

MIGRAÇÃO PARA TRANSAMAZÔNICA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: TRAJETÓRIAS MIGRATÓRIAS DOS SUJEITOS DE BRASIL NOVO (PA), VICINAL 19 – COMUNIDADE SANTOS DUMONT

Mateus Monteiro Lobato¹

RESUMO

Esse trabalho tem por objetivo fazer 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 e propagandas feitas pelo governo em meados de 1970, se baseavam no incentivo a 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: Migrantes; Transformações espaciais; Modelos gráficos; dispositivos de colonização.

1. 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. Ela possui também um caráter instável, movente e inacabado, sendo essa de expansão um processo histórico ao qual não é fácil romper (Becker, 1991; Lená, 1988).

A formação socioespacial do sudoeste paraense possui um movimento diversificado e complexo, sendo associado aos fenômenos sociais ocorridos na região, dentre os quais aqueles acontecidos depois de 1970, quando se inicia de forma intensa as políticas de “desbravamento” (Becker; Miranda; Machado, 1990).

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

¹ Professor de Geografia da Universidade Federal do Pará, Campus de Altamira (UFPA) e do Mestrado Profissional em Ensino de Geografia (PROFGEO).

(BR-230). Sua construção se iniciou em 1972 e desde o começo ela foi uma dessas estratégias para 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 Transamazônica². Uma das consequências foi a criação de diversos núcleos de povoamento ao longo da rodovia, e alguns dando origem a novos municípios, como é o caso de Brasil Novo (figura 1), emancipado em 01 de janeiro 1991 e hoje com 24.718 habitantes (IBGE, 2024).

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) ao exercer a sua principal função de implementação de políticas de reforma agrária no Brasil, promoveu a distribuição de terras e regularização fundiária ao longo da Transamazônica. Ele foi fundamental no processo de reassentamento das famílias migrantes que chegaram à região nessa época, visando integrar a região e promover a ocupação ordenada do território.

Tratando desse processo na fronteira amazônica anteriormente mencionado, nosso recorte de análise se trata da Vicinal 19, Comunidade Santos Dumont, no município de Brasil Novo-PA, uma localidade originária diretamente desse período de colonização oficial e de reocupação dessa fronteira (figura 1).

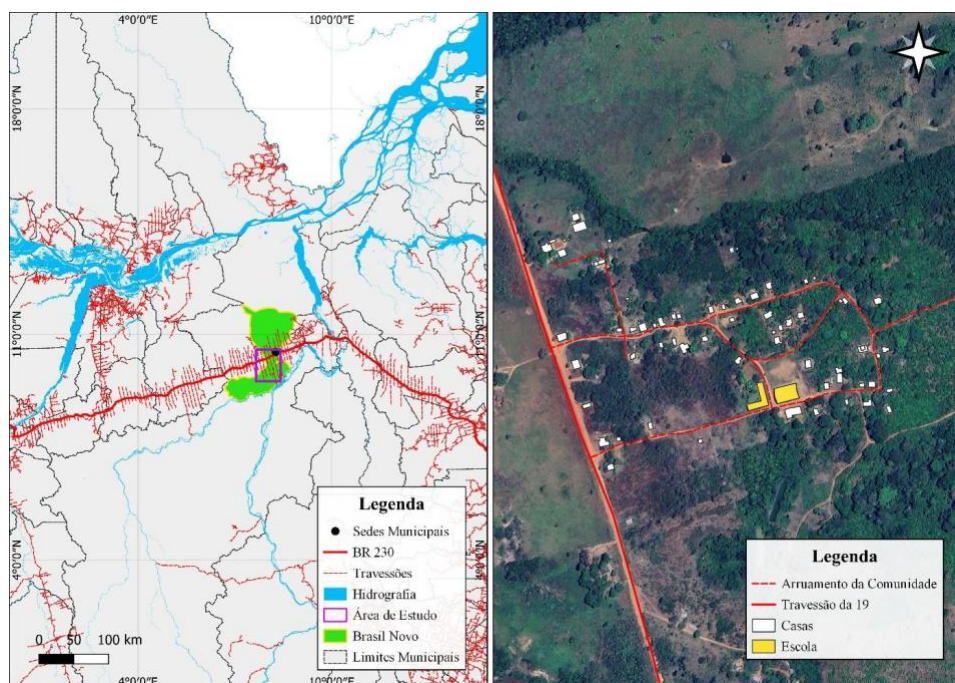
Assim, a problemática central deste estudo reside em compreender como os fluxos migratórios induzidos durante a construção da Rodovia Transamazônica impactaram na constituição socioespacial da Comunidade Santos Dumont. A principal questão que guia esta pesquisa é: *Quais são as motivações que levaram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

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

² 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.

pretende contribuir para uma compreensão específica e, quiçá, mais ampla das interações entre migração, colonização e produção do espaço na Amazônia.

Figura 1 - Localização da Comunidade Santos Dumont



Fonte: IBGE (2022)/Adaptado.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para alcançar os objetivos propostos, realizamos entrevistas com os habitantes da Comunidade Santos Dumont para captar as narrativas dos migrantes e compreender suas experiências e percepções sobre o processo de formação da comunidade. Elas nos permitiram elucidar as experiências e percepções dos migrantes sobre suas trajetórias e foram realizadas no dia 16 de março de 2024, utilizando um questionário semiestruturado, formulado no intuito de responder e fomentar o debate acerca de como essa bagagem por trás da trajetória influenciou na formação espacial da comunidade.

Em campo, fizemos uma busca pelos pioneiros que ainda residiam na comunidade e então realizamos as entrevistas para 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.

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 produção de informações 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.

Para discussão do fenômeno migratório partimos das leituras de Sayad (1998) que trata da migração como um fenômeno social completo, ressaltando que os migrantes sempre possuem motivos específicos para se deslocarem. Assim, 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.

Para a representar cartograficamente o fenômeno, escolhemos uma metodologia alinhada com a perspectiva de Brunet (2021) e Bertin (1988), que entraram na Geografia Brasileira a partir de Girardi (2024), como Cartografia Geográfica Crítica (CGC). Essa é uma tentativa de rediscussão da cartografia vista em Girardi (2011; 2024), que 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. Desse jeito, 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).

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.

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 expressos numa legenda básica presente em todos os modelos gráficos.

3. MIGRAÇÕES E TRANSFORMAÇÕES NA AMAZÔNIA: RODOVIA 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) e Becker (1991) afirmam que essas manobras incluem o incentivo à migração para a região, intensificado após os anos de 1970 com a implementação das políticas de desbravamento. 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 ter sido um dos principais motores da atração de migrantes para essas áreas que eram consideradas “vazias”.

Nesse sentido, a partir de Sawyer (1984) e Becker (2009), vemos que o espaço fronteiro amazônico é marcado por diversas manobras e estratégias de dominação que envolvem uma variedade de conflitos e interesses, mas que apontaram para uma ocupação da fronteira sob os moldes do grande capital.

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 populacional 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 (Becker; Miranda; Machado, 1990).

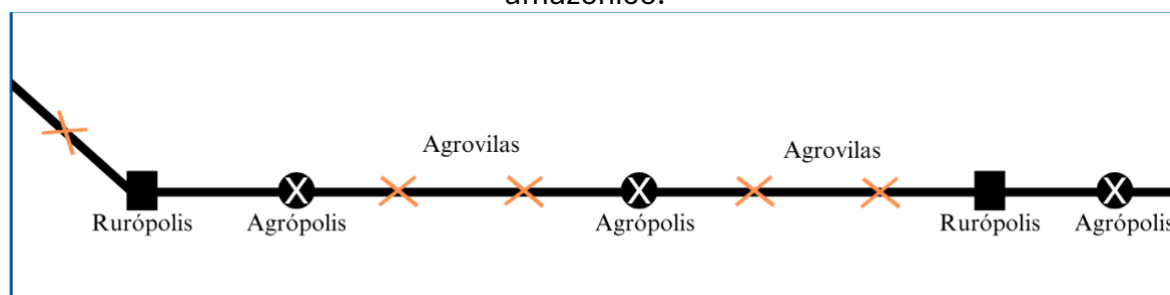
O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), criado em 1970, desempenhou um papel crucial nesse processo, promovendo políticas de reforma

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).

No início, Brasil Novo foi estabelecido como uma Agropólis pelo INCRA, funcionando como sede administrativa e suporte à colonização (Araújo, S.D.; Brasil Novo, S.D.). A criação ocorreu em razão da distância em relação à cidade de Altamira e da necessidade de promover o desenvolvimento e a integração na 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, de certa forma preponderou uma visão christalleriana do processo, como é possível verificar na figura 2 (Becker; Miranda; Machado, 1990; Moura; Ribeiro, 2009).

Figura 2 - Exemplo de modelo de planejamento que visava o desenvolvimento amazônico.



Fonte: Moura e Ribeiro (2009)/Adaptado.

Era parte do plano de colonização a criação de agrovilas pelo INCRA, nas Vicinais ao longo da Rodovia Transamazônica, que faziam parte do Projeto Integrado de Colonização (PIC). Também era objetivo do Programa, a criação de Agrópolis, que eram 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).

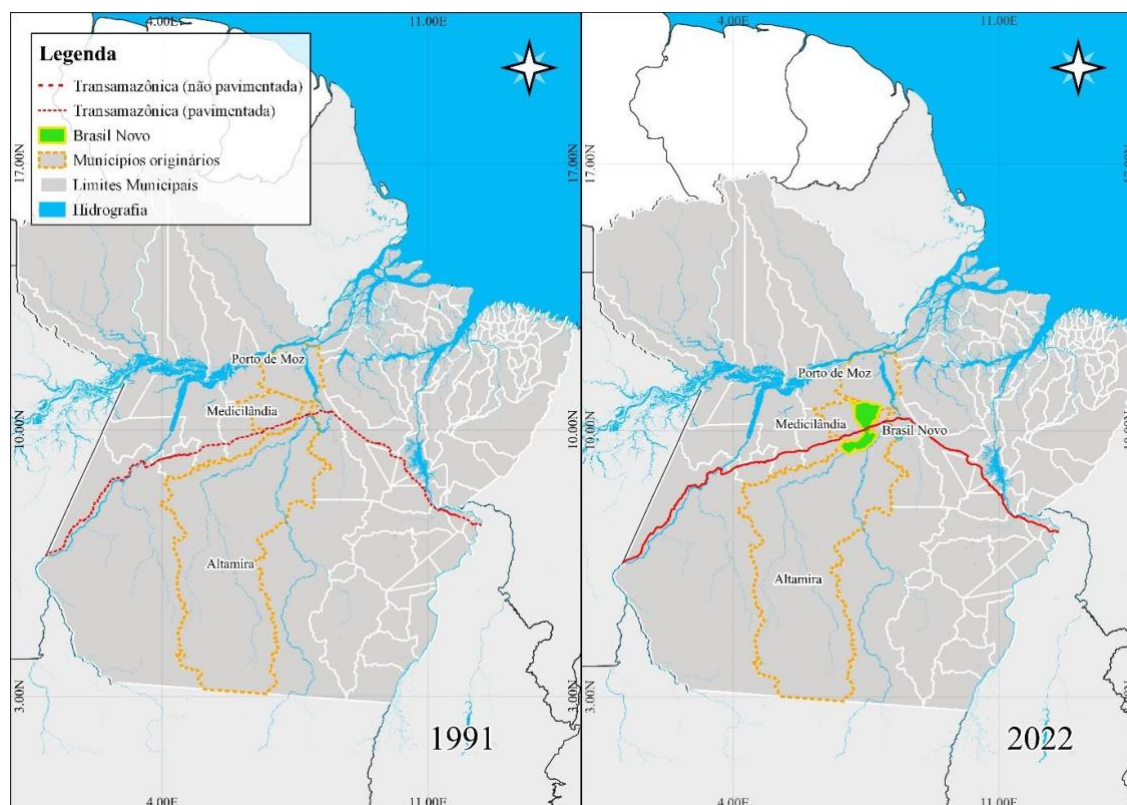
Esse modelo de planejamento possuía o objetivo de hierarquizar o ordenamento urbano, criando uma dependência entre cada uma dessas categorias. Destarte, estratégias foram elaboradas, pois as agrovilas foram criadas para serem o núcleo de

serviços gerais para atender as demandas dos moradores de determinada Vicinal, elas deviam contar com serviço de uma escola nível de 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 segundo 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, subordinaria um conjunto de Agrópolis, e 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 (figura 3), 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 e da construção de casas pelo INCRA (figura 4), 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 (figura 5).

Figura 3 - Brasil Novo e seu desmembramento.



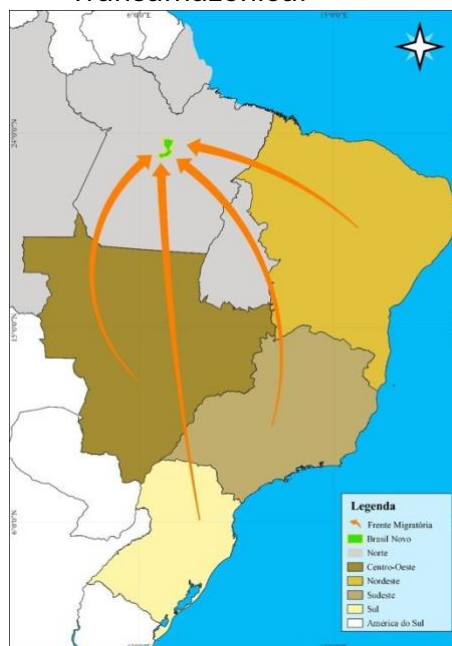
Fonte: IBGE (2022)/Adaptado.

Figura 4 - Trecho da Transamazônica entre Brasil Novo-Altamira (PA) e casa padrão do INCRA em Brasil Novo (PA) – s.d.



Fonte: IBGE (2024)/Adaptado.

Figura 5 - Frentes Migratórias para Brasil-Novo com a construção da Rodovia Transamazônica.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

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).

Com as políticas desenvolvidas pelo governo da época, via INCRA, juntamente com a abertura da rodovia, muitos migrantes de diversas regiões do Brasil chegaram à região (figura 5). O governo federal 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 (figura 4) localizada no centro de pequenas vilas, que deveriam se transformar em núcleos residenciais e, futuramente, em cidades. (Braga; Souza, 2019).

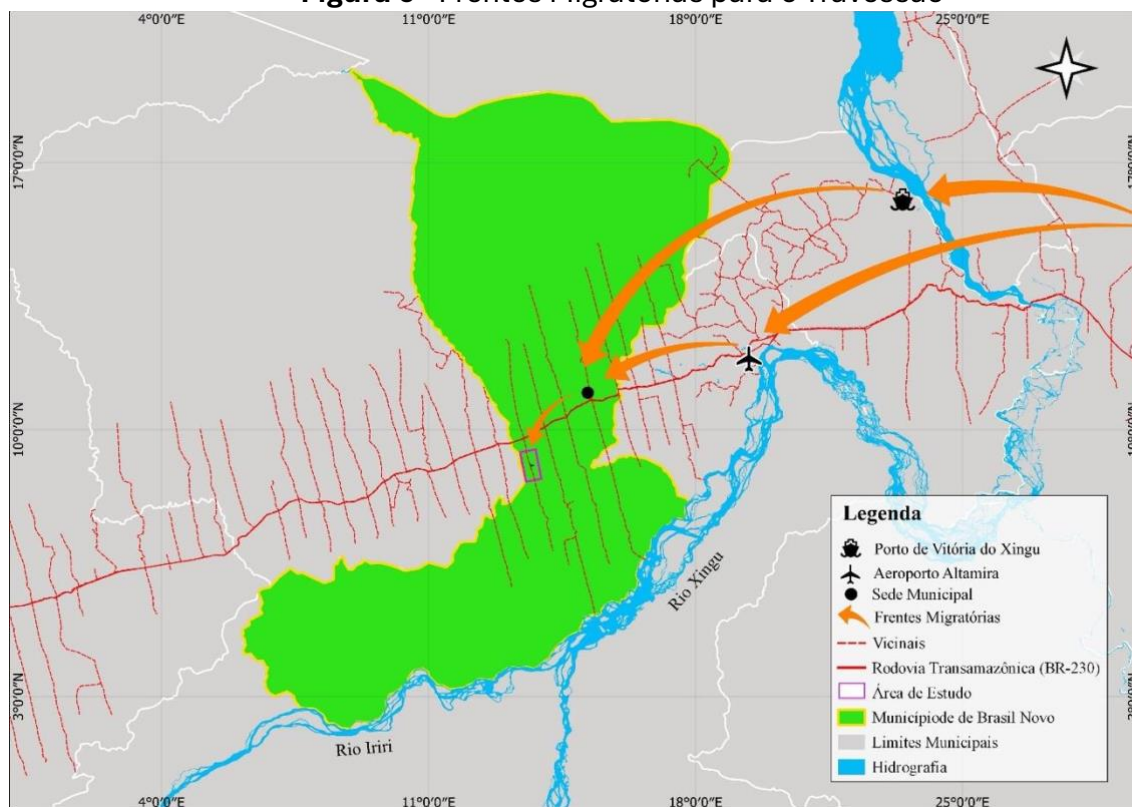
Voltando à figura 5, vemos o quanto a ação da migração na escala macro deve ser ponderada, pois somente o Estado a serviço do capital tem a capacidade de mobilizar

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, pois o sujeito migrante 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 (a terra prometida e a ascensão social) 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”.

Na figura 6, é possível observar as estradas que dão acesso as vicinais onde seriam localizadas as Agrovilas, esse modelo ficou conhecido como “espinha de peixe”. Nesse mapa também podemos visualizar o trajeto feito pelos migrantes até chegarem à comunidade, sendo que alguns vieram de avião, outros de barco ou pela Transamazônica, quando estava concluída nessa região.

Figura 6 - Frentes Migratórias para o Travessão

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 (figura 4).

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 estatal).

Nesse sentido, cabe teorizar que a formação territorial de Brasil Novo e da Comunidade são resultados que ao mesmo tempo do que 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 apontou 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.

4. 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, 2009).

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, e 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 (figuras 1, 3, 5 e 6) dispostos nesse trabalho (Rocha, 2013; 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 que era possível. A abertura das Vicinais pode ser vista como reflexo disso, os migrantes se instalaram na região e provocaram visíveis mudanças nas dinâmicas socioterritoriais da região.

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” (Becker; Miranda; Machado, 1990; Kruger, 2022).

Durante todas as entrevistas ficou 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 Fulano³ 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...

³ Daqui em diante, todos os nomes que aparecerão nas entrevistas não correspondem ao original, pois foram alterados para preservar a identidade dos sujeitos.

Como é possível perceber pelas entrevistas, os discursos dos sujeitos convergem com o que Kruger (2022) e Braga e Souza (2019) asseveraram sobre a propaganda: a ideia de Amazônia era vendida como “terra fantástica”, e as motivações da migração para região eram baseadas na ideia de encontrar um “paraíso prometido”. Entretanto, a realidade da nova terra (figura 4) era discrepante das expectativas que foram nutridas pelos migrantes a partir das campanhas de colonização do governo.

Durante as entrevistas constatamos a insatisfação e a 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, sendo que 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 muito a melhorar, principalmente em relação a saúde, tendo em vista que a comunidade Santos Dumont ainda não possui um posto de saúde, possuem apenas Agente de Saúde que realiza visitas mensais. Sendo assim, quando necessário um atendimento mais específico eles são obrigados a se encaminharem para a Vicinal 50 ou Brasil Novo e, em casos mais graves, devem 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. Por isso 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 ainda mais complexo nessa região, pois, como é relatado, as políticas de integração incentivavam a migração vendendo a Amazônia como um lugar de conquistas e sonho de uma nova vida (Braga; Souza, 2019; Sayad, 1998).

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 (figura 4) 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. Sendo as principais reclamações relatadas pelos entrevistados são sobre 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 pouca ou nenhuma da infraestrutura prometida se encontrava pronta, 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 formam neles um sentimento de “bravura” e “coragem”. Muitos deles contam uma história apenas com “vitórias”, pois escondem que as condições de reprodução e sobrevivência eram difíceis pela realidade atroz que eles encontraram, fazendo muitos deles desistirem ou tombarem durante o processo (Braga; Souza, 2019).

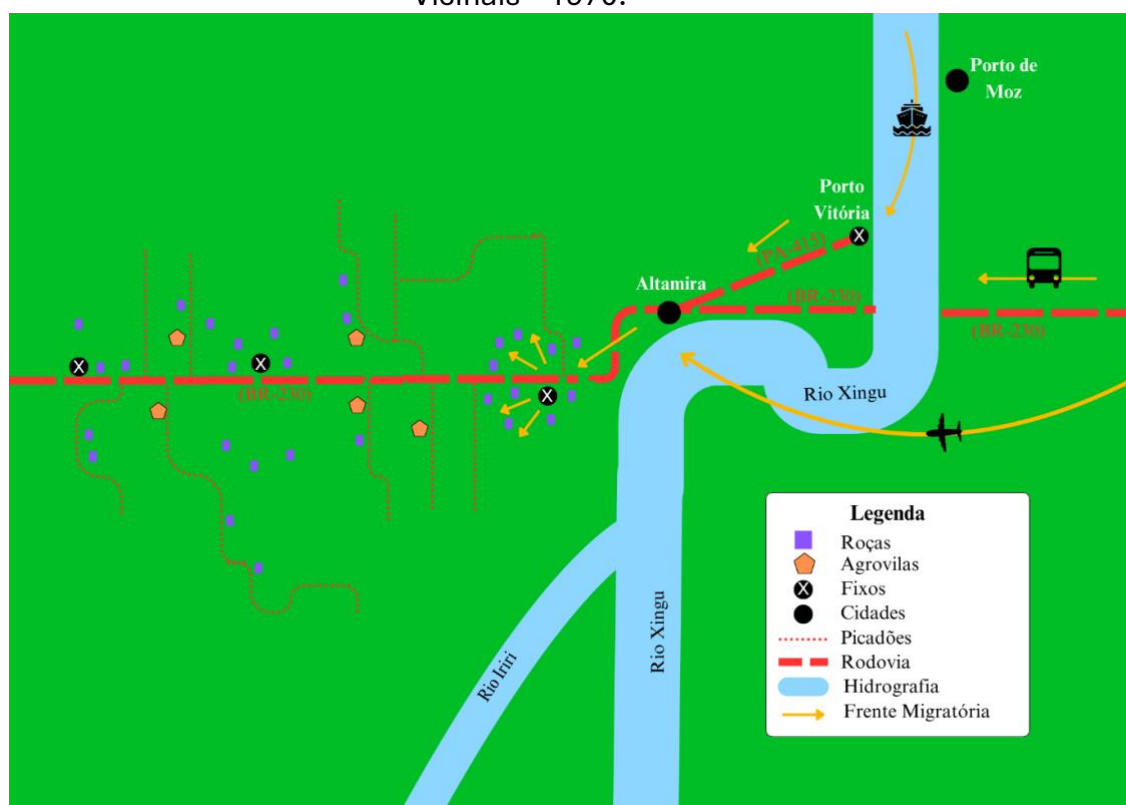
O governo militar possuía um projeto de desenvolvimento para colonização da Amazônia, porém, este não ocorreu de maneira uniforme, houve muitos sobressaltos e que impôs muitos desvios no caminho (Becker; Miranda; Machado, 1990), um desses foi

a força dos migrantes que na região resistiam, seja enfrentando o grande capital, seja produzindo o espaço conforme sua condição imediata.

O intuito do Estado era a criação de vários polos de colonização (figura 2), 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 da figura 7, é possível a visualização de como essas frentes migratórias foram moldando o território, principalmente com a abertura da vicinais e agrovilas, lugar onde esses sujeitos se instalavam e construíam suas roças.

Figura 7 - Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Vicinais – 1970.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado).

Em 1970 começava a construção da Transamazônica e consequentemente, 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”⁴ (figura 7).

Em 1970 Altamira e Porto de Moz eram os únicos núcleos oficiais que existiam, a primeira foi fundada como vila em 1911, à margem esquerda do rio Xingu, desmembrada de Souzel e Porto de Moz. Já Porto de Moz tem sua origem ligada à aldeia de Maturú ou Muturú fundada por religiosos em 1639 e elevado à categoria de vila em 1758 e à de cidade em 1890, 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 deslocarem.

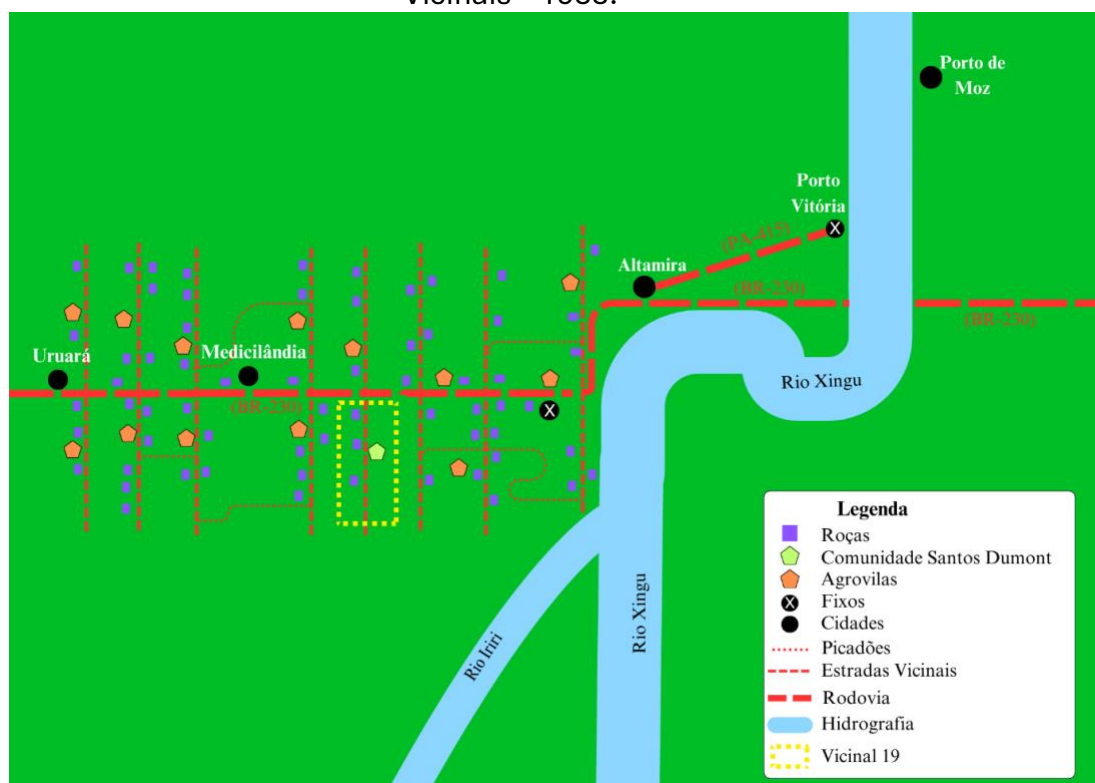
Essa migração ocorreu também por vias aéreas subsidiadas pelo governo brasileiro nos aviões da Viação Aérea de São Paulo (VASP). A VASP, desempenhou um papel crucial no transporte dessas famílias migrantes. Não é possível afirmar que todos os migrantes da Comunidade Santos Dumont vieram de avião, contudo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

⁴ 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.

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

Como a Rodovia Transamazônica ainda não asfaltada e as agrovilas já estabelecidas, em meados de 1988 é possível observar o modelo de planejamento para desenvolvimento amazônico se concretizando de forma mais clara. Todavia a circulação ainda era um desafio, sendo assim, fugindo do plano formal de ordenamento urbano, os próprios sujeitos migrantes iam construindo 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.. Ao mesmo tempo, tendo em vista o aumento da circulação informal, cresce também o número de roças ao longo das estradas (figura 8).

Figura 8 - Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Vicinais – 1988.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

No contexto mais amplo, surge o município de Uruará, originário de povoados na Transamazônica, entre Altamira e Itaituba, em um local onde o INCRA, pretendia

implantar uma Agrópolis. Então, por meio da lei n. 5.435, em 5 de maio de 1988, Uruará é criado enquanto município e instalado em 1 de janeiro de 1989. Surge também como município independente 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 da Transamazônica, mesmo após sua “finalização”. 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. Por isso, 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 nessa circunstância, 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 leva 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 tá falando é daqui né? Não, aqui nunca teve postinho não...

Entrevistador – Mas já tinha escola?

Entrevistado 02 – A escola já tinha, o colégio velho

Pela fala do entrevistado percebemos que 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 e a escola (figura 9), que leva o mesmo nome da comunidade e que tem apenas o Ensino Fundamental.

Figura 9 - Escola Santos Dumont, localizada na agrovila.

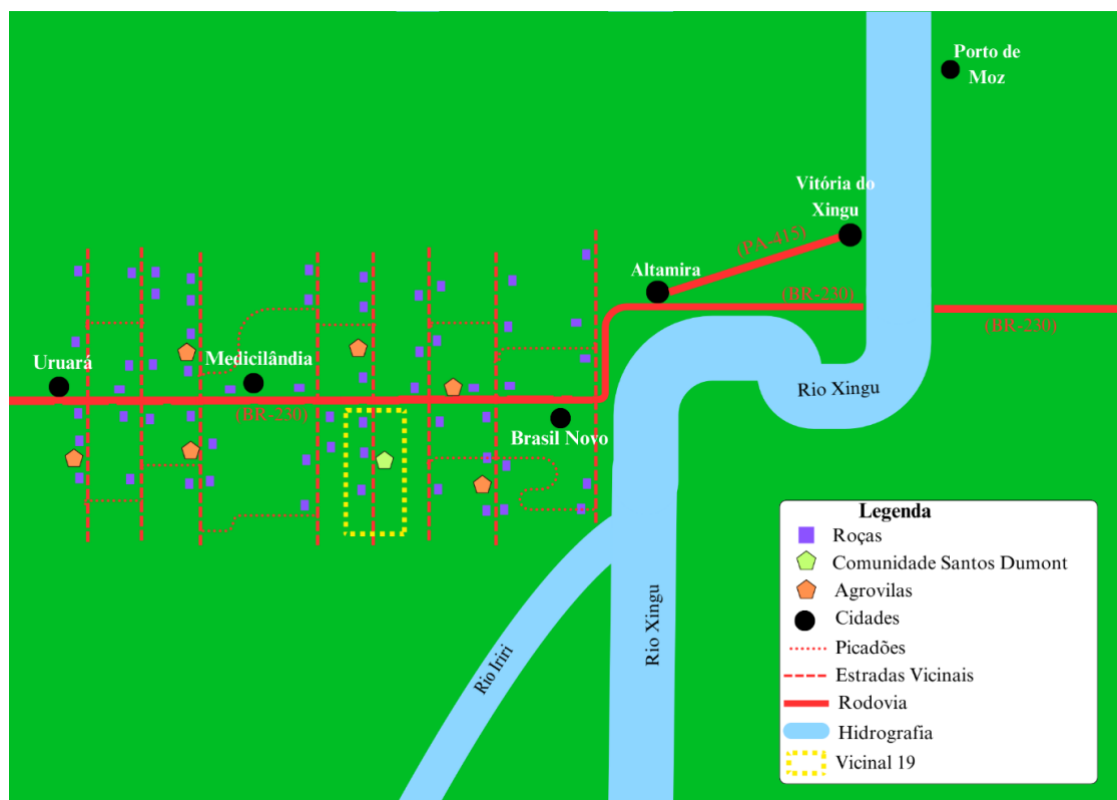


Fonte - Arquivo pessoal (2024).

Todavia, se vê pelas palavras do migrante, não há postinho de saúde, 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 acessível.

Na figura 10, é possível observar mudanças significativas, pois 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 as necessidades dos sujeitos migrantes, também impactam na produção do espaço, uma vez que essas necessidades mudam, levam a esses sujeitos a reconfigurarem o espaço de acordo com essas novas demandas.

Figura 10 - Produção do espaço a partir da instalação da Transamazônica e das Vicinais – 2024.



Fonte: IBGE (2022/Adaptado)

A prática e a experiência dos migrantes são cruciais na transformação desses espaços aos quais eles se estabelecem, principalmente nas formas de produzir e habitar. Nesse momento (2024) a Rodovia Transamazônica (BR-230) já está asfaltada, assim como a PA-415 também recebe melhoria asfáltica.

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, como é visto na figura 4, 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 (figura 11).

Figura 11 - Casa de Barro localizada na agrovila, contrastando com o que foi planejado e propagandeado.



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 Incra 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 INCRA deu, era vinte e poucos colonos, cada casa tinha um morador... hoje só tem uma casa do INCRA.

Brasil Novo é resultado das transformações históricas e sociais presentes na configuração de seu espaço, apesar do governo possuir um modelo de urbanização, este não ocorreu de maneira linear e exatamente como o planejado. Esse município 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 (figura 6 e 10).

A partir dos modelos gráficos é possível perceber como o planejamento urbano e regional se deu por meio 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 Velloso 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, 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 (figuras 7, 8 e 10). Podemos 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 essa produção do espaço como resultados das migrações, sendo assim o fenômeno migratório possui 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”.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reconfiguração espacial que se observa hoje no espaço amazônico é reflexo das políticas voltadas ao incentivo à migração para essa região e obra dos sujeitos migrantes, que em um movimento de “fazer a Amazônia” se aventuravam em desbravar a região, até 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.

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 marcadas por condições materiais que não eram favoráveis à sua permanência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, C. Brasil Novo: fruto da colonização da Amazônia. **Geoxingu**. Altamira, s.d.. Disponível em: [\[https://geoxingu.webnode.com.br/regi%C3%A3o%20do%20xingu/brasil-novo/\]](https://geoxingu.webnode.com.br/regi%C3%A3o%20do%20xingu/brasil-novo/). Acessado em: 17 dez 2024.

BECKER, B. **Amazônia**. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1991.

BECKER, B. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2009, 172 p.

BECKER, B; MIRANDA, M; MACHADO, L. **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, J. Um novo olhar sobre a cartografia. **Seleção de textos**, AGB, São Paulo, v. 18, p. 45-62, 1988.

BRAGA, M. M. M.; SOUZA, C. M. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. **Territórios e Fronteiras**, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.

BRUNET, R. 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: [\[https://brasilnovo.pa.gov.br/o-municipio/historia/\]](https://brasilnovo.pa.gov.br/o-municipio/historia/). Acesso em: 17 dez 2024.

GIRARDI, E. A construção de uma cartografia crítica. **Revista Geográfica da América Central**. Número especial EGAL, 2011, Costa Rica. II Semestre. pp. 1-17.

GIRARDI, E. 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, J. B. 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.

KRUGER, R. B. O discurso do governo militar: dispositivos mobilizados na colonização da Transamazônica. **Revista de História da UEG**, v. 11, n. 2, p. e122207-e122207, 2022.

LÉNA, P. Diversidade da fronteira agrícola na Amazônia. **Fronteiras**. Brasília: UNB/ORSTOM, 1988, p. 90-129.

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

MOURA, A. R. de; RIBEIRO, J. de C. **Altamira no contexto geográfico**. Altamira: Editora do Autor, 2009, 119 p.

ROCHA, G. 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.

SAYAD, A. A migração ou os paradoxos da alteridade. São Paulo: EDUSP, 1998, 304 p.

SAWYER, D. R. Fluxo e refluxo da fronteira agrícola no Brasil: ensaio de interpretação estrutural e espacial. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 1, n. 1/2, ABEP, Campinas, SP, 1984.

SOARES, L. de C. 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.

TAVARES, M. G. da C. A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação dos municípios. **Revista ACTA Geográfica**, ano II, n. 3, jan./jun. 2008, p. 59-83.

UMBUZEIRO, U. B. **Altamira e sua história**. Belém: Ponto Press, 2012, 382 p.

**MIGRATION TO TRANSAMAZON AND THE PRODUCTION OF SPACE:
MIGRATORY TRAJECTORIES OF PEOPLE FROM BRASIL NOVO (PA), VICINAL 19 -
SANTOS DUMONT COMMUNITY**

ABSTRACT

This work aims to discuss the production of Amazonian space based on the narratives and experiences of migrant subjects who arrived in the region during the construction of the Transamazonian

Highway, as well as the discrepancy between the expectations fueled by government marketing and the reality they encountered upon settling in the area. The analysis focuses on the municipality of Brasil Novo, specifically the Santos Dumont community along Vicinal 19. The promises and propaganda promoted by the government in the mid-1970s were centered on encouraging migration through the discourse that it was necessary to “build the Amazon.” The construction of the highway represented not only a means of transportation but also symbolized what was considered a step toward development. Through bibliographic research and fieldwork conducted in the community to collect data on this migration process, it was possible to capture the migrants’ narratives and observe how this migratory phenomenon reshaped the space. Furthermore, it became evident that the specificities and backgrounds of the migrant subjects are crucial in the process of producing Amazonian space.

Keywords: Migrants; Spatial transformations; Graphic models; Colonization devices.

MIGRACIÓN A TRANSAMAZON Y LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO: TRAYECTORIAS MIGRATORIAS DE PERSONAS DE BRASIL NOVO (PA), VICINAL 19 - COMUNIDAD SANTOS DUMONT

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo discutir la producción del espacio amazónico a partir de las narrativas y experiencias de los sujetos migrantes que llegaron a la región en el contexto de la construcción de la Carretera Transamazónica, así como la discrepancia entre las expectativas alimentadas por la propaganda del gobierno y la realidad que encontraron al establecerse en la región. A partir de ello, se establece un recorte de análisis centrado en el municipio de Brasil Novo, más específicamente en la comunidad Santos Dumont, en la Vicinal 19. Las promesas y propagandas realizadas por el gobierno a mediados de la década de 1970 se basaban en el incentivo a la migración, partiendo de un discurso que afirmaba la necesidad de “hacer la Amazonia”. La construcción de la carretera no representaba solamente una vía de transporte, sino que simbolizaba un avance hacia lo que se consideraba desarrollo. A través de una investigación bibliográfica y un trabajo de campo realizado en la comunidad, con el fin de recopilar datos sobre esta migración, fue posible captar las narrativas y visualizar cómo el fenómeno migratorio reconfiguró este espacio, además de evidenciar cómo las especificidades y el bagaje de los sujetos migrantes son cruciales en el proceso de producción del espacio amazónico.

Palabras clave: Migrantes; Transformaciones espaciales; Modelos gráficos.

Recebido: agosto 2025

Aceite: novembro 2025