



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ALTAMIRA
FACULDADE DE GEOGRAFIA

KETHELEN ALVES DE MORAIS

**MIGRAÇÃO PARA TRANSAMAZÔNICA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
trajetórias migratórias dos sujeitos de Brasil Novo (PA), Vicinal 19 –
Comunidade Santos Dumont**

ALTAMIRA
2024

KETHELEN ALVES DE MORAIS

**MIGRAÇÃO PARA TRANSAMAZÔNICA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
trajetórias migratórias dos sujeitos de Brasil Novo (PA), Vicinal 19 –
Comunidade Santos Dumont**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Geografia, do *Campus* Universitário de Altamira, da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciada em Geografia.

Orientador: Dr. Mateus Monteiro Lobato

ALTAMIRA

2024

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

M827m Morais, Kethelen Alves de.
 MIGRAÇÃO PARA TRANSAMAZÔNICA E PRODUÇÃO
 DO ESPAÇO: : trajetórias migratórias dos sujeitos de Brasil Novo
 (PA), Vicinal 19 – Comunidade Santos Dumont / Kethelen Alves
 de Morais. — 2025.
 47 f. : il. color.

 Orientador(a): Prof. Dr. Mateus Monteiro Lobato
 Trabalho de Conclusão (Graduação) - Universidade Federal do
 Pará, Campus Universitário de Altamira, Faculdade de Geografia ,
 Altamira, 2025.

 1. Cartografia. 2. Migrantes. 3. Transformações Espaciais.
 4. Modelos Gráficos. 5. Dispositivos de Colonização. I. Título.

CDD 911

KETHELEN ALVES DE MORAIS

**MIGRAÇÃO PARA TRANSAMAZÔNICA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
trajetórias migratórias dos sujeitos de Brasil Novo (PA), Vicinal 19 –
Comunidade Santos Dumont**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Geografia, do *Campus* Universitário de Altamira, da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciada em Geografia.

Data da aprovação: 09/01/2025.

Conceito: Excelente.

BANCA EXAMINADORA

Dr. Mateus Monteiro Lobato
Faculdade de Geografia/*Campus* de Altamira/UFPA

Dra. Michelle Sena da Silva
Faculdade de Geografia/*Campus* de Altamira/UFPA

Dr. Daniel Araújo Sombra Soares
Faculdade de Geografia/*Campus* de Ananindeua/UFPA

DEDICATÓRIA

Dedico a todos aqueles que já se sentiram negligenciados e foram silenciados em algum momento da sua vida ou dentro do ambiente acadêmico e, mesmo assim, resistiram e conseguiram concluir essa etapa. Dedico esse trabalho principalmente à força e a escolha de não desistir, deixando de observar a universidade do lado de fora e como sonho distante.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a mim mesma por ter resistido a diversos desafios que enfrentei ao longo dessa jornada. Não foram apenas questões relacionadas à capacidade intelectual que testavam minha determinação, mas também divergências e dificuldades que, em muitos momentos, quase me levaram a desistir. Essa resiliência foi essencial para que eu chegasse até aqui.

Agradeço a minha família, especialmente à minha mãe, Rosimar, pois lhe dar orgulho sempre foi meu objetivo. Ao meu pai Antonio Carlos. Meu pai, professor de geografia, foi minha primeira referência nesse mundo, mostrando como encarar os desafios sem negar a realidade, além de ser também minha primeira referência de como agir de forma política, já que o entendimento de que as transformações devem ser buscadas por nós, sempre estiveram em suas discussões.

À minha tia e meu tio, Hosana e Cláudio, que também merecem um agradecimento especial. Vocês sempre acreditaram em mim, e a cada visita, suas palavras de incentivo me motivavam ainda mais a continuar essa caminhada.

Ao meu primo, Allen, e as primas Isabela, Luana, Dyarlane e Lays. Mesmo à distância, vocês sempre estiveram presentes, compartilhando dificuldades e anseios. A conexão que temos foi crucial para eu conseguir enfrentar os desafios da vida cotidiana. Sou muito grata por todo o apoio e carinho que vocês me proporcionaram.

À Elisângela, minha ex-professora do ensino médio que se tornou uma grande amiga. Desde 2018, você tem sido uma fonte constante de ensinamentos sobre como ser, sua influência foi fundamental na minha evolução intelectual e pessoal. Agradeço por sempre estar ao meu lado, oferecendo conselhos valiosos e apoio incondicional. Sua amizade é um presente que valorizo imensamente.

Agradeço à Raissa, minha amiga e colega de pesquisa, mesmo com diversas diferenças, você chegou até aqui do meu lado. Sua companhia foi essencial para tornar esse processo mais leve e colaborativo.

À Stefhani, sou grata pelos momentos de descontração que dividimos. As risadas ao seu lado me ajudaram muitas vezes a esquecer as aflições da vida acadêmica e trazerem um brilho aos meus dias.

E ao Marlon...bom muitas vezes parecia mais meu inimigo do que um aliado! Mas a verdade é que sua presença foi muito importante e, brincadeiras à parte, obrigada por estar ao meu lado, nas horas difíceis que você sempre estava lá para jogar na minha cara “eu não avisei?”

À professora Michele, sua dedicação e esforço me trouxeram ensinamentos além da sala de aula. Nossas conversas durante os almoços compartilhados se tornaram momentos enriquecedores, me fizeram refletir e crescer. Você se tornou um símbolo de força feminina para mim, mostrando que nós mulheres podemos ocupar todos os espaços, incluindo o acadêmico. Você foi inspiração e seu apoio foi fundamental em minha jornada, e sou muito grata por tudo que você representa e ensina.

Gostaria de encerrar com um agradecimento mais que especial ao meu orientador, Mateus Monteiro Lobato, que se tornou muito mais do que um guia acadêmico, se transformou em um verdadeiro amigo, tenho certeza que você estará dentro de tudo que produzirei dentro da minha carreira acadêmica. Você me mostrou o verdadeiro sentido da geografia, que vai muito além da teoria. Através da ação, você me mostrou a importância de aplicar o conhecimento na prática, e que o mundo só será transformado, e a revolução só será alcançada se agirmos, e essa transformação começa em nós mesmos. Agradeço por estar do meu lado, sempre disposto a compartilhar sua sabedoria e por acreditar em mim mesmo quando eu duvidava das minhas próprias capacidades.

A todos vocês, meu sincero agradecimento. Cada um de vocês contribuiu de maneira única para que chegasse até esse momento tão significativo em minha vida!

EPIGRAFE

Os filósofos têm apenas interpretado o mundo de maneiras diferentes; a questão, porém, é transformá-lo (Tese 11 – Karl Marx).

RESUMO

Esse trabalho tem por objetivo trazer uma discussão sobre a produção do espaço amazônico a partir das narrativas e experiências dos sujeitos migrantes que chegaram à região no contexto da construção da Rodovia Transamazônica, bem como a discrepância entre as expectativas alimentadas pelas propagandas feitas pelo governo com a realidade encontrada por eles ao se estabelecerem na região. A partir disso, é estabelecido um recorte de análise que é o município de Brasil Novo, mais especificamente a comunidade Santos Dumont, na Vicinal 19. As promessas em propagandas feitas pelo governo em meados de 1970, se baseavam no incentivo à migração partindo de um discurso que era necessário “fazer Amazônia”. A construção da rodovia não representava somente uma via de transporte, mas simbolizava um avanço ao que eles consideravam desenvolvimento. Através de uma pesquisa bibliográfica e um trabalho de campo realizado na comunidade, a fim de coletar dados sobre essa migração, foi possível captar as narrativas além da visualização de como o fenômeno migratório reconfigurou esse espaço, além de tornar evidente como as especificidades e bagagem dos sujeitos migrantes são cruciais no processo de produção do espaço amazônico.

Palavras-chave: Cartografia; Migrantes; Transformações Espaciais; Modelos Gráficos; Dispositivos de Colonização.

ABSTRACT

The aim of this work is to discuss the production of Amazonian space based on the narratives and experiences of migrants who arrived in the region during the construction of the Transamazon Highway, as well as the discrepancy between the expectations fuelled by government propaganda and the reality they encountered when they settled in the region. Based on this, the municipality of Brasil Novo, and more specifically the Santos Dumont community on Vicinal 19, is analysed. The government's advertising promises in the mid-1970s were based on encouraging migration based on a discourse that it was necessary to 'make Amazonia'. The construction of the highway not only represented a transport route, but also symbolised progress towards what they considered to be development. Through bibliographical research and fieldwork carried out in the community in order to collect data on this migration, it was possible to capture the narratives and visualise how the migratory phenomenon reconfigured this space, as well as making it evident how the specificities and baggage of the migrant subjects are crucial in the process of producing Amazonian space.

Keywords: Cartography; Migrants; Spatial Transformations; Graphic Models; Colonisation Devices.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1 – Localização da Comunidade Santos Dumont	16
Mapa 2 – Brasil Novo e seu desmembramento	24
Mapa 3 – Frentes Migratórias para Brasil-Novo com a construção da Rodovia Transamazônica	25
Mapa 4 – Frentes Migratórias para o Travessão	28
Figura 1 – Exemplo de modelo de planejamento que visava o desenvolvimento amazônico	23
Modelo Gráfico 1 – Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Viciniais – 1970	34
Modelo Gráfico 2 – Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Viciniais – 1988	36
Modelo Gráfico 3 – Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Viciniais – 2024	39
Fotografia 1 – Trecho da Transamazônica entre Brasil Novo e Altamira (PA) – s.d.	25
Fotografia 2 – Casa padrão do INCRA em Brasil Novo (PA) – s.d.	27
Fotografia 3 – Escola Santos Dumont localizada na agrovila	38
Fotografia 4 – Casa de Barro localizada na agrovila.	40

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de migrantes em Brasil Novo

25

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANA – Agência Nacional da Água

CGC – Cartografia Geográfica Crítica

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia Estatística

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

PIC – Projeto Integrado de Colonização

VASP – Viação Aérea de São Paulo

SUMÁRIO

RESUMO	9
ABSTRACT	10
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	11
LISTA DE TABELAS	12
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	13
INTRODUÇÃO	15
Justificativa	17
Objetivos	17
Geral	18
Específicos	18
Metodologia	18
CAPÍTULO 1 –MIGRAÇÕES E TRANSFORMAÇÕES NA AMAZÔNIA: TRANSAMAZÔNICA, PROMESSAS E REALIDADES DAS CAMPANHAS DE COLONIZAÇÃO	22
CAPÍTULO 2 – ENTRE PROMESSAS E REALIDADES: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PELOS MIGRANTES NA TRANSAMAZÔNICA (COMUNIDADE SANTOS DUMONT, VICINAL 19)	30
CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45
APÊNDICE A – Modelo de Questionário	47

INTRODUÇÃO

O espaço fronteiriço é dinâmico e contraditório e pode ser considerado uma terra de manobras do “grande capital”. Essas manobras dentro do espaço amazônico se basearam no incentivo à migração para essa região. A fronteira possui também um caráter instável, movente e inacabado, sendo essa de expansão um processo histórico ao qual não é fácil romper (Lená, 1988).

A organização do espaço do sudoeste paraense possui um movimento diversificado e complexo, sendo associado aos fenômenos sociais ocorridos na região principalmente depois de 1970 quando se inicia de forma intensa as políticas de “desbravamento”. Kruger (2022) trata dessas táticas de atrair migrantes à região como “dispositivos de colonização”, sendo então as estratégias utilizadas para a ocupação e exploração amazônica. Um dos exemplos foram as instalações de “grandes projetos” rodoviários e que provocaram intensos fluxos migratórios, como é o caso da Rodovia Transamazônica (BR-230). Sua construção se iniciou em 1972 e desde o começo ela foi responsável por atrair migrantes para ocupação das áreas consideradas “vazias” (Becker, 1991; Soares, 1948; Umbuzeiro, 2012).

Esse processo desencadeou a ocupação das margens da rodovia e ao longo dos chamados travessões, que são estradas vicinais que cortam transversalmente a Transamazônica¹. Uma das consequências foi a criação de diversos núcleos de povoamento ao longo da rodovia e que deram origem a novos municípios, como é o caso de Brasil Novo emancipado em 01 de janeiro 1991 e hoje com 24.718 habitantes (IBGE, 2024).

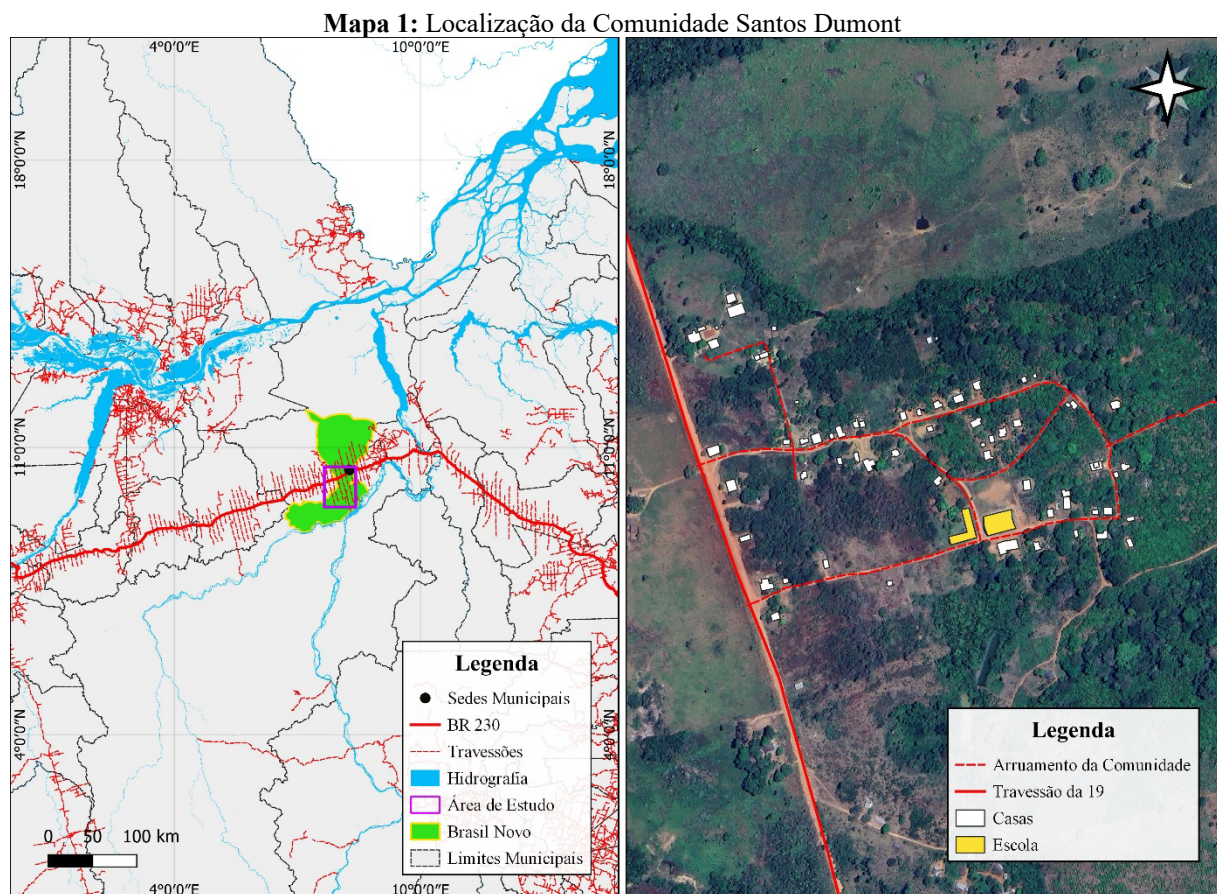
A mobilidade populacional feita para colonização da Amazônia estava associada a interesses de poder ao qual estes dispositivos estavam inseridos, e esses interesses estavam associados à slogans bastante conhecidos na região como “integrar para não entregar”, “terras sem homens, para homens sem-terra” etc. As estratégias de convencimento tinham como objetivo atrair sujeitos migrantes dos mais diversos locais do Brasil para a região, a fim de habitá-la, tendo em vista que ela era considerada como um vazio demográfico.

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) é uma autarquia federal brasileira criada em 1970, sua principal função está associada à implementação de políticas de reforma agrária no Brasil, promovendo a distribuição de terras e regularização fundiária. O INCRA possuiu um papel fundamental no processo de reassentamento das famílias

¹ Essas estradas que cortam transversalmente a Rodovia Transamazônica são popularmente chamadas de travessões, logo, os termos vicinais e travessões são sinônimos. Todavia, adotaremos vicinais, pois é a partir dele que a comunidade estudada é conhecida.

migrantes que chegaram à região nessa época, visando integrar a região e promover a ocupação ordenada do território.

O recorte de análise desse estudo se trata da Vicinal 19, Comunidade Santos Dumont, situada no município de Brasil Novo-PA, uma localidade originária diretamente desse período de colonização oficial e de reocupação da fronteira (mapa 01).



Nesse sentido, o trabalho busca discutir a migração como um fenômeno social completo. O migrante sempre migra por um motivo, então, evidenciar isso, é essencial para análise mais complexa da forma em que um território está sendo produzido, evidenciar a trajetória migratória desses sujeitos se torna imprescindível para o melhor entendimento de como essa “bagagem” por trás das motivações de sua migração se formaram (Sayad, 1988).

A problemática central deste estudo reside em compreender como os fluxos migratórios induzidos pela construção da Rodovia Transamazônica impactaram na constituição socioespacial da Comunidade Santos Dumont. A principal questão que guia esta pesquisa é: *Quais são as motivações que levaram os sujeitos a migrar para a Comunidade Santos Dumont e como essas migrações contribuíram para a produção do espaço geográfico local?*

A partir da problemática posta, também é um dos nossos intentos desenvolver uma cartografia que permita representar pluralidade de trajetórias migratórias dos sujeitos da Comunidade Santos Dumont e como esta contribui para produção do espaço.

Justificativa

A Amazônia é um espaço dominado por manobras e estratégias hegemônicas que abriga diversos cenários de conflitos e interesses variados, sendo necessário um olhar cauteloso para compreender as estruturas locais e globais e como elas influenciam a produção dos espaços (Becker, 2009).

Tendo em vista que a extensão da Rodovia Transamazônica foi uma área de atração de fluxos migratórios, é estabelecido o recorte territorial de Brasil Novo-PA. Essa primeira aproximação geográfica justifica-se porque, primeiro, ele é originário da dinâmica socioespacial decorrente da construção da rodovia. Assim, a delimitação espacial da pesquisa enfocará aqueles fluxos migratórios que estão circunscritos no território municipal, mais especificamente na Vicinal 19, Comunidade Santos Dumont.

A discussão sobre a trajetória migratória desses sujeitos é essencial para o entendimento de como o espaço foi produzido, principalmente porque a região estudada é resultado dos fluxos migratórios iniciados com a construção da Rodovia Transamazônica.

A discussão acerca dos processos migratórios não só ilumina as experiências individuais dos migrantes, mas também revela a influência das estratégias hegemônicas do “grande capital” sobre a produção do espaço amazônico. Assim, este estudo pretende contribuir para uma compreensão específica e, quiçá, mais ampla das interações entre migração, colonização e produção do espaço na Amazônia.

Objetivos

As manobras realizadas para colonização do espaço amazônico se basearam fundamentalmente no incentivo a migração para essa região. Partindo das motivações dos processos migratórios os sujeitos que migram possuem objetivos diversos, Lená (1988) diz que cada um tenta tirar melhor proveito das constantes mudanças socio profissionais, sendo assim, a fronteira possui também um caráter instável, movente e inacabado.

Nesse sentido, nesse trabalho se busca contribuir com a discussão acerca da trajetória migratória dos sujeitos que dá vicinal 19 a partir da construção e instalação da Rodovia Transamazônica.

Objetivo Geral

- Compreender a trajetória migratória dos sujeitos que residem na Comunidade Santos Dumont, vicinal 19, Brasil Novo-PA, tomando como recorte temporal a construção da Rodovia Transamazônica.

Objetivos Específicos

- Identificar os principais sujeitos que migraram para essa comunidade;
- Identificar as motivações que levaram esses sujeitos a migrarem;
- Analisar como a comunidade foi socioespacialmente produzida a partir do fenômeno migratório influenciado pela construção da Rodovia Transamazônica;
- Representar esse fenômeno através de uma cartografia.

Metodologia

Para alcançar os objetivos propostos, foi realizada uma pesquisa qualitativa, com entrevistas semiestruturadas com os habitantes da Comunidade Santos Dumont. A abordagem buscada através das entrevistas permitiu captar as narrativas dos migrantes e compreender suas experiências e percepções sobre o processo de formação da comunidade. Foi utilizado também a busca de um referencial bibliográfico para fundamentar teoricamente as discussões e análises apresentadas.

O trabalho procurou explorar, descrever e explicar a trajetória migratória dos sujeitos da Vicinal 19 a partir da construção e instalação da Rodovia Transamazônica. Para coleta de dados foi realizado o método de entrevistas semiestruturadas, permitindo a explicação descrição acerca das experiências e percepções dos migrantes sobre suas trajetórias. Além disso foi realizado uma pesquisa bibliográfica acerca do fenômeno abordado.

Partimos de teorias relacionadas ao materialismo, o qual compreende que a humanidade é definida pela sua produção material e luta de classes, além de também dialogar com pensamentos das teorias estruturalistas, ou seja, as organizações “invisíveis” e hegemônicas moldam a sociedade e sustentam as ações e percepções dos seres humanos. Outra teoria importante é a teoria sociológica que entende a migração como um fato social completo e por isso uma instancia fundamental de produção do espaço (Santos, 2006; Sayad, 1988).

Para entender melhor como o fenômeno migratório produziu esse espaço, foram realizadas no dia 16 de março de 2024 entrevistas a partir de um questionário semiestruturado

(Apêndice A), formulado no intuito de responder e fomentar o debate acerca de como essa bagagem por trás da trajetória influenciou na formação nessa dinâmica socioespacial.

A análise das entrevistas se debruçou em exercer o olhar geográfico com objetivo de entender o espaço como produto das relações capitalistas e que vão se modificando. Tais mudanças, nessa região, possuem sujeitos específicos: os migrantes. Perceber como esses sujeitos produziram o espaço em que se instalaram, a partir daquilo que carregaram consigo em sua trajetória se torna um dos nossos objetivos principais.

As entrevistas tinham o objetivo de buscar informações relacionadas à trajetória migratória dos sujeitos da comunidade Santos Dumont, vicinal 19. A partir disso definimos dois objetivos, que foram: identificar os principais sujeitos da comunidade que migraram e reconstruir sua trajetória espacial

Para identificação, foi feita a busca de pioneiros que ainda residem na comunidade, nesse sentido, visando a condução da pesquisa, foram realizadas entrevistas com o objetivo de identificar esses pioneiros e compreender suas experiências. No entanto, ao chegar à área de estudo, constatou-se que muitos dos pioneiros já haviam falecido, o que limitou a coleta de informações diretas e evidenciou a necessidade de explorar fontes secundárias e relatos históricos. Por outro lado, essa situação ressaltou a importância de registrar e preservar as memórias das gerações passadas, pois muitas experiências e vivências valiosas que podem se perder com o tempo.

Diante desse cenário foi possível coletar relatos de moradores que chegaram após a época dos pioneiros e com filhos desses primeiros habitantes. Com isso, foi possível a coleta relatos que também foram de grande contribuição para entender a história da formação da região além das influências deixadas por aqueles que produziram esse território. Assim, a ausência desses pioneiros permitiu-nos ir além da Comunidade Santos Dumont para buscar informações que se tornaram relevantes para ajudar na reconstituição da produção espacial, mas que de uma forma ou de outra estavam a ela ligada.

Ainda há algumas perguntas ainda se encontram sem respostas, isso porque, como já comentado, o processo de formação socioespacial da região é bastante complexo, porém, com as entrevistas e olhar em campo foi possível perceber como se estabeleceram, e quais mudanças no espaço foram perceptíveis para esses pioneiros desde sua instalação na região em que eles vivem atualmente.

Para a representar cartograficamente o fenômeno, escolhemos a metodologia de Brunet (2021) e Bertin (1988), que entraram na Geografia Brasileira a partir de Girardi (2021; 2024), como Cartografia Geográfica Crítica (CGC). A tentativa de rediscussão da cartografia vista em

Girardi (2011; 2024) priorizou o olhar crítico proposto por Harley (1991) sobre os mapas e a história da cartografia mundial.

Um dos pilares da CGC é tomar os mapas como instrumentos de comunicação, isto é, valorizar não sua forma ou a metodologia de produção, mas sim a sua mensagem. Dessa modo, outras formas de representação que não a cartografia sistemática, elaborada a partir de ferramentas de geolocalização e com base na precisão geodésica. Uma dessas metodologias são os modelos gráficos, uma forma de representação mais aberta e mais flexível, que permite outras abordagens (Brunet, 2021; Girardi, 2011; 2024).

Por meio da modelização gráfica é possível representar estruturas, dinâmicas e processos, que são difíceis de serem explicitadas através da cartografia tradicional. Para além disso, abrem-se as possibilidades de comparação entre diferentes realidades (Martinuci, 2010, p. 203).

Eles serviram para preencher uma lacuna muito grande de bases geográficas da Amazônia, pois era necessário encontrar ou desenvolver uma metodologia de geoprocessamento específica para atingir esse processo geohistórico que ocorreu na Transamazônica. Um exemplo crasso disso são os caminhos e vicinais (picadas) abertas pelos migrantes quando da produção do espaço. Numa cartografia sistemática essa representação dependeria dos parâmetros geoespaciais específicos. O que seria, portanto, derivado de imagens de satélites do período, disponíveis, por exemplo, na iniciativa LandSat.

Entretanto, a construção de uma base cartográfica desses picadões dependeria de um esforço de digitalização desses traçados, o que nem sempre é possível identificar numa imagem de satélite, talvez pela escala, talvez pela cobertura de nuvem intensa, um problema recorrente para quem trabalha com essa metodologia.

Ao utilizarmos os modelos gráficos, essa necessidade de amarração georreferencial é desfeita, pois a partir deles temos a liberdade de representação dos picadões para evidenciar uma compreensão da produção do espaço geográfico, como dito em Bertin (2021), Brunet (1988) e Girardi (2011; 2024).

Os modelos gráficos foram produzidos a partir do Canva, que é uma plataforma de designer gráfico. Sua escolha foi justamente por conta da flexibilidade na produção dos modelos, possuindo uma série de elementos e formas que tornam possível a elaboração de representações gráficas que não se prendam aos tradicionalismos da cartografia formal. Além de que é uma plataforma que foi sugerida pela página da Biblioteca Central da Universidade Federal do Pará.

Na construção dos modelos foram estabelecidos formas e símbolos padrões para representação dos fenômenos, além da escolha de anos estratégicos para representar os marcos da transformação do espaço, que foram expressas numa legenda básica presente em todos os modelos gráficos.

Em alguns momentos lançamos mão de uma cartografia sistemática para representar aqueles fenômenos ou áreas mais gerais, como a localização da comunidade e os fluxos migratórios para ela estimulados. Esses mapas foram feitos em ambiente cartográfico disponível no programa de edição de mapas *QGis*, versão 2.28. As bases cartográficas utilizadas nos projetos cartográficos foram retiradas das páginas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Agência Nacional da Água (ANA), mas algumas foram alteradas minimamente conforme a necessidade.

Durante o campo foram realizados registros fotográficos e coletas de alguns pontos de GPS. As fotografias foram feitas e fomentaram o debate, sendo algumas utilizadas no trabalho. Conseguimos fotografias da escola, que é ponto de referência na comunidade/agrovila, além de coletar fotografias também de moradias feitas por moradores, que além de fugirem do padrão estabelecido pelo INCRA, ainda resistem até os dias atuais. As fotografias foram cruciais pois complementaram a narrativa que é posta, no entanto, no ato das entrevistas, os moradores expressaram receio em relação a serem fotografados, o que é completamente compreensível, considerando questões de privacidade. Dessa forma, com a autorização dos entrevistados, optamos pelo registro em formato de áudio. Mesmo sem muitas fotografias, foi possível construir um acervo rico de relatos que ajudaram a entender o processo de transformações socioespaciais dessa comunidade.

CAPÍTULO 1 – MIGRAÇÕES E TRANSFORMAÇÕES NA AMAZÔNIA: TRANSAMAZÔNICA, PROMESSAS E REALIDADES DAS CAMPANHAS DE COLONIZAÇÃO

A fronteira é um espaço contraditório e dominado pelas manobras hegemônicas, especialmente a Amazônia, que é caracterizada por sua dinâmica de contradições. Lená (1988) afirma que essas manobras incluem o incentivo à migração para a região, que foi intensificado após os anos de 1970 com a implementação das políticas de desbravamento. Já Kruger (2022) irá descrever essas políticas como “dispositivos de colonização” que visam a ocupação e exploração do território amazônico através de estratégia específicas.

O exemplo emblemático citado nesse trabalho é a construção da Rodovia Transamazônica (BR-230), que Umbuzeiro (2012) afirma que foi um dos principais motores da atração de migrantes para essas áreas que eram consideradas vazias.

Partimos de uma discussão que dialoga com Becker (2009) para afirmar que o espaço fronteiro amazônico é marcado por diversas manobras e estratégias de dominação que envolvem uma variedade de conflitos e interesses e para entender como as estruturas locais e globais influenciam a formação dos espaços nessa área, é preciso ter um olhar atento e cuidadoso.

A natureza instável e inacabada da fronteira amazônica é um reflexo de um processo histórico complexo que persiste ao longo do tempo (Lená, 1988). A mobilidade para colonização da Amazônia está intrinsecamente ligada aos interesses de poder, evidenciados em slogans como “integrar para não entregar” e “terras sem homens, para homens sem-terra”. Essas estratégias buscavam convencer migrantes de diversas partes do Brasil a se deslocarem para a região, considerada um vazio demográfico.

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), criado em 1970, desempenhou um papel crucial nesse processo, promovendo políticas de reforma agrária e regularização fundiária. O INCRA facilitou o reassentamento das famílias migrantes na região, visando integrar e ordenar a ocupação do território (Becker; Miranda; Machado, 1990).

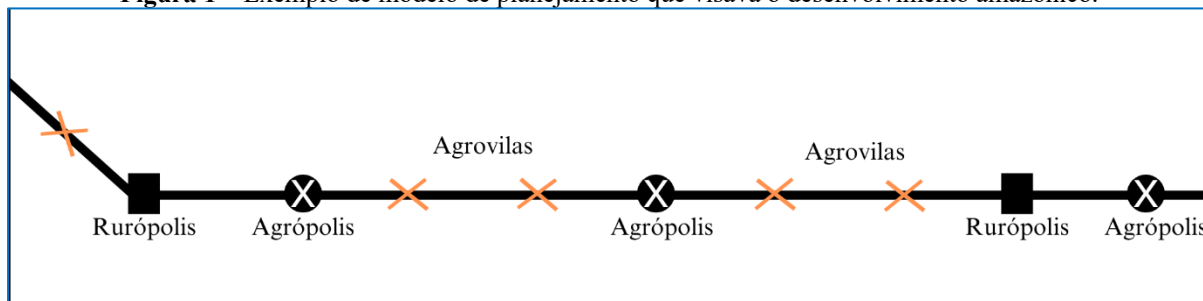
Para discussão do fenômeno migratório partimos das leituras de Sayad (1998) que trata da migração como um fenômeno social complexo, ressaltando que os migrantes sempre possuem motivos específicos para se deslocarem. Analisar as trajetórias migratórias desses indivíduos é fundamental para compreender como suas experiências moldaram as dinâmicas socioespaciais do território onde se estabeleceram, como é o caso de Brasil Novo e da comunidade Santos Dumont.

No início, Brasil Novo foi estabelecido como uma Agropólis pelo INCRA, que funcionava como sede administrativa e suporte à colonização (Araújo, S.D.; Brasil Novo, S.D.). Sua criação ocorreu em razão da distância em relação à cidade de Altamira e da necessidade de promover o desenvolvimento e a integração na região da Transamazônica (Becker; Miranda; Machado, 1990).

Houve a tentativa do planejamento estratégico estatal de criar um polo de desenvolvimento na região e fomentar a transformação espacial da Amazônia, muitos esquemas e modelos foram utilizados, preponderando uma visão *christalleriana* do processo, como é possível verificar na figura 01 (Becker; Miranda; Machado, 1990; Moura; Ribeiro, 2009).

Era parte do plano de colonização a criação de agrovilas através do INCRA, nas Viciniais ao longo da Rodovia Transamazônica, que fazia parte do Projeto Integrado de Colonização (PIC). Também era objetivo do Programa a criação de Agrópolis, que era a reunião de Agrovilas, a qual se dava em torno de um núcleo de serviços urbanos. Sendo assim, o objetivo das Agrópolis era o de atender as demandas das Agrovilas. Já as Rurópolis, de acordo com o planejamento, seria o centro do conjunto de Agrópolis (Moura; Ribeiro, 2009).

Figura 1 – Exemplo de modelo de planejamento que visava o desenvolvimento amazônico.

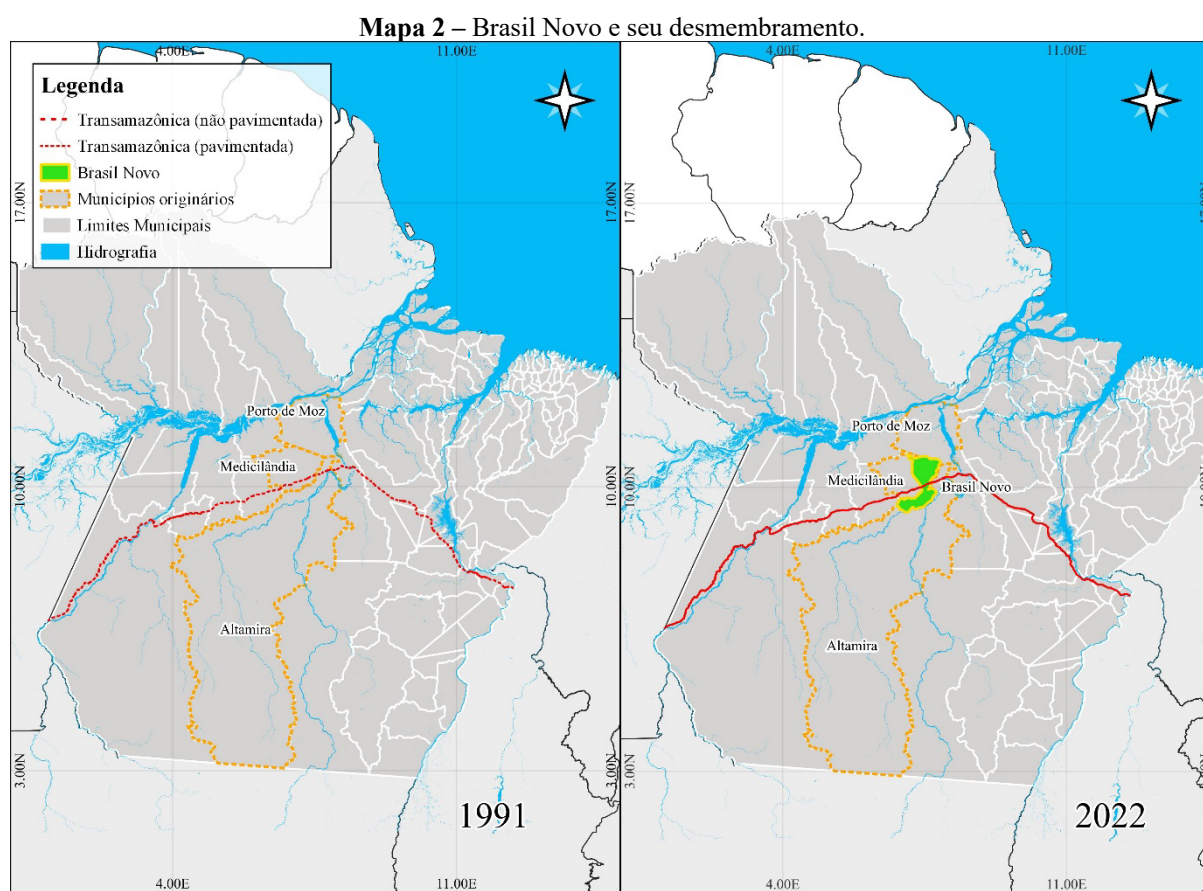


Fonte: Moura e Ribeiro (2009)/Adaptado.

Esse modelo de planejamento possuía o objetivo de hierarquizar o ordenamento urbano, criando uma dependência entre cada uma dessas categorias. Assim, estratégias foram elaboradas, isso pode ser observado porque as agrovilas foram criadas para serem o núcleo de serviços gerais para atender as demandas dos moradores de determinada vicinal. Elas deviam contar com serviço de uma escola de nível 1º Grau, uma igreja ecumênica, um posto médico, e em alguns casos armazém agrícolas. Já o objetivo das Agrópolis seria o de atender as demandas das agrovilas, que foram sendo construídas ao longo da Rodovia. As Agrópolis deviam oferecer serviços bancários, correios, telefones, escola de 2º grau etc., sendo assim, elas tinham como objetivo atender aquelas demandas que as agrovilas não atendiam, porém

apenas uma Agrópolis foi criada, Brasil Novo, no km 56. As Rurópolis, subordinariam um conjunto de Agrópolis, na prática foi construída apenas uma, a Presidente Médici. (Moura; Ribeiro, 2009).

Após o término da ditadura militar e a retomada da democracia, foram fundados novos municípios na Amazônia. Desde os fins da década de 1980 e começo de 1990, entre eles, Brasil Novo que segundo dados do IBGE foi elevado à categoria de município e distrito com essa denominação, pela lei estadual nº 5672, de 13-12-1991, desmembrado de Medicilândia, Altamira e Porto Moz. Sede no distrito de Brasil Novo, (mapa 2), ex-localidade de Altamira (Brasil Novo, S.D.; Rocha, 2013).



O município tem sua formação intrinsecamente ligada às migrações ocorridas durante a construção da Rodovia Transamazônica (fotografia 1) fazendo parte dos municípios colonizados na década de 1970 durante as campanhas de integração da Amazônia. Indivíduos de todas as regiões do Brasil se deslocaram para o município, com uma predominância significativa de migrantes vindos do Nordeste (mapa 3). Essa dinâmica migratória resulta de uma combinação de fatores sociais e econômicos que influenciam as decisões das pessoas em

busca de novos lugares para viver e que foram incentivados pelo governo federal através dos dispositivos de colonização para ocupar e “desenvolver” a Amazônia (Kruger, 2022).

Fotografia 1 – Trecho da Transamazônica entre Brasil Novo e Altamira (PA) - s.d.



Fonte: IBGE (2024)/Adaptado.

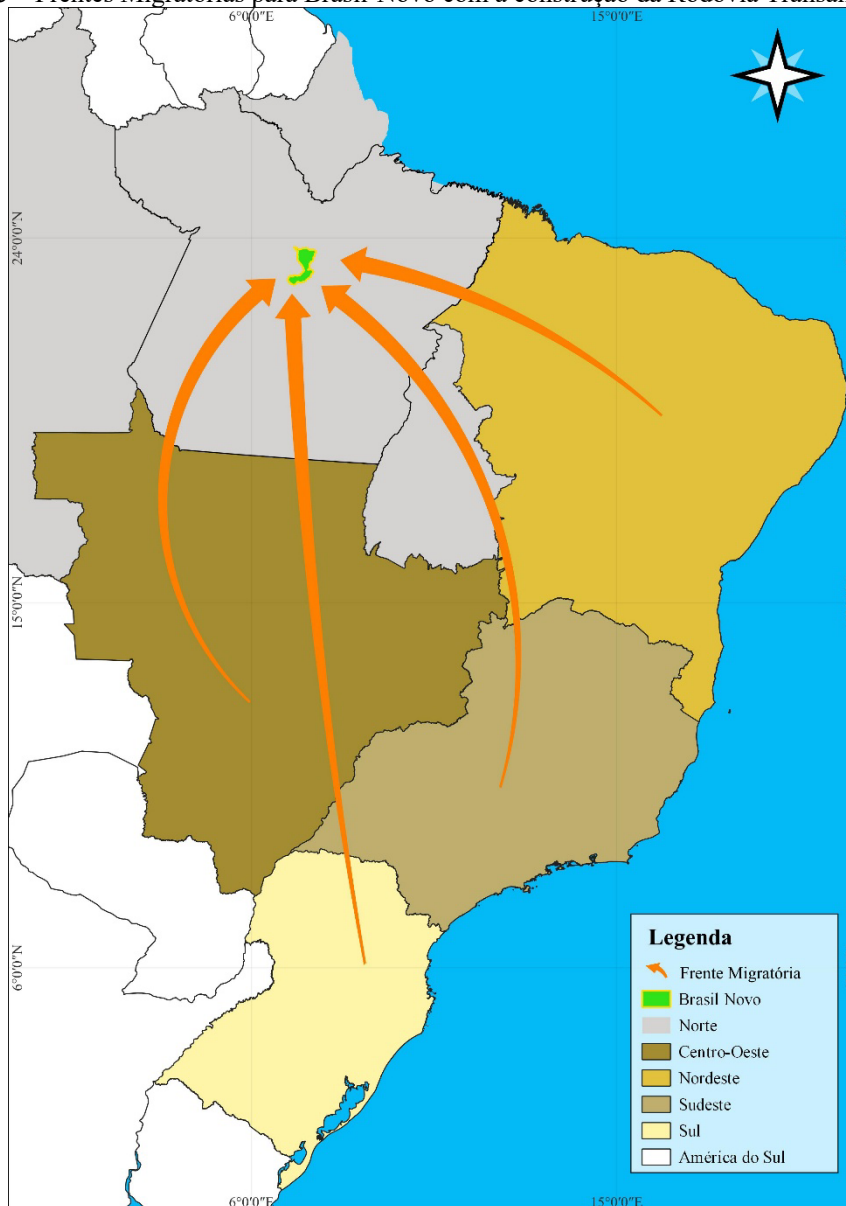
Como é possível verificar na tabela 1, no ano de 2000, em Brasil Novo, foram recenseados 17.193 habitantes no recém criado município, desse total, 9.732 eram da própria Região Norte, 4.709 do Nordeste, 1.730 do Sudeste, 529 do Sul e 485 do Centro-Oeste brasileiro.

Tabela 1 – Número de migrantes em Brasil Novo.

Município	Lugar de nascimento	Ano		
		1991	2000	2010
Brasil Novo (PA)	Total	...	17193	15690
	Região Norte	...	9732	9662
	Região Nordeste	...	4709	3422
	Região Sudeste	...	1730	1512
	Região Sul	...	529	637
	Região Centro-Oeste	...	485	398
	Brasil sem especificação	...	9	59

Fonte: IBGE (2024).

Mapa 3 – Frentes Migratórias para Brasil-Novo com a construção da Rodovia Transamazônica.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

Dentre esses números é importante lembrar que o município não existia antes de 1991, pois fora criado nesse ano. Logo, essas pessoas auferidas na contagem de 2000 já se encontravam em Brasil Novo, por isso não é possível dizer com certeza se antes ou após a construção da Transamazônica.

A abertura da rodovia atraiu migrantes de diversas regiões do Brasil (mapa 3), através das políticas desenvolvidas pelo governo da época. O INCRA prometia a integração da Amazônia por meio da distribuição de terras e da construção de habitações para migrantes nas chamadas Agrovilas. De acordo com o planejamento do governo, numa faixa de 10 km de cada lado das estradas, o INCRA distribuiria lotes de terra a baixo custo, oferecendo financiamento

a longo prazo. Cada lote de 100 hectares seria vendido por pouco mais de 3.500 cruzeiros, com um pagamento facilitado em vinte anos e carência de três anos. Além disso, cada lote incluiria uma casa de madeira (fotografia 2) localizada no centro de pequenas vilas, que deveriam se transformar em núcleos residenciais e, futuramente, em cidades. (Braga; Souza, 2019).

Fotografia 2 – Casa padrão do INCRA em Brasil Novo (PA) – s.d.



Fonte: IBGE (2024)/Adaptado.

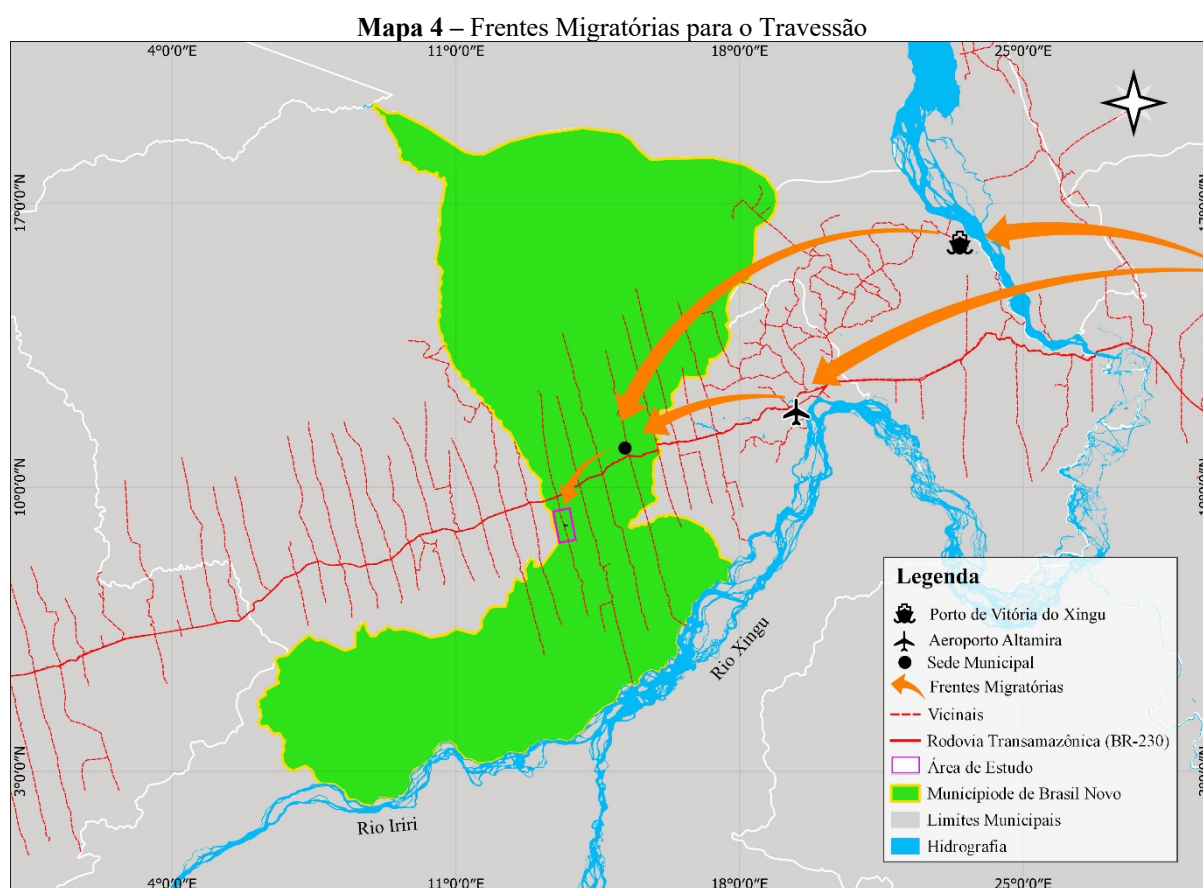
Voltando ao mapa 3, vemos o quanto a ação da migração na escala macro deve ser ponderada, pois somente o Estado a serviço do capital tem a capacidade de mobilizar fluxos migratórios inter-regionais contínuos, seja a partir de planejamento/propaganda, ou a própria construção da rodovia Transamazônica, ligando o Nordeste ao Norte.

Do ponto de vista micro, isto é, a partir da individualidade e idiosincrasias de cada migrante, podemos alinhar os estudos de Sayad (1998) com o que vimos em campo. Para esse pesquisador, os migrantes são parte de uma estrutura sociológica que os considera como fundamentais na constituição do fenômeno migratório.

Portanto, cada tijolo colocado numa casa, ou cada planta cultivada na terra, tem a mão do migrante como vetor de realização desses atos. Por isso, a migração é um fato social completo (Sayad, 1998), pois ele é a ponta da realização das macroestruturas migratórias, mas sem o qual não pode existir.

Na perspectiva de migração de Sayad (1998), aquilo que foi oferecido aos migrantes funcionou como incentivo à mobilidade, convergindo com o que Kruger (2022) aponta como dispositivos de colonização, os quais eram responsáveis pelas propagandas ideológicas para atrair migrantes. O apelo à migração foi feito a partir da ideia de progresso, onde a construção da rodovia apresentaria uma ideia de modernidade, nesse sentido, os sujeitos deviam “construir” a Amazônia, sendo para aqueles que se aventavam em desbravá-las, símbolo de coragem. Assim, a ideia de migração para Amazônia representava uma oportunidade de prosperar em uma nova terra, idealizando uma imagem de “sonho amazônico”

No mapa 4, é possível observar as estradas que dão acesso às vicinias onde seriam localizadas as Agrovilas, esse modelo visualizado ficou conhecido como “espinha de peixe”. Nesse mapa também podemos visualizar o trajeto feito pelos migrantes até chegarem à comunidade, alguns vieram de avião, outros de barco e quando aprontou, pela Transamazônica.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

O caminho penoso até chegar ao destino (a “vida nova” pela propaganda) era apenas um “detalhe” a ser vencido no início, porém, determinou muitas trajetórias, pois, como será

visto, as condições socioespaciais não eram nem de longe iguais ao que era dito no momento do convencimento.

No plano macro, fazia parte do planejamento estratégico estatal abarrotar a Amazônia de pessoas/migrantes, justamente porque um dos objetivos foi o que Machado (1999) visualizou: formação de um mercado de trabalho na região. Portanto, corroboramos mais uma vez com a perspectiva de Sayad (1998) ao apontar que as migrações são fatos sociais completos, haja vista que estamos operando nas escalas micro (olhar para o migrante) e macro (do planejamento estratégico).

Nesse sentido, cabe teorizar que a formação territorial de Brasil Novo e da Comunidade são resultados que ao mesmo tempo deram “certo e errado”. Certo porque é possível ver sob um prisma do que foi produzido espacialmente e errado pois nem de longe reflete os completos anseios de cada lado.

Ao contemplar a realidade mecanicamente podemos perceber essa dualidade simplista do certo e do errado. Todavia, a produção do espaço da comunidade e seu entorno revelam uma realidade muito mais complexa e eivada de sinuosidades. Dessa feita, não é possível falar em vitoriosos e perdedores sem que seja cotejada a realidade em que estamos dialogando, bem como a forma como as narrativas são propagadas.

Do ponto de vista do que apontaram Soares (1948) e Machado (1999) podemos dizer que minimamente houve um sucesso, já que a densidade demográfica da região foi ampliada e o mercado de trabalho foi de alguma forma instituído. Todavia, em quais condições esses objetivos foram instaurados é que faz parte do olhar geográfico proposto aqui. Para nós, o migrante foi agente ativo na modificação do que fora proposto e nos resultados que observamos, porém a reconfiguração do espaço se deu não somente como o planejamento que o governo previa, mas a partir das especificidades de cada migrante e sobretudo a partir das condições materiais em que eles se encontravam.

CAPÍTULO 2 – ENTRE PROMESSAS E REALIDADES: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO PELOS MIGRANTES NA TRANSAMAZÔNICA

A medida em que o espaço é produzido, as relações do capital vão se modificando, o que pode ser observado durante o regime militar no qual as estratégias que incentivavam o povoamento da região se baseavam no discurso de um espaço vazio e que precisava ser explorado, atraindo migrantes principalmente do Nordeste e Sul do país. A Amazônia é, propriamente dita, exemplo das mais diversas transformações globais ocorridas principalmente a partir da revolução técnico-científica (Becker, 2008).

É necessário analisar a trajetória migratória dos sujeitos para uma análise mais complexa da forma em que o recorte de estudo está socioespacialmente organizado. Isso revela a dimensão da produção do espaço a partir dessas duas escalas articuladas: aquela macro, que opera as forças gerais: Estado e capital, e a micro, o migrante.

A partir de Sayad (1998) podemos ver que esse território não seria propriamente físico, seria também um espaço qualificado em muitos sentidos, socialmente, politicamente, economicamente e sobretudo culturalmente e cada uma dessas especificidades seria o objeto de uma ciência em particular. O migrante só existe a partir do momento que a sociedade assim o denomina, ou seja, a partir do momento em que ele ultrapassa as fronteiras e pisa em outro território.

A chegada desses sujeitos à Amazônia está diretamente ligada a produção do espaço baseadas no incentivo à migração (escala macro), uma vez que suas práticas e modos de vida impactam diretamente a transformação do território.

O discurso de “vazio demográfico” sustentava as visões desenvolvimentistas e excludentes, isso permitiu a exploração da Amazônia sob a ideologia de que essa área poderia ser explorada sem provocar impactos sociais ou ambientais significativos. No entanto, essa perspectiva ignora as populações tradicionais e seus modos diferenciados de uso e produção do território. (Braga; Souza; 2019).

Nesse contexto, o migrante se torna agente de mudança socioespacial, uma vez que suas práticas de ocupação contribuíram para a reconfiguração do espaço amazônico, a implementação desses grandes projetos, como a Transamazônica acarreta num novo arranjo territorial, isso pode ser evidenciado se analisarmos os mapas dispostos nesse trabalho (Rocha, 2005; Sayad, 1998).

Desde sua construção até instalação efetiva, a Transamazônica trouxe mudanças para o espaço amazônico tanto em questões ambientais, sociais, territoriais e econômicas. Os sujeitos que se dispuseram a “desbravar” a região, ao se instalarem, foram produzindo o espaço da maneira em que era possível. A abertura das Vicinais pode ser vista como reflexo disso, os migrantes se instalaram na região e imediatamente provocaram visíveis mudanças nas dinâmicas socioterritoriais da região (mapa 3).

Os programas de integração foram cruciais para influenciar na decisão de migração desses sujeitos, as políticas tinham objetivo de ocupar e “desenvolver” a região Amazônica que era vista como um vazio demográfico, é nesse contexto que surgem os slogans “terra sem homens para homens sem-terra” e “integrar para não entregar” (Kruger, 2022).

Durante todas as entrevistas ficam perceptível que essas pessoas se propunham a vir para região na busca de melhores condições de vida vislumbrados por esses slogans e propagandas que eram divulgados na época. Em um trecho das entrevistas temos os seguintes relatos:

Entrevistador: Quando a sr (a) chegou aqui na região?

Entrevistado 01: Nós “cheguemo” aqui em 79.

Entrevistador: 79 né, e por que a sr (a) veio “pra” região? o que levou a sra a vir “pra” cá?

Entrevistado 01: Mermã de Deus, isso é que eu não sei, é que eu tinha 13 anos nessa época.

Entrevistador: 13 anos né, mas quais motivações levaram a sra a vir para região...

Entrevistado 01: Do pai que veio “pra” cá, “pra” achar um lugar melhor.

Entrevistador: por que que a sr (a) veio ‘pra’ cá ‘pra’ região?

Entrevistado 02: Vim “pra” cá porque meu marido...meu sogro primeiramente... “pra” cá? ou ‘pro’ Paraná?

Entrevistador: Pra cá.

Entrevistado 02: “pra” cá porque a gente ouvia que era muito bom aqui, que era bom vir, e ai o Fulano² tinha um parente lá no paraná, ai disse “a nós “vamo” um dia lá no Pará, que lá é muito bom e nos “vamo” comprar terra lá...dois primo dele, um mora no goiás e o outro mora no Paraná, mas o lá no Paraná já morreu...agora o lá de Goiás eu não sei...ai meu marido veio cá sabe, com esse primo dele, com esse Ademar e esse outro Faustino, ai veio cá, “agradaro” e “gostaro”, mas ai as mulher num “quisero” vir, e eu tive que vir...

Como é possível perceber pelas entrevistas, os discursos dos sujeitos convergem com o que Kruger (2022) assevera sobre a propaganda, a ideia de Amazônia era vendida como “terra

² Daqui em diante, todos os nomes que aparecerão nas entrevistas não correspondem ao original, pois foram alterados para preservar a identidade dos sujeitos.

fantástica”, e as motivações da migração para região eram baseadas na ideia de encontrar um “paraíso prometido”. No entanto a realidade da nova terra (fotografias 1 e 2) era discrepante das expectativas que foram nutridas pelos migrantes a partir das campanhas de colonização do governo.

Ao ouvir relatos de migrantes que partiram para a Amazônia em busca da concretização do sonho, muitas vezes acalentado por toda a vida, de possuir uma terra própria, onde pudessem plantar e colher, para garantir o sustento da família, bem como analisando ensaios do período, notícias na imprensa e discursos oficiais, compreendesse que, ao invés de bem planejados, os projetos de agricultura na Transamazônica foram sendo construídos durante o processo, provocando problemas para milhares de pessoas (Braga; Souza, 2019, p.173-174).

Durante as entrevistas é perceptível a insatisfação e decepção daqueles que se propuseram a chegar na região e se depararam com uma realidade diferente daquilo que estava em suas expectativas, principalmente por conta da propaganda que teria motivado a sua vinda para a região. Esses sujeitos migravam para a região a fim de melhores condições de vida como trabalho, acesso à educação saúde etc. A maioria dos entrevistados afirma não ter recebido apoio do governo para chegar até a comunidade em que residem atualmente muitos trouxeram a família de ônibus ou até mesmo nos ditos “pau de arara”.

Ao chegarem à vicinal da 19 diversas foram as dificuldades encontradas, relacionadas a saúde, educação, estradas etc. Alguns entrevistados afirmam que muita coisa já melhorou, mas que ainda têm muita a melhorar, principalmente em relação a saúde tendo em vista que a comunidade Santos Dumont ainda não possui um posto de saúde. Eles possuem apenas Agente de Saúde que realiza visitas mensais, então, quando necessário um atendimento mais específico é necessário o encaminhamento para a vicinal 50 ou Brasil-Novo, e em casos mais grave deve-se recorrer a Altamira.

Coadunando com o que Sayad (1998) diz, a migração pode ser definida como o movimento de deslocamento de pessoas no espaço e que esse espaço não seria propriamente físico, seria também um espaço qualificado em muitos sentidos, socialmente, politicamente, economicamente e sobretudo culturalmente. Destarte, é necessário destacar então que a migração é resultado de fatores econômicos, políticos e sociais, como busca por melhores condições de vida, oportunidades de trabalho, escapar de conflitos e perseguições, entre outros.

Ele também aborda os desafios e paradoxos enfrentados pelos migrantes ao se adaptarem a uma nova cultura e sociedade.

A migração seria então um fato social completo, que se torna mais complexo nessa região, pois, como é relatado, as políticas de integração incentivavam a migração vendendo a Amazônia como um lugar de conquistas (Braga; Souza, 2019; Sayad, 1988).

Partindo dessa discussão e ao analisar as migrações ocorridas na região é clara a contradição entre as promessas feitas pelo governo com a realidade encontrada pelos sujeitos migrantes. Os relatos dos sujeitos migrantes evidenciam a dificuldade de permanência após sua instalação na região, principalmente por fatores relacionados as falsas promessas as quais eles se apegaram para a tomada de decisão de sua migração.

Diversas eram as promessas feitas pelo governo a fim de atrair os olhares desses sujeitos para Amazônia. No entanto, ao chegarem à região, muitos migrantes descobriram que nem todas as casas prometidas (fotografia 2) estavam prontas. Essa realidade gerou insatisfação e dificuldades significativas na adaptação dos colonos a esse novo ambiente. A discrepância entre as promessas feitas e as condições encontradas no local evidenciou os desafios enfrentados pelo INCRA na implementação dessas políticas e refletiu as complexidades do processo de colonização na Amazônia

As principais reclamações relatadas pelos entrevistados são em relação as estradas que davam acesso a vicinal e a infraestrutura básica que não foi construída, o INCRA se propôs a reassentar as famílias migrantes, porém ao chegarem à região nem todas as casas e nem as vicinais se encontravam prontas, motivo esse de muitas famílias que atualmente residem na vicinal 19, se estabelecerem antes na vicinal 50.

Há também aqueles migrantes que afirmam satisfação em sua decisão de vinda para região, mesmo com todas as adversidades encontradas, isso é reflexo também do discurso que foi propagado, o sentimento de ter resistido as dificuldades e contradições trazem um sentimento de “bravura” e “coragem”.

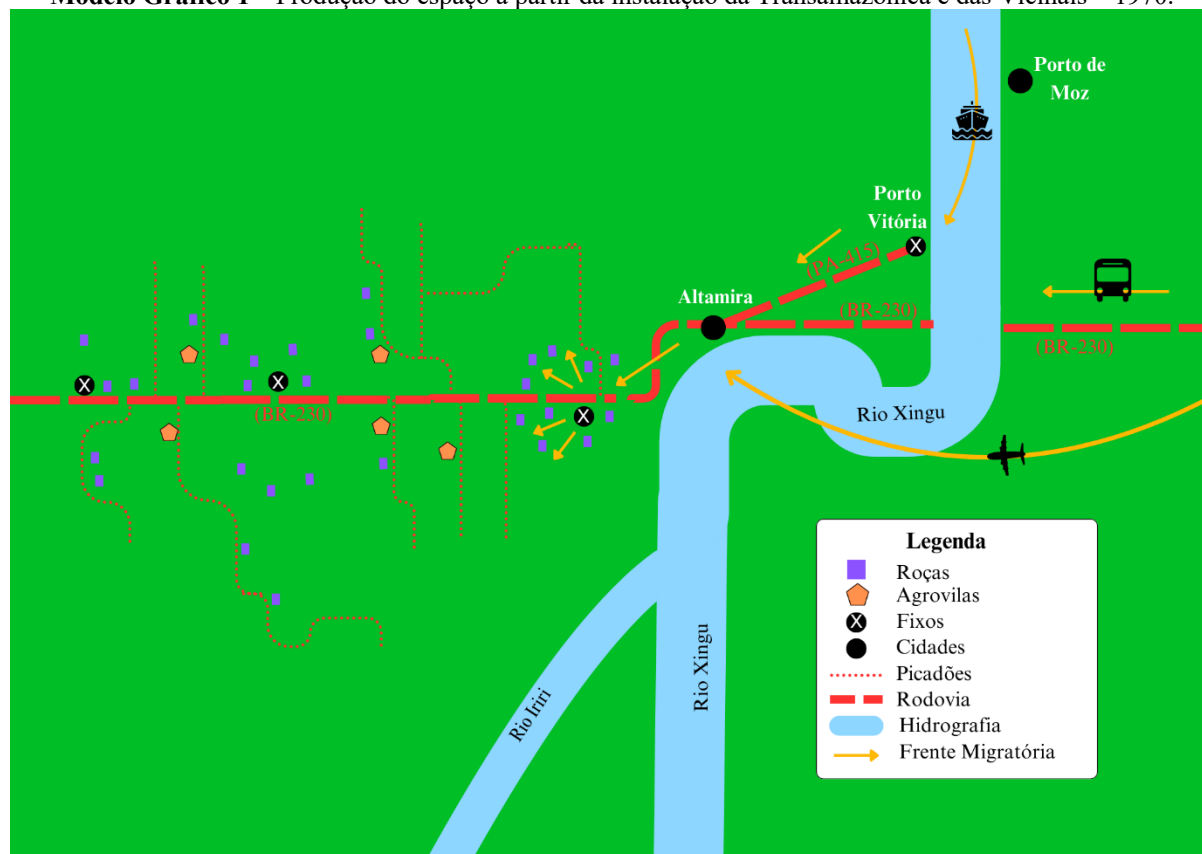
Para os migrantes que conseguiram resistir à todas as adversidades ligadas ao projeto de migração dirigida do Estado suas memórias são lembranças dos vencedores que se colocam em oposição a dos que desistiram. Suas narrativas, por vezes, ignoram a falta de conhecimento técnico dos colonos, a dificuldade para conseguir crédito para produzir, a ausência de estradas vicinais que permitissem escoar a produção e o transporte de doentes, remédio e produtos (Braga; Souza, 2019, p.190).

O governo militar possuía um projeto de desenvolvimento para colonização da Amazônia, porém, este não ocorreu de maneira uniforme, houve muitos sobressaltos e que impuseram muitos desvios no caminho (Becker; Miranda; Machado, 1990), um desses foi a força dos migrantes que na região resistiam, seja enfrentando o grande capital, seja produzindo o espaço conforme sua condição imediata.

O intuito era a criação de vários polos de colonização (figura 1), como é exemplo das agrópolis. Esse modo de planejamento urbano, por sua vez, não ocorreu como pensado, principalmente porque cada sujeito migrante traz consigo especificidades, cada grupo de migrante carrega consigo uma bagagem cultural, social e econômica que impacta em suas práticas e ações em determinado espaço.

No modelo gráfico 1 é possível a visualização de como essas frentes migratórias foram moldando o território, principalmente com a abertura da viciniais e agrovilas, lugar onde esses sujeitos se instalavam e construía suas roças.

Modelo Gráfico 1 – Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Viciniais – 1970.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado).

Em 1970 começava a construção da Transamazônica e conseqüentemente, como previsto pelo governo federal eram feitas a abertura também das vicinais, mesmo que ainda de maneira “aleatória”, já era possível visualizar o espaço sendo produzido a partir das frentes de migração. As agrovilas já começavam a aparecer e os migrantes se espalham pelo território construindo as chamadas “roças”³ (Modelo 1).

Altamira e Porto de Moz já existiam nesse contexto, Altamira foi fundada como vila em 1911, à margem esquerda do rio Xingu, desmembrada de Souzel. Porto de Moz originária da aldeia de Maturú ou Maturú, foi elevada à categoria de vila em 1758 e à de cidade em 1890. Foi extinto em 1930 e recriado em 1937 (Tavares, 2008).

O que viria a ser Brasil Novo, Medicilândia e Uruará ainda eram apenas o que denominamos como fixos, local a qual servia de sede administrativa e suporte à colonização do INCRA e eram denominadas como Agrópolis. As rodovias ainda não eram asfaltadas, tanto Transamazônica (BR-230), quanto a PA-415, por isso sua representação aparece em tracejado.

A migração ocorreu de diversas maneiras, que reflete a complexidade e a diversidade das experiências migratórias na região. As principais formas de deslocamento incluíam o transporte aéreo, a navegação fluvial e o tráfego terrestre, cada uma com suas características e implicações.

O transporte terrestre passa a se tornar mais intenso justamente nesse período de 1970 e 1980, onde projetos como o da Transamazônica implantavam diversas rodovias interligando as regiões do Brasil. Por outro lado, os rios também desempenharam um papel fundamental na migração para a Amazônia com a grande rede hidrográfica da região era possível acesso a essas áreas, permitindo que migrantes utilizassem embarcações para se deslocar.

Essa migração ocorreu também por vias aéreas subsidiadas pelo governo brasileiro nos aviões da Viação Aérea de São Paulo (VASP). A VASP, desempenhou um papel crucial no transporte dessas famílias migrantes. Não é possível afirmar que os migrantes da Comunidade Santos Dumont vieram de avião, contudo faz-se necessário pontuar que houve a opção desse modal aos migrantes.

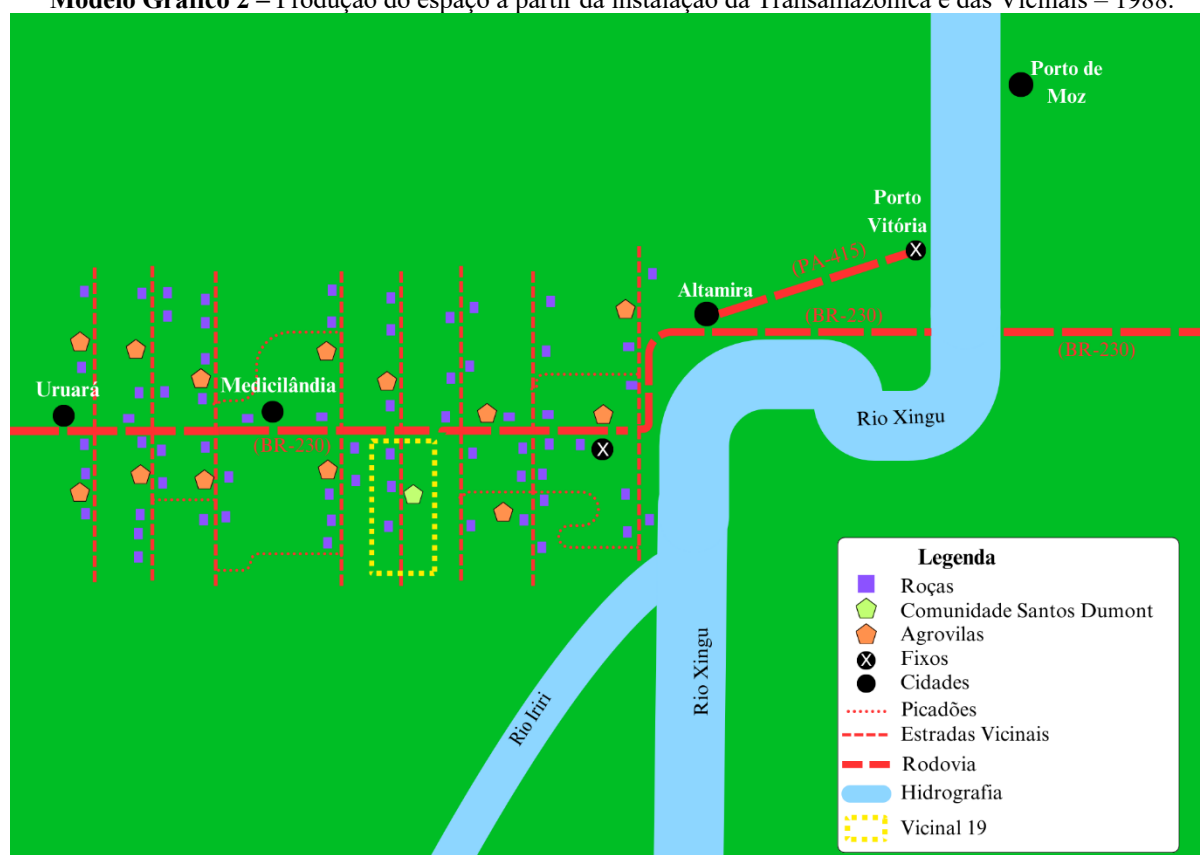
Na prática, o que ocorreu não foi excepcionalmente como o programado, os sujeitos migrantes, ao chegarem à região, além de se depararem com uma realidade diferente daquilo

³ As “roças” são o nome popular dado as propriedades que foram ocupadas pelos migrantes. Nelas eram desenvolvidas atividades voltadas a desde a agricultura familiar até a pastagem para criação de gado.

que lhes foram prometidos, passaram a se adequar e adequar o espaço a partir das condições que lhes eram oferecida.

Como a Rodovia Transamazônica ainda não asfaltada (fotografia 1), a circulação ainda era um desafio, fugindo do plano formal de ordenamento urbano. Os próprios sujeitos migrantes construíram os chamados “picadões” (estradas que ligam as vicinais) por conta da necessidade de conexão, seja para transporte de produtos agrícolas, movimentação de pessoas de vicinal para vicinal etc. (Modelo 2).

Modelo Gráfico 2 – Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Vicinais – 1988.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

Com as agrovilas já estabelecidas, em meados de 1988 já é possível observar o modelo de planejamento para desenvolvimento amazônico se concretizando de forma mais clara. Contudo, a forma de produção do espaço feita pelo migrante mesmo que fugindo da “formalidade”, ainda tende a persistir, os “picadões” crescem e essas conexões “impróprias” se tornam mais comuns. O número de agrovilas cresce e consequentemente o número de roças.

Originário de povoados na Transamazônica, entre Altamira e Itaituba, surge Uruará, em um local onde o INCRA, pretendia implantar uma agrópolis. Então, através da lei n. 5.435, em 5 de maio de 1988, Uruará é criado enquanto município e sendo instalado em 1 de janeiro de 1989. Surge também como município Medicilândia, criado em 05 de maio de 1988, através da lei n. 5.438, originário de uma agrovila instalada pelo INCRA, entre Altamira e Itaituba (Tavares, 2008).

Com informações coletadas em campo, foi possível perceber que as migrações continuaram ocorrendo no contexto de Transamazônica, mesmo após sua construção. Isso porque aqueles que se estabeleceram na região, ao se decepcionarem com a realidade encontrada, passaram a vender suas terras, assim, é criado um fluxo migratório, que se baseavam na ideia de transformar as terras abandonadas ou mal aproveitadas por aqueles que se viram desiludidos com o que encontraram.

É possível ressaltar mais uma vez que o espaço foi produzido a partir das condições materiais que esses sujeitos migrantes encontraram, e essa produção não ocorreu completamente alinhada com o planejamento do governo da época.

A agrovila da vicinal 19, nomeada como Comunidade Santos Dumont, surge então nesse contexto, e fica localizada a mais ou menos 26 Km da sede do município de Brasil Novo. Diferente daquilo que foi planejado, a comunidade não conta com um Posto de Saúde. Esse motivo, levou os sujeitos que residem nessa comunidade a se deslocarem para agrovilas vizinhas para prestarem esse tipo de serviço.

Temos o seguinte relato coletado em campo:

Entrevistador – Como era acesso a saúde e educação aqui na região?
Quando vocês chegaram aqui no travessão na 19?

Entrevistado 02 – como é?

Entrevistador – Acesso a saúde, educação? Tinha postinho? Tinha escola?

Entrevistado - Não, aqui não..só no 50 né...mas se ta falando é daqui né?

Não, aqui nunca teve postinho não...

Entrevistador –Mas já tinha escola?

Entrevistado 02- A escola já tinha, o colégio velho

A comunidade conta somente com a Escola, cujo nome é o mesmo da Comunidade (fotografia 3), não houve uma resposta que pudesse explicar se há alguma motivação específica para essa escolha.

Nem todas as agrovilas se desenvolveram da maneira como prometia o governo, em algumas, como é o caso desta em questão, foram construídas apenas as casas para reassentar as famílias migrantes. Como relatado, não há postinho de saúde e esse é um dos pilares

fundamentais para qualidade de vida de uma comunidade. Sua ausência, além de comprometer o bem-estar desses moradores, leva a necessidade de um fluxo migratório que ocorre diariamente, principalmente para a busca de áreas que sejam mais favoráveis ou para áreas mais promissoras. A carência de uma estrutura básica leva muitos moradores a se deslocarem diariamente em busca de serviços, o que pode justificar mais uma vez a construção dos “picadões” uma vez que essas estradas tornam o acesso a outras vicinais mais fácil e rápido.

Fotografia 3 – Escola Santos Dumont, localizada na agrovila.

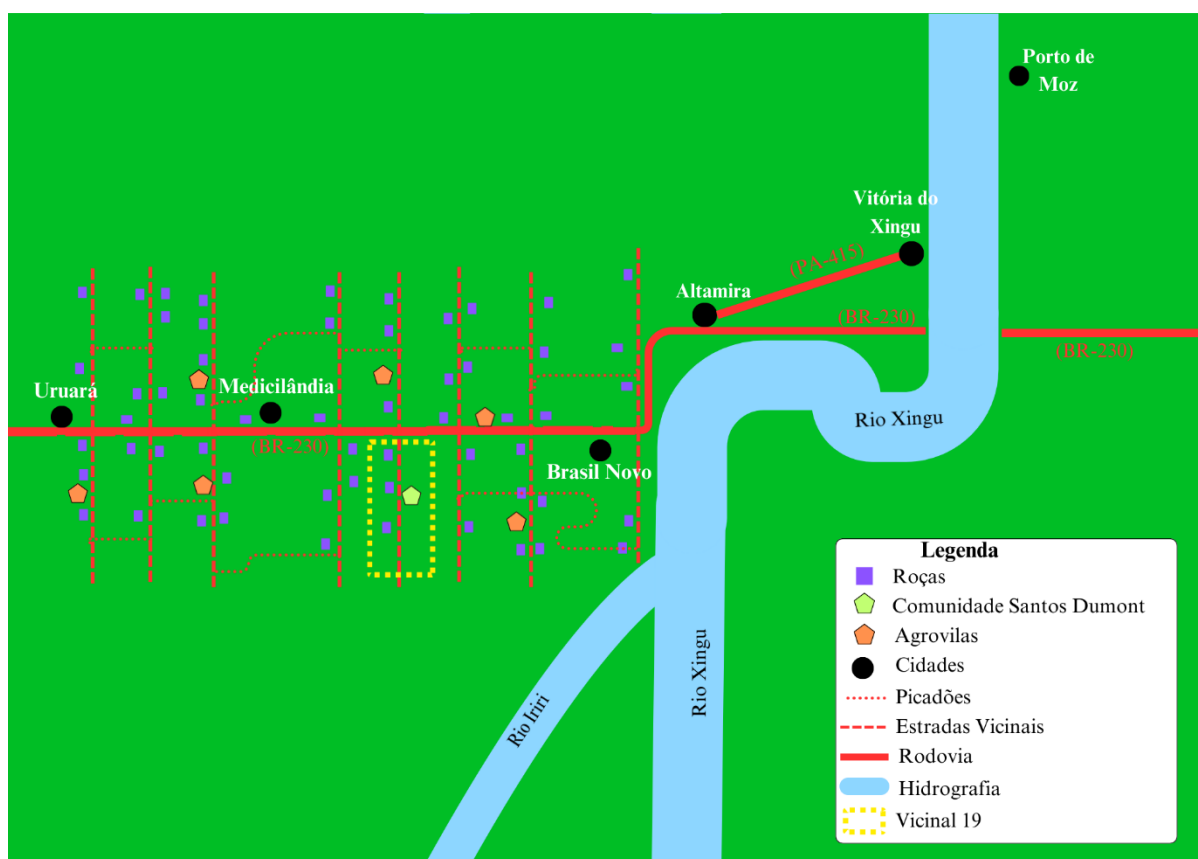


Fonte: Arquivo pessoal (2024).

No modelo 3, é possível observar mudanças significativas. Algumas agrovilas “desaparecem” e o número de propriedades/roças diminui. Isso ocorre parte em consequência

da desilusão dos migrantes ao se estabelecerem na região. As mudanças em relação às necessidades dos sujeitos migrantes, também impactam na produção do espaço, uma vez que essas necessidades mudam, levam esses sujeitos a reconfigurarem o espaço de acordo com essas novas demandas. Suas práticas e experiências são cruciais na transformação desses espaços os quais eles se estabelecem, principalmente nas formas de produzir e habitar. Nesse momento a Rodovia Transamazônica (BR-230) já é asfaltada, assim como a PA-415 também recebe melhoria asfáltica.

Modelo Gráfico 3 – Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Vicinais – 2024.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

O migrante carrega consigo práticas específicas que sempre irão impactar o espaço a qual ele chega, durante o campo foi possível observar essa afirmação. Essas particularidades se tornam um enclave para o planejamento urbano que o governo possuía, um reflexo disso pode ser observado nas formas de moradia estabelecidas pelos sujeitos migrantes. Enquanto o INCRA planejava casas com dimensões e características específicas (fotografia 1), muitos migrantes construíram suas residências com materiais locais e métodos tradicionais que refletem sua cultura, um exemplo são as casas feitas de barro.

No Nordeste esse tipo de moradia era comum, feitas de taipa, ou de pau-a-pique, feita de barro e madeira, sendo mais do que uma imposição social. Fotografias coletadas no campo comprovam que mesmo havendo um padrão de moradias, alguns reflexos dos métodos e culturas que os migrantes carregaram, ainda resistem até os dias atuais (fotografia 4).

Fotografia 4 – Casa de Barro localizada na agrovila.



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Com o passar do tempo os tipos de moradias e ocupações também foram mudando, sobretudo a partir da segunda metade da década de 1980, muitos moradores passaram a investir em melhorias, modificando ou até mesmo substituindo as casas originais por outras em alvenaria (Braga; Souza, 2019), um dos entrevistados contribui:

Entrevistador – O sr lembra como era a localidade aqui quando o sr chegou?

Entrevistado 6 – Era tudo mato, o Inkra que fez a agrovila aqui todinha, aí cada colono tinha uma casa, uma casa ou um lote

Entrevistador – O sr lembra como era essa divisão de casa por colono?

Entrevistado 6 – Era 20...é que eles tiraram lote tudinho, cortaram né...o Inkra deu, era vinte e poucos colonos, cada casa tinha um morador... hoje só tem uma casa do Inkra.

Brasil Novo é resultado das transformações históricas e sociais presentes na configuração de seu espaço, apesar do governo possuir um modelo de urbanização, esse não ocorreu de maneira linear e exatamente como o planejado. Ele é criado pela lei n. 5.692, de 13 de dezembro de 1991, desmembrado de Altamira. (Tavares, 2008).

O fluxo migratório durante as décadas de 1970 e 1980 foram cruciais nesse processo de emancipação e reconhecimento de Brasil Novo enquanto município, isso porque, o que antes, era considerado agrópolis, já passa a receber muitas famílias migrantes. O fato de muitas agrovilas não estarem completamente desenvolvidas, levou a muitas famílias retornarem à sede do que é considerado hoje o município, principalmente pela busca de serviços urbanos básicos (escola 2º Grau, serviços de saúde, serviços de bancos etc.).

Podemos explicar a elevação de Brasil Novo à categoria de município pela sua dinâmica urbana ao longo desses quase vinte anos, pois ele serviu de base logística da colonização e dispersão dos migrantes pelos travessões e picadões (mapa 4 e modelo gráfico 3).

A partir dos modelos gráficos 1, 2 e 3, é possível observar como o planejamento urbano e regional se dava através da construção das rodovias, vicinais, agrovilas, agrópolis etc. A construção da Transamazônica, iniciada em 1970, representava mais do que um simples projeto de infraestrutura viária; ela visava implementar um grandioso programa de “desenvolvimento” e integração nacional da Amazônia. Esse programa tinha como objetivo a sua ocupação, especialmente por migrantes nordestinos e sulistas que buscavam oportunidades de trabalho na agricultura. Assim, as atividades agrícolas se tornaram o principal elo entre essas pessoas e a região amazônica (Braga; Souza, 2019).

O Ministro do Planejamento e Coordenação Geral, João Paulo dos Reis Veloso discutia no Plenário da Câmara dos Deputados, dia 15 de julho de 1970 sobre a importância e grandeza da Rodovia Transamazônica para o desenvolvimento da Amazônia.

O ministro imprime à Transamazônica um sentido de grandeza absoluto diante de outras rodovias, mesmo as que fizeram parte de outros projetos de colonização. Segundo Velloso (2017), somente a Transamazônica, junto à Cuiabá-Santarém, tem a função de integração nacional, conectando o centro, a Amazônia e o Nordeste. Para fomentar o apoio ao PIN na câmara, Velloso (2017, p. 28) faz um apelo por um voto de confiança no Brasil, visto que “o Programa de Integração é, antes de tudo, a solução corajosa, árdua, necessária, para o próprio desenvolvimento do Nordeste (Kruger, 2022, p.11).

Isso impactou diretamente no perfil demográfico de Brasil Novo e entorno, haja vista que o maior número de migrantes que residem no município serem de origem nordestina (tabela 1), reflexo também das políticas de integração e colonização desenvolvidas na época. O governo militar propagou um discurso onde a Transamazônica surgia como uma solução face aos problemas que a população enfrentava no Nordeste.

O espaço foi se modificando de acordo com as necessidades dos sujeitos que habitavam essa região, no modelo 3, é possível perceber o desaparecimento de algumas agrovilas, isso ocorreu pelo fato da falta de coerência em relação ao planejamento governamental. Muitas agrovilas, durante a chegada das famílias em 1970, ainda não estavam prontas como o que foi prometido, isso fez com que muitas famílias desistissem de possuir a tão sonhada terra, além das várias outras dificuldades enfrentadas a questões de acesso a serviços básicos.

Nos modelos gráficos é perceptível esse processo temporal de produção do espaço como resultado das migrações. A partir da leitura sequencial desses modelos podemos perceber a evolução do espaço geográfico, tendo por isso, o fenômeno migratório relação direta com as mudanças territoriais. A medida em que a rodovia ia sendo construída, ela ia “cortando” e abrindo frente ao que eles consideravam como “fazer a Amazônia”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Amazônia, por ser uma região de fronteira, sempre atraiu os olhares do grande capital. O modelo de exploração e desenvolvimento que foi implantado ignorou as particularidades que já existiam nesse espaço.

A reconfiguração espacial que se observa hoje na Amazônia é reflexo das políticas voltadas ao incentivo à migração para essa região. Os sujeitos migrantes, em um movimento de “fazer a Amazônia” se aventuravam em desbravar a região, isso foi visto como símbolo de “bravura” e “coragem”. Encantados com as propagandas e alimentados pela busca de melhores condições de vidas, esses sujeitos foram atraídos não apenas pela terra em si, mas pela possibilidade de escapar de realidades econômicas difíceis as quais enfrentavam nas suas regiões originais.

Esse trabalho buscou contribuir com essa discussão a partir da narrativa dos migrantes da comunidade Santos Dumont, que é justamente resultado dessa dinâmica de “desenvolvimento” previsto para Amazônia. Os migrantes se estabeleceram e diferente do que era prometido, foram os próprios sujeitos migrantes que construíram, reconfiguraram o espaço e o transformaram no que é hoje a agrovila.

De maneira geral os objetivos foram alcançados, entregando dados relacionados ao processo migratório desses sujeitos, porém algumas dificuldades foram impactantes nesses resultados, uma delas seria a dificuldade de encontrar os moradores pioneiros dessa região onde a maioria já teria falecido, tal fator impacta diretamente os resultados das pesquisas deixando brechas para questionamentos.

Um fato que pode ser observado, é que boa parte dos sujeitos que residem no travessão da 19, primeiro migraram para a vicinal do 50, nos trazendo o seguinte questionamento; *por que essas pessoas migraram primeiro para essa localidade? E por que essas pessoas migravam da vicinal 50 para a 19? Sendo então necessário um campo nessa localidade em busca de entrevistas que possam trazer essas respostas.*

Algumas respostas dos migrantes também enfatizavam que muitas dificuldades relacionadas principalmente ao acesso a saúde precisam ser resolvidas indo ao 50 ou diretamente para o município de Brasil Novo: *quais fatores levaram a vicinal 50 a se*

“desenvolver” mais? Essa repostagem poderá ser alcançada com as entrevistas em campo atrelada a uma pesquisa documental.

Na escala macro, a migração ocorrida foi impulsionada, sobretudo, no incentivo do governo militar para promover a Transamazônica com uma solução para o “desenvolvimento” regional, vendendo a ideia de que “fazer a Amazônia”, traria progresso, oportunidades de acesso à terra e melhorias na qualidade de vida. Por outro lado, na escala micro, ou seja, a realidade enfrentada pelos migrantes, era bem diferente. Ao se estabelecerem na região, muitos se depararam com desafios que contrariavam as promessas governamentais, entre eles estavam: condições de vida difícil, adaptação cultural e social, falta de suporte etc.

Essa relação entre escala macro e micro reflete o que é a Amazônia hoje, não é possível afirmar se há ganhadores ou perdedores, nem o grande capital, nem os migrantes saíram 100% vencedores. O espaço foi produzido por aqueles que de fato viveram a história, porém, essa resistência se deu sobre muito sofrimento, pois enquanto o governo vendia uma visão otimista sobre o desenvolvimento, os migrantes viviam uma realidade marcada por condições materiais que não eram favoráveis a sua permanência.

Falando do fazer esse trabalho, as dificuldades enfrentadas nesse fim de etapa refletiram não apenas um desafio individual, mas também todo um contexto de estruturas sociais e econômica, muitas vezes os pesquisadores se veem em situações em que as expectativas acadêmicas não se alinham com as relações dentro do ambiente acadêmico.

A pesquisa se tornou desafiadora, principalmente a etapa do campo. A pesquisa na vida real é muito diferente quando de fato nos deparamos com nosso objeto de estudo, mas o desafio é exatamente esse, alinhar e ajustar a pesquisa de acordo com as condições materiais que temos. O acesso a vicinal e até mesmo a coleta das informações durante as entrevistas não ocorreram como o que estavam dentro das expectativas, as dificuldades foram além das barreiras geográficas. Porém mesmo assim foi possível a construção de um trabalho que respondesse parte das perguntas que foram guias da pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Clébio. Brasil Novo: fruto da colonização da Amazônia. **Geoxingu**. Altamira, s.d.. Disponível em: [<https://geoxingu.webnode.com.br/regi%C3%A3o%20do%20xingu/brasil-novo/>]. Acessado em: 17 dez 2024.
- BRAGA, Magno Michell Marçal; SOUZA, César Martins. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. **Territórios e Fronteiras**, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.
- BECKER, Bertha. **Amazônia**. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1991.
- BECKER, Bertha. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009, 172 p.
- BECKER, Bertha; STENNER, Claudio. **Um futuro para a Amazônia**. Oficina de Textos, 2008.
- BECKER, Bertha; MIRANDA, Mariana; MACHADO, Lia Osório. **Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território**. Brasília: Editora Universidade de Brasília; Rio de Janeiro: Editora Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1990, 219 p.
- BERTIN, Jacques. Um novo olhar sobre a cartografia. **Seleção de textos**, AGB, São Paulo, v. 18, p. 45-62, 1988.
- BRUNET, Roger. O mapa – modelo e os coremas. **Confins** [Online], n. 50, ano 2021, Acessado em: 16 set. 2024. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/36575>.
- BRASIL NOVO. História. Brasil Novo: Prefeitura de Brasil Novo, s.d.. Disponível em: [<https://brasilnovo.pa.gov.br/o-municipio/historia/>]. Acesso em: 17 dez 2024.
- GIRARDI, Eduardo Paulon. A construção de uma cartografia crítica. **Revista Geográfica da América Central**. Número especial EGAL, 2011, Costa Rica. II Semestre. pp. 1-17.
- GIRARDI, Eduardo Paulon. A concepção de representação (carto)gráfica para Roger Brunet: aportes para o desenvolvimento da Cartografia Geográfica Crítica. **Confins** [Online], s.l., n. 62, jan./mar., 2024. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/56000>. Acessado em: 22 set. 2024. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.56000>.
- HARLEY, John Brian. A nova história da cartografia. In: UNESCO. **O correio da UNESCO**. Ano 19, n. 8. Paris: UNESCO, 1991, p. 1-20
- IBGE, **Cidades**: Brasil Novo; Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/brasil-novo/panorama>. Acessado em: 06 mai. 2024.
- LÉNA, Philippe. Diversidade da fronteira agrícola na Amazônia. **Fronteiras**. Brasília: UNB/ORSTOM, 1988, p. 90-129.
- KRUGER, Renata Belz. O discurso do governo militar: dispositivos mobilizados na colonização da Transamazônica. **Revista de História da UEG**, v. 11, n. 2, p. e122207-e122207, 2022.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, n. 1, 1999, pp. 109-138.

MARTINUCI, Oséias da Silva. Da cartografia à coremática: representações espaciais para uma espacialidade mutante. **Mercator**, Fortaleza, v. 8, n. 17, p. 193 a 207, fev. 2010. ISSN 1984-2201. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/370>>. Acessado em: 19 ago. 2022.

MOURA, Antônio Rocha de; RIBEIRO, João de Castro. **Altamira no contexto geográfico**. Altamira: Editora do Autor, 2009, 119 p.

ROCHA, Gilberto de Miranda. A dinâmica territorial da malha político-administrativa municipal da região norte do Brasil (1988-2010). **Novos Cadernos NAEA**. v. 16, n. 1, pp. 211-228. jan./jun. 2013. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/570/1772>>. Acessado em: 25 set 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006, 260 p.

SAYAD, Abdelmalek. **A Imigração ou os Paradoxos da Alteridade**. São Paulo: Edusp, 1998.

SOARES, Lúcio de Castro. Delimitação da Amazônia para fins de planejamento econômico. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 10, n. 2, pp. 2-52, abr./jun. 1948.

UMBUZEIRO, Ubirajara Boguea. **Altamira e sua história**. Belém: Ponto Press, 2012, 382 p.

APÊNDICE A – Modelo de Questionário

- 1- Quando você chegou à região?
- 2- O que levou você a vir para a região
- 3- Quem lhe ajudou quando você chegou à região
- 4- A Transamazônica impactou de que forma em sua vida?
- 5- Você teve apoio do Governo para chegar à região?
- 6- Você lembra a rota até a chegada à região
- 7- Como eram as estradas que davam acesso a localidade que você mora
- 8- Como era a localidade quando o você chegou?
- 9- Quais as formas de trabalho quando você chegou à região? De onde você tirava sua renda? E atualmente?
- 10- Como era o acesso a saúde e educação?
- 11- Qual o nome da comunidade que você mora? Por que ela tem esse nome?
- 12- Quais mudanças você consegue visualizar desde a sua chegada?
- 13- Qual seu nível de satisfação após ter se instalado na região?
- 14- Você pensa em voltar para sua cidade natal?