e utilização. Foram construídas quatro linhas para servir áreas definidas e distantes umas das outras, desvinculadas de uma concepção harmoniosa de conjunto. Não poderiam formar um sistema, por serem, na realidade, meros ramais ferroviários de expressão local. Ainda nos anos 1960 três delas foram incluídas nos termos do Decreto nº 58.992 de 1966, como antieconômicas, e por isso sujeitas à erradicação (Madeira-Mamoré, Belém-Bragança e Tocantins).

A partir de 1964 os planos governamentais para a Amazônia passaram a dar mais ênfase à segurança nacional e à guarda das fronteiras. Ocupar e colonizar o “deserto verde” era a melhor forma para mostrar aos potenciais inimigos estrangeiros que a Amazônia era nossa. Em 1967, primeiro ano do governo Costa e Silva, o então ministro dos Transportes, Mario Andreazza, visitou a região e escreveu ao presidente falando sobre sua crença no sucesso do projeto rodoviário elaborado, reforçando o discurso de “levar o desenvolvimento para a Amazônia”. Os primeiros estudos para o real início das obras de uma rodovia que cortaria o território brasileiro de leste a oeste e que ficou conhecida como Transamazônica, datam de 1968 quando são definidos os pontos principais de passagem e seu trajeto. Do ponto de vista formal, em 16 de junho de 1970 foi assinado o Decreto nº 1.106 que criava o PIN (Programa de Integração Nacional) cujos primeiros objetivos eram a construção da Transamazônica, da Cuiabá-Santarém e também daria início a um plano de irrigação do Nordeste. No caso específico da Transamazônica, os objetivos eram:

Constituir-se em um elo de ligação terrestre entre o sistema de estradas do Nordeste e a malha rodoviária da Amazônia Ocidental; ser racionalmente implantada nas áreas virgens ou semi-irgens mais propícias às atividades agrícolas e pecuárias, servindo também de acesso às zonas de mineração existentes em uma área de influência e de suporte para execução de amplo programa de colonização; considerar o rico

34 Idem. p.54.

sistema fluvial da região amazônica, procurando interceptar os terminais navegáveis dos afluentes ao Sul do Rio Amazonas, para atuar igualmente com a função complementar do transporte fluvial.³⁵

Os projetistas do governo acreditavam, erroneamente, que por ser uma rodovia de primeira abertura seria de baixo custo. Essa estimativa foi um dos diversos erros do projeto, os demais vão desde a crença de um fácil controle da pluviosidade com drenagem, sarjetas laterais no curso da rodovia, valetas de proteção e bueiros, até a contratação de um serviço de manutenção a ser executado desde o primeiro ano de funcionamento da rodovia. Claramente as condições ambientais não foram medidas em sua complexidade.

Reforçando os objetivos do projeto, as terras devolutas situadas numa faixa de 100 km de largura de cada lado do eixo da rodovia foram reservadas para fins específicos de colonização e reforma agrária, a cargo do Ministério da Agricultura, através do INCRA.

As estradas que cortaram o “deserto verde”

A rodovia Transamazônica ou BR 230 foi projetada e teve suas obras iniciadas durante o governo militar do presidente Emílio Garrastazu Médici (1969-1974). Seu projeto inicial previa a construção de 8 mil quilômetros de vias pavimentadas que conectariam as regiões Norte e Nordeste do Brasil ao Peru e Equador. Na prática teve 4.162 km abertos - desses, 2.201 km ainda não foram pavimentados - ligando Cabedelo na Paraíba à Lábrea no Amazonas, cortando sete estados brasileiros: Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas. A abertura dessa via fazia parte de um projeto maior do então governo brasileiro e que foi reunido sob a sigla PIN – Plano de Integração Nacional.

Em meio a diversos programas do então governo com vistas ao desenvolvimento, a ocupação da Amazônia se apoiou na abertura dessas grandes rodovias, como já indicado, além de prever o assentamento inicial de 100 mil famílias em seu interior. Cabe destacar que a ideia de desenvolvimento aplicada no PIN é específica, direcionada e associada ou usada como sinônimo de progresso e crescimento econômico. Segundo o próprio ministro do Interior do governo Médici, Costa Cavalcanti, a ocupação da Amazônia estava seguindo a estratégia militar,

primeiro pelos flancos e, depois, pelo centro. Primeiramente veio a Belém-Brasília, depois a Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco, até a fronteira entre o Acre e o Peru. O ataque pelo centro começou com a Cuiabá-Santarém.

35 Idem. p.74.

Agora, com a Transamazônica (que irá penetrar a região em linha transversal, a partir do Nordeste) terá sido desfechado o “golpe de misericórdia”.³⁶

A Rodovia Transamazônica foi inaugurada, inacabada, em 30 de agosto de 1972. Os dados oficiais do período dão conta da participação de, aproximadamente, quatro mil trabalhadores nas obras.

A construção da rodovia e a colonização nas suas margens buscavam ocupar essa grande área do território nacional considerada um vazio demográfico. Ligado a isso, a imagem que o General Médici tentava “passar” no início de seu governo, em pleno período mais duro de repressão da ditadura militar, era de um homem preocupado com o desenvolvimento e com a carência do povo, em especial os pobres do Nordeste. Isso é exemplificado na viagem de 1970 àquela região e da alegada comoção do presidente diante do problema da devastadora seca daquele ano. A solução encontrada não foi a de mexer nas estruturas agrárias vigentes, com seus claros problemas de concentração fundiária, mas sim a de abrir uma nova frente de ocupação na Amazônia. Durante esse período o discurso dos técnicos do governo federal envolvidos no projeto de colonização da Amazônia brasileira seguia os slogans “*integrar para não entregar*” e “*Integrar os homens sem terra do Nordeste com as terras sem homens da Amazônia*”.

O passo a passo da integração

Para entender esse processo é importante analisar o passo a passo dessa integração. Após discursos, propagandas e promessas, em 10 de outubro de 1970, o General Médici anunciava, em uma placa de bronze incrustada no tronco de uma castanheira, que, “nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o Sr. Presidente da República dá início à construção da transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista deste gigante mundo verde”.³⁷ Antes disso,

no dia 15 de junho de 1970, toda a área do Nordeste, atingida pela seca, foi declarada em estado de calamidade pública, por decreto. O mesmo ato abriu à SUDENE o crédito extraordinário de Cr\$ 60 milhões (US\$ 13 milhões, aproximadamente), para o atendimento das populações flageladas.³⁸

Além da Transamazônica, a rodovia Cuiabá-Santarém formaria um eixo leste-

36 CAVALCANTI, Costa, 1970. Notícia publicada pelo jornal O Estado de São Paulo em 9 de agosto de 1970, baseada em coletiva de imprensa ocorrida em Brasília.

37 PEREIRA, Osny Duarte. A transamazônica prós e contras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971, p.147.

38 Ibidem.

oeste e norte-sul na porção norte do território nacional.

numa extensão total de cerca de 2000 km de estradas definitivas, que se plantarão no coração da zona tropical, como prosseguimento da malha de estradas no Nordeste e em articulação com as demais grandes obras rodoviárias, ora em execução na Amazônia. Resolveu-se ainda reservar, para colonização e reforma agrária, uma faixa de vinte quilômetros de largura, tendo ao centro as novas rodovias.³⁹

O discurso oficial do governo enaltecia as obras e as apontava como uma solução rápida, especialmente para o problema da seca no Nordeste. Na área reservada para colonização, às margens da rodovia, previa-se grande produção agrícola que seria escoada, junto com os minérios que também se planejava extrair, por essa nova malha viária. Nas palavras do então Ministro do Interior Costa Cavalcanti, publicadas no jornal *O Estado de São Paulo* em 09 de agosto de 1970, o instrumento do PIN referente à colonização dar-se-ia da seguinte forma:

Essa colonização necessita de condições de infra-estrutura. Não apenas estradas, mas os núcleos de colonização, como na Espanha, Portugal, Itália, onde haja vida em comunidade, condições nos meios rurais, como médico, professor, igreja, cinema, meios de diversões, comércio. Como fazer tudo isso na Transamazônica na Cuiabá-Santarém? As próprias firmas empreiteiras colocarão seus acampamentos nas áreas onde possa se desenvolver agricultura. Assim, o Governo ganhará tempo e recursos. Êsses acampamentos serão os primeiros embriões dos núcleos que vão surgir. Haverá uma seleção de gente que vai se deslocar para aquelas regiões, gente do Sul e do Nordeste. Assim vamos ocupando de maneira racional a Amazônia.⁴⁰

Como consequência, migrantes sulistas e nordestinos em sua maioria, deslocaram-se para a região amazônica, orientados por propagandas do governo que divulgavam o projeto e prometiam terras para produção agrícola com longos prazos de quitação, estrutura habitacional e viária imprescindível para o escoamento da futura produção agrícola, além de estrutura pública (hospitais, escolas, segurança, correios, etc). A farta propaganda de colonização da época levou para a Amazônia, além das famílias selecionadas e que receberiam os citados lotes, muitos migrantes pobres de todo o Brasil. Cidades como Altamira sofreram com essa ocupação desordenada e não conseguiram absorver esse repentino crescimento populacional. O resultado imediato foi o aumento da violência e a precarização do sistema de saúde que já era débil.

Nesse momento a economia do Brasil passava por uma “mudança na composição

39 Nota Oficial distribuída pela Secretaria de Imprensa do Palácio do Planalto após reunião de 15/06/1970. In: PEREIRA, 1971, p. 147.

40 Ibidem.

da produção agrícola que beneficiou a agricultura de exportação em detrimento da agricultura familiar produtora de alimentos para o mercado interno”.⁴¹ Esse modelo foi fruto da política econômica do então ministro Delfim Netto e teve como resultado a união de colonização (ocupação de um território visto equivocadamente como um “vazio demográfico”), modernização agrícola e uma política macroeconômica que privilegiava o mercado externo⁴², provocando, na continuidade dos anos 1970, o abandono das obras das rodovias amazônicas, de suas estradas vicinais e das próprias vilas agrícolas. Algumas sobreviveram como pequenas cidades como Medicilância no Pará ou cidades de importância regional como Rurópolis também no Pará, no entroncamento da Transamazônica com a Cuiabá-Santarém.

Em matéria de colonização, o Brasil apresenta quadros inteiramente antagônicos nesse período. Os jornais noticiavam o aliciamento intensivo de colonos para as margens da Transamazônica, em quase todas as unidades da Federação, a partir do Rio Grande do Sul. Em reportagem do Jornal do Brasil, sucursal de Porto Alegre, de 14/07/1971, tem-se a ideia do volume de verbas destinadas a essas transmigrações feitas em ônibus e aviões:

os agricultores receberão uma gleba de 100 hectares em Altamira e terão assistência técnica, creditícia, social e médica garantidas pelo INCRA. Todos serão orientados para o cultivo do arroz, devido à alta comercialização do produto e a cultura do milho, feijão, mandioca, amendoim, abobora e mamona. Antes da partida cada colono recebe o equivalente a seis salários mínimos regionais (Cr\$ 1.252,80), para as despesas iniciais com a mudança. Todos foram submetidos também a exames médicos e foram imunizados contra a varíola e tifo.⁴³

Pereira acrescenta que os 76 colonos gaúchos que inicialmente estavam indo para a Amazônia eram parte das 400 famílias do Rio Grande do Sul que se pretendia levar. Eles “viajaram de ônibus até Belém (aproximadamente 4000 km), ou seja, dez vezes de São Paulo ao Rio. Uma passagem de S. Paulo ao Rio, na época, custava Cr\$ 18,30, sem refeições. Em Belém o INCRA freta aviões DC-3 da VASP e os conduz a Altamira”.⁴⁴

De acordo com o jornal O Globo de 22/7/1971, ao todo o INCRA pretendia instalar 100 mil colonos e suas famílias, a um custo de Cr\$ 4.000,00 cada. Para estimular ainda mais a migração o INCRA fez uma nova e sedutora publicidade, divulgada nessa mesma data sob o título “*Quem vai para a Transamazônica tem*

41 DELGADO, Nelson Giordano. Política econômica, liberalização comercial e agricultura familiar: a experiência brasileira das décadas de 1980 e 1990. In: BONNAL, P.; LEITE, S. P. Análise Comparada de Políticas Agrícolas. Rio de Janeiro: Mauad, 2011. p.308

42 MACARINI, José Pedro. A política econômica do governo Médici: 1970-1973. Nova Economia. Belo Horizonte, 15 (3). p.53-92-setembro-dezembro de 2005.

43 JORNAL DO BRASIL, 14/07/1971, p. 17. Acervo: Biblioteca Nacional.

44 PEREIRA, O. 1971. Op.cit. p. 158.

Assistência Total” e ilustrado com duas fotografias – uma pequena, mas confortável residência por trás dum viçoso milharal, e outra, de um interior de igreja com muitos homens e um padre lendo a bíblia. A explicação do INCRA sobre as vantagens do migrante estava explicitada em números: um lote de 100 hectares; uma casa em madeira de lei no valor de Cr\$ 2.800,00; Cr\$ 250,00 em utensílios domésticos; cinco salários-mínimos; dois hectares prontos para receber plantação; apresentação em bancos para receber empréstimos, sementes e implementos agrícolas, além de alguns animais de criação.

Esse era o eldorado apresentado nas propagandas; uma clara tentativa de persuadir para migrar, com promessas efêmeras e planejamento inexistente quanto à biodiversidade amazônica e as eventuais dificuldades que esses recolonizadores encontrariam, especialmente devido à diferença de seu lugar de origem. Esse foi, aliás, um dos fatores de crítica por parte dos técnicos do INCRA que diziam que os colonos aplicavam na Amazônia as mesmas técnicas de seus pais e avós, sem considerar as particularidades da nova região como solo, chuvas e pragas. Isso inviabilizava muitos cultivos e diminuía muitas colheitas.

Distância, terra boa, plantio errado...

Integrar a região Norte e, especialmente, as terras cobertas pela floresta amazônica, ao resto do Brasil significava, segundo palavras de muitos políticos e técnicos do governo, levar migrantes de regiões pobres ou muito povoadas, como o Nordeste e o Sul do Brasil, para esse que era considerado um vazio demográfico. Aliado a isso existia a esperança de encontrar jazidas de ouro, ferro e diamantes, segundo pesquisas que estavam sendo feitas pelo governo através do Departamento Nacional de Produção Mineral. De acordo com o jornalista Alberto Tamer, enviado especial do jornal O Estado de São Paulo para a região em 1970, eram “apenas bons indícios e muitas esperanças” de encontrar minérios valiosos. E se fossem frustradas essas descobertas, a Transamazônica tronar-se-ia “apenas uma estrada de colonização, resultado decididamente pouco ambicioso”.⁴⁵

Efetivamente o que ocorreu foi uma “recolonização programada” e se deu quando o governo federal criou o através do INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. A ideia era implementar programas de colonização e desenvolvimento regional no Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil, incentivando a ocupação e o crescimento econômico e territorial dessas regiões, por meio da expansão das fronteiras agrícolas e da descoberta de minérios.

Entre os projetos do governo federal, através dos Ministérios da Agricultura e

45 TAMER, A. Reportagem de uma série sobre a Transamazônica de autoria de Alberto Tamer, correspondente do Jornal O Estado de São Paulo. O Estado de São Paulo, 02/08/1970, p. 12. Acervo: BN.

dos Transportes, estava a criação de cidades pelo BNH – Banco Nacional da Habitação. As cidades seriam construídas ao longo do traçado das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. Os técnicos do BNH projetavam a construção dessas cidades onde seriam os núcleos de colonização já idealizados – 16 núcleos na Transamazônica e 9 na Cuiabá-Santarém. As casas seriam destinadas, inicialmente, aos funcionários das empresas que atuariam no local e também para funcionários das novas agências bancárias da região.

Mas como colonizar uma região já ocupada, mesmo que de forma diferente das concepções de colonização do governo? Como tratar a questão indígena? Declarações de técnicos envolvidos, como o então presidente do DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem –, davam um indicativo da fragmentação das ações e da falta de uma política integrada que percebesse a Amazônia como uma totalidade e não apenas terra a ser ocupada. Segundo Urquiza, o envolvimento do DNER era apenas com problemas técnicos ligados à construção da Transamazônica. Com relação aos índios, especialmente as 11 tribos que nunca tiveram contato com a civilização, contabilizadas até aquele momento pelo governo, eram problemas do Ministério do Interior.⁴⁶

A FUNAI, órgão do Ministério do Interior, presidido pelo General Oscar Jerônimo Bandeira de Melo, contabilizava ao todo 29 tribos no trajeto da Transamazônica e elaborou um plano para resolver o “problema”. O plano seria apresentado às quatro empreiteiras envolvidas na construção da rodovia e objetivava evitar atritos com os índios. Entre as estratégias divulgadas pela imprensa estava a barganha com as tribos. A delegacia da FUNAI de Belém já estava estocando materiais como mantimentos, brindes, remédios e utensílios como rádios que seriam usados para “negociar” com os índios das citadas tribos e evitar que “atrapalhassem” os trabalhos. Nove dessas 29 tribos já estariam totalmente pacificadas e aculturadas, segundo o presidente da FUNAI, e dessas tribos sairiam índios para atuar nas frentes volantes de contato, junto a técnicos da FUNAI e trabalhadores das empreiteiras. As empreiteiras também poderiam contratar índios aculturados que, legalmente, deveriam receber salários-mínimos como os trabalhadores brancos e seu desempenho no trabalho seria relatado semanalmente pelos engenheiros responsáveis.⁴⁷

Foi também com o objetivo de “mostrar” que a Amazônia não era apenas composta de terras para fins agrícolas que o jornal O Estado de São Paulo apresentou o Projeto RADAM aos leitores do Brasil. Claramente a integração da Amazônia desenhava-se como a descoberta e exploração de riquezas naturais já que o RADAM – Radar Amazonas – era um projeto que

46 URQUIZA. Presidente do DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. In: O Estado de São Paulo, 09/08/1970. Acervo: BN.

47 BANDEIRA DE MELO, In: O Estado de São Paulo, 09/08/1970. Acervo: BN.

Pretendia unir todas as pesquisas minerais que ora se realizam naquela área de difícil acesso para trabalhos mais amplos, mesmo depois da abertura da estrada, cujo raio de ação será sempre limitado, pois a simples faixa carroçável pouco poderá dizer sobre o que existe nos 5 milhões de quilômetros quadrados da Amazônia brasileira⁴⁸.

Os avanços técnicos do Projeto RADAM iniciaram pela substituição das prospecções por aerofotogrametria em preto e branco, inúteis na selva, por técnicas mais modernas, usando raios infravermelhos ou radar. Uma das primeiras pesquisas na região foi o Projeto Marabá de ferro, manganês, diamante, ouro e cristais de rocha. Os primeiros achados de minério de ferro estavam na Serra de Carajás no Pará. Estimava-se uma oferta de 400 milhões de toneladas com espessura média de 100 metros de afloramento, numa extensão de 80 quilômetros. Esses minerais seriam itabirito e hematita-magnetita, prolongando-se até Tucuruí, onde o minério seria mais pobre. A Companhia do Vale do Rio Doce havia se associado à United States Steel para realizar esse trabalho de prospecção e exploração.⁴⁹ Somava-se a isso o Projeto Tapajós, já em fase avançada de trabalhos em 1970, com prospecções geoquímicas em uma área de mais de 11 mil quilômetros quadrados.

Todas essas descrições de projetos e pesquisas que constam das reportagens de Alberto Tamer para o jornal O Estado de São Paulo em 1970, além de notícias citadas de outros periódicos, são um indicativo forte das múltiplas intenções do governo militar com relação à Amazônia e também do que esse governo queria que fosse divulgado pela imprensa. Mostrar as riquezas da Amazônia era mostrar o quanto era importante integrar esse território ao Brasil e não deixá-lo a mercê de possíveis invasores externos. A construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém era elemento fundamental nesse denso processo de reconhecimento, integração e exploração. Cabe destacar a semelhança de objetivos, mesmo em épocas distintas, com projetos como a construção da estrada de ferro Belém-Bragança, já mencionada.

O Ministro Costa Cavalcanti não ocultava em suas entrevistas que a região já tinha, com certeza, reservas de manganês, ouro, diamante, bauxita, cassiterita, cobre e carvão entre outros, e que na Serra de Carajás existia a possibilidade de que as reservas de minério de ferro superassem as do quadrilátero de Minas Gerais.⁵⁰

Todo o investimento do governo nessa região já indicava, para a imprensa e para a população com acesso a esse tipo de informação, que o interesse não era apenas dar conta dos dois grandes problemas do Brasil na época, segundo afirmações do governo: terra e segurança nacional. Esses eram apenas uma parte da interpretação geopolítica dos problemas sociais internos pelo Estado. Mais do que isso, a colonização, mesmo

48 TAMER, O Estado de São Paulo, 02/08/1970, p. 9. Reportagem de uma série sobre a Transamazônica de autoria de Alberto Tamer, correspondente do Jornal O Estado de São Paulo, em 02/08/1970. Acervo: BN.

49 TAMER, O Estado de São Paulo, 02/08/1970, p. 9.

50 COSTA CAVALCANTI, In: Jornal O Estado de São Paulo, em 09/08/1970.

bem-sucedida, significaria a ocupação parcial de um território visto como desocupado. Encontrar minérios significaria “a redenção da economia regional”.⁵¹

Os grandes problemas na ocupação da Amazônia estavam todos exemplificados em Altamira no Pará, ainda de acordo com o jornal O Estado de São Paulo, e tornou-se um exemplo negativo de abandono e dificuldades de instalação e crescimento agrícola.

Altamira, pequena cidade adormecida à beira do Xingu, tem uma importante lição a dar ao governo, que agora se prepara para a grande aventura de colonizar a selva com o homem nordestino ao correr da Transamazônica. Ela já o tentou antes e está tentando ainda agora. Sua experiência, que fomos ver de perto, percorrendo quilômetros e quilômetros ora de carro, ora de cavalo e ora mesmo a pé, mostra bem que se a terra é essencial nos projetos de colonização, não é tudo.⁵²

Essa reportagem indica, inicialmente, as dificuldades dos colonos. Alberto Tamer relata conversas com colonos nordestinos e paranaenses instalados em Altamira, sem estrutura mínima para produzir e escoar a produção. Em contrapartida as ofertas de caça e pesca seriam abundantes. Separados por grupos de acordo com sua origem regional, a colônia dos paranaenses ficava mais afastada da estrada – aproximadamente 8 km – e tinha terra roxa e boa produtividade, especialmente nas primeiras safras de banana, arroz, feijão, milho, tabaco, mandioca, inhame. Os primeiros colonos chegaram ainda nos anos 1950 e 1960, por conta própria, fugindo dos minifúndios super explorados do sul do Brasil.

A distância entre Altamira e Belém, por rio, inclusive para escoar excedentes de produção, era de sete dias, o que encarecia os produtos. Em 1970 já existia uma cooperativa na região, mas, de acordo com os próprios colonos, em depoimento a Tamer, estava falida por causa dos atravessadores que exploravam tudo e todos. O programa do governo para os colonos previa três anos para instalar-se e cultivar as primeiras safras, deixando reservada 50% da terra em matas. Só depois receberiam o título definitivo da propriedade. As famílias geralmente não tinham estrutura e membros para tamanha tarefa e, associado às dificuldades de escoamento da produção de excedente, se houvesse, e por vezes a escolha equivocada dos cultivos ou técnicas inapropriadas por falta de orientação adequada ou por ignorá-las e aplicar técnicas já conhecidas por seus pais e avós, só piorava a situação. O abandono por parte dos governos também era um fato e o fracasso era uma grande possibilidade. Terra e estradas eram apenas dois elementos do “progresso” que não seria alcançado sem a estrutura adequada.

Segundo o Ministro Costa Cavalcanti, os instrumentos para a execução do

51 TAMER, A. O Estado de São Paulo, 02/08/1970, p. 9.

52 Ibidem.

programa de desenvolvimento do Norte, Nordeste e Centro Oeste do Brasil eram rodovias, irrigação e colonização, porém seriam apenas meios e não fins, pois nenhum se esgotaria em si mesmo. Isso significa dizer que as pretensões do governo Médici eram reais, mas protegiam-se atrás da necessária interligação de forças, que se não acontecessem não seria culpa exclusiva ou maior do governo.

Quando pensamos em progresso e desenvolvimento ligados às questões sociais ou ao mundo rural, certo é que existe a necessidade de atribuir sentido diverso a esses termos. Segundo Renato Maluf, talvez mais de um sentido, no caso da noção de desenvolvimento. Em particular ao se tratar de desenvolvimento econômico, especialmente quando aplicado aos processos sociais e à noção de modernidade, elemento importante do projeto de desenvolvimento do PIN.

A raiz comum entre desenvolvimento e modernidade evidencia-se nas promessas de rupturas e profundas transformações que ambas as noções carregam, a primeira (desenvolvimento) constituindo-se numa das materializações possíveis da segunda (modernidade), com a ideia de progresso conferindo um sentido positivo a ambas.⁵³

Nesse sentido, quando pensamos em países ou comunidades e as estratégias de desenvolvimento vivenciadas pelos mesmos, identificamos processos de modernização, exceto quando essa transformação está associada a alguma forma de “transformação social, por sua vez, associada à hegemonia econômica e a intentos de uniformização cultural, que dão origem a contestações em nome da defesa seja da soberania, seja do diverso ou do outro”.⁵⁴

A questão posta aqui é que as ideias ou os conceitos de “desenvolvimento” e “mundo rural” tornaram-se lugar-comum - ficando o sentido das palavras dividido entre categorias sociais e categorias analíticas - tidos como uma obviedade que todos compreendem, por isso não é preciso explicar ou analisar o tema. John McNeill já denominou isso de “um comando do óbvio”. O óbvio em um campo de estudo costuma ser um conhecimento tácito, assim como em um laboratório, e as experiências só podem ser realizadas pessoalmente.⁵⁵

Por conta disso, a ideia de desenvolvimento do PIN é sinônimo de progresso e de crescimento econômico e foi dessa forma que a colonização programada se deu nos núcleos agrícolas projetados na Amazônia nos anos 1970. Soma-se também o objetivo anunciado de aliviar a pressão pela reforma agrária que era grande no Nordeste e no Sul do país. A estratégia publicitária desse programa se estruturava basicamente em

53 MALUF, Renato S. Atribuindo sentido(s) à noção de desenvolvimento econômico. *Estudos Sociedade e Agricultura*, 15. 2000, p. 67.

54 *Ibidem*.

55 McNEILL, apud. WINEWARTER, Verena. Abordagens sobre a História Ambiental: um guia de campo para os seus conceitos. In: *Abordagens Geográficas - volume 1, número 1, 2010.*, p.19.

dois *slogans* que ficaram muito conhecidos: “*Integrar para não entregar*” e “*Integrar os homens sem terra do Nordeste com as terras sem homens da Amazônia*”. Dados de reportagem do jornal Folha de São Paulo indicam que, de 1970 a 1994, o INCRA abriu 360 mil lotes na Amazônia, sendo que desses apenas 57 mil deram certo.⁵⁶ (Programa TV Folha 20/05/2012).

Quanto à irrigação, o próprio ministro Costa Cavalcanti falava, em agosto de 1970, em metas modestas que previam a implantação de projetos em apenas 54 municípios, num total de 134 mil hectares de terra irrigada no Nordeste. É importante destacar que o ano de 1970 é um ano inicial de governo para Médici, que assumiu em outubro de 1969, e que esses discursos não passam disso, discursos. Efetivamente pouco ou nada se concretizou até 1974, quando Médici sai do cargo, e mesmo depois disso. Nesse ponto destaca-se a indicação do governo de que a prática da irrigação é recente na mentalidade brasileira – 2 anos, se tanto – e que as experiências iniciais se deram nas plantações de arroz do sul do país.⁵⁷ Ensinar isso ao povo do Nordeste não seria tarefa fácil e o insucesso seria plenamente justificado pela inabilidade e ignorância das pessoas, muito mais que pelo pouco investimento do governo.

Agrovilas, Agrópolis e Rurópolis

Além de solucionar o problema dos nordestinos retirantes, fugidos de mais uma das grandes secas da região Nordeste, agora no ano de 1970, o projeto de integração nacional incluía a construção de vilas agrícolas às margens das novas rodovias, com total infraestrutura para abrigar migrantes. Esse projeto, como já indicado, também atraiu muitos sulistas, descendentes de outros migrantes, ou eles mesmos migrantes que, em uma nova investida rumo à nova terra e prosperidade, lançaram-se floresta amazônica adentro. Nesse ponto trata-se de perceber como as propagandas foram usadas e, no caso dos sulistas que “responderam” a elas, por que, uma vez que eles próprios, em sua maioria, eram descendentes de migrantes e imigrantes anteriores que responderam a outras propagandas do governo brasileiro e de companhias colonizadoras para ocupar o sul do Brasil. No caso desses migrantes, as propagandas em questão, no início do século XX, se revelaram enganosas quanto à assistência e infraestrutura dos núcleos coloniais.

Muitos desses sulistas foram para a Transamazônica vindos do oeste do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, devido a problemas como falta de demarcação de terras, assentamentos irregulares, dificuldade de acesso a mercados, insalubridade e dificuldades do meio físico e, sobretudo, pelo abandono por parte do Estado. Problemas recorrentes que, já em finais do século XIX, eram apontados como

⁵⁶ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=euA2NbDDkNg>. Acesso em: 10 de dezembro de 2018.

⁵⁷ TAMER, O Estado de São Paulo, 09/08/1970, p. 9

causa de estagnação e declínio de muitas colônias de imigrantes nos mesmos três estados sulistas.⁵⁸

Além desses retirantes nordestinos e migrantes sulistas em marcha buscando novas terras, o eldorado, o projeto do Governo Médici para a Amazônia também incluía tribos indígenas. Através do INCRA e das palavras de seu presidente em 1970, José de Moura Cavalcanti, o plano era criar uma área de colonização exclusivamente indígena no Mato Grosso. Essa parte do projeto do PIN era encarada como uma experiência pioneira em todo o mundo e previa a transferência de índios Guarani da fronteira com o Paraguai, considerados civilizados e que já trabalhavam em fazendas particulares da região, apesar de ainda manterem muitos de seus costumes.⁵⁹ Seriam selecionados 150 índios Guarani e suas famílias que receberiam 100 hectares de terra no município mato-grossense de Guatemi.⁶⁰ As terras, inicialmente desapropriadas para esse fim, compunham uma área de 15 mil hectares. Também era pretensão no INCRA assentar um total 500 mil pessoas nas margens da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém até o final do governo Médici em 1974. Esse movimento de migração seria majoritário de nordestinos de acordo com a SUDENE, que usava na época, um termo esclarecedor das interpretações políticas e administrativas de então: excedentes. O Nordeste teria em 1971 mais de um milhão de famílias excedentes.⁶¹ O deslocamento dessas famílias excedentes abriria um mercado novo aos produtos industrializados do Nordeste e também sobriariam mais postos de trabalho na região.

Esses números eram grandiosos, especialmente se considerarmos que, em 1971, ainda eram apenas 3 mil os colonos instalados pelo PIN na Transamazônica. O controle e seleção que os órgãos do governo realizavam no início do projeto, com a justificativa de levar somente os mais aptos para a tarefa de colonizar – um dos critérios de benefício era os agricultores que tivessem operado com a carteira agrícola do Banco do Brasil -, foi sendo gradativamente abandonado, provavelmente diante das dificuldades, inclusive de manter os colonos depois de instalados. No entanto, o argumento era de que a procura era grande e seria injusto impedir o acesso à terra a brasileiros tão ávidos por ela. Os incentivos iniciais eram, além da terra, da ajuda financeira nos meses iniciais e do material de construção das casas, a permissão de uso da maquinaria do INCRA. Isso tudo por um custo. Três mil cruzeiros a serem pagos em um prazo de 17 anos com mais um período de carência de 3 anos.

Do ponto de vista técnico, a construção das vilas agrícolas se deu com o INCRA estabelecendo Módulos de Colonização – MOC, para as áreas de colonização dirigida. Por esse sistema criar-se-iam Agrovilas: vilas com um conjunto de 48 ou 64 lotes

58 TAVARES, Vânia Porto; CONSIDERA, Cláudio Monteiro e SILVA, Maria Thereza L.L. de Castro. Colonização dirigida no Brasil – suas possibilidades na região amazônica. Rio de Janeiro, IPEA/INPES. 2ed. 1979.,p. 36.

59 MOURA CAVALCANTI. Coletiva de imprensa em Brasília no dia 14 de julho de 1971. José de Moura Cavalcanti para o Jornal do Brasil. 15/07/1971, primeiro caderno.

60 O estado de Mato Grosso só foi dividido e foi criado o estado de Mato Grosso do Sul em 1977.

61 JORNAL DO BRASIL, 15/07/1971, Primeiro Caderno. Acervo BN.

urbanos, cujos adquirentes receberiam também um lote rural para cultivar, deslocando-se entre a moradia e o trabalho. A Agrovila possuiria área com casa e horta, escola primária, centro administrativo–social, posto de saúde, pequeno templo ecumênico, comércio e recreação. As Agrópolis seriam a reunião de agrovilas, um pequeno centro urbano agroindustrial e administrativo, com escola secundária, comércio diversificado, cooperativa, armazéns, patrulhas mecanizadas, oficinas, ambulatório médico-odontológico, cemitério e centro telefônico. Cada Agrópolis poderia abranger até 22 Agrovilas. As Rurópolis seriam o centro principal de uma comunidade de Agrovilas e Agrópolis, tendo um raio teórico de 70 a 140 km e possuindo atividades públicas diversificadas. A atual cidade de Rurópolis no Pará recebeu esse nome por ter sido a única Rurópolis efetivamente construída. Além dessa, apenas uma Agrópolis foi construída, a Brasil Novo, no km 46 do trecho Altamira- Itaituba.

No que se refere ao instrumento arrematador, qual seja, as propagandas de estímulo à migração, a questão é mais ampla e complexa e perpassa diversos momentos da história do Brasil e das migrações internas. Inicialmente é preciso analisar como a construção desse discurso “pioneiro” se deu em diferentes momentos e lugares e como esses pretensos pioneiros responderam a ele. Se considerarmos que as propagandas de estímulo à migração, desde o século XIX e, especialmente, do início do século XX, não tiveram cumpridas as promessas nelas contidas, o que teria levado essas pessoas, esses migrantes da Transamazônica a se deslocar? Muitos nordestinos e sulistas, já “sabiam” o que era migrar. Dados censitários apontam que muitas famílias sulistas já estavam em sua quarta tentativa de migração/fixação.⁶² Por que o Brasil foi visto como uma terra de promessa no século XIX, no início do século XX e ainda manteve essa imagem nos anos 1970 – ao menos em grande parte de suas terras como o Norte e o Centro Oeste - e continua sendo, no início do século XXI? Para Rocha, ao analisar a migração gaúcha para o Mato Grosso, essa era a chance de

abrir o cerrado, catar raízes, (re)aprender a lidar com a terra e ter que enfrentar as dificuldades impostas por um lugar onde não tinha “nada”. A categoria “nada” acionada nestes depoimentos reforça a idéia de vazio demográfico que foi utilizado, segundo Tavares dos Santos, como discurso da colonização para estabelecer novas terras utilizando-se da expressão “terra prometida” para forjar um personagem digno de merecer tais terras: o colono moderno.⁶³

Esse movimento de deslocamento de grupos de pessoas com o objetivo de ocupar terras consideradas desabitadas ou que seriam áreas de disputa pode ser visto na história do Brasil como inserido num projeto nacional de colonização e configurou-se,

62 TAVARES; CONSIDERA e SILVA, 1979. Op. cit., p. 38.

63 ROCHA, Betty Nogueira. “Em qualquer chão: sempre gaúcho!”: a multiterritorialidade do migrante “gaúcho” no Mato Grosso. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, 2006, p. 85.

“num primeiro momento, como resultado de políticas públicas consolidadas pelo Estado brasileiro para ocupação de regiões fronteiriças e, num segundo momento, como uma estratégia de substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre para atender os interesses das grandes lavouras”.⁶⁴ A fundação de núcleos coloniais, especialmente com finalidade e características agrícolas, também é recorrente no Brasil. Segundo Woortmann, entre 1851 e 1922 foram fundadas cento e vinte e nove colônias, sendo quatorze oficiais e cento e quinze privadas.⁶⁵

Especificamente no século XX a política de Estado de estímulo à migração ganha contornos mais bem definidos no Governo Vargas, especialmente no período do Estado Novo (1937-1945). Nesse momento pode-se identificar um foco primeiro nessa política, o de viabilizar a expansão das fronteiras agrícolas do país com o objetivo de atender às necessidades da transição do sistema agroexportador para o urbano-industrial⁶⁶. As colônias agrícolas estimuladas e criadas nesse período orientavam as migrações internas como para a região Norte, considerado espaço vazio e área sempre ameaçada de ocupação estrangeira. Essa, porém, não foi a única forma de atrair migrantes, exemplo disso é a migração de nordestinos para o Sudeste, especialmente São Paulo, onde existia falta de mão de obra.

Com o slogan “Marcha para Oeste”, a ditadura Vargas incentivou a migração interna para o Centro-Oeste brasileiro com a venda ou doação de terrenos dos núcleos coloniais nacionais com a intenção de colonizar os vazios demográficos. O Estado brasileiro assumiu a orientação das correntes migratórias vinculando migração com colonização cabendo à empresas oficiais ou privadas a organização dos núcleos coloniais, muito embora, essa regulamentação não impedisse o movimento migratório espontâneo. É importante destacar que por trás desta política de colonização está a principal estratégia do governo Vargas, o de enfrentar os problemas agrários e as conseqüentes tensões e lutas sociais no campo.⁶⁷

No caso específico da colonização programada para a Amazônia durante o período do regime militar, a divulgação pelo governo e as notícias sobre a ocupação dessa região tiveram na imprensa uma grande aliada. Filmes comerciais, panfletos, textos jornalísticos pagos pelo governo ou produzidos por jornalistas independentes ou vinculados às publicações, apresentaram a Amazônia aos brasileiros de todo o Brasil. Para nossa análise um ponto importante é perceber os objetivos desses textos, especialmente dos jornais, perceber como o discurso jornalístico apresentou a

64 Idem. p.20.

65 WOORTMANN, Ellen. Herdeiros, Parentes e Compadres. Colonos do sul e sitiantes do Nordeste. São Paulo-Brasília: Hucitec e EdUNB, 1995., p.100.

66 ROCHA, 2006, Op.cit. p. 17.

67 Idem. p. 19.

colonização da Amazônia e as grandes obras como a Transamazônica e quais as concepções que sustentavam essas versões. As rodovias seriam, portanto, o projeto estruturante do empreendimento colonizador, pois dinamizariam a ocupação produtiva dos lotes agrícolas. A imagem divulgada era de um grande empreendimento, totalmente positivo.

Considerações finais

A literatura sobre a colonização amazônica desde o século XIX tem apontado, muitas vezes, para o fracasso das tentativas e a decadência das povoações. Por outro lado a Amazônia é reinserida nos discursos governamentais como reserva de recursos e terra em potencial para a colonização, repetidamente ao longo do tempo. Como justificar esses “fracassos” e a contínua esperança no eldorado? Certamente, desde a segunda metade do século XIX, os jornais têm papel importante na proliferação dessa imagem de riqueza amazônica. Quer através de propagandas ou de reportagens, o discurso jornalístico pode atuar como agente de formulação do imaginário social, ou “como uma prática social produtora de sentidos”.⁶⁸ Tais textos as ideias de Amazônia, colonização e progresso veiculadas pelos jornais de circulação nacional que dedicaram longas ou pequenas reportagens sobre a Transamazônica e a ocupação oficial da região, dão uma dimensão de como esses locais foram percebidos e incorporados à vida da sociedade, quais as múltiplas utilidades dessa ocupação e os eventuais problemas decorrentes.

Ainda no século XIX a Amazônia era uma grande floresta desabitada aos olhos do governo, rica de recursos vegetais e minerais. Precisava ser ocupada e incorporada ao Brasil e à sua história. Esse discurso foi traduzido, tanto no século XIX pelo governo imperial, através da construção de estradas de ferro e da ocupação de áreas como a zona Bragantina no Pará, como pelo governo ditatorial nos anos 1970 com seus projetos de integração nacional, além da imprensa da época, com diferentes tons e formas.

No século XIX o projeto foi de ocupação com foco na produção de gêneros agrícolas e a instalação de colonos deu-se sem longos debates sobre viabilidade e continuidade. No século XX o foco estava e instalação de “populações excedentes” e a imprensa escrita teve papel relevante na construção e difusão de discursos desenvolvimentistas. Tanto no século XIX com propagandas de migração quanto no século XX, com a veiculação de reportagens na mídia impressa de circulação nacional, percebe-se o direcionamento desses discursos e seus objetivos. Fato é que a relatividade do discurso jornalístico, mesmo quando apregoa neutralidade e imparcialidade, especialmente em períodos de forte repressão, como no caso nos anos 1970 com um

68 MARIANI, Bethania Sampaio Corrêa. Os primórdios da Imprensa no Brasil (Ou de Como o Discurso Jornalístico Constrói Memória). In: _____. Discurso Fundador (A Formação do País e a Construção da identidade Nacional). Campinas: Pontes, 1993., p.108

regime autoritário de governo, tem-se a dimensão e a direção dos interesses políticos, econômicos e sociais incrustados por trás desses textos. Indicam as opiniões sobre a Amazônia, sua ocupação e suas transformações de acordo com os discursos vigentes em cada época.

Por trás desses projetos de colonização e ocupação em diferentes momentos é preciso considerar a cena política que o Brasil vivia. Quando da ocupação planejada da zona Bragantina no final do século XIX o Brasil vivia uma transição entre trabalho escravo e trabalho livre e mais, entre império e república. Questões políticas tão importantes mexeram com os ânimos da sociedade, mas não modificaram a estrutura fundiária vigente. A estratégia de alocar os retirantes nordestinos fugidos da seca ou instalar novos imigrantes europeus em “novas terras” não se chocava com os interesses dos donos de terra tradicionais do Brasil.

Durante o governo ditatorial do presidente Médiçi a instalação de excedentes populacionais, nordestinos em sua maioria, mas também sulistas, novamente nessa região considerada vazia ou inexplorada, acalmava o problema do êxodo rural e de uma necessária reforma agrária, novamente sem mexer na estrutura fundiária tradicional. Mais uma vez os grandes proprietários não corriam o risco de ter suas terras ameaçadas, afinal o Brasil tinha a Amazônia, uma reserva de terras para receber essa população excedente.

Do ponto de vista ambiental, é indiscutível que o próprio fato de ocupar e transformar uma área de floresta em área agrícola e/ou urbana indica uma estreita relação entre homem e meio ambiente, porém, devemos atribuir o peso devido a cada uma dessas transformações. e, como Fredrik Barth sugeriu, devemos assumir

[...] um ponto de vista que não confunda os efeitos das circunstâncias ecológicas sobre o comportamento com os efeitos da tradição cultural, tornando possível a separação desses fatores e a investigação dos componentes culturais e sociais não-ecológicos que agem no sentido da criação de diversidade.⁶⁹

Apesar disso, ainda de acordo com Barth, as formas culturais aparentes exibem efeitos da ecologia.

Não me refiro ao fato de que elas refletem uma história de adaptação ao meio ambiente; em um sentido mais imediato, elas também refletem as circunstâncias externas às quais os atores têm que se acomodar. Será que as mesmas pessoas, com os mesmos valores e idéias, não adotariam diferentes padrões de vida e institucionalizariam diferentes formas de comportamento, se postas diante de oportunidades diferentes oferecidas

69 BARTH, O guru, o iniciador e outras variações antropológicas. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria. 2000., p. 31.

por ambientes distintos?⁷⁰

Nesse contexto, é importante considerar que a criação de espaços planejados representa, muitas vezes, “transferências socioculturais”, ou uma tentativa disso – caso da temática do pioneirismo, que levaria a cultura e a tradição do migrante para a área a ser ocupada. Além disso, a análise do discurso das propagandas de migração para a Amazônia, em uma perspectiva comparada com as propagandas migratórias para o sul do Brasil ou para a zona Bragantina do Pará, nas décadas finais do século XIX e no início do século XX, por exemplo, pode dar uma nova dimensão da ideia de “rural” e “selvagem” da sociedade nesses diferentes momentos e suas consequências na tomada de decisões sobre desflorestamento, técnicas agrícolas e reforma agrária de então. O próprio conceito de recursos naturais precisa ser historicizado, na medida em que sofreu profundas alterações ao longo de diferentes tempos e lugares.

Essa abordagem abre caminho para uma leitura também crítica das “formas” e “usos” atribuídos à floresta e a terra sob ela na Amazônia, em termos econômicos e sócio-culturais, em momento distintos, mas recorrentes quanto aos projetos políticos de desenvolvimento e que pregavam a ocupação dos “espaços vazios” do país para que os mesmos fossem incorporados à “nação”. A própria ideia de “vazio demográfico”, tão comum então e que segue, ainda hoje, repetida em alguns grupos, mostra o desconhecimento do espaço que se pretendia ocupar, ignorando as populações autóctones, a questão da biodiversidade, do clima e de séculos de práticas e costumes em estreita relação com a natureza.

São essas práticas e experiências um capítulo importante e ainda pouco desenvolvido da história do Brasil. A importância dessas análises sobre a Amazônia está no fato de ultrapassar a visão de área virgem e inexplorada, vazio demográfico ou reserva de biodiversidade. Essa região ainda não recebeu a mesma valoração ou estudos dedicados à agricultura e migração nas pequenas propriedades e da pecuária no Sul e Sudeste, ou do grande agronegócio que dia após dia avança em meio à floresta amazônica. Em contrapartida também indica a desvalorização da floresta como floresta e das populações que já ocupavam essa área com suas práticas e costumes.

Também é fundamental considerar que o entendimento dessas transformações ambientais locais como fazendo parte de um processo social e cultural, além de econômico e/ou político. Amplia o entendimento da história da região amazônica, e também do fato de que tais transformações foram parte das causas e das consequências da colonização e das ideias de progresso e desenvolvimento de diferentes períodos. Para além dessas questões, a “recolonização” da Amazônia foi parte de diversas políticas de ocupação do território e realocação de trabalhadores sem-terra, temática atual e importante, relacionada à segurança alimentar e a reforma agrária e que precisam ser

70 *Ibidem.*

analisadas considerando também suas variáveis ambientais.

Recebido em 05 de novembro de 2018.

Aprovado em 15 de dezembro de 2018.