

“TRANSAMAZÔNICA: O CAMINHO DO HOMEM”: DITADURA MILITAR, PROPAGANDA E PROJETO DE URBANISMO RURAL EM UM RECÔNDITO DA AMAZÔNIA¹

“Transamazonica: the path of man”: military dictatorship, propaganda, and a rural urbanism project in a recondite region of the Amazon

Thiago Broni de Mesquita²

RESUMO

O presente artigo procura analisar as relações entre Estado e controle social durante os governos militares a partir de dois contextos específicos: a propaganda vinculada à criação de um “estado de necessidade” que justificava a construção da rodovia Transamazônica e a política de colonização conhecida como urbanismo rural. A investigação é desenvolvida a partir de documentos do Arquivo Nacional e da obra *Urbanismo rural*, de José Geraldo da Cunha Camargo, em diálogo com as formulações teóricas de Agamben e Foucault. Busca-se evidenciar como a propaganda governamental da década de 1970 incentivou a migração, legitimou o projeto e reforçou a imposição de estratégias tecnocráticas. Argumenta-se que tais políticas desconsideraram especificidades locais e promoveram um modelo de ocupação voltado à homogeneização e ao controle social. Ao final, evidencia-se que a experiência da Transamazônica expõe os limites de um projeto autoritário de colonização e as marcas duradouras de um planejamento concebido de cima para baixo, inscrito na memória social da Amazônia.

Palavras-chave: Estado de exceção; Ditadura militar; Colonização amazônica; Urbanismo rural; Rodovia Transamazônica.

ABSTRACT

This article seeks to analyze the relations between State and social control during Brazil's military governments, focusing on two specific contexts: the propaganda linked to the creation of a “state of necessity”

-
- 1 O artigo possui financiamento público para a pesquisa via Chamada CNPq/MCTI N° 10/2023 - Faixa A - Grupos Emergentes.
- 2 É Professor da Escola de Aplicação e do Programa de Pós-Graduação em Ensino de História da Universidade Federal do Pará, UFPA. E-mail: tbronii@ufpa.br. ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-4099-8061>.

that justified the construction of the Transamazonian Highway and the colonization policy known as rural urbanism. The investigation draws on documents from the National Archives and on José Geraldo da Cunha Camargo’s work *Urbanismo rural*, in dialogue with the theoretical formulations of Agamben and Foucault. The analysis highlights how government propaganda in the 1970s encouraged migration, legitimized the project, and reinforced the imposition of technocratic strategies. It is argued that such policies disregarded local specificities and promoted a model of occupation aimed at homogenization and social control. In conclusion, the experience of the Transamazonian project exposes the limits of an authoritarian colonization initiative and the enduring marks of a top-down planning process inscribed in the social memory of the Amazon.

Keywords: State of exception; Military Dictatorship; Amazonian colonization; Rural urbanism; Trans-Amazonian Highway.

Introdução

O famoso lema “Terras sem homens para homens sem-terra” é uma das frases mais lembradas quando se fala na história da construção da rodovia Transamazônica. Essa estrada, planejada para atravessar o Brasil de leste a oeste e conectar o oceano Atlântico ao Pacífico, é um marco importante da história da ditadura militar no país e será o foco deste artigo. Vamos explorar um trecho específico da rodovia, localizado na região amazônica, entre as cidades de Altamira e Medicilândia, no sudoeste do estado do Pará.

Entre o final dos anos 1960 e a primeira metade dos anos 1970, a ditadura militar enfrentava a Guerrilha do Araguaia na Amazônia. Nesse mesmo período, o Nordeste brasileiro passou por um dos piores períodos de estiagem da sua história, o que agravou a crise humanitária na região. No Sul, o avanço das grandes propriedades rurais e o cercamento de terras prejudicavam os pequenos agricultores. Nessa região, o governo implementou um projeto de expansão agrícola voltado para aumentar a produção e exportação, o que ocasionou o cercamento de terras e o sufocamento de pequenas propriedades ligadas a comunidades tradicionais locais. Em todo o país, o governo incentivou a concentração de terras para integrar o Brasil ao mercado global por meio da produção de commodities agrícolas. Essa

política não só gerou conflitos de terra, mas também aumentou a desigualdade e levou muitas pessoas a migrarem para as periferias de grandes cidades e centros urbanos regionais (OLIVEIRA, 2018; MACHADO, 2019; REIS, MARCOS e MOREIRA, 2021).

Documentos disponibilizados através do Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN) dão conta de como o tema da ameaça comunista era recorrente em meio aos órgãos de investigação e espionagem da ditadura militar, os quais possuíam ramos em todos os setores da administração pública e da sociedade (DE MESQUITA, 2018). O modo de ação política dos governos militares, durante os 21 anos do regime, caracterizou-se por escolhas táticas que visavam o controle social do Estado sobre a sociedade. Esse controle foi mantido, em grande parte, pela repressão, com o objetivo de preservar a ordem e silenciar aqueles que se opunham ao regime.

Entre as principais formas de controle durante a ditadura, destacam-se, em um extremo, a censura à imprensa e às manifestações culturais. Censores decidiam o que poderia ou não ser divulgado, eliminando críticas ao regime. A repressão política também era prática comum, com a atuação de órgãos como o Departamento de Ordem Política e Social (DOPS) e o Serviço Nacional de Informações (SNI). Desde o início, em 1964, o governo buscou apoio de setores da sociedade, especialmente de empresários e grupos conservadores, o que ajudou a fortalecer o apoio popular e a legitimar as ações autoritárias. Esses grupos empresariais, inclusive, foram favorecidos ao longo do regime militar (DREIFUSS, 1981; FICO, 2011; SETEMY, 2018).

Em outro extremo, as políticas econômicas e a propaganda atuaram de maneira complementar aos interesses de controle social do Estado durante os governos militares. Por meio delas, por exemplo, o Estado brasileiro aprovou um pacote milionário de investimentos destinados à construção da rodovia Transamazônica sob a justificativa de um estado de necessidade que combinava a integração da Amazônia e o combate à crise humanitária no Nordeste decorrente da estiagem prolongada. O repertório integracionista, aliado a escolhas táticas no campo da propaganda, culminou com a mobilização de milhares de brasileiros, que migraram em direção à Amazônia sob os auspícios de um sentimento de dever patriótico de ocupar um

suposto espaço vazio, onde surgiria um “Brasil Novo”, no qual eles seriam protagonistas da construção de um “Brasil grande”.

Por trás desses planos, havia os seguintes interesses: mascarar a extrema desigualdade social, histórica no país, e viabilizar o avanço de grandes propriedades em regiões estratégicas para o governo; atender aos interesses dos Estados Unidos, patrocinador do golpe civil-militar de 1964 e das políticas que visavam combater o avanço das Ligas Camponesas no Nordeste e o fortalecimento do comunismo no Brasil; beneficiar grupos empresariais e empreiteiras, que expandiram seus capitais durante a ditadura militar ao terem, no alto escalão do governo, representantes que atendiam de pronto às suas demandas (PARKER, 1977; GRYNSZPAN e DEZEMONE, 2007; FICO, 2008; CAMPOS, 2014; BRAGA, 2021).

O objetivo deste artigo consiste em analisar as relações entre Estado e controle social durante os governos militares a partir de dois contextos específicos: a propaganda vinculada à criação de um “estado de necessidade” que justificava a construção da rodovia Transamazônica e a política de colonização conhecida como urbanismo rural. **No primeiro contexto, estabelecemos** um diálogo profícuo entre a obra *Estado de Exceção* (2004), do filósofo Giorgio Agamben, o documento audiovisual *Transamazônica: o caminho do homem* (1971), disponibilizado através do SIAN, e a reportagem “Juarez Transamazônico, o ‘bebê do futuro’, busca seu passado”, publicada em 9 de julho de 2024 na página *Sumaúma*. Esse diálogo entre passado e presente, mediado pelo pensamento de Giorgio Agamben, tem por objetivo **evidenciar** como o governo produziu imagens que exaltavam um “novo Brasil” em formação na Amazônia nos anos 1970, com famílias migrantes construindo uma vida melhor. No entanto, a realidade enfrentada por essas famílias era **marcada por desafios, tais como** a falta de infraestrutura, doenças e **por um** ambiente hostil, pouco fértil e ocupado por povos indígenas e populações tradicionais, com as quais tiveram contato. Muitos desses contatos foram mediados pela violência e **pela opressão que emanava** de um Estado que se fazia presente na região através da “força da lei sem lei”, conforme preconiza Agamben em sua obra.

No segundo contexto, abordamos a política de colonização que ficou conhecida como urbanismo rural e que foi implementada pelo Instituto

Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) no trecho entre os atuais municípios de Altamira, Brasil Novo e Medicilândia no sudoeste do Pará. Estabelecemos um diálogo entre o documentário *A Integração da Amazônia* (1974), a obra *Urbanismo Rural* (1973) encomendada pelo Incra ao arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo e a obra *Segurança, Território e População* (2008) de Michel Foucault. Além disso, demonstramos como o governo divulgou uma visão otimista sobre o desenvolvimento da Amazônia, evidenciando o projeto de construção de agrovilas, agrópolis e rurópolis, planejados para "integrar" e "civilizar" a região. O modelo, idealizado por José Geraldo da Cunha Camargo, propunha a criação de núcleos rurais urbanizados como solução para o desenvolvimento da Amazônia. Ao estabelecermos diálogos possíveis entre o modelo de urbanismo rural desenvolvido por José Geraldo da Cunha Camargo e o pensamento de Michel Foucault, destacamos que Camargo defendia um modelo de engenharia social que propunha a intervenção nos comportamentos dos colonos, a fim de formar comunidades coesas, ao passo que Foucault destaca como são complexos os arranjos que culminam no planejamento urbano e no controle disciplinar, ambos imprevisíveis e maleáveis.

Estado de exceção e a propaganda "Transamazônica: o caminho do homem"

Desde 1966, quando o governo do presidente Castelo Branco lançou a Operação Amazônia, era interesse da ditadura militar integrar a imensa floresta ao restante do país. Embora a operação, que reuniu políticos, empresários e membros da sociedade civil, tenha ocorrido a bordo de um navio e navegado pelo imponente rio Amazonas (que integra a maior parte desse território desde antes da colonização portuguesa), não foram os rios que entraram nos planos do governo, mas sim as estradas (SUDAM, 1968; ACEVEDO MARIN, 2004; BATISTA, 2016; DE MESQUITA, 2018).

Um ano após a realização da Operação Amazônia, o governo começou a receber informações sobre o avanço de movimentos guerrilheiros na região do rio Araguaia. Entre os anos de 1967 e 1974, a ditadura militar

combateu, com força desproporcional, o avanço desse movimento, que ficou conhecido na história como Guerrilha do Araguaia. Com o advento do combate à guerrilha, intensificou-se a intervenção federal na região, juntamente com ações que visavam ao controle social do Estado sobre as populações locais. O projeto de construção da rodovia Transamazônica, criado com o Decreto-lei 1.106 de 1970 e regulamentado pelo Decreto 67.113 de 1970, que lançou o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), ocorreu em um contexto de repressão ao avanço do comunismo no Brasil, bem como do interesse em inserir a região na rota do capital internacional.

A construção da Transamazônica, contribuiu, na prática, para a ocupação e o controle territorial, populacional e dos recursos naturais do Sudeste do Pará, num contexto de repressão militar aos militantes do PCdoB (1972-1975) que organizavam uma guerra de guerrilha, desde 1967. As Forças Armadas, ao descobrirem a organização guerrilheira, em 1972, empreenderam três Campanhas de Cerco e Aniquilamento, das quais perderam as duas primeiras. Essa repressão militar insere-se nas estratégias do governo ditatorial para a ocupação da Amazônia que, por meio do Plano de Integração Nacional (PIN), aliando objetivos geopolíticos, militares e econômicos, iniciou o processo de integração da Amazônia. (REIS, MARCOS e MOREIRA, 2021, p. 176)

A construção da rodovia Transamazônica ficou a cargo do Ministério dos Transportes, sob o comando do ministro Mário Andreazza. Andreazza foi um militar, político e administrador reconhecido, sobretudo, por seu papel como ministro dos Transportes, e por sua atuação em diversas áreas do governo durante a ditadura militar, além de ter aspirado ao cargo de presidente da República (BERTONCELO, 2009). O engenheiro civil ganhou destaque principalmente durante o governo do presidente Emílio Garrastazu Médici (1969-1974), quando implementou importantes obras de infraestrutura no Brasil, como a construção de estradas e rodovias, que foram fundamentais para a integração do país.

A trajetória do influente ministro da ditadura militar, reconhecido como o "querido das empreiteiras"³, segundo Lúcio Flávio Pinto, cruza-se

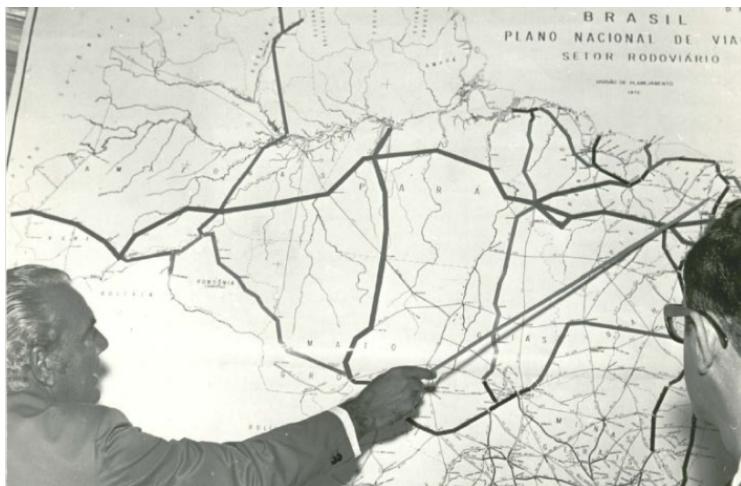
³ PINTO, Lúcio Flávio. A morte e a morte de um jornal. https://www.observatoriodaimprensa.com.br/imprensa-em-questao/_ed678_a_morte_e_a_morte_de_um_jornal/.

também com a história de um dos maiores jornais brasileiros da época, o *Correio da Manhã*. Com o endurecimento do regime e a prisão de Niomar Moniz Sodré Bittencourt, diretora do jornal, em 1969, o periódico carioca foi arrendado pelo empresário Maurício Nunes de Alencar, irmão do político Marcelo Alencar, que, por sua vez, tinha vínculos com o grupo político do ministro Mário Andreazza.

À época da aprovação do projeto de construção da rodovia, o ministro enfrentou forte oposição da imprensa, de políticos e até de militares, que o consideravam um ministro “megalomaníaco” (SOUZA, 2012, p. 214-215). Coube ao jornal *Correio da Manhã* fabricar a imagem de Andreazza e de uma de suas obras: a Transamazônica⁴. Nesse processo, tanto as imagens do ministro quanto aquelas que registravam o cotidiano de construção da rodovia transmitiam uma atmosfera grandiosa e heroica. O ministro estava atento a esses aspectos, e ter ao seu lado o jornal *Correio da Manhã* impulsionou sua projeção e ajudou a compor o repertório de imagens utilizadas pela propaganda oficial do regime, como é o caso da emblemática fotografia abaixo, onde Andreazza apresenta o Plano Nacional de Viação (PNV).

4 O jornal *Correio da Manhã* possui um fundo específico no Sistema de Informações do Arquivo Nacional. Para se ter uma ideia ao buscar pelos termos “Transamazônica” e “Mário Andreazza” no sistema, mais de 600 registros fotográficos são encontrados no acervo do jornal. Esse acervo digital permite acompanhar tanto o cotidiano do ministro quanto o andamento da construção da rodovia Transamazônica durante a década de 1970.

Imagen 1: Mário Andreaza apresenta o Plano Nacional de Viação



Fonte: Arquivo Nacional (SIAN).

A fotografia faz parte de um conjunto de imagens do Correio da Manhã que destaca o ministro Mário Andreazza apresentando o PNV para o setor rodoviário. Registrada em 15 de outubro de 1971 por um fotógrafo conhecido como Demócrata, a imagem consagra o momento da assinatura do contrato para a construção da segunda etapa da rodovia Transamazônica.

O PNV, elaborado em 1971, foi uma iniciativa do governo brasileiro para organizar e desenvolver o setor de transportes no país. Com o objetivo de modernizar a infraestrutura viária, o plano contemplava a construção e a recuperação de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, visando melhorar a integração entre as diferentes regiões do Brasil e estimular o crescimento econômico. O PNV fazia parte das escolhas estratégicas do governo, que buscava acelerar a industrialização e a urbanização de áreas como a Amazônia, dentro de um contexto de "estado de necessidade" que orientava a atuação estatal na mobilização de sujeitos para serem incorporados, por exemplo, aos projetos de colonização ao longo da rodovia.

É nesse cenário que, em 1971, o governo produziu, por meio da Agência Nacional, o documentário *Transamazônica: o caminho do homem*. O filme aborda o processo de construção da rodovia, que tinha a pretensão

de cortar o país de leste a oeste e interligar o Atlântico ao Pacífico. Em um momento no qual a ditadura militar combatia movimentos guerrilheiros na região do Araguaia, criar imagens grandiosas da região amazônica fazia parte das escolhas táticas de um governo que impôs ao Brasil um estado de exceção, em que a tomada de decisões estava baseada em Atos Institucionais, concentração de poder, abusos e cerceamento de direitos.

A propaganda foi utilizada, em cenário histórico marcado pela ditadura militar, para orientar a percepção pública sobre a situação de um estado de exceção. O governo veicula informações que justificam a suspensão de direitos, enfatizando a necessidade de segurança contra ameaças e a busca por estabilidade política e econômica. Isso gerou um ambiente de controle e manipulação da informação, dificultando a resistência e o questionamento por parte da sociedade. O controle e a manipulação resultavam em um quadro complexo, em que a liberdade de expressão e os direitos civis foram postos em xeque em nome de uma suposta segurança e, sobretudo, de um estado de necessidade (AGAMBEN, 2004).

Ao analisar situações que levam governos a suspender normas legais habituais e instaurar estados de exceção nos quais os direitos e garantias podem ser ignorados, Agamben (2004) alerta sobre os riscos de tornar prática comum a suspensão da democracia em nome da defesa de uma suposta segurança. Para ele, o estado de exceção, que deveria ser uma anomalia, é, na verdade, parte intrínseca do funcionamento do Estado Moderno. A questão que se coloca é que, da necessidade, surge o desejo dos governos de exercer controle sobre a vida dos cidadãos em uma busca incessante por biopoder. Quando governos conseguem implementar formas contínuas de exceção, a própria autoridade do Estado e a relação entre poder e liberdade são questionadas em nome dessa “necessidade”.

“A necessidade não reconhece nenhuma lei” e “a necessidade cria sua própria lei” (necessité fait loi). Em ambos os casos, a teoria do estado de exceção se resolve integralmente na do status *necessitatis*, de modo que o juízo sobre a subsistência deste esgota o problema da legitimidade daquele. Um estudo da estrutura e do significado do estado de exceção pressupõe, portanto, uma análise do conceito jurídico de necessidade (AGAMBEN, 2004, p. 40).

O pensamento de Agamben se conecta em diversas camadas com *Transamazônica: o caminho do homem*. Sob essa perspectiva, o documentário se relaciona com o slogan “Terras sem homens para homens sem-terra”. A máxima contém duas ideias de necessidade, quais sejam, a de integrar a imensa floresta amazônica e suas terras ao restante do Brasil e a de oferecer terra e trabalho aos homens e suas famílias que sofreram com a seca no Nordeste e com o cercamento de terras no Sul do Brasil.

Sobre esse tema, Delfim Neto (Ministro da Fazenda no governo Médici), ao ser entrevistado para a série *Transamazônica: uma estrada para o passado*, constrói uma memória pública sobre o presidente Médici. Segundo ele, a decisão sobre a construção da Transamazônica surgiu quando o presidente sobrevoava a região Nordeste, assolada por uma das maiores secas da história. O ministro, que acompanhava o presidente nessa viagem, testemunhou a situação de calamidade que afetava o povo nordestino e o momento em que Médici decidiu criar uma política para deslocar essa população em direção à Amazônia. Assim, surgiu a ideia da Transamazônica, baseada na necessidade de integrar e desenvolver a Amazônia, bem como de “salvar” o povo nordestino do castigo ao qual estava submetido. O vídeo encontra-se disponível para consulta na íntegra, podendo ser acessado por meio do hiperlink indicado na descrição da imagem ou, alternativamente, pelo QR Code referente à Imagem 2.

Imagen 2: Transamazônica: o caminho do homem



Fonte: Arquivo Nacional (SIAN).

O documentário, que intitula esta seção e que será agora analisado, foi construído com a fotografia de Valmir Ribeiro, texto de Edson Nequele, narração de Alberto Curi e foi isento de censura. Toda a base musical utilizada no vídeo foi composta por uma trilha sonora de caráter heróico, valorizando compositores e intérpretes brasileiros. A base instrumental de Arrastão, consagrada na voz de Elis Regina, é utilizada como pano de fundo para o texto que narra a história da família de um homem nordestino migrado para a Transamazônica.

Este homem veio do Nordeste, é um dos colonos do Incra, tem casa, planta, e a terra dá! O Instituto de Colonização e Reforma Agrária providencia-lhe atendimento. Aqui ele encontrou a fertilidade que não havia na terra castigada onde nasceu. "Numa casa de caboclo, três é melhor!" Samuel Transamazônico, o primeiro que nasceu durante a construção da estrada, e a educação dele e das outras crianças que estão lá está assegurada. É tempo de ciranda! É tempo de partilha! Os filhos dos colonos que ganharam no berço um Brasil grande devem se preparar para o futuro. (AGÊNCIA NACIONAL, 1971)

No trecho, é possível notar que o nome do homem que veio do Nordeste foi invisibilizado. Ele foi apenas o “colono”, o “caboclo”, em suma, “o homem que veio do Nordeste”. O nome foi atribuído apenas a Samuel Transamazônico, a primeira criança que nasceu durante a construção da rodovia. Enquanto no filme a Agência Nacional atribui a Samuel o sobrenome Transamazônico, foi por meio da propaganda da empreiteira Queiroz Galvão, responsável pela construção do trecho da rodovia onde o “bebê do futuro” nasceu, que se tomou conhecimento de que seu nome verdadeiro era Juarez. O “anjo” Juarez era filho de pais nordestinos, e o sobrenome “Transamazônico” reflete como a ditadura militar queria se fazer presente em meio a essa sociedade no interior da floresta amazônica, atravessada pelo forte controle social do Estado.

Imagen 3: Ministro Transamazônico vai bem



Fonte: Sumaúma.

Seguindo a perspectiva de construção de imagens grandiosas sobre a região amazônica, o filme evoca um repertório religioso em trechos que afirmam: "A estrada que leva ao céu deve ser uma grande Transamazônica" e "Deus está no coração da Transamazônica". Em outro momento, a narrativa religiosa une o destino do povo que caminhava na "estrada que levava ao paraíso", ressaltando que, a cada árvore derrubada, colocava-se fim à narrativa mítica de "Saci Pererê, Iaras e cobras grandes" tão importantes para a cultura amazônica.

Para a ditadura militar, tratava-se do tempo de uma nova magia, a magia do desenvolvimento e da integração nacional. “Era a nova Amazônia que surgia, fazendo nascer de seu ventre verde a Transamazônica”. Esse repertório incentivou muitas famílias a se deslocarem para a Amazônia em busca de novas oportunidades. Entretanto, ao contrário do que foi amplamente divulgado nas propagandas, a realidade mostrou-se dura, com desafios como a falta de infraestrutura, doenças tropicais e a difícil adaptação dos migrantes ao clima.

César Augusto Martins de Souza (2012), analisa o conjunto de documentos audiovisuais de propaganda produzidos pela Agência Nacional. Para ele, há nesses filmes uma ênfase em mostrar o dever patriótico contido na colonização das áreas às margens da rodovia. Criar uma expectativa positiva em relação aos núcleos de colonização, bem como demonstrar que Estado e sociedade estavam juntos nesse empreendimento foi, sem dúvida, uma meta do governo.

As mensagens das propagandas oficiais veiculadas nas principais emissoras de televisão, possuíam imagens de agrovilas crescendo no meio da selva, famílias inteiras com “crianças sadias e felizes”, postos de saúde, hospitais, profissionais de saúde, igrejas, escolas, campos cultivados, armazéns recebendo os produtos e frases marcantes ditas pelo narrador. Sobretudo Médici e Andreazza são mostrados com frequência nas propagandas inaugurando obras e conversando atenciosamente com a população.

As propagandas faziam com frequência uma “convocação” desafiadora ao povo brasileiro para que as famílias decidessem se cadastrar junto ao Incra ou às prefeituras e se incumbissem da missão de ocupar e tomar posse para o Brasil da maior e mais rica floresta tropical do mundo. (SOUZA, 2012, p. 90)

Durante muitos anos, a história de Samuel, ou Juarez Transamazônico, permaneceu uma incógnita. Nem ao menos se conhecia o paradeiro do “bebê propaganda” dos feitos da ditadura militar na região da Transamazônica. Com o fim do governo Médici, em 1974, e a ascensão de Ernesto Geisel à presidência, muitas das políticas públicas direcionadas

ao empreendimento da obra sofreram paralisações ou revisões. Em pouco tempo, a região da estrada que “levava ao paraíso” tornou-se palco de conflitos pela terra. Para muitas famílias que abandonaram as terras concedidas pelo Incra, a Transamazônica ficou no passado; tal foi o caso da família de Juarez Transamazônico.

Interessada no que poderia ter acontecido com o “primeiro menino a nascer naquele admirável mundo novo”, a escritora e ecóloga Nurit Bensusan publicou, no ano de 2023, um texto literário intitulado *Sete Vidas de Juarez Transamazônico*. A obra torna Juarez personagem de diferentes tramas que poderiam ter sido por ele vividas. Cada “vida” representa aspectos distintos de sua trajetória, marcando transformações e refletindo a complexidade do ambiente e das relações humanas naquele cenário.

No meio desse mundo, despedaçado para uns, remendado para outros, nascem crianças. Talvez não como uma esperança de futuro, mas como símbolo de uma resignação, entremeada na carne e no sangue. Juarez nasceu ali ou não. Pode ter sido apenas ícone, uma marca desse tão precioso desenvolvimento que chegava à floresta, que “redescobriu o Brasil”, mas, de carne e osso ou apenas como propaganda, Juarez é filho da Transamazônica, como o foram milhares de crianças. (BENSUSAN, 2023, p. 12)

Durante o lançamento de seu livro na cidade de Altamira (PA), Nurit Bensusan foi surpreendida pela presença de Mair Araújo, irmão de Juarez. Mais uma vez, a história do “Transamazônico” tomou conta dos jornais, desta vez por meio da página Sumaúma. A reportagem assinada por Jacqueline Sordi e intitulada *O ‘bebê do futuro’ busca sua história* foi publicada em 9 de julho de 2024. O texto aborda, entre outras questões, a busca de Juarez por suas origens, ilustrando os impactos das políticas de ocupação da floresta amazônica durante a ditadura militar e as consequências para as populações envolvidas no empreendimento de construção e ocupação da Transamazônica. A jornada pessoal do entrevistado reflete questões mais amplas sobre identidade e memória em um contexto de exploração e desenvolvimento ambiental na região, assim como o uso de sua imagem. Em um trecho de sua entrevista, ele questiona:

Me contaram também que os jornais da época anunciam que eu tinha recebido um prêmio do governo, que papai tinha recebido uma propriedade com todo maquinário. Ninguém nunca viu nada disso. É por isso que fico caducando: o que é mentira e o que é verdade na minha história, na minha vida? (SUMAÚMA, 2024)

Por meio da reportagem, torna-se público que o nome "Juarez Transamazônico" sequer existiu. Juarez Furtado de Araújo é o nome registrado na certidão de nascimento do "anjo" "Samuel Transamazônico". Tanto o nome de anjo quanto o famoso sobrenome foram apenas uma criação das propagandas da ditadura militar e do imaginário construído em torno do primeiro bebê nascido na rodovia, seria o que ele próprio define como seu "nome da estrada". Dos seus primeiros anos de vida, Juarez carrega uma surdez parcial, decorrente de um sarampo, contraído em razão das visitas de repórteres e autoridades em seus primeiros meses de vida. Soma-se a isso a frustração com o fato de que seu padrinho, o presidente Emílio Garrastazu Médici, sequer compareceu ao seu batismo, além das seguintes perguntas:

(...) por que, se fizeram um projeto tão grande e prometeram tanto, não fizeram nada pela minha família. Por que só me usaram? Eles mentiram? Eu fui mesmo um menino importante? E, afinal, você consegue descobrir em qual museu do Rio de Janeiro está minha roupa de batizado? Queria tanto ir lá para ver. (SUMAÚMA, 2024)

Os repórteres fizeram buscas pela roupa de batizado de Juarez junto aos museus públicos do estado do Rio de Janeiro, mas nada encontraram. A história de Juarez representa não somente a força que a propaganda tem em contextos de estado de exceção, mas também a capacidade que governos têm de, nessa conjuntura, capilarizarem ações policiais e repressoras que se refletem em uma sociedade igualmente violenta e opressora, o que Agamben define como "um espaço anônimo onde o que está em jogo é uma força de lei sem lei" (AGAMBEN, 2004, p. 61).

Importante destacar que, no discurso da ditadura militar, que governou o país em um contexto de estado de exceção, para as empreiteiras,

que se beneficiaram da construção da Transamazônica, e para a Agência Nacional, que fabricou as imagens desse "Brasil Novo", a Amazônia era um "espaço vazio". A narrativa oficial sustentava que naquela região "não havia povo", e, consequentemente, não havia lei. Assim, os planos e a ação política do governo na região foram estruturados com base no pressuposto de que, por se considerar a Amazônia um "espaço vazio", sem povo e sem leis, qualquer intervenção seria legitimada. Dos interesses do capital atrelado a esses governos, emanou um regramento violento contra o humano e contra a natureza. Tal construção vai ao encontro do pensamento de Agamben (2004), quando reflete que a retirada de direitos dos viventes acaba tornando-se a regra, fazendo emergir o estado de exceção, que ganha força nessa lacuna. Afinal, se esse estado é a regra, não há mais como tratá-lo como exceção.

Os questionamentos que Juarez Furtado de Araújo faz no presente decorrem dessa violência de Estado. Juarez foi o primeiro bebê a nascer naquilo que foi chamado de "terra de ninguém, entre o direito público e o fato político, entre a ordem jurídica e a vida" (AGAMBEN, 2004, p. 12). De acordo com a propaganda, por exemplo, "a educação dele e das outras crianças que estão lá está assegurada", mas hoje, pouco mais de 50 anos depois, sabemos que Juarez sequer sabe ler e escrever. Para Agamben, somente quando erguemos esse véu que cobre essa zona incerta, própria dos estados de exceção, encontramos respostas para "a pergunta que não para de ressoar na história da política ocidental: o que significa agir politicamente?" (AGAMBEN, 2004).

A violência de Estado produziu, igualmente, as idiossincrasias vividas atualmente na "espinha de peixe"⁵ transamazônica. Para muitos dos que chegaram à região nas décadas de 1970 e 1980, é inegável que a ação dos governos militares contribuiu para a expansão de um novo marco na infraestrutura de transportes na região amazônica. No entanto, pouco importou ao governo que muitas das obras previstas permanecessem inconclusas, fossem executadas de forma inadequada e, sobretudo, realizadas em desrespeito à legislação e aos modos de reprodução da vida local (ANDREAZZA, 1972; ANDREAZZA, 1972a; SANTANA, 2009; CAMPOS, 2011).

5 Esse termo descreve o formato que essa ocupação assume quando visto de cima: uma estrada principal serve como eixo central (a "espinha"), e várias estradas menores ou travessões que se ramificam dela (as "costelas de peixe").

Durante a ditadura militar, o processo de construção de estradas na Amazônia impulsionou o desmatamento em larga escala, com vastas áreas de floresta sendo convertidas em pastagens e áreas agrícolas. Esse processo resultou em impactos profundos na biodiversidade e nos modos de vida das comunidades tradicionais, impulsionando a cultura do desmatamento, das queimadas e da violência contra os povos originários e populações tradicionais. Até hoje, essa lógica não reconhece plenamente a importância da floresta em pé no contexto global de crise climática.

Destaca-se ainda que, na época, consolidou-se uma cultura política marcada pela visão dos migrantes, incentivados pelo regime militar a ocupar a região como parte de um suposto dever patriótico. Esses migrantes eram vistos como pioneiros no processo de “integração” e “desenvolvimento” da Amazônia. Para eles, assim como para os governos militares, a floresta em pé representava um obstáculo ao progresso, e o território era encarado como um espaço vazio, pronto para ser explorado.

No tempo presente, enquanto o mundo discute a implementação de créditos de carbono como estratégia para incentivar a preservação de áreas florestais em propriedades rurais, torna-se essencial revisitar a história da ocupação da Amazônia. Casos como o de Juarez Furtado de Araújo precisam ganhar maior visibilidade, e a inclusão da história local no ensino deve ser articulada a políticas públicas que promovam uma consciência climática global. Abordar os impactos da ditadura militar na Amazônia é não apenas um dever de memória, mas também uma demanda social de tempo presente. Nessa perspectiva, a Amazônia deve ocupar um papel central, com a floresta em pé, sua biodiversidade preservada e seus povos valorizados, colocando-os no cerne das estratégias para enfrentar os desafios impostos pela crise climática; uma agenda cuja origem remonta ao período em que o Brasil era governado por uma ditadura militar sob estado de exceção.

Urbanismo rural e controle social em um recôndito da Transamazônica

Irmanada ao projeto de abertura da rodovia Transamazônica estava a política de colonização de terras às suas margens, conduzida pelo Incra. Essa política visava implantar na região um modelo de ocupação baseado na construção de agrovilas, agropólis e rurópolis. O arquiteto e urbanista José Geraldo da Cunha Camargo foi o responsável pela elaboração do documento intitulado *Urbanismo rural*, que reúne a proposta do governo e previa uma forte presença do Estado, com equipes de profissionais de diversas áreas atuando intensivamente em diversas etapas do processo, objeto de análise desta seção.

Urbanismo Rural é um documento publicado em 1973 que aborda a forma como a ditadura militar planejava implantar, de modo hierárquico, núcleos urbanos no meio rural da Transamazônica, especialmente na região do município de Altamira (PA). Segundo o documento, a proposta se apresentava como resposta à ocupação desordenada que ocorria nas áreas marginais à rodovia e deveria funcionar como um anteprojeto a ser implementado em etapas ao longo de 30 anos.

O documentário *A integração da Amazônia* (1974) mostra as obras da rodovia, apresenta aspectos da construção do projeto de urbanismo rural e relata a visita do presidente Médici à primeira agrovila, que ficava localizada no Km 46. O vídeo encontra-se disponível para consulta na íntegra, podendo ser acessado por meio do hiperlink indicado na descrição da imagem ou, alternativamente, pelo QR Code referente à Imagem 4.

Imagen 4: A integração da Amazônia



Fonte: Arquivo Nacional (SIAN)

O vídeo veiculado como propaganda oficial do governo ressalta a visão ufanista e otimista do Estado brasileiro nos anos 1970 sobre o processo de colonização da Amazônia. Destaca a criação de infraestrutura em meio à selva representada por escolas bem estruturadas e agrovilas, que simbolizavam o esforço do governo em integrar e “civilizar” a região, alinhando-se com uma perspectiva desenvolvimentista que via a ocupação da Amazônia como uma oportunidade de crescimento econômico e inclusão social, conforme podemos observar no trecho abaixo.

O trabalho de colonização das áreas que margeiam a Transamazônica vem sendo executado pelo Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), órgão vinculado ao Ministério da Agricultura. A presença desse órgão se faz sentir em quase todos os pontos da grande rodovia. O primeiro grupo escolar construído já está sendo frequentado pelos filhos dos colonos. Uma escola que se ergue em pleno coração da floresta é bem o símbolo das grandes perspectivas que a Transamazônica oferece a todos os brasileiros. Um pouco além, num percurso de 15 minutos de helicóptero sobre a selva, ergue-se o conjunto residencial da agrovila. Um conjunto de 22 agrovilas forma uma agropólis, e 08 destas constituem uma rurópolis. (AGÊNCIA NACIONAL, 1974)

Mais uma vez, o repertório desenvolvimentista e integracionista presente na propaganda oficial negligenciava os impactos ambientais e sociais do desmatamento e da ocupação forçada e apagava a existência de povos indígenas e de comunidades tradicionais na região. As "grandes perspectivas" descritas contrastam com as dificuldades vividas na prática por muitos colonos, como a falta de suporte logístico, condições precárias de sobrevivência e os desafios de adaptação ao bioma amazônico. O trecho destaca um planejamento urbano imposto hierarquicamente e idealizado, sugerindo uma visão modernizadora, que implementaria, na floresta, um modelo de ocupação baseado em núcleos urbanos no meio rural, o qual dedicava pouca atenção ao contexto ambiental e sociocultural local.

O documento assinado por Camargo se apresenta desde sua origem como um projeto de controle social do Estado. Para Cardoso e Lima (2009), as famílias selecionadas para compor as agrovilas deveriam passar por um processo de "doutrinação" a fim de serem orientados sobre a hierarquia na ocupação daqueles territórios. Camargo contextualiza tal necessidade ao se referir ao fracasso dos antigos Núcleos Coloniais Oficiais nos anos 1950 na região Sul do Brasil. Em sua perspectiva, havia um movimento interessante nesses núcleos, qual seja, colonos bem-sucedidos que progrediam financeiramente no campo também desejavam progredir socialmente e, por isso, tendiam a se mudar para uma cidade próxima, onde estabeleciam algum tipo de negócio. O progresso na cidade permitia que esses colonos investissem na educação dos filhos, fixando-se no território urbano e abrindo mão de seus lotes rurais. O trecho a seguir resume essa primeira observação do arquiteto.

Indagando de ex-parceleiros, moradores nas cidades próximas, quais os motivos que os levaram a vender seus lotes rurais, a resposta era sempre a mesma: - queriam progredir socialmente. Ao contrário, os colonos remanescentes no núcleo eram conformados com seu atraso, fatalistas e não tinham planos para o futuro. Viviam apenas o momento presente. (CAMARGO, 1973, p. 02)

Uma das conclusões a que chegou o arquiteto foi que os colonos "atrasados" eram os que se fixavam à terra, enquanto os "melhores" migravam para as cidades em busca de progresso. Esse processo, para ele,

resultava na “favelização” das zonas urbanas, para onde iam os ex-colonos movidos pela “coragem de se libertar da vida primitiva em busca da civilização” (CAMARGO, 1973, p. 02). A partir dessa observação inicial, o arquiteto argumentava que o Estado brasileiro deveria ser capaz de gerir um novo modelo de colonização, que conjugasse a adaptação do meio rural às técnicas urbanísticas utilizadas nas cidades.

A escrita de Camargo (1973) revela um olhar conservador, impregnado de preconceitos e equívocos em relação ao homem do campo, além de um alinhamento com perspectivas de controle social, especialmente naquilo que ele define como “doutrinação dos colonos”. Em um trecho da obra, o arquiteto expressa essa visão ao afirmar que a figura do “jeca”, um cidadão “incapaz e analfabeto”, é produto da ausência de núcleos urbanos adaptados aos problemas rurais. Ainda segundo ele, até mesmo o “índio” comprehende melhor o valor da vida em sociedade do que o rurícola, que se isola e vive de modo a depender apenas do presente, sem perspectivas futuras.

Essa doutrinação dos colonos e migrantes é muito importante porque, muitas vezes, não sendo possível haver seleção rigorosa, há indivíduos simples, de cultura rudimentar, que não pode compreender sem as devidas explicações as inovações, que desconhecem, mas que vão lhes trazer e às suas famílias, benefícios sociais, culturais e sanitários, de que não podem desfrutar quando isolados. (CAMARGO, 1973, p. 08)

A teoria desenvolvida por Camargo foi fundamental para atrair milhares de brasileiros ao projeto de colonização conduzido pelo Incra na Transamazônica. Esse modelo baseava-se na coexistência hierárquica de agrovilas, agropólis e rurópolis. A primeira agrovila foi criada no KM 46 da Transamazônica, atual município de Brasil Novo (PA). No entanto, o que exatamente foram as agrovilas, agropólis e rurópolis de acordo com o projeto original da ditadura militar?

De acordo com Camargo, a agrovila seria uma pequena comunidade urbana voltada para o apoio a atividades agrícolas, oferecendo infraestrutura básica, como escola, posto de saúde e áreas de lazer, para integrar socialmente os habitantes rurais. Já a agropólis, com função agroindustrial,

cultural e administrativa, teria um papel de maior alcance, atendendo uma área de até 10 km de raio e integrando diversas agrovilas. Sua influência poderia se expandir conforme a capacidade produtiva, a tecnologia aplicada e a infraestrutura disponível, formando uma rede de apoio ao desenvolvimento rural (CAMARGO, 1973, p. 10-16). As imagens 5, 6 e 7 retratam um trabalhador em frente a placa da agrovila Jorge Bueno, atual município de Medicilândia (PA), a vista aérea das obras de construção da agropólis do Km 46, atual município de Brasil Novo (PA), e a visita do ministro Mário Andreazza e de representantes do governo a uma casa padrão concedida pelo Incra aos colonos nas agropólis.

Imagen 5: Trabalhador na agrovila Jorge Bueno da Silva



Fonte: Arquivo Nacional (SIAN)

Imagens 6 e 7: Vista aérea das obras de construção da agropólis do Km 46 (direita) Casa Padrão do Incra (esquerda)



Fonte: Arquivo Nacional (SIAN)

As rurópolis foram projetadas para funcionar como polos de desenvolvimento. Elas centralizariam comunidades rurais compostas por agrópolis e agrovilas, organizadas em um raio de até 140 quilômetros, dependendo das condições do terreno e das vias de transporte. Com atividades variadas, incluindo comércio, serviços sociais, culturais e de saúde, as rurópolis atenderiam tanto às demandas locais quanto às das comunidades de sua área de influência (CAMARGO, 1973, p. 17). A cidade de Altamira (PA), imagem 8, seria a rurópolis das agrovilas que estavam sendo construídas em sua zona de influência.

Imagen 8: Vista de Altamira (PA) em 1972 (Projetada como rurópolis)



Fonte: Arquivo Nacional (SIAN).

Para Rego (2020), o projeto combinou ideias de urbanismo e planejamento regional que influenciaram a teoria e a prática profissional da primeira metade do século XX. Refere-se especialmente às noções de cidades sociais e cidades-satélites, à ideia de cidade funcional e ao conceito de unidade de vizinhança. A partir desse esquema, as agrovilas funcionavam como satélites das agropólis, ao passo que cada conjunto de agrovilas e agropólis dependia de uma rurópolis, conforme é destacado no documentário *A integração da Amazônia*.

O projeto levava em conta, além da organização territorial, aspectos ligados às origens étnico-raciais dos colonos, a estratificação comportamental dos indivíduos e, sobretudo, a forte presença do Estado, que orientava a conduta e a moral dos colonos que vieram para a Amazônia no âmbito dessa política. Cabe destacar que, em uma região marcada pela Guerrilha do Araguaia, o controle social dos trabalhadores nos diferentes assentamentos ao longo da Transamazônica, nos anos 1970, era uma prioridade para a ditadura militar.

A obra de Camargo apresenta camadas que conduzem ao tema central deste artigo, que discute os meios pelos quais o Estado, durante a ditadura militar, implementou formas de controle social. O controle social, conceito fundamental para a manutenção da ordem, conformidade e coesão social, naquele contexto foi articulado tanto por meio de normas e instituições quanto pela internalização de valores e práticas sociais.

Nossa análise dialoga com Foucault (2008), evidenciando que a relação intrínseca entre o poder disciplinar e o controle dos corpos e mentes. Esse controle se manifesta, entre outros mecanismos, por meio da vigilância contínua e de instituições estatais que regulam o comportamento, desde a escola até o sistema penal. Ao tratar das relações entre segurança, território e população:

A rua vai ser também aquilo pelo que vão poder transitar os ladrões, eventualmente os amotinados, etc. Portanto são todas essas diferentes funções da cidade, umas positivas, outras negativas, mas são elas que vão ser preciso implantar no planejamento. Enfim, o quarto ponto importante é que se vai trabalhar com o futuro, isto é, a cidade não vai ser concebida nem planejada em função de urna percepção estática

que garantiria instantaneamente a perfeição da função, mas vai se abrir para um futuro não exatamente controlado nem controlável, não exatamente medido nem mensurável, e o bom planejamento da cidade vai ser precisamente: levar em conta o que pode acontecer. (FOUCAULT, 2008, p.26)

Foucault (2008) discute a complexidade do planejamento urbano, destacando que a cidade não é apenas um espaço de funções positivas, como o trânsito de cidadãos, bens e serviços, mas também de funções negativas, como a presença de criminosos e desordeiros. Ao sugerir que o planejamento urbano deve considerar todas essas dimensões, ele evita limitar a cidade a uma visão idealizada ou estática. Além disso, Foucault ressalta a imprevisibilidade do futuro no planejamento urbano, argumentando que a cidade deve ser projetada com flexibilidade para responder a eventos incertos e incontroláveis.

A análise do filósofo é sofisticada e realista, reconhecendo a cidade como um organismo vivo e complexo, composto por diferentes sujeitos sociais. Foucault alerta ainda para os riscos de tentar controlar ou prever completamente o comportamento urbano, propondo um planejamento aberto ao inesperado. No entanto, essa abordagem também apresenta um desafio prático, pois até que ponto é possível planejar para o imprevisto? Como equilibrar a flexibilidade com a necessidade de segurança e estabilidade em um ambiente urbano? Retomamos, nesse ponto, a obra de Camargo em sua proposta de urbanismo rural, na qual buscava definir quais habitantes deveriam ser selecionados para "compor" o projeto.

No momento da distribuição dos habitantes pelas agrovilas e Agropólis é preciso "compor" a comunidade com famílias oriundas de diversas regiões do país e, se possível, de origens raciais e étnicas diferentes.

Não é aconselhável trazer um grupo social por inteiro, já constituído noutro local, para formar uma "Unidade Habitacional", seja na agrovila, agrópolis ou rurópolis. Um grupo assim transferido irá trazer seus costumes, vícios e tabus, sendo muito difícil mudar seu comportamento.

O homem tem comportamento diferente quando isolado, quando faz parte integrante de um grupo ou de grande massa popular. O comportamento de uma sociedade resulta da estratificação do comportamento dos seus indivíduos componentes, segundo a influência que exercem uns sobre os outros. Portanto, antes de se afirmarem as características do grupo deve-se intervir na sua formação.

Desde a fase do assentamento das famílias na nova comunidade planejada deve-se iniciar o trabalho de ação comunitária, orientando a conduta do grupo, a moral, o espírito comunitário e religioso, enfim tudo que for necessário para a formação de uma comunidade coesa, feliz e progressista (CAMARGO, 1973).

As duas citações abordam questões relacionadas ao planejamento urbano e à formação de comunidades, mas a partir de perspectivas bastante diferentes, refletindo contextos filosóficos e sociopolíticos específicos. Afinal, se Foucault se questiona até que ponto é possível planejar para o imprevisto, Camargo, por outro lado, discute o planejamento social e habitacional em um contexto de assentamentos rurais durante a ditadura militar no Brasil. Ele defende a formação de comunidades com uma composição social diversificada, sugerindo que a inclusão de grupos preexistentes pode manter seus "costumes, vícios e tabus", dificultando a adaptação à ordem social planejada em seu projeto. Camargo argumenta que a formação dessas novas comunidades deve ser guiada por um processo de intervenção social e moral, moldando o comportamento das famílias assentadas para criar uma sociedade coesa e progressista.

A visão de Camargo reflete uma abordagem tecnocrática e paternalista de engenharia social. Ele parte do pressuposto de que é necessário intervir nas relações sociais para moldar o comportamento das pessoas, com o objetivo de criar uma comunidade que possa ser controlada em todas as suas camadas pelo Estado. No entanto, essa abordagem levanta questões éticas e práticas. Primeiro, há a suposição de que a diversidade imposta pode levar a um resultado social desejável, o que nem sempre se verifica, conforme demonstram documentos produzidos pelo SNI, que infiltrou espiões em meio à população na década de 1980, a fim de controlar os protestos contra o governo na região, e que culminaram com o surgimento de movimentos

sociais articulados pela Igreja Católica e pelo Partido dos Trabalhadores (PT). Além disso, a ideia de “orientar a conduta” de uma comunidade pode ser vista como uma forma de controle social que limita a autonomia e a identidade cultural dos grupos envolvidos, bem como seu protagonismo diante da vida. A tentativa de homogeneizar comportamentos, neste caso, acabou por gerar resistência, ao invés de coesão e previsibilidade.

Enquanto Foucault enfatiza a complexidade e o caráter incontrolável das dinâmicas sociais na cidade, Camargo propõe uma abordagem de controle e direção social mais rígida, especialmente em comunidades rurais planejadas. O filósofo francês está mais preocupado em aceitar as incertezas e contradições do espaço urbano, enquanto Camargo sugere uma engenharia social que busca moldar o comportamento humano de acordo com ideais que emanavam do alto escalão de uma ditadura militar, em um estado de exceção.

Ambas as abordagens refletem suas épocas e contextos. Foucault escreve em um período de crítica às instituições e ao controle social, enquanto Camargo, nos anos 1970, expressa uma visão desenvolvimentista e tecnocrática, típica do regime militar brasileiro, com foco na ordem e no progresso social sob bases conservadoras, visando, no fundo, controlar o avanço do comunismo na região, uma questão amplamente investigada pelas agências de espionagem ligadas ao SNI (DE MESQUITA, 2018).

Encaminhamos esta seção para o seu fechamento fazendo alusão a uma última referência da obra de Camargo, que trata da distribuição racional da população nas áreas destinadas à implementação do projeto de urbanismo rural por ele pensado. O trecho reflete a lógica de planejamento e desenvolvimento territorial durante o período da ditadura militar no Brasil, a partir da perspectiva de quem planejava o país de cima para baixo.

A distribuição racional da população na área deve ser feita de maneira a atender às distâncias casa-trabalho e casa-escola, sendo que a distância casa-escola primária terá prioridade. As distâncias serão avaliadas em “tempo” e não em “quilômetros”. Dependendo do grau de desenvolvimento da sociedade projetada (portanto, de sua renda “per capita”), teremos o meio de locomoção que a maioria deverá usar. Daí a avaliação das distâncias por “tempo”. Para as crianças que frequentam o

Curso Primário, deverá ser prevista a locomoção a pé. A distância "casa-escola" (primária) deverá ser de 1 a 15 minutos e a distância "casa-escola" (secundária) de 1 a 30 minutos (locomoção a cavalo, charrete, carroça, bicicleta, jipe, camioneta, caminhão, etc., conforme o estágio tecnológico e econômico dos habitantes).

Exemplos de velocidade de locomoção em km/hora:

Criança andando normalmente: 2 km/h

Criança andando apressadamente: 4 km/h

Homem andando normalmente: 4 km/h

Homem andando apressadamente: 6 km/h

Cavalo andando normalmente: 6 km/h

Cavalo a trote: 14,5 km/h

Bicicleta rodando normalmente: 15,0 km/h

Bicicleta rodando apressadamente: 20,0 km/h

Lambreta rodando normalmente: 50,0 km/h

Lambreta rodando apressadamente: 70,0 km/h

Automóvel rodando normalmente: 70,0 km/h

Automóvel rodando apressadamente: 100,0 km/h

Barco à vela navegando normalmente: 10,0 km/h

Barco a motor navegando normalmente: 20,0 km/h. (CAMAR-GO, 1973, p. 10)

É importante destacar que a construção da rodovia Transamazônica foi parte do programa de integração nacional da ditadura militar, que buscava ocupar o território amazônico como estratégia para promover o desenvolvimento econômico e aumentar o controle sobre áreas classificadas como vazias. A lógica por trás dessa colonização planejada, que incluía a criação de assentamentos agrícolas e vilas em regiões remotas, mostrou-se falha e ineficaz desde a concepção teórica até a sua implantação.

Ao longo de nossas análises, constatamos que o governo da época encarava a ocupação do território como um simples exercício de engenharia social e espacial. A distribuição da população e a organização do espaço eram tratadas como problemas técnicos a serem resolvidos com base em cálculos de tempo e eficiência, como foi o caso dos cálculos de deslocamento

casa-escola ou casa-trabalho. Essa abordagem desconsiderava as particularidades e o conhecimento básico das condições socioculturais e ambientais das populações locais e tradicionais, incluindo indígenas e ribeirinhos, que foram alijados do projeto.

Podemos depreender, a partir da análise desenvolvida até aqui, que o urbanismo rural da ditadura militar impunha uma lógica externa, imposta verticalmente, voltada para a produtividade em uma região que há muito vinha tentando ser “vencida” pelos governos, ideia bastante explorada nos vídeos produzidos pelo governo que focalizam imagens de árvores sendo derrubadas por máquinas.

A ideia de calcular distâncias com base no “tempo” e não nas dinâmicas espaciais típicas da região amazônica sugere não apenas uma suposta preocupação com a “acessibilidade”, mas também revela a limitação tecnológica e estrutural da época. É irônico imaginar que, em regiões como a Amazônia nos anos 1970, onde a infraestrutura rodoviária e urbana era precária, seria possível calcular tempos de deslocamento com bases que variavam drasticamente a depender do meio de transporte disponível. A diversidade de opções mencionadas (caminhar, cavalo, bicicleta, jipe, etc.) reflete a realidade de uma população sem acesso a transporte motorizado ou eficiente. Além disso, isso evidencia a precariedade das condições de vida oferecidas aos colonos, que frequentemente enfrentavam dificuldades de acesso a serviços básicos, em contraste com a realidade idealizada propagada pelo governo, conforme discutido na seção anterior.

A proposta de que as crianças se deslocassem a pé para a escola primária (distância de 1 a 15 minutos) ignorava as condições ambientais e climáticas da Amazônia, como chuvas intensas, existência de animais selvagens e geografia de difícil acesso, tema recorrentemente mencionado em relatos orais e amplamente debatidos por Sousa (2011) e Soares (2021). Além disso, essa orientação reflete um modelo que buscava homogeneizar a população, não levando em consideração a diversidade de perfis socioeconômicos e as reais necessidades de cada comunidade.

O planejamento descrito segue uma lógica puramente técnica e quantificável. A ideia de calcular deslocamentos em termos de tempo, baseando-se em velocidades médias de diferentes meios de locomoção,

revela uma visão limitada e desumanizante do espaço e da vida cotidiana das pessoas. Aspectos como qualidade de vida, segurança, saúde e bem-estar das populações são negligenciados. Esse repertório tecnocrático, centralizador e conservador foi uma característica marcante das políticas desenvolvimentistas da ditadura militar, que buscavam resultados rápidos e tangíveis, muitas vezes à custa das populações locais, do meio ambiente e, sobretudo, de uma massa de migrantes que rumaram para a Amazônia mobilizados por um sentimento de esperança e dever patriótico.

Ao longo desta seção, apresentamos críticas ao modelo de urbanismo rural desenvolvido por Camargo e implementado pela ditadura militar por meio do Incra neste recôndito da Amazônia. É fundamental fazer uma ressalva incontornável relacionada à memória social da colonização. Recorremos, para tanto, às reflexões de Felipe Meneses Soares (2021), que destaca um aspecto contraditório nas críticas ao Incra, qual seja, embora o programa tenha sido amplamente marcado por falhas e pelo fracasso estrutural, também apresentou um relativo sucesso inicial. Segundo Soares, apesar das deficiências da política pública, alguns colonos conseguiram ascender socialmente e produzir nas terras distribuídas. Assim, torna-se crucial reconhecer que, apesar das escolhas institucionais que muitas vezes colocaram em risco a vida dos colonos, é indispensável considerar o protagonismo desses sujeitos e a maneira como vivenciaram esse processo. Para ele:

Agora cabe entender, a partir da concepção dos próprios migrantes, como os diferentes grupos da colonização mobilizam argumentos contraditórios para explicar tanto o fracasso da política como o relativo sucesso do programa. Sobre a forma do sucesso, é preciso reforçar que a ascensão social de alguns colonos na Amazônia constituiu-se em uma das razões que levaram o governo a abandonar a possibilidade de seguir com a política de assentamento de trabalhadores pobres. Na concepção governamental, o sonho de enriquecer na Amazônia, mais precisamente a possibilidade iminente de realizá-lo, motivaria uma série de trabalhadores rurais a se deslocarem espontaneamente à região, o que, ao final, ameaçaria o plano de manter o território sob as garras da iniciativa privada e do grande latifúndio. Se esse conjunto de pessoas seguisse auxiliado pela infraestrutura que estava sendo montada pelo governo naquelas localidades, a opção institucional se daria

por seguir com a orientação do assentamento de trabalhadores pobres, o que foi excluído logo na oportunidade em que Médici deixou a presidência. (SOARES, 2021, p. 451)

À medida que as pesquisas sobre a ditadura militar brasileira se voltam para contextos locais e regionais, como o caso analisado neste artigo, torna-se possível compreender com maior profundidade as dinâmicas de funcionamento desse regime e suas especificidades nas periferias do sistema. Nesta seção, analisamos documentos que abordam um modelo de colonização implementado na Amazônia durante o estado de exceção. Se a documentação suscita uma leitura à contrapelo, revelando tensões e silêncios, a memória social da colonização revela as estratégias dos sujeitos para resistir e sobreviver na Transamazônica. A partir dessa perspectiva, investigamos como negociaram, participaram e tiveram suas vidas atravessadas por um governo pautado pela busca de um intenso controle social e por violências, deixando marcas profundas neste recôndito da Amazônia.

Considerações finais

Ao longo deste artigo, analisamos como a construção da rodovia Transamazônica foi atravessada por um discurso patriótico e integracionista, bem como por promessas de prosperidade que atraíram migrantes de regiões marginalizadas, sobretudo o Nordeste. O “progresso” retratado nos documentários, filmes e propagandas, com famílias satisfeitas e territórios férteis, omitia as condições árduas, a falta de infraestrutura básica e o abandono que muitos enfrentaram na região.

O cenário analisado reflete as ideias de Agamben sobre o Estado de exceção, onde as normas são suspensas em nome de uma suposta necessidade, permitindo ao Estado impor seu poder de maneira arbitrária e

controladora pelos governos. A Transamazônica, propagandeada como símbolo de unidade e modernização, revelou-se, na prática, um projeto marcado pela violência, repressão e manipulação da informação, usada para legitimar o poder estatal e encobrir as consequências tanto para a população local quanto para os migrantes. Desse modo, a rodovia e sua propaganda exemplificam a anomia denunciada por Agamben, onde o Estado de exceção se torna regra e o direito público cede lugar à força política. Consequentemente, o legado da Transamazônica expõe não apenas a falácia de um "desenvolvimentismo" e "integracionismo" idealizados, mas também os impactos duradouros do autoritarismo na configuração social, política e cultural neste recôndito da Amazônia.

No que se refere ao projeto de ocupação da Transamazônica durante a ditadura militar, refletimos sobre o modo pelo qual políticas de controle social estavam embutidas no projeto de urbanismo rural que visava a "modernização" do território por meio de engenharia social e urbana nas áreas planejadas na região de Altamira (PA). Com base na concepção de urbanismo rural de José Geraldo da Cunha Camargo, o governo criou assentamentos agrícolas e comunidades estruturadas (agrovilas, agropólis e rurópolis), impondo uma lógica externa e centralizada. Entretanto, essa abordagem ignorou as realidades socioculturais, ambientais e logísticas da região e seus habitantes, incluindo comunidades indígenas e tradicionais.

Longe de promover uma integração sustentável, o projeto intensificou problemas como desmatamento, exclusão social e precariedade de infraestrutura. Essa colonização planejada revelou-se incapaz de adaptar-se às condições locais e de respeitar as dinâmicas culturais dos colonos, dos povos originários e das comunidades tradicionais que já ocupavam aquele território. De modo paradigmático, problematizamos o fato de que calcular deslocamentos e estruturas de acordo com tempos e tecnologias limitadas reforça a distância entre a visão idealizada do governo e a realidade enfrentada na Transamazônica.

Por fim, o projeto de construção da rodovia e a proposta de um modelo baseado no urbanismo rural representam a visão tecnocrática e paternalista do regime militar, que tentava impor um modelo de sociedade e progresso baseado no controle estatal e na homogeneização social, sem

considerar a autonomia e o contexto das comunidades locais, expressas hoje através de uma memória social sobre a colonização. A experiência da Transamazônica expõe, assim, os limites de uma política de ocupação territorial autoritária e de um planejamento urbano rígido, distante das necessidades reais e das vozes dos habitantes da Amazônia.

Referências bibliográficas

- A INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA. Cidade: Brasília. Ano: 1974. Arquivo Nacional. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_EH/o/FIL/DCT/0045/BR_RJANRIO_EH_o_FIL_DCT_0045_doooide0001.mp4. Acesso em: 22 de novembro de 2024.
- ACEVEDO MARIN, Rosa Elizabeth. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. Paper do NAEA - maio de 2004. Disponível em: www.naea.ufpa.br/naea/novosite/index.php?action=Publicacao.arquivo&id=464. Acesso em: 18/06/2018.
- AGAMBEN, Giorgio. *Estado de exceção*. São Paulo: Boitempo, 2004.
- ANDREAZZA, Mario David. *Os transportes no Brasil: Planejamento e execução*. 1. ed. Rio de Janeiro: Comp. Bras. Artes Gráficas, 1972.
- ANDREAZZA, Mário David. *Perspectivas para os transportes*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1972a.
- BATISTA, Iane Maria da Silva. *A natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955 -1985)*. 2016. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia. Universidade Federal do Pará.
- BENSUSAN, Nurit. *As sete vidas de Juarez Transamazônico*. Brasília: Ed. Mil Folhas, 2023.
- BERTONCELO, Edison Ricardo Emiliano. "Eu quero votar para presidente": uma análise sobre a campanha das diretas. *Lua Nova*, São Paulo, 76: 169-196, 2009. <https://doi.org/10.1590/S0102-64452009000100006>.

- BRAGA, Magno Michell Marçal. *Construtores do Brasil Grande*: trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica (1970-1974). 2021, 289 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Coimbra, Coimbra, 2021.
- CAMARGO, José Geraldo da Cunha. *Urbanismo rural*. Brasília: Ministério da Agricultura/Incra, 1973. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/644308>. Acesso em: 26 de setembro de 2025.
- CAMPOS, P. H. P. *A ditadura dos empreiteiros*: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro (1964-1985). 2011. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro: UFF, 2011.
- CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas Catedrais*: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Eduff, 2014.
- CARDOSO, Ana Cláudia Duarte e LIMA, José Júlio Ferreira. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. *Novos Cadernos NAEA*. V. 12, n. 1, p. 161-192, jun. 2009, ISSN 1516-6481. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/285/520>.
- CHAMMAS, Eduardo Zayat. *A ditadura militar e a grande imprensa*: os editoriais do Jornal do Brasil e do Correio da Manhã entre 1964 e 1968. 112 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- DE MESQUITA, Thiago Broni. "Uma estrada revela o mundo": O SNI e os conflitos pela posse da terra no Pará. 2018. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- DREIFUSS, René Armand. 1964: *A conquista do Estado*. Petrópolis: Vozes, 1981.
- FICO, Carlos. A Ditadura Documentada: Acervos desclassificados do regime militar brasileiro. *Acervo*, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 67–78, 2011. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/295>. Acesso em: 8 out. 2024.
- FICO, Carlos. *O grande irmão*: da Operação Brother Sam aos anos de chumbo o governo dos Estados Unidos e a ditadura militar brasileira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, 2^a edição.

FOUCAULT, Michel. *Segurança, território, população*: curso dado no Collège de France (1977-1978). Tradução Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GRYNSZPAN, Mario e DEZEMONE, Marcus. As esquerdas e a descoberta do campo brasileiro: Ligas Camponesas, comunistas e católicos (1950-1964) in: FERREIRA, Jorge. REIS, Daniel Aarão (orgs). *As Esquerdas no Brasil. Nacionalismo e reformismo radical (1945-1964)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MACHADO, Ironita A. Policarpo; BACCIN, Diego José. Arquétipo da propriedade privada: um olhar sobre o norte do Rio Grande do Sul. In: MACHADO, Ironita A. Policarpo; BACCIN, Diego José; TEDESCO, João Carlos (Org.). *Mundo rural, regiões e fronteiras no processo de (re)apropriação territorial e agrária*. Passo Fundo: EDIUP, 2019.

OLIVEIRA, P. C. (2018). Guerra Fria, terra seca: o “perigoso” Nordeste brasileiro sob o olhar da CIA e da imprensa estadunidense no alvorecer dos anos 1960. *Cadernos Do Tempo Presente*, 9(1), 64-81. <https://doi.org/10.33662/ctp.v9i1.10471>.

PARKER, Philys. 1964: o papel dos Estados Unidos no golpe de Estado de 31 de março. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

PINTO, Lúcio Flávio. A morte e a morte de um jornal. Observatório de Imprensa. Disponível em: https://www.observatoriodaimprensa.com.br/imprensa-em-questao/_ed678_a_morte_e_a_morte_de_um_jornal/. Acesso em: 22 de novembro de 2024.

REGO, Renato Leão. Arquitetura e urbanismo na transamazônica: entre o real, o imaginário e o utópico. *Nova Revista Amazônica* - Volume VIII - Nº 01 - Abril 2020- ISSN: 2318-1346.

REIS, Naurinete Fernandes Inácio; DE MARCOS, Valeria; MOREIRA, Edma Silva. Transamazônica, Guerrilha do Araguaia e luta pela terra: a ocupação territorial no Sudeste do Pará durante a ditadura civil-militar. *Cadernos do CEOM*, Chapecó (SC), v. 34, n. 55, p. 175-189, Dez/2021. <https://doi.org/10.22562/2021.55.12>.

SANTANA, A. B. A BR-163: “ocupar para não entregar”: a política da ditadura militar para a ocupação do “Vazio” Amazônico. In: *Anais do XXV Simpósio Nacional de História/Anpuh*. Fortaleza, 2009.

SETEMY, Adrianna Cristina Lopes. Vigilantes da moral e dos bons costumes: condições sociais e culturais para a estruturação política da

- censura durante a ditadura militar. *Topoi* (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 19, n. 37, p. 171-197, jan./abr. 2018. www.revistatopoi.org.
- SOARES, Felipe Menezes. *Amazônia da ditadura: uma história dos rios e das estradas na colonização do tempo presente*. Curitiba: Appris, 2021.
- SORDI, Jaqueline. Juarez Transamazônico, o 'bebê do futuro', busca seu passado. Sumaúma, Rio Grande do Norte, 09 de julho de 2024. Disponível em: <https://sumauama.com/juarez-transamazonico-o-bebe-do-futuro-busca-seu-passado/>. Acesso em: 22 de novembro de 2024.
- SOUZA, César Augusto Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. 2012. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense.
- SUDAM e Ministério do Interior. *Operação Amazônia (Discursos)*. Belém: SUDAM, 1968.
- TRANSAMAZÔNICA: o caminho do homem. Agencia Nacional. Cidade: Brasília. Ano: 1971. Arquivo Nacional. Disponível em: [imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_EH/o/FIL/DCT/0093/BR_RJANRIO_EH_o_FIL_DCT_0093_doooideo0001.mp4](https://sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_EH/o/FIL/DCT/0093/BR_RJANRIO_EH_o_FIL_DCT_0093_doooideo0001.mp4). Acesso em: 22 de novembro de 2024.
- TRANSAMAZÔNICA: uma estrada para o passado. Direção: Fabiano Maciel e Jorge Bodanzky. Produção: Nuno Godolphim. País: Brasil. Empresa produtora: Ocean Films. Ano: 2021. 6 episódios.*