

**Uma tragédia em três atos: As estratégias de ocupação e reterritorialização da
Amazônia maranhense entre as décadas de 1960-1980.**

Irisnete Santos de Melo

Mestre em história pela UFPE e professor(a) do IFMA – campus Timon,

Irisnete.melo@ifma.edu.br

RESUMO

O estudo propõe abordar o processo de ocupação recente do oeste do Maranhão, parte integrante da chamada Amazônia Legal (Lei n 1.806 de 06/01/1953), entre as décadas de 1960, 1970, e 1980. Nesse recorte temporal, a Amazônia maranhense ganhou destaque no cenário nacional ao se constituir em fronteira agrícola e, como tal, passou a ser alvo de interesse e de disputa dos grandes projetos de desenvolvimento. Sabe-se que durante a vigência do regime civil-militar (1964 a 1985), apropriar-se do espaço amazônico e integrá-lo às áreas mais desenvolvidas do país por meio da intervenção de um novo aparato político e econômico foi um dos pilares do regime. Neste sentido, este trabalho visa revisar a produção acadêmica sobre o tema com o intuito de mapear três fases balizadoras do conflituoso processo de reterritorialização do oeste do Maranhão: a construção e abertura da rodovia Belém-Brasília, a implantação da Lei Estadual de Terras (1969) e a criação do Projeto Grande Carajás (1980).

INTRODUÇÃO

Historicamente a Amazônia brasileira emerge em meio a uma dicotomia – a abundância de recursos naturais versus o vazio demográfico. – ambos se reproduziram na legitimação e operacionalização da investida do capital sobre os recursos do território. Na configuração do campo político, é importante salientar que na vigência do regime civil-militar (1964 a 1985), apropriar-se do espaço amazônico e integrá-lo às áreas mais desenvolvidas do país foi uma das principais justificativas para a ocupação recente desse recorte espacial, transformando a Amazônia na fronteira por excelência do Brasil contemporâneo.

Nesse projeto de modernização nacional o investimento em um novo aparato político e econômico, com a criação (ou a reformulação) de novas instituições¹ deu a tônica da euforia desenvolvimentista da década 1970, através do chamado “milagre econômico”. Nessa perspectiva, uma série de políticas de integração foi elaborada, como o Plano de Integração Nacional (PIN) e os Eixos Nacionais de Integração e

¹ Como, por exemplo, a criação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) com a promulgação da Lei nº 5.173 de 27 de outubro de 1966 que “Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências” FONTE: BRASIL. Lei nº 5.173 de 27 de outubro de 1966. Entre outros.

Desenvolvimento (ENIDs). Instituíam-se o alicerce das políticas de integração nacional, que em linhas gerais defendiam a ocupação das fronteiras - dos chamados “espaços vazios” - e o investimento em “novas áreas”, sem comprometer o “núcleo desenvolvido” (sul e sudeste) do território nacional.

Na percepção do historiador Petit Pere (2003, p. 81-2) a política econômica da Administração Federal na Amazônia teve três fases: A primeira, centrada nas alterações da política de incentivos fiscais; a segunda, entre 1970 e 1974, onde se priorizou os projetos de colonização na Transamazônica, os projetos energéticos e à ampliação da rede viária terrestre; e uma terceira fase, durante o governo de Ernesto Geisel (1974-1979), através dos projetos mineiro-metalúrgicos. O fato é que nesse período a política de reterritorialização dos espaços amazônicos por meio da abertura de estradas e rodovias, a concessão de incentivos fiscais a empresários e o surgimento de núcleos urbanos operaram grandes transformações nas populações tradicionais (indígenas, quilombolas, posseiros) e impuseram novos modos de vida e novas relações de poder.

Logo, visitar a produção intelectual que lançou olhar para esse recorte espacial é também uma forma de refletirmos criticamente sobre o seu processo de ocupação recente. Em pleno século XXI é necessário repensar os esquemas explicativos que naturalizam atributos e conceitos homogeneizadores, e ignoram a diversidade cultural e política desse território (ALMEIDA, 2008). Precisamos nos debruçar sobre as políticas públicas e as práticas discursivas que elegem modelos, planos, “problemas e soluções” para e sobre a Amazônia, pois tais discursos constituem as engrenagens políticas de projetos de governamentalidade (GUIMARÃES NETO, 2017).

Desse modo, devemos esgarçar os muitos fios que tecem a trama das narrativas que o instituem, tornando-se primordial o rompimento com perspectivas de análise apoiadas em leituras que veem o espaço como algo naturalizado, imutável e perene. Os discursos que trazem uma ideia naturalizada de espaço são fortemente encontrados em visões que desconsideram ou desconhecem o fato de que a própria natureza é provida de historicidade, negando-se a conceber que os recortes espaciais sejam atravessados por múltiplas temporalidades (ALBUQUERQUE JR, 2008, p.33-66).

Ademais, em virtude de sua dimensão temporal, as espacialidades devem ser analisadas como criação histórica, como resultado das estratégias de diferentes atores sociais, uma

vez reelaboradas em diferentes frentes de contato, de combate e de enfrentamento. Em referência ao tema do espaço, Michael Foucault assinala que as sociedades contemporâneas vivem a primazia do espaço sobre o tempo, tanto que conceitos como o de simultaneidade, virtualidade, ciberespaço, justaposição e dispersão têm ganhado cada vez mais força nas áreas de conhecimento. Para Foucault (2006), nós nos relacionamos com o espaço por meio da ordem da relação, mas nomeadamente “sob a forma de relações de posicionamento”, que se definem pelas relações de vizinhança entre pontos, formando redes, organogramas, séries, etc. Essa afirmação remete a uma noção de espaço visto não como algo estático, mas sim, dotado de mobilidade, pois ao mesmo tempo em que ele é instituído nas relações humanas, ele também as engendra e as significa. É o que se nota nas noções de território, de fronteira, de região e de lugar.

É nesse contexto que procuro sondar a zona turbulenta sob a qual se ancoram os discursos que permitem instituir o oeste do Maranhão, recorte espacial sob o qual se configura o território amazônico nesse Estado. Para isso, será necessário que se remova as várias camadas que revestem o jogo das relações de força sob as quais esse espaço é criado.

Com base na divisão regional do país, a região Amazônica corresponde aos Estados do Amazonas, Rondônia, Roraima, Acre, Pará, Amapá, Tocantins e Mato Grosso. Contudo, por meio da Política de Valorização da Amazônia (1953) foi criada a chamada Amazônia Legal (Lei n 1.806 de 06/01/1953), nessa nova configuração espacial o oeste do Estado do Maranhão foi inserido. Nesse artigo pretendo refletir e destacar algumas configurações significativas que permitem apreender o universo social sobre o qual se instituiu a chamada Amazônia maranhense.

1. A Amazônia maranhense: um campo de disputas

O processo de ocupação do Maranhão apresenta temporalidades diversas. Uma das mais aceitas é a que divide a ocupação em duas frentes: a frente litorânea (norte do Estado) e a frente pastoril (ocupação do sul).² Os discursos que articulam a identidade espacial da parte sul do Estado, historicamente e economicamente constituída pela

² Ver CABRAL, Maria do Socorro Coelho. Caminhos do gado. Conquista e ocupação do sul do Maranhão. São Luís: SIOGE, 1992.

ocupação dos fazendeiros de gado (de Pernambuco e da Bahia) no século XVIII, acionam falas carregadas de ressentimento ao argumentarem que essa porção do Maranhão permaneceu isolada e abandonada pelos poderes constituídos³. Em linhas gerais, residem aí as justificativas da crescente mobilização política, em vigor desde as últimas décadas do século XX, com o propósito de reconfigurar o mapa simbólico e político do Maranhão. Esse recorte espacial no decorrer do século XX atravessou várias fases até a efetiva ocupação pela monocultura da soja, marcada pela industrialização da agricultura.

Na década de 1950 o Maranhão passou a fazer parte do dispositivo Amazônia Legal, na década de 1950 e a parte sul desse Estado - onde se situa o bioma amazônico - assume protagonismo na política dos grandes projetos de desenvolvimento do Estado (empreendimentos agrícolas, pecuários, minerais, madeireiros, etc) e da expansão da fronteira agrícola nos espaços da Amazônia. As estratégias governamentais para a ocupação desse território sustentam-se em diversos projetos como a construção da rodovia Belém-Brasília (1962), a implementação da Lei Estadual de Terras (1969) e o Projeto Grande Carajás (1985).

2.1 Ato 01: Belém-Brasília: a “estrada das onças”

Na segunda metade do século XX a criação de um eixo viário que supostamente interligaria a Amazônia ao restante do território nacional foi o anseio de vários governantes. Nesse contexto, destaca-se a rodovia Belém/Brasília que teve importante papel no projeto de integração e interiorização da nação. O início de sua construção deu-se durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek na década de 1960 e sua conclusão em 1974 no governo dos militares. Essa rodovia integra a BR-153, que começa no Pará e termina no Rio Grande do Sul. Em cerca de 2 mil Km² recebe a designação de “Belém/ Brasília”, partindo de Belém (PA) ela percorre o Pará, o Maranhão, o Tocantins e o Goiás. Na parte maranhense (um pequeno trecho entre

³ Ver MELO, Irisnete Santos de. Palavras nos lábios armas nas mãos. Narrativas, trajetórias e encon(fron)tros no chamado sertão do Maranhão no começo do século XX. Dissertação (mestrado) Programa de pós Graduação em História da Universidade Federal do Maranhão, 2010.

Carolina/MA e Belém/PA) recebe o nome de BR-010 ou Rodovia Bernardo Sayão, em homenagem ao engenheiro morto durante a abertura da estrada no trecho maranhense.

Em diferentes produções discursivas que instituem um discurso de singularidade a parte sul do Maranhão (os chamados sertões maranhenses) a construção desse eixo rodoviário emerge como um divisor de águas no processo de ocupação recente do território maranhense. Em muitos relatos a rodovia é representada como o ponto de rompimento com o quadro de isolamento que os grupos políticos locais acreditavam viver, tanto em relação a São Luís quanto aos outros estados do Brasil. Assim a descreveu o memorialista Waldemar Gonçalves:

A Belém-Brasília assim nasceu. Dali pra frente tudo foi muito rápido – a conclusão do desmatamento, a construção da pista e o encascalhamento. Como um milagre a explosão demográfica aconteceu. Nasceram povoados, cresceram aglomerações humanas já iniciadas, surgiram hotéis de beiras de estrada, bordéis, cabarés, e tudo se transformava em outra realidade (PEREIRA, 1997, p. 109).

A “estrada das onças”, apelido dado pelos sulistas que chegavam à região, atraiu um intenso fluxo migratório para a Amazônia oriental a partir da década de 1960, sobretudo de nordestinos. Muitos fugiam da seca no Nordeste e outros tantos se deslocavam em decorrência das mudanças da estrutura agrária, em especial, buscavam oportunidades de trabalho nas terras devolutas das áreas florestais. A abertura da estrada alterava o ritmo dos lugares, o ritmo do trabalho e as práticas sociais. Todavia, a posse da terra não foi uma certeza para os trabalhadores pobres que chegavam ao Maranhão.

Victor Asselim (2009:27-28) faz um relato sobre a questão agrária nas margens dessa rodovia:

Pode ser considerado um fator à parte o asfaltamento dessa estrada Belém-Brasília, de 1967 até, mais ou menos, 1970, pois até 1964 o tráfego era assegurado durante a estação seca. [...] O asfalto facilitou as comunicações e o surto de valorização das terras foi muito grande, provocando ainda mais a cobiça dos grileiros, que formavam verdadeiras quadrilhas para açambarcar as terras dos índios e dos posseiros da região.

Sua análise é importante para entendermos como se deu a prática da grilagem nessa região. A construção viária acelerou o processo de valorização da terra, de modo que os segmentos sociais, os chamados “posseiros” que inicialmente ocuparam as chamadas *terras livres* do Maranhão, foram sofrendo processo de expulsão e tiveram que continuar se deslocando para outras regiões de áreas devolutas. A valorização da

terra possibilitou a chegada de outra frente migracional, a do centro-sul do país que chegava ao território através dos incentivos fiscais.

Isso posto, vale frisar que a Belém-Brasília contribuiu para o processo de (re)ordenamento do espaço maranhense, dinamizando núcleos urbanos já existentes e impulsionando o surgimento de novos. Dentre os quais se sobressai Imperatriz e Açailândia.

A cidade de Imperatriz, localizada na divisa com o Pará, teve na Rodovia Belém-Brasília um marco oficial para seu crescimento urbano. Conforme Franklin (op. Cit, p.86), a construção desse eixo viário foi “o principal marco histórico-econômico da vida do município”, pois para ele, “pode-se afirmar que, fundada em 1852, Imperatriz foi “refundada” em 1960”.

Até a primeira metade do século XX, as narrativas oficiais e jornalísticas tecem o universo desses pequenos aglomerados urbanos pelo signo do isolamento e do abandono em relação ao restante do Maranhão e do país. Waldemar Gonçalves relembra

a velha Imperatriz sofreu uma metamorfose admirável. Tinha apenas uma meia dúzia de ruas estreitas e tradicionais e, aceleradamente foi invadindo campo, crescendo à beira-rio, para todos os lados, desordenadamente, com muita pressa, recebendo gente de toda parte, principalmente nordestinos. Com o aglomerado popular chegou o crime, a mediocridade, a jogatina e a contravenção. Mas isso nada mais era que sinal de crescimento de Imperatriz, que muito cedo se tornou a maior cidade da região.

Até a primeira metade do século XX os caminhos fluviais conectavam sujeitos e possibilitavam as trocas comerciais dessa parte do Maranhão. Era em torno do rio Tocantins que o trânsito de sujeitos e de produtos delimitava o traçado da inexpressiva cidade de Imperatriz, principalmente com Belém no Para. No entanto entre as décadas de 1960, de 1970 e até meados dos anos 1980 esse espaço urbano foi vivenciando episódios de crescimento econômico e, conseqüentemente, demográfico em virtude da rizicultura da região e da extração da madeira. A pavimentação da Belém-Brasília em 1974 acelerou o fluxo migratório para esse território, haja vista as facilidades no deslocamento de sujeitos e de matéria-prima (FRANKLIN, 2008). Com o descobrimento de jazidas de ouro em Serra Pelada (no Estado do Pará), a implantação do Projeto Grande Carajás, construção da Ferrovia Norte Sul e a criação do Estado do

Tocantins na década de 1980, Imperatriz se torna um centro de abastecimento e de passagem para os que adentravam a região de garimpos.

Açailândia surge em meio ao acampamento erguido pela equipe técnica contratada para a construção da BR- Belém-Brasília:

Em março de 1958, chegava a Imperatriz a equipe que trabalhava na construção da BR- 010, a Belém – Brasília, “espinha dorsal” do Brasil, chefiada por Bernardo Sayão, com 1.200 homens, de 11 construtoras. Em 19 de junho, os índios Cutia e Cocranum, guias da expedição, chegaram à cabeceira de um rio onde se abasteceram de água e retornaram ao acampamento, voltando no dia seguinte com os homens de abertura de frente da rodovia. Às margens do riacho construíram casebres - que serviram de escritório para os engenheiros e apoio para os trabalhadores das obras - cobertos com as palhas dos açazais que batizariam a futura cidade. (ALMEIDA, 2012)

Nas décadas seguintes o povoado receberia levadas consecutivas de migrantes advindos do Nordeste, de outras cidades do Maranhão e de partes do “sul maravilha”. No período de 1960 a 1970, o povoado dos açazais vivencia o auge da exploração madeireira e da bovinocultura. Na década de 1980, emancipa-se e chega a ocupar posição privilegiada, ao situar-se no eixo de duas importantes rodovias: a BR 010 e a BR 222 – Açailândia-São Luís; e como entroncamento da via férrea, ou seja, interligam os 892 km da Estrada de Ferro Carajás – Parauapebas (PA)- porto de Itaqui em São Luís - e a Ferrovia Norte-Sul, 720 km de trilhos, até Palmas no Tocantins (parte ainda em construção).

Desse modo, os espaços urbanos que antes se voltavam para as margens dos rios passam a se projetar na margem das rodovias e surgem como palco de intensas tensões sociais. Os conflitos agrários envolvendo posseiros, fazendeiros, grupos econômicos, populações indígenas e grileiros tornam-se a tônica das narrativas que reconfiguram o mapa simbólico desses lugares.

A integração do oeste maranhense ao território nacional estimulou a demanda por terras e madeira gerando danos ambientais gravíssimos e o deslocamento de homens e mulheres para outras áreas de ocupação recente da Amazônia, abrindo-se no Maranhão uma nova fronteira agrícola, que durante décadas se manteve resguardada pela dificuldade de acesso, falta de rios navegáveis e pelas populações indígenas (MARTINS, 2011, p.25- 26).

1.2 Ato 02: A Lei Sarney de Terras (1969) e a emergência de um “Maranhão Novo”.

O Maranhão ganhou visibilidade política no espaço nacional nos anos de 1960, ao assumir a condição legal de território pertencente à Amazônia Legal. Diferenciava-se dos outros espaços amazônicos por sua feição fronteiriça - situada entre os biomas cerrado e amazônico. É nesse bojo que José Sarney assume o governo estadual (1966-1971), personalizando o projeto de um “Maranhão Novo”, que tinha como mote o discurso da superação do que denominara de “atraso” e decadência do Maranhão. Com intuito de modernizar a política local, Sarney investiu na renovação do aparelho burocrático de Estado através da contratação de funcionários de “reconhecida capacidade técnica” e na adaptação do arcabouço jurídico-político e da infraestrutura às novas necessidades de acumulação do capital (BARBOSA, 2001).

As medidas governamentais implantadas por José Sarney redefiniram a expansão da fronteira agrícola do oeste maranhense. Com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão (SUDEMA) na década de 1960 foi possível o planejamento de diversas ações como: o investimento em transportes, construções portuárias e a modernização da estrutura fundiária. Em 1969 é criada a Lei Estadual de Terras nº 2.979 e, posteriormente as Delegacias de terras que visavam respectivamente reordenar e disciplinar a ocupação do espaço maranhense.

Conforme Rocha (2015, p.) a Lei de Terras, também conhecida como “Lei de Terras do Sarney” oportunizou “a venda das terras devolutas, sem licitação, a grupos organizados em sociedades anônimas, sem número limitado de sócios, podendo requerer cada um até três mil hectares”. Ou seja, as ditas *terras livres* que antes já eram ocupadas por trabalhadores pobres passaram a ter valor de mercado e através dos incentivos governamentais incitaram o interesse de grupos empresariais do nordeste e do centro-sul do país (LUNA, 1984, p.42-43).

Em sua análise sobre a estrutura fundiária no Maranhão Victor Asselin (op. cit, p. 129) destaca que a política governamental de Sarney estava em consonância com o governo federal, permitindo a criação de uma “reserva Estadual de Terras, pelo Decreto 3.831, de 06 de dezembro de 1968, e seus órgãos, as Delegacias de Terras, no interior do estado, ligadas à Secretaria da Agricultura (...). As delegacias não tiveram outro

objetivo a não ser o de disciplinar a ocupação e o de titular as áreas”. Embora, tenham sido criados os instrumentos de legalização da grilagem, as especulações de terras chegavam em 1969 com índices elevadíssimos e pressões diretamente proporcionais, na região central e oeste maranhense. Enfim, no contexto do final da década de 1960, toda a elite local, estava envolvida nos processos de grilagem, dentro de uma aliança cada vez mais forte e mais ampla com os poderes do Estado e do país.

Nesse contexto, a Amazônia maranhense constitui-se em um rentável mercado de terras o que acarreta uma série de transformações das relações sociais no campo. Ao se instalarem na região os conglomerados econômicos usufruíam dos incentivos fiscais da SUDAM e da SUDENE. E no rastro dessa nova frente de expansão intensifica-se a prática da “grilagem” de terras, uma vez que foi legalizada a expropriação de trabalhadores rurais por grandes grupos agro-industriais privados nacionais e internacionais. A “Lei de Terras do Sarney” respaldava a privatização das terras e, excluía famílias rurais do acesso ao território (BARBOSA, 2008, p.264).

Em decorrência dos frequentes conflitos pela posse de terras entre os antigos ocupantes e os ditos proprietários, oriundos do próprio estado ou de outras localidades em 1971 foi criada a Companhia Maranhense de Colonização - COMARCO – (Lei n.º 3.230).⁴ A área definida para a implantação do projeto colonizador foi o território do Alto Tury, localizado no Noroeste do Maranhão, constituindo-se em modelo experimental de assentamento rural planejado e desenvolvido pela SUDENE a partir de 1962. Conforme apontam os relatos oficiais a execução do projeto de colonização tinha como meta o ordenamento territorial e a tentativa de conter as tensões sociais no campo. Suas metas eram a construção de estradas, a ordenação dos antigos ocupantes, apoio de logística aos médios e grandes empreendimentos agropecuários.

No entanto, conforme destaca Asselin (idem, p. 180):

Empresas e grupos de fora do Maranhão foram atraídos mediante anúncios de terras baratíssimas, sem concorrência pública e sem leilão, a preços vantajosos, sem juros e sem correção monetária. Alguns grupos, para comprarem maior quantidade de hectares, organizaram várias empresas, conseguindo até 100 mil hectares. Muitas delas se depararam com posseiros dentro das áreas compradas. Nesse ínterim, organizou-se, com a participação

⁴ A COMARCO foi substituída pela COTERMA – Companhia de Terras do Maranhão (1979), e subsequentemente pelo ITERMA – Instituto de Terras do Maranhão (1981).

das polícias e de milícias armadas, a “operação limpeza” das terras, uma triste página da história fundiária do Maranhão.

A intervenção do Estado nesta área, que já vinha sendo ocupada por uma colonização dita “espontânea” foi reorientada e pôs em circulação um grande fluxo de pessoas, em especial trabalhadores pobres (RODRIGUES, 2016, p.56). O fato é que tanto a Lei de Terras (1969) quanto a COMARCO (1971) configuraram-se em instrumentos jurídicos para o governo estadual entregar uma vastíssima extensão de terras devolutas do Maranhão aos grandes grupos econômicos do Brasil (BARBOSA, 2001).

1.3 Ato 03: O Projeto Grande Carajás

Na década de 1980, novos agentes econômicos entram em cena na disputa pela ocupação da Amazônia maranhense. A descoberta de jazidas de minério na serra do Carajás no Para no final da década de 1960 acentuou o interesse de grupos políticos e econômicos para o oeste do Maranhão. Em virtude da magnitude das reservas descobertas e considerando os interesses estratégicos do Estado brasileiro, o governo militar, através da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), associou-se à United States Steel e criou, em abril de 1970, a Amazônia Mineração S/A para explorar de minérios. Em 1977, ela acaba se retirando do projeto ficando o capital da Amazônia Mineração S/A integralmente pertencente à CVRD, que, já em 1978, iniciou as obras de implantação do Projeto Ferro Carajás (PFC). Desde então, o projeto foi executado como prioridade de governo, e, em 1985, a mesma começou a exportar minério de ferro.

O Programa Grande Carajás (PGC) visava à exploração mineral de Carajás e envolvia áreas territoriais nos Estados do Pará, Maranhão e atual Tocantins. Na década de 1980 o uso da expressão “pré – Amazônia” para definir essa parte do Maranhão ganha força entre grupos políticos. Trata-se de uma estratégia de redefinição do território que acionava a ideia/imagem de um “pré – bioma” ou “pré-floresta” amazônica. O dispositivo “Amazônia Legal” e o caráter fronteiro da região, que em décadas anteriores foi posto em disputa com o objetivo de atrair recurso público permitiu que quase a totalidade do estado do Maranhão fosse considerado Amazônia – a partir das últimas décadas do século XX ganha novos significados. Essa tentativa de retirada do era garantia que os grupos econômicos precisavam para explorarem áreas

florestadas sem sofrerem as sanções e penalidades de ordem jurídica e ambiental (RODRIGUES, 2016, p.60).

Ademais, a categoria “pré-amazônia” funcionava como estratégia para a exploração mineral na Amazônia, materializada no PGC. O que permitiu que a Estrada de Ferro Carajás atravessasse a Amazônia maranhense. Inaugurada em 1985, a Estrada de Ferro Carajás (1985) intensificou a instalação de vários empreendimentos ao longo do corredor de exportação numa área que cobre uma superfície de 32.242 quilômetros quadrados - faixa geográfica que se estende do oeste à parte litoral norte do estado distribuída em 14 municípios - microrregiões de diversidade geológica bastante demarcada. A estrada de Ferro Carajás possui uma extensão de 890 quilômetros (dos quais 90 estão em território maranhense) (ALMEIDA, 2012). Nesse traçado, posteriormente vai sendo implantado um polo siderúrgico que acompanhava o percurso da Estrada de Ferro Carajás, ligando a mina da Serra dos Carajás ao terminal portuário de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). Nesse traçado, cidades como Marabá (PA) e Açailândia (MA) configuram-se como importantes entroncamentos rodoviários. Açailândia por se localizar nas margens da Rodovia Belém—Brasília torna-se o ponto de encontro da Estrada de Ferro Carajás com a Ferrovia Norte—Sul, que a liga à Imperatriz, o mais importante núcleo urbano dessa parte do Maranhão.

O Projeto Ferro Carajás⁵ consolida, na Amazônia Oriental, a política de ocupação e integração da Amazônia ao mercado nacional, promovida pelo Governo Federal desde os anos 60. Daí a emergência de grandes empresas nacionais e multinacionais como a Cargill Agrícola S/A, Bunge Alimentos S/A, ABC INCO S/A, CEAGRO Agronegócios, Fazenda Parnaíba S/A, SLC Agrícola S/A, Weisil Agrícola Ltda. e empresas Joint Ventures⁴ como a Multigrains (Multigrain S/A e Multigrain Comércio, Exportação e Importação), que vão controlar o agronegócio no Maranhão nas últimas décadas do século XX (CARNEIRO, 2008).

Em “*Carajás: a guerra dos mapas*” (1993), o antropólogo Alfredo Wagner B. de Almeida faz um mapa temático dos problemas fundiários e sócio-ambientais que afetaram diretamente os que viviam em torno do PCG. Para Alfredo Wagner a

⁵ O programa foi um desdobramento do Projeto Ferro Carajás (PFC), que tinha como responsável a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)

delimitação da chamada “região do Carajás” exprime uma coalização de interesses que convertem esse território em um laboratório para iniciativas empresais diversas (ferrovias, núcleos urbanos planejados, projetos de colonização etc), enquanto os conflitos agrários e sociais são ignorados pelos planejadores oficiais.

Pode-se dizer que o PCG acarretou o crescimento urbano desordenado, a aceleração do desmatamento florestal, relações conflituosas no campo, condições de trabalhos degradantes e diversas outras formas de violência. Pará e o Maranhão ocupam lugar de destaque entre os estados amazônicos como maior número de registros de conflitos de terra, envolvendo os chamados latifundiários e as populações de pequenos agricultores e trabalhadores rurais.

A implantação de grandes projetos de desenvolvimento se tornou o atrativo para trabalhadores “migrantes”, principalmente do Nordeste, buscarem se fixar na região. Entretanto, não houve uma política de Estado que possibilitasse as condições necessárias para a reprodução social desse campesinato nas novas áreas, criando-se ao mesmo tempo um excedente de mão de obra barata que, posteriormente, foi atender às demandas dos projetos de colonização (1970) ou modernização (1980), que foram implantados nessa espacialidade.

2. Considerações finais

Recentemente mudanças significativas vêm se processando e se agravando na Amazônia como a questão das desigualdades, da exclusão social, da destruição da biodiversidade e da concentração da riqueza. E um dos marcos balizadores desse triste quadro social foi o Projeto de Desenvolvimento Nacional, implantado no período militar, que ao traçar suas estratégias desenvolvimentistas não levou em consideração a realidade das comunidades tradicionais, constituídos por moradores da cidade, do campo, de comunidades tradicionais, ribeirinhas, quilombolas, indígenas, e etc. Logo, é urgente e necessário conhecer a história e as tensões que forjam essa região marcada por singularidades políticas, econômicas e sociais.

O espaço amazônico foi e continua sendo alvo de uma batalha discursiva e de práticas investidas de saberes que reforçam diferentes jogos de poder. No Maranhão, a trilha da modernização no campo fez desse espaço social um campo de disputas entre grupos políticos, povos tradicionais, trabalhadores pobres e empresas privadas, o que

contribuiu para o crescimento das teias migratórias. Nos três momentos destacados nesse estudo o espaço foi sendo forjado no combate entre os grupos sociais com uso da violência física e simbólica.

Em linhas gerais, essas medidas governamentais desencadearam profundas alterações na estrutura agrária e nas relações sociais camponesas no noroeste do Maranhão, particularmente na chamada Amazônia maranhense. Convém lembrar que os processos deflagrados neste território como a expropriação dos camponeses, o aumento da violência no campo reconfiguraram o mapa simbólico e político do Maranhão, atraindo e expulsando diversas redes migratórias que se constituem em referências cruciais para os estudos sobre a violência da ocupação recente da Amazônia brasileira.

REFÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE Jr, Durval Muniz, Nas fronteiras da discórdia: história, espaços e identidade regional. Recife: Bargaço, 2008, p.33-66.

ALMEIDA, A. W. B de; PALMEIRA, M. A invenção da migração. Projeto emprego e mudança socioeconômica no Nordeste. Rio de Janeiro, Museu Nacional/UFRJ – 1977.

ALMEIDA, A. W. B de. Antropologia dos Archivos da Amazônia. Rio de Janeiro: Casa 8/ Fundação Universidade do Amazonas, 2008.

ALMEIDA, A. W. B de. Carajás. guerra dos mapas. Belém: Falangola, 1994.

ALMEIDA, Desni Lopes. Os trilhos do desenvolvimento – conflitos e contrastes. O caso Piquiá de Baixo Açailândia – MA. 2012. 145 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em desenvolvimento Socioespacial e Regional, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2012.

ARCANGELI. Alberto. O Mito da Terra (Uma análise da colonização Pré-Amazônia maranhense). São Luís: UFMA/PPG/EDUFMA. 1987.

ASSELIN, Victor. Grilagem: corrupção e violência em terras do Carajás. Petrópolis: Ed Vozes, 1982.

BARBOSA, Viviane de Oliveira. Ocupação de terras maranhenses, grandes projetos e planos de governo. In. Org., FERREIRA, Márcia M. Galdez. Histórias sociais do trabalho: uso da terra, controle e resistência. São Luís: Editora da UEMA, 2015.

BARBOSA, Zulene. Maranhão, Brasil: lutas de classes e reestruturação produtiva em uma nova rodada de transnacionalização do capitalismo. Tese de doutorado. São Paulo, PUC/SP, 2001.

CARNEIRO, M. Sampaio. A expansão e os impactos da soja no Maranhão. In.: SCHLESINGER, Sergio; NUNES, S. Presotto; CARNEIRO, M. Sampaio (Org.). A Agricultura Familiar da Soja na Região Sul e o Monocultivo no Maranhão: duas faces do cultivo da soja no Brasil. Rio de Janeiro: FASE, 2008.

CARVALHO, Carlota. O Sertão. Subsídios para a história e geografia do Brasil. Imperatriz: Ética, 2000.

EVANGELISTA, Leonardo Nunes. A cidade da fumaça. A constituição do grupo operário do bairro do Pequiá no município de Açailândia. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2008.

FERREIRA, Argemiro. Carajás: o grande desafio. *Ciência Hoje*. Ano 1, n. 3, p. 31-34, 1982.

FOUCAULT, Michael. Em defesa da sociedade: curso no Collège de France (1975-1976). São Paulo. Martins Fontes, 1999.

FOUCAULT, Michael. Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978). São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, Michael. “Outros espaços”. In: *Ditos e escritos V. III: Estética: literatura, pintura, música e cinema*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006.

FRANKLIN, Adalberto. Breve história de Imperatriz. Imperatriz, MA: Ética, 2005 – (Série Ciências Humanas, v.1).

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. História, trabalho e memória política. Trabalhadores rurais, conflito social e medo na Amazônia, 1970-1980. In: NEVES DELGADO, Lucilia de Almeida; FERREIRA, Marieta de Moraes (orgs). *História do Tempo Presente*. 1 ed. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2014.

_____. História, Trabalho e política de colonização no Brasil contemporâneo: discursos e práticas. *Amazônia Legal*. In: MONTENEGRO, Antônio Torres; GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz; ACIOLI, Vera L. Costa (orgs). *História, cultura, trabalho: questões da contemporaneidade*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2011.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. Vira mundo, vira mundo: Trajetórias nômades. As cidades na Amazônia. Projeto História: revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. EDUC, 2003.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. Mundos do Trabalho. Mato Grosso: cidades, vilas e outras áreas entre o urbano e o rural. In. HARRES, Marluza Marques. JOANONI NETO, Vitale. História Terra e Trabalho em Mato Grosso. Ensaio teórico e resultados de pesquisas. São Leopoldo: Oikos; Unisinos; Cuiabá: EdUFMT, 2009.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. História, política e testemunho: violência e trabalho na Amazônia Brasileira. A narrativa oral da presidenta do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Confresa - Mato Grosso, Aparecida Barbosa da Silva. In. História Oral: Revista da Associação Brasileira de História Oral. v. 13, nº 1. 2010.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. Amazônia, território em movimento: vidas precárias. História Unisinos Vol. 21 Nº 1 - janeiro/abril de 2017.

HAESBAERT, R. Des-territorialização e identidade: a rede “gaúcha” no Nordeste. Niterói: EdUFF, 1997.

MARTINS, José de Souza. Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano. 2 ed., São Paulo: Contexto, 2009.

MIOTO, Rodrigo. Famílias tradicionais do Nordeste consolidaram poder com verba da Sudam e Sudene. Disponível em: <http://www.consciencia.net/2004/mes/12/sudamsudene.html>>. Acesso em: 15 fev. 2019.

MELO, Irisnete Santos de. Palavras nos lábios armas nas mãos. Narrativas, trajetórias e encon(fron)tros no chamado sertão do Maranhão no começo do século XX. Dissertação (mestrado) Programa de pós Graduação em História da Universidade Federal do Maranhão, 2010.

LUNA, Regina. A terra era liberta. UFMA. São Luís. 1985.

PEREIRA, Airton dos Reis. A luta pela terra no sul e sudeste do Pará. Migrações, conflitos e violências. Texto apresentado na qualificação de doutorado no Programa de Pós-Graduação em História da UFPE. Recife, 2012.

PEREIRA, Waldemar Gomes. Meu pé de Tarumã Florido. Um retrato de Porto Franco. Imperatriz-MA: Editora Ética, 1997.

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

PETIT, Pere. Chão de Promessas: elites políticas e transformações econômicas no estado do Pará pós-1964. Belém: Paka-Tatu, 2003. p 25.

ROCHA, Rosimary Gomes. Ser e viver o sertão: memória e identidade sertaneja no sul do Maranhão (1950-2017). Tese (doutorado) Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-graduação em Geografia, 2017.

RODRIGUES, Jane Cavalcante. Conflitos agrários na Amazônia Maranhense: povoado de Nova Conquista (Zé Doca – MA) como expressão da intensificação de disputas territoriais / Jane Cavalcante Rodrigues. – São Luís, 2016.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina Vergolino. A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967.