

## BR 230: NORDESTINOS NA ROTA TRANSAMAZÔNICA (1970-1974)

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

Orientadora: Ana Maria Barros

No Brasil dos anos 1970, vivia-se um momento de euforia, haja vista os ótimos índices de crescimento econômico apresentados pelo *marketing* do governo militar instalado no poder desde 1964. O país recebia vultosas quantias na forma de investimentos estrangeiros. As grandes obras públicas tinham o objetivo de desenvolver o Brasil e mostrar o grande momento que o país vivia, segundo o marketing do governo, era a construção do “**Brasil Grande**”.<sup>2</sup>

Nesse contexto a transamazônica seria uma das grandes obras que trariam “redenção” ao povo brasileiro, em especial o Norte e Nordeste. Apesar de a Transamazônica ter sido concebida como ferramenta para acabar com a miséria do Nordeste e desenvolver o Norte do país, pouco ou quase nada se pode observar sobre as aspirações daqueles que seriam os beneficiados com tal projeto. Ao buscarmos a compreensão que os trabalhadores nordestinos tinham sobre a grande rodovia nos noticiários de jornais encontramos uma enorme lacuna em nossas fontes, estas por sua vez só podem ser preenchidas através da História oral

Uma vez que nos propomos a reconstruir a história daqueles que foram para o Norte do Brasil em busca de suas realizações individuais, compreendemos que nosso propósito só seria possível com a utilização desta ferramenta, que assim como qualquer outra também apresenta limitações e perigos em sua utilização: “O que importa na História Oral não são os fatos acerca do passado, mas todo o caminho em que a memória popular é construída e reconstruída como parte da consciência contemporânea...” (MONTENEGRO, 2007: 16). Entretanto não nos seria possível compreender a história dos comuns sem escutá-los e transformar suas memórias em fontes inesgotáveis de interpretação do processo vivido no passado.

---

<sup>1</sup> Mestrando em História pela Universidade Federal de Pernambuco. Bolsista CNPq.

<sup>2</sup> Era assim que alardeavam os representantes do governo, objetivando convencer a população de que se vivia um momento único de crescimento nacional, os discursos são percebidos na mídia em geral, sobretudo nas revistas de grande circulação nacional como **O Cruzeiro** e **Manchete**. Ver mais em FICO (1997) e MENEZES (2007).

Uma vez que os trabalhadores são citados pela mídia estudada no período como os maiores beneficiados do projeto estatal, sentimos falta das opiniões destes sobre o projeto ou sobre transformações que tal projeto traria para suas vidas. Essa lacuna não pode ser preenchida apenas com a utilização da mídia, e de documentos oficiais, uma vez que é comum a estes trazerem a voz apenas dos chamados grandes homens, aqueles que podem mudar o curso da história, colocando os demais como agentes passivos no curso das transformações históricas.

Os meios de comunicação de todo o país noticiavam os projetos estatais para o desenvolvimento brasileiro e sua integração nacional, através do Plano de Integração Nacional, que objetivava desenvolver e integrar de forma equilibrada todas as regiões do Brasil, para nossos estudos escolhemos a utilização da mídia impressa de grande circulação em algumas regiões do país, em especial os estados de Pernambuco e Pará, com o objetivo de observar a forma pela qual este grande empreendimento estatal – A construção da Transamazônica – era noticiado e discutidos nos jornais. Entretanto se faz necessário esclarecer os limites que a mídia, neste caso a mídia impressa, impõe à observação e estudo do passado, uma vez que é um conjunto de fragmentos da história carregados de subjetivações e interesses corporativistas ou individuais presentes em seu tempo e espaço.

Para Tânia de Luca:

*Pode-se admitir, à luz do percurso epistemológico da disciplina e sem implicar a interposição de qualquer limite ou óbice ao uso de jornais e revistas, que a imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que se elegeu como digno de chegar até o público. O historiador, de sua parte, dispõe de ferramentas provenientes da **análise do discurso** que problematizam a identificação imediata e linear entre a narração do acontecimento e o próprio acontecimento, questão, aliás, que está longe de ser exclusiva do texto da imprensa. (Luca, 2008: 140. Grifo da autora)*

De forma genérica, os periódicos observados não apresentaram nenhum tipo de discussão com a sociedade – leitores - ou sequer um diálogo ou espaço para opiniões de

parte da sociedade que discutia o assunto<sup>3</sup>, então de interesse nacional, uma vez que envolvia a aplicação de muito dinheiro, em parte recursos retirados de verbas da SUDENE, responsável por gerir os problemas do Nordeste. Acerca deste adendo, muitos se manifestaram, mesmo que de forma pouco incisiva, uma vez que vivia-se o auge da repressão política. Sobre o tema o então governador de Pernambuco Nilo Coelho disse:

*Os que sofrem são sempre os mais lembrados. E desejamos ser lembrados porque sofremos nesta hora. Ninguém é contra a integração da Amazônia. Ninguém neste país pode contestar a conquista da Amazônia, mas não com o preço da destruição de um movimento desenvolvimentista, que convocou o empresariado para uma arrancada nova, para a construção do novo Nordeste (MORAIS et al. (1970).*

Percebe-se no caso do Governador pernambucano, que sua maior preocupação era então o desvio de recursos do Nordeste para a construção da rodovia sem, no entanto, preocupar-se de fato com a viabilidade Técnico-sócio-econômica do projeto, tema abordado pelo então governador da Paraíba João Agripino, que argüiu:

*“A Transamazônica não tem projeto. Além do paralelo 10 não tem sequer fotografia aérea até agora levantada, nem estudo de topografia. Diz-se que cortará terras de grande fertilidade e com isso se deslocará a população do Nordeste para áreas mais úmidas e de boa produtividade. É possível que estas terras existam, mas onde estão, não sabemos ainda, pois não há estudos topográfico (MORAIS et al. (1970).*

Mesmo com as opiniões contrárias de Governadores, Senadores, demais políticos e técnicos no assunto, não é difícil encontrar comprometimento da mídia com o projeto governamental. A exemplificar, temos do Diário de Pernambuco com a matéria publicada em 19 de janeiro de 1971 com o título: **Cirne Lima cuida da efetiva ocupação do Vazio demográfico.**

---

<sup>3</sup> Apesar de não exposto nas páginas dos periódicos, o assunto da construção da transamazônica despertou muitas críticas de leigos e especialistas no assunto durante o período de seu anúncio e construção.

*O Governo federal, através do ministério da agricultura e de órgãos especializados como a SUDAM e SUDENE está empenhado no desenvolvimento das extensas áreas da Amazônia e do Nordeste. São alguns milhões de quilômetros quadrados – cerca de dois terços do território nacional – que estão merecendo atenção do poder público a fim de que possam ser ‘descobertos’. É o que está fazendo com a adoção de medidas concretas, algumas de extraordinário vulto, como é o caso da rodovia Transamazônica, já em fase de abertura. Graças a esse trabalho do mais alto sentido patriótico acima de tudo descortinam-se horizontes, abrem-se possibilidades...*

A mídia nacional, representada pela grande imprensa, no jogo político contribuiu grandemente para a formação de uma imagem positiva do regime. Os jornais menores, por ideologia, troca de favores<sup>4</sup> ou diante da censura prévia e dos riscos de perseguição, prisão, tortura e morte, corroboravam da mesma forma com o projeto político-econômico do governo.<sup>5</sup> Ao pesquisarmos jornais de grande circulação como a *Folha de São Paulo*, temos a publicação de matéria, cujo título: “ARRANCADA PARA CONQUISTAR O GIGANTESCO MUNDO VERDE”, nota-se claramente certo grau de entusiasmo com o projeto estatal da Transamazônica. Na matéria, lê-se o seguinte texto:

*O general Médici presidiu ontem no município de Altamira, no Estado do Pará, a solenidade de implantação, em plena selva, do marco inicial da construção da grande rodovia Transamazônica, que cortará toda a Amazônia, nos sentidos Leste-Oeste, numa extensão de mais de 3.000 quilômetros e interligará esta região com o Nordeste. O presidente emocionado assistiu à derrubada de uma árvore de 50 metros de altura, no traçado da futura rodovia, e descerrou a placa comemorativa do início da construção. (Folha de São Paulo: 10/10/1970)*

Também no Norte – maior interessado no projeto estatal – a rodovia repercutiu de forma permanente na mídia local, a ver a publicação do jornal *O Liberal*, do estado

---

<sup>4</sup> Alguns veículos midiáticos foram favorecidos pelo regime militar, em alguns casos chegando a se consolidar no cenário nacional. Ver mais em GASPARI (2002) e MENEZES (2007).

<sup>5</sup> A fim de evitar confusões acerca do conceito de mídia de massa, nos referimos aos veículos de grande alcance populacional como é o caso dos jornais de grande circulação, revistas, rádio e televisão.

do Pará em 13 de julho de 1970 com o título: *Presidente Médici descobriu a Transamazônica para o Brasil.*

*A rodovia Transamazônica não estava prevista no plano nacional de viação aprovado em 1967, mas sua construção em regime de prioridade foi determinada pelo presidente da república... o seu traçado e sua e a rota da Transamazônica formarão uma cruz implantada na selva. Sob este símbolo poderá surgir uma nova e forte Amazônia.*

Note-se que em todas as reportagens citadas se percebe graus similares de aceitação do projeto como viável ou solucionador dos problemas do Norte e do Nordeste. Na matéria publicada no jornal paraense há a tentativa de induzir os leitores a uma interpretação acerca de uma “coincidência” do traçado da rodovia com seu possível sucesso, este fato não pode passar despercebido, uma vez que no Brasil, o cristianismo é a religião predominante e em especial, Belém que é a cidade onde ocorre o Círio de Nazaré, levando milhões de pessoas às ruas.

Apesar de o período estudado – Ditadura Civil-militar de 1964-1985 – ter provocado o constrangimento daqueles que por vezes pensavam em criticar o projeto estatal, não devemos desprezar por completo as análises desses meios de comunicação, pelo contrário, podemos perceber e analisar a constante presença de entrevistas e matérias feitas com representantes do governo, e poucas vezes algum relato acerca das opiniões contrárias ao projeto. Obviamente, isso é uma característica do regime de exceção vivenciado no Brasil na segunda metade do século XX.

Segundo o governo, a construção da rodovia ligando o Nordeste ao Norte brasileiro fazia parte dos mega-projetos de desenvolvimento para transformar o país em uma superpotência até o fim do século XX. Outros exemplos dessas obras faraônicas seriam a ponte Rio - Niterói e usinas hidroelétricas.

## **QUEBRA DE PARADGIMAS E INTEGRAÇÃO NACIONAL**

O projeto de construção da rodovia Transamazônica, apesar de ter sido preparado de forma a atender uma decisão presidencial não precedida de estudos

técnicos, fez parte do projeto maior de integração nacional, no qual um dos principais objetivos era garantir a soberania territorial brasileira.

Segundo Petit, um fator importante na criação dos projetos de integração da região norte foi o surgimento da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), criada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1948 e que possuía nos seus quadros vários intelectuais dispostos a discutir a participação deste continente em relação ao mundo.

Para o modelo cepalista de desenvolvimento, os países latino-americanos só conseguiriam se desenvolver desconstruindo o paradigma criado pela divisão internacional do trabalho que havia colocado estes países como fornecedores de matérias primas e consumidores de produtos industrializados, condenando-os à dependência perpétua, modelo que internamente foi estendido para compreensão da dicotomia existente entre as regiões Sudeste/ Norte/Nordeste<sup>6</sup>.

Desse modo, eram vários os fatores que levavam o governo a colocar tal projeto como uma de suas prioridades. Dentre esses fatores, alguns podem ser enumerados: 1- a necessidade de integração de uma vasta região pouco densa demograficamente e que, segundo a Doutrina de Segurança Nacional<sup>7</sup> seria alvo de possíveis intenções de incorporação a outros países; 2- a necessidade de diminuir a dicotomia existente entre o desenvolvimento do Sul/Sudeste em detrimento do atraso do Norte/Nordeste; 3- a possibilidade de deslocamento de grandes contingentes populacionais, que causavam tensões sociais devido a concentração de terras e as sucessivas secas do Nordeste para a Região Norte propagandeada como região de futuro próspero, como pode ser visto em discurso do presidente Médici, citado por PETIT (2003: 87):

*Somente quem testemunhou a caminhada de milhões de trabalhadores sem terra e, agora, vem à Amazônia contemplar essas paisagens de milhões de hectares ainda desaproveitados, pode sentir em toda sua crueza o quadro vivo de nossa luta pelo desenvolvimento...aquilo que não se pode fazer devido à escassez de capital pode ser feito com um programa integrado de*

---

<sup>6</sup> PETIT (2003).

<sup>7</sup> A doutrina de segurança nacional foi elaborada pela Escola Superior de Guerra e representou o pensamento militar oficial do regime, sendo entendida como “Sistema nacional do *dever ser* destinada a orientação política”. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. MANUAL BÁSICO, 1976 *apud* MENEZES, 2007: 37.

*colonização e de desenvolvimento com um número mínimo de recursos econômicos, capaz de gerar rapidamente riqueza e complementar sem inflação, o esforço necessário a dos dois problemas: o do homem sem terra no Nordeste e o da terra sem homens na Amazônia.*

Sobre o início das obras de construção da rodovia, o jornal pernambucano Diário de Pernambuco utilizava termos como “*arrancada histórica*”, “*conquista*” e “*imenso mundo verde*”, para ratificar e corroborar com o projeto governamental. O início das obras de construção da rodovia foi noticiada da seguinte forma:

*O presidente Médici aplaudiu entusiasticamente, a derrubada, em plena selva amazônica, ontem, de uma árvore de mais de 50 metros de altura simbolizando a transposição de mais um obstáculo a construção da rodovia transamazônica... seguindo-se o descerramento de uma placa incrustada no tronco de uma árvore com os dizeres: “Nesta margem do Xingu, em plena selva amazônica, o senhor presidente da república deu início a construção da transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista e a colonização deste gigantesco mundo verde. Altamira 9 de outubro de 1970 (Médici aplaude queda de árvore gigantesca na Amazônia. Diário de Pernambuco, Recife: 10/10/1970).*

Toda essa observação feita acerca da atuação ou do comprometimento da mídia pode ser explicada através do manual básico da Escola Superior de Guerra que diz: “característica importante da comunicação de massa e social sob o ponto de vista do poder é que seus meios não só influenciam a ordem política, econômica, social e militar em que atuam como também, são influenciados por ela” (Escola Superior de Guerra, MANUAL BÁSICO *Apud* MENEZES, 2007). Fica claro assim que, para o governo, existia uma relação íntima entre a mídia e o estado, devendo esta ser uma relação de mão dupla e harmoniosa, o que na prática poderia se converter em uma espécie prostituição midiática.

Não fora diferente com o jornal de circulação no estado do Pará intitulado “O Liberal”, que reproduzia de forma inducionista e sem desenvolver qualquer questionamento quanto a viabilidade econômica da obra, ou mesmo se, com a construção da imensa rodovia realmente haveria a “redenção do Norte e do Nordeste”

que viria com o slogan “Homens sem terra para uma terra sem homens” (PANDOLFO, 1994: 77).

## **A HISTÓRIA ORAL NA (RE)CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA**

Segundo Lutz Niethammer, a História oral é um meio privilegiado para o resgate da vida cotidiana, tendo em vista que esta se mantém firmemente na memória, apesar de poder sofrer alterações como resultado de experiências posteriores ou mudanças de atitudes (MONTENEGRO, 2007: 17).

As limitações causadas pela falha de memória ou por mudanças de atitudes posteriores são tratadas por Hobsbawn, que afirma que a utilização da História oral deve estar associada a confrontação com outras fontes, uma vez que a memória é seletiva e cada entrevistado pode julgar informações como importantes ou descartá-las antes mesmo de passá-las ao entrevistador. Além disso, a memória pode levar o historiador a se colocar diante de informações contraditórias, como afirma:

*Um aspecto importante da história feita pelo povo é o que as pessoas comuns lembram-se dos grandes fatos, em contraste com o que seus superiores acham que devem lembrar, ou o que historiadores podem provar que aconteceu (...). (HOBBSAWM, 1990).*

As contradições permitirão perceber se a história convencionada como ideal pelas elites correspondem ao que ficou nas memórias do povo, uma vez que essas memórias passam o tempo todo por transformações, conscientes ou não. As Contradições percebidas por Hobsbawn e outros historiadores puderam ser percebidas também em nosso trabalho, com algumas contradições acerca da narração dos fatos pelos entrevistados. Por isso é necessário ter cautela na utilização desses dados. Entretanto, em hipótese alguma podemos descartar tais informações.

Nossa primeira entrevista foi feita com um trabalhador pernambucano envolvido na construção da rodovia através da Construtora Rabelo. Sua função era a de motorista e as iniciais de seu nome serão utilizadas para não identificá-lo.

Quando perguntamos sobre o motivo que levou o senhor EG para o Norte, ele nos diz:

*Porque geralmente essas empresas novas pagavam melhor do que aqui. Aqui agente estava acostumado... E lá era mais vantagem... Hora extra, uma coisa... Eu nunca gostei de ficar parado, eu gostava de andar... Eu tinha muita vontade de conhecer o Belém, o pessoal falava de Belém.*

Como podemos perceber não nos parece que o motivo pelo qual este trabalhador migrou para o Norte tenha sido necessariamente a fuga da seca nordestina e sim uma vontade individual de conhecer outros lugares e ascender economicamente. Isso nos mostra que não podemos entender os trabalhadores apenas como massa de manobra de governos ou qualquer projeto que venha de cima para baixo na hierarquia social, mas sim como homens e mulheres que possuem projetos e vontades que muitas vezes independem das ações governamentais. Isso fica ainda mais claro quando ele nos fala:

*Entrevistador: - O senhor já tinha família quando o senhor foi para lá?*

*EG: - Tinha.*

*Entrevistador: - O senhor era casado? Tinha filhos?*

*EG: - Já tinha família... Eu trabalhei de 61 a 66 no Maranhão.*

*Entrevistador: - Então o senhor saiu daqui (Pernambuco) para o Maranhão primeiro?*

*EG: - Eu trabalhei no Maranhão.*

Note-se também que havia uma preferência da empresa por trabalhadores que tivessem família constituída, claramente numa tentativa de obter maior estabilidade do trabalhador na empresa. Sobre a preferência da empresa ele nos diz: *“Tinha preferência por casado, pra tentar segurar o cara lá...”*.

Essa preferência por homens que já possuíssem família também fazia-se constante nas seleções que o INCRA fazia para os colonos da Transamazônica, a fim de evitar um maior número de evasão das terras concedidas. Sobre o contingente utilizado como mão de obra na região, não surpreende a presença massiva de cearenses, uma vez que o estado era um dos maiores atingidos pelos problemas da seca e possuía uma grande população de flagelados. EG enfatiza a participação dos cearenses quando diz: *“Ficou muita gente. Eu ouvi dizer que a maior parte era cearense. Em função da empresa chegou muita gente de fora, chegou gaúcho, paranaense... Mas em função a*

*empresa aquele pessoal de Minas, São Paulo vinha, depois ia embora... Eu acredito que a maioria era cearense”.*

Ao nos falar sobre o início dos trabalhos na construção da rodovia o senhor EG nos diz:

*Lá foi muito difícil.... Lá só tinha dois tipos de transporte: avião e barco, o mesmo tipo de barco... Foi bastante difícil, era muita gente, demorava demais! No começo foi bastante transtorno.*

Não nos surpreende o fato do relato sobre as difíceis condições de trabalho e vida, uma vez que estes trabalhadores estavam imersos em uma floresta densa, com difícil acesso e quase sem comunicação, além de estarem expostos a doenças e pragas como o pium, um mosquito comum na região amazônica que ataca durante o dia e chega a provocar morte por ulcerações na pele que geram hemorragias e infecções. Também o fator psicológico deve ser levado em consideração, pois esses homens perdiam temporariamente o vínculo com seus parentes, criando uma outra espécie de relação com os “iguais” que participavam da empreitada a fim de superar a carência familiar.

O Regime de trabalho, de acordo com o relato, superava em muito o que é estabelecido pela CLT, responsável pela regulação do trabalho no país, uma vez que o número de horas trabalhadas superavam o limite imposto pela lei.

*EG: - ... O lema era construir. Agente 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.*

Sobre essas difíceis condições impostas pelas empreiteiras aos trabalhadores vemos pouco se falar nos jornais, entretanto, no dia 1 de janeiro de 1971 o periódico paraense “O Liberal” apresentou matéria intitulada de: “FIRMAS EMPREITEIRAS FORAM DENUNCIADAS AO MINISTRO”, onde se denuncia sobre o não cumprimento das leis por parte de algumas empreiteiras, entretanto, a mesma matéria tenta deixar claro que toda a situação está sendo investigada e resolvida pelo próprio ministério do trabalho.

Tal situação de descumprimento das leis trabalhistas também pode ser percebida observando o grande número de ações trabalhistas contra empresas de construção civil instaladas na rodovia transamazônica entre os anos de 1970 e 1974, período em que a

rodovia estava sendo construída de forma acelerada pelo então governo do General Médici.

Segundo nosso entrevistado, o principal adversário dos trabalhadores era o clima e as doenças provocadas na região. Ele nos diz:

*Entrevistador: - Mas o senhor acha que valia a pena sair do Nordeste para ir trabalhar lá...? Se o senhor pudesse fazer de novo, o senhor iria trocar o Nordeste pelo trabalho na construção...?*

*EG: - Se eu tivesse... Se eu não fosse velho eu iria, não tem nem comparação...*

*Entrevistador: - O senhor iria...?*

*EG: - A possibilidade de quem vive naquela região toda lá... A Transamazônica, aquela região lá... É diferente.*

*Entrevistador: - Para pior ou para melhor?*

*EG: - Para melhor. Depende de se adaptar ao clima. Se, se adaptar, você ta feito!*

*EG: - Se ganha dinheiro lá. Lá é fácil de ganhar dinheiro. Agora, tem esse problema de saúde. Eu não me dei bem porque fiquei doente.*

*Entrevistador: - Qual foi o problema então, que o senhor teve?*

*EG: - Malária.*

Nota-se uma sintonia no discurso do entrevistado com os discursos realizados pelos políticos que defendiam a construção da rodovia e migração para a região Norte, descrevendo-o como um prodigioso vale, região que faria o povo nordestino ter sua redenção. Porém, também podemos observar no discurso uma aproximação com a representação do dito “Inferno Verde”, cheio de doenças tropicais que faziam o homem padecer. A malária era a principal doença que acometia os trabalhadores daquela região e segundo EG as medidas tomadas pela empreiteira após diagnosticar a doença eram:

*Entrevistador: - Muita gente morria de doenças lá nos acampamentos de trabalho?*

*EG: - Não. No acampamento, é como eu acabei de dizer, quando adoecia, quando tava ruim, eles mandavam pra fora. Se fosse morrer, não morria no acampamento.*

Podemos perceber claramente dois motivos para a retirada dos doentes do acampamento. Obviamente, a permanência de um trabalhador doente e a sua morte no acampamento abalaria ainda mais aqueles homens que ficavam três meses sem ver suas famílias ou ter qualquer contato com o mundo exterior à floresta. Outro motivo é de tentar conter a epidemia da doença que é transmitida por um mosquito que pica o doente e leva a doença para uma pessoa saudável.

Percebe-se que alguns trabalhadores ao chegarem à região tentavam ascender economicamente. Às vezes trocando de ocupação, a fim de conseguir uma melhor renda, foi o que fez o senhor EG pedindo demissão e buscando trabalhar por conta própria. Ele nos revela o motivo de sua saída da empresa:

*Entrevistador: - E porque o senhor decidiu sair da empresa?*

*EG: - Por causa de pagamento. A empresa não tava cumprindo o que agente 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.*

Ainda sobre as relações trabalhistas ele nos deixa claro o porquê da insatisfação com a empresa contratante e fala como conseguiu receber seus direitos, fato que o próprio considera exceção, já que a maior parte dos trabalhadores não recebia.

*Entrevistador: - E os direitos trabalhistas, eles davam tudo a todo mundo? Como era lá?*

*EG- Pagava a ninguém, como eu acabei de dizer. O fundo de garantia, a maioria das pessoas recebia quando 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.*

Essa informação pôde ser percebida como verdadeira após uma análise dos processos no Tribunal do Trabalho de Belém, referentes a trabalhadores das empreiteiras na construção da rodovia contra suas contratantes. Mais de 90% das causas envolvem o questionamento do FGTS.

*Entrevistador: - A empresa então deixava de pagar...?*

*EG- É. Ela deixava de pagar um direito trabalhista...*

*Entrevistador: - E no caso do senhor, como foi que aconteceu?*

*EG: - Eu sai da empresa, passei 75 dias sem eles quererem me pagar, aí eu fui na justiça de Santarém. Aí negocieei, me pagaram o fundo de garantia. Só depositaram depois que eu fui na justiça.*

Ou seja, havia por parte da empresa contratante um desrespeito aos acordos firmados no contrato de trabalho, levando em alguns momentos à reação dos trabalhadores exigindo o pagamento dos salários, demonstrando uma espécie de organização dos trabalhadores na busca pelos direitos.

Podemos observar isso no trecho a seguir da entrevista:

*Entrevistador: - E os trabalhadores, eles faziam algum movimento para reivindicar melhores condições de trabalho, ou melhor salário? Havia algum movimento dos trabalhadores?*

*EG: - É,... Quando atrasava pagamento...é, não trabalhava, porque não pagava a gente... vai pagar hoje, aí não pagava, aí 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... aí no final contrataram um policiamento para tomar conta do acampamento, para evitar um confronto.*

*Entrevistador: - Então a empresa pedia para a polícia ficar controlando os trabalhadores?*

*EG: - Ficava controlando, e aí não adiantava. Isso foi logo no começo, quando começou a aparecer a gente...*

Outro grande problema enfrentado pelos trabalhadores era com relação a alimentação. A dificuldade de se chegar alguns gêneros foi o principal motivo desta carência, ele nos relata:

*EG: - São seis meses sem comer carne, só conserva. Era sardinha, aí depois eles inventaram uma tal de almôndega, depois teve uma tal de salsicha. Quando eles mandavam salsicha aí os peão<sup>8</sup> botavam até nome nas salsichas. Quando chegava comida a gente já sabia o gosto... Aquele cheiro... Além de ser conserva, era mal feita!*

*Entrevistador: - Então vocês achavam ruim a comida?*

*EG: - Era. Comia pra não morrer. Lá a gente não tinha outra opção, ou comia ou passava fome. Então a conserva que tinha ninguém agüentava mais. Então comia feijão com arroz. E o engenheiro que trabalhava lá com a gente era muito rígido. Ele tinha muito medo que o peão adoecesse. Só que a empresa não era dele. Ele era chefe só, do setor... Teve uma vez que ele pegou uma panela lá cheia de jabá e jogou no meio da rua dizendo que peão não podia comer aquilo porque aquilo ia adoecer o peão que comesse. Tinha um fardo e meio de jabá.*

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Apesar de ser ainda um trabalho em andamento, a partir de nossas pesquisas e primeiras entrevistas podemos tirar algumas conclusões iniciais acerca da veiculação da rodovia Transamazônica na mídia e das condições de vida dos trabalhadores nas frentes de construção desta.

Em princípio podemos perceber que poucas opiniões divergentes com relação à construção da rodovia eram veiculadas nos jornais de grande circulação, sejam estes em Pernambuco ou no Pará, fato que não surpreende, haja vista, o regime político instalado no período, entretanto, nas lacunas deixadas por algumas entrevistas podemos perceber que havia críticas a rodovia, e essas eram constantes, já que em algumas matérias se fala como se fosse uma resposta aos “críticos” da rodovia.

A utilização dos arquivos disponíveis no TRT do estado do Pará, também fornecem vasto conteúdo que pode nos ajudar a entender como eram as condições de trabalho e o respeito às leis trabalhistas.

Já a partir de nosso entrevistado, conhecemos algumas características do trabalho de abertura a rodovia, a enumerá-los: 1- As empreiteiras preferiam contratar os

---

<sup>8</sup> A fala do entrevistador foi utilizada da forma original, preservando traços de sua linguagem que divergem da gramática normativa.

homens que já tivessem família, logicamente afim de que não houvesse evasão dos trabalhadores; 2- As doenças acometiam trabalhadores constantemente nos campos de trabalho e os doentes eram retirados, sem que houvesse retorno de notícias a respeito do mesmo; 3- A alimentação se constituía em um dos principais problemas enfrentados pelos trabalhadores; 4- A empregadora muitas vezes atrasava os pagamentos ou não cumpria com os termos do contrato de trabalho, mesmo assim muitos trabalhadores não acionavam a justiça, devido a desinformação de seus direitos ou a dificuldade imposta pela distância e meios de transporte necessários para se chegar aos tribunais de trabalho.

A primeira entrevista feita já nos mostra o quanto é preciso ter cautela com o uso da História oral, uma vez que apesar de o senhor EG falar com nostalgia da época em que trabalhara na região, ao descrever as condições de vida e trabalho, percebemos uma contradição, uma vez que o descrito é uma situação altamente insalubre ao ser humano.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU E LIMA, M. S. *Construindo o Sindicalismo Rural - Lutas, Partidos, Projetos*. 1. ed. Recife: 2005.

ALVES, Maria Helena Moreira. *Estado e oposição no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1984.

BURKE, Peter. *História e Teoria Social*. São Paulo: UNESP, 2002.

CONTINI, Elísio. *A Colonização na Transamazônica: resultados e problemas*. Rio de Janeiro: EBAP/FGV, 1976.

FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucila de Almeida Neves. (Orgs.) *O Brasil Republicano: O tempo da Ditadura*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2007.

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

GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

\_\_\_\_\_. *A Ditadura Encurralada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

\_\_\_\_\_. *A Ditadura Derrotada*. São Paulo: Companhia das Letras: 2003.

\_\_\_\_\_. *A Ditadura Envergonhada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GIRON, Loraine Slomp e RADÜNZ, Roberto. (orgs.). *Imigração e Cultura*. Caxias do Sul: EDUCS, 2007.

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *Errantes da selva: histórias da migração nordestina para Amazônia*. Recife: Editora da UFPE, 2006.

HOBBSAWM, E. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

HOBSBAWM, Eric. *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.

LUCA, Tania Regina de. “Fontes impressas. História dos, nos e por meio dos periódicos”. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org). *Fontes históricas*. 2º ed. São Paulo: Editora Contexto, 2008, p. 111-153.

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

MONTENEGRO, Antonio Torres. *História Oral e Memória: A Cultura popular revisitada*. Editora Contexto, São Paulo, 2007.

PANDOLFO, Clara. *Amazônia Brasileira: Ocupação, desenvolvimento e Perspectivas atuais, futuras*. Editora cejup, Belém, 1994.

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

PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2008.

REIS, Daniel Aarão, RIDENTI, Marcelo e MOTTA, Rodrigo Patto Sá (orgs.). *O golpe e a ditadura militar quarenta anos depois*. Bauru: Edusc, 2004.

SECRETO, Maria Verônica. *Soldados da Borracha: Trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas*. São Paulo: Perseu Abramo, 2007.

SOUZA, Márcio. *Breve História da Amazônia*. Rio de Janeiro, AGIR, 2001.

## **FILMES**

SOL, Anjos do. Direção: Rudi Lagemann. 2006.

AMAZÔNICA, Iracema uma transa. Direção: Jorge Bondansky e Orlando Senna. 1974.

## **Jornais**

Diário de Pernambuco, Recife, 1970 – Acervo do arquivo público do Estado de Pernambuco.

O Liberal, Belém, 1970 – Acervo da Biblioteca pública do estado do Pará.

Folha de São Paulo, São Paulo, 1970 – Acervo Online do próprio jornal.