

FRONTEIRAS, COMBATES E DESLOCAMENTOS NA AMAZÔNIA MARANHENSE ENTRE AS DÉCADAS DE 1960-1980

Irisnete Santos De Melo*

Introdução

Ao tomarmos o espaço amazônico como campo discursivo é necessário refletir sobre as muitas texturas, engrenagens, dispositivos de poder que o delineiam, demarcam territórios, produzem divisões. É necessário pensá-lo como um arranjo, como nos lembra Durval Muniz, como “uma disposição de elementos que podem ser alterados sempre que objetivos outros se impuserem: uma geografia circunstancial, marcada pela situação, não pela localização ou extensão”, como um espaço “que implica uma preparação para o ataque ou para a defesa, espaço de luta, que é riscado, esquadrinhado, demarcado, sulcado pelas contendas de todos os tipos que atravessam o social.” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2008b, p.73)

No interior dessa rede discursiva responsável pela instituição de enquadramentos e mapeamentos simbólicos que produziram visões sobre esse referente espacial, sigo a trilha do que se denominou de Amazônia Legal, através da Lei 1.806 de 06.01.1953. Por meio desse dispositivo a Amazônia brasileira passou a ser nomeada de Amazônia Legal, englobando os Estados da macrorregião Norte (Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins), o Mato Grosso (macrorregião Centro-Oeste) e parte do Maranhão, a oeste do meridiano de 44° (macrorregião Nordeste). Tal dispositivo estabelecia o Plano de Valorização Econômica da Amazônica e a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônica (SPVEA), responsáveis pelos estudos, incentivos e implementação de uma série de ações estatais cujos objetivos era o desenvolvimento econômico e a integração do território amazônico.

* Professora do Instituto Federal do Maranhão- Campus Timon-MA e doutoranda em História pela Universidade Federal do Piauí.

A feição amazônica do Maranhão recebe reconhecimento jurídico com sua inclusão na Amazônia Legal. Nessa nova denominação regional o território maranhense foi inserido quase em toda sua extensão, extrapolando os limites geográficos do bioma amazônico e adentrando as áreas de cerrado. Isso sugere que na textura sobre o qual se delineia o novo traçado da Amazônia os embates políticos se sobrepuseram aos limites étnicos, demográficos, técnicos, climáticos, de vegetação e os diversificados ecossistemas e biomas (RODRIGUES, 2016, p.48 e 49). Porém, ao ser entendido como estado de transição, entre a Amazônia e o Nordeste, esse território atraía investimentos tanto da SPVEA, (posteriormente da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM)⁶⁹ quanto da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste -SUDENE⁷⁰ (Lei nº 3.692 de 15 de dezembro de 1959).

Para efeitos de clivagem optei por analisar ao longo desse trabalho o recorte espacial nomeado pelo IBGE como Mesoregião Oeste, área que está subdividida em três microrregiões: Gurupi, Pindaré e Imperatriz. Ao delimitar esse recorte espacial como objeto de estudo levo em consideração o fato desse território ter se constituído entre as décadas de 1960 a 1980 no palco de um diagrama de forças políticas, econômicas, ambientais e culturais que marcaram a história recente do Maranhão, especialmente em decorrência das inúmeras ações governamentais instituídas durante o regime civil-militar (1964-1985). Na configuração do campo político, é importante salientar que na vigência do regime civil-militar (1964 a 1985), apropriar-se do espaço amazônico e integrá-lo às áreas mais desenvolvidas do país foi uma das principais justificativas para a ocupação recente desse recorte espacial. Para isso, os militares investiram em um novo aparato político e econômico, com a criação (ou a reformulação) de novas instituições. A euforia desenvolvimentista da década 1970, através do chamado “milagre econômico”, alicerçou-se nas políticas de integração nacional, que em linhas gerais defendiam a ocupação dos chamados “espaços vazios” e o investimento em “novas áreas”, sem comprometer o “núcleo desenvolvido” (sul e sudeste) do território nacional.

⁶⁹ Como parte da “Operação Amazônia” em 1966 foi declarado extinta a SPVEA (Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966) após uma série de críticas, denúncias e pressões políticas, em seu lugar foi criada a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM, com o objetivo de “planejar, promover a execução e controlar a esfera federal.”

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5173.htm. Último acesso: 17 de novembro de 2022.

⁷⁰ Criada logo após a grande seca de 1958, a SUDENE foi a concretização das pesquisas e estudos do Grupo de Trabalho para o desenvolvimento do Nordeste (GTDN) a quem coube a interpretação e solução para os problemas referentes as desigualdades regionais tão em voga na época, onde o tema do atraso e do subdesenvolvimento do Nordeste era sintetizado no documento “*uma política de desenvolvimento para o Nordeste*”.

A intensão desse escrito é de traçar um itinerário de leitura sobre o lugar simbólico nomeado de Amazônia maranhense a partir das narrativas jornalísticas, com ênfase no aparelho de Estado e nas políticas públicas empreendidas pelos governos militares, nas quais fixava-se como meta a ocupação e o controle dos espaços amazônicos, considerados, segundo as falas oficiais, uma área de “vazio demográfico”, a fim de desenvolvê-los economicamente e conectá-los aos grandes centros econômicos do país e do mundo.

Para percorrer esse itinerário recorro trilhas e atalhos a partir de um *corpus* documental, constituído de registros oficiais (relatórios, pronunciamentos, censos, planos, programas, leis, decretos e medidas administrativas), e de fontes jornalísticas a exemplo de *O Imparcial*, *Jornal do Dia* e *O Estado do Maranhão* publicados em São Luís.

Fundado em 1926 pelo jornalista José Pires Ferreira, *O Imparcial* é considerado o jornal mais antigo em circulação no Maranhão. Sua criação está associada ao discurso de um jornalismo independente das políticas partidárias até ser vendido em 1944 aos *Diários Associados* de propriedade de Assis Chateaubriand. Com a adesão ao grupo de jornais de Chateaubriand modernizou seu parque gráfico e introduziu mudanças na proposta de editorial seguindo o padrão dos periódicos produzidos pela cadeia nacional de impressos (estilo de escrita, disposição e hierarquização das matérias, priorizando as matérias internacionais e posteriormente veiculando as notícias de cunho mais regional).

Inicialmente sua distribuição era restrita a capital maranhense, algumas cidades do interior (Caxias e Codó) e a Teresina (PI). A partir da década de 1970 foi se modernizando, com o uso da linotipo, da máquina de escrever e da impressão em *off-set* (1974) (PINTO, 2007), bem como adotou uma política de expansão, ampliação e de difusão em outras partes do Maranhão. Em matéria de capa de abril de 1972, esse matutino chamava-se a atenção dos leitores para “um amplo plano de divulgação do Maranhão” através dos vários membros dessa cadeia de jornais, com o intuito de suprir a carência de matérias que abordassem e divulgassem o Estado do Maranhão na imprensa brasileira (*O IMPARCIAL*, 16/04/1972).

Fundado em 1953 *O Jornal do Dia*⁷¹ surge como órgão de temática variada e circulava seis vezes na semana. Ao longo da década de 1950 e 1960 passa por inúmeras mudanças no quadro de pessoal do jornal, assumindo forte teor político de oposição ao grupo dominante

⁷¹ No acervo de periódicos e obras raras da Biblioteca Municipal Benedito Leite, em São Luís, localizei os anos de 1953 a 1958 e de 1960 a abril de 1973. Conforme pude averiguar na literatura sobre a imprensa maranhense esse vespertino deixou de circular em 1959, retomando suas publicações em janeiro de 1960 em uma nova fase com mudanças na direção e no corpo editorial.

ligado a Vitorino Freire, especialmente sob a direção dos deputados federais Clodomir Millet em 1967 e Artur Carvalho em 1969. Em maio de 1973 passou a ser chamado de *O Estado do Maranhão* ao ser comprado pelo então senador José Sarney (ARENA) e o poeta Bandeira Tribuzi (editor e principal redator). Nessa nova fase, é importante destacar a reforma gráfica e editorial (formato maior, uso de cores e veiculação diária, introdução das rotativas *offset* e do sistema de composição eletrônica); e a forte feição política que assumiria ao servir de “porta vez” dos interesses e jogos políticos do grupo que orbitava em torno do então senador José Sarney. Em seu editorial de estreia, “Um jornal, uma universidade”, escrito por José Sarney, destacava-se o compromisso com a “modernização da imprensa maranhense”: “Inovar em termos de artes gráficas e renovar em termos de elevá-la, dar-lhe dimensão cultural, semear idéias, discutir problemas. Um simpósio permanente sobre o destino de nossa vida, da vida de nosso Estado, da vida de nossa cidade, reflexo e alma do nosso grande povo” (*O ESTADO DO MARANHÃO*, 01/05/1973).

Possivelmente em virtude da precariedade das estradas e dos meios de transporte e da ausência de um público leitor a grande maioria dos periódicos publicados na capital não chegavam a circular no interior do estado. Na década de 1970, os jornais *O Imparcial* e *O Estado do Maranhão* passaram a circular em parte do Maranhão e abriram suas sucursais em cidades como Imperatriz que devido a abertura dos eixos viários atravessavam um período de crescimento econômico e populacional. Conforme observa o jornalista Sebastião negreiros, em 1972 *O Imparcial* inaugurou uma sucursal em Imperatriz com o intuito de acompanhar e divulgar o ritmo de crescimento desse município do oeste maranhense que chegava ao patamar de segundo maior do Estado. Com uma seção exclusiva sobre as transformações e desafios vividos pelos moradores de Imperatriz e das áreas circunvizinhas (Carolina, Porto Franco e povoados como Açailândia etc.), publicava-se de uma a duas páginas nas quais eram veiculadas matérias, artigos, cartas e anúncios sobre a zona tocantina. No decorrer da década de 1970, essa coluna recebeu vários nomes: *Página de Imperatriz*, *Caderno da Integração* e *Páginas da Integração*.

Tais periódicos são representativos de um modelo de imprensa que nas últimas décadas do século XX se modernizou e atingiu um patamar mais empresarial. Ademais, seguiram a tendência da grande imprensa tradicional no apoio e na difusão dos ideais do regime civil-militar que se instalou no Brasil em 1964. Como diz Abreu (2008) “a implantação de um sistema de informação capaz de “integrar” o país fazia parte de um projeto em que o Estado era entendido como o centro irradiador de todas as atividades fundamentais em termos

políticos”, para isso os militares estimularam e investiram na criação de grandes redes de comunicação.

Abrir fronteiras, transpor barreiras

Em meados do século XX a racionalidade governamental defendia que para integrar e desenvolver o país era imprescindível interligar e intervir no ordenamento do território nacional e em suas formas de vida. Entre discursos e práticas o intervencionismo estatal elegeu a Amazônia como espacialidade a ser desvendada, mapeada, diagnosticada e ocupada. Como parte das estratégias de ocupação os planejadores estabeleciam que o projeto civilizatório pautado no grande capital exigia a criação de grandes trajetos rodoviários que ligassem a Amazônia as demais regiões brasileiras.

Convém frisar que ainda na década de 1950 a política de valorização da Amazônia foi distribuída em planos quinquenais que deveriam ser executados ao longo de vinte anos. De acordo com o I Plano Quinquenal (1955-1959), valorizar o espaço amazônico ensejava um esforço nacional. Nesse sentido, “para recuperar as populações amazônicas” era preciso assegurar a ocupação do território, construir uma sociedade estável que pudesse se manter com seus próprios recursos naturais - e para isso era crucial substituir a economia de base extrativista pela agrícola. Dentre as ações a serem implantadas previa-se um programa de transportes que estabelecia como metas principais a melhoria da navegação fluvial e a construção de uma malha rodoviária que complementasse o sistema fluvial nos estados da Amazônia Legal (BATISTA, 2016).

Ao voltarmos o olhar para o Maranhão, os limites impostos a circulação de sujeitos e de mercadorias foram desafios impostos ao aparelho de Estado ao longo do século XX, pois os serviços de transporte eram marcados pela decadência da navegação fluvial, pela péssima qualidade dos serviços oferecidos pela Estrada de Ferro São Luís-Teresina e por escassas e precárias estradas de rodagem. Deste modo, apostar em transportes, sobretudo terrestres, foi uma preocupação recorrente nos discursos e programas governamentais entre as décadas de 1950 a 1970. Após a inserção de parte do Maranhão na Amazônia Legal em 1953, o urgente e necessário desejo de divulgar e dominar o vasto e desconhecido interior do Estado foi sendo potencializado nas décadas seguintes através da criação de planos e programas de políticas

públicas (transportes, comunicações e energia, saúde pública, agricultura, crédito e comércio e desenvolvimento cultural) que miravam nos recursos financeiros disponibilizados por agências como SUDAM e SUDENE.

No *Atlas do Estado do Maranhão de 1984* é possível perceber a configuração do traçado rodoviário no Maranhão até meados de 1950.

Em 1955, o Estado possuía, apenas, a rodovia central de sentido longitudinal, estabelecida no divisor Itapecuru-Mearim que se estendia de São Luís a Presidente Dutra (parte da atual BR-135) e pequeno trecho da atual BR-316 até Codó. No município de Coroatá, em Peritoró, se encontravam nesse eixo as duas rodovias construídas em direção ao Mearim, para oeste, o ramal de Bacabal e para sudoeste o de Pedreiras, áreas pioneiras. Coroatá teve, na época, o importante papel de centro de apoio à penetração que se fazia com base naquelas duas cidades. Era o lugar de transbordo dos produtos agroextrativos, provenientes dessas áreas novas, e aí embarcados na ferrovia, com destino aos mercados consumidores ou de exportação [...], sendo que [...] o extremo sudoeste [...] ligava-se, na época, a Florianópolis, no Piauí, por rodovia que ia de Barão de Grajaú a Pastos Bons (parte da atual BR-230), num eixo já de tradicional relação do sertão maranhense com Florianópolis (Piauí) e Recife (Pernambuco) (BRASIL, 1984, p. 30).

Com a premissa de que a precariedade das vias de acesso ao interior maranhense constituía-se em um dos principais entraves a integração do território, Andrade (1968) traçou um panorama das condições de transporte e da estrutura urbana do Maranhão. No âmbito das rodovias federais cita a existência de apenas duas principais vias de acesso ao interior: a BR-21 (atualmente BR-134)- São Luís-Fortaleza-CE e a BR-22 (BR-316) -Teresina-PI - Belém-PA. Sobre a BR-22, observa que a mesma era “uma picada que vai sendo aos poucos reconquistada pela alta floresta. Apesar disso é por elas que os nordestinos penetram para o Nordeste a procura de terras para desbravar” (ANDRADE, 1968, p.13). Acrescenta ainda que em meio as barreiras impostas por fatores geográficos e pela má administração pública “o sertão Sul do Maranhão e as áreas do Oeste e do Leste são verdadeiras ‘trilhas’ que cortam os cerrados” (ANDRADE, 1968, p. 14).

Nesse cenário, a preocupação com a rede de transportes e a interligação do interior com a capital era temática recorrente nos discursos governamentais e da imprensa escrita ao procurarem justificar o atraso do Maranhão e estabelecer um caminho de modernização. A ausência de uma rede viária e de meios de comunicação tornavam-se empecilhos ao modelo de desenvolvimento e progresso que procurava-se inserir o território maranhense. Isso posto, é preciso atentar para o fato de que a construção da rodovia federal “Belém-Brasília” (1960)⁷² ao

⁷² Planejada e executada em tempo recorde no final da gestão de Juscelino Kubitschek (1956-1961), essa rodovia era parte de um “cruzeiro rodoviário” que juntamente com a construção de Brasília tornaram-se símbolos do

se configurar na principal rota de penetração na Amazônia na década de 1960 e, em contrapartida, conectar o oeste maranhense ao centro-sul, ter redimensionado as ações governamentais e lançado luz para uma porção do estado historicamente definido pelos signos do isolamento e do abandono.

No Maranhão, o trecho da “Belém-Brasília” (BR-010) corta o sudoeste do Estado, particularmente os municípios de Estreito, Porto Franco, Montes Altos, Imperatriz e Açailândia. Ao rasgar a vastidão da mata seu traçado foi delimitando novos e velhos centros urbanos, que antes voltado para as margens do rio Tocantins se projetaram na beira da estrada engendrando novos cenários e modos de vida, ressignificando os espaços de experiências e os horizontes de expectativa de homens e mulheres que migraram para o oeste maranhense em busca de melhores condições de vida e de trabalho entre as décadas de 1960-1980.

É o caso de Imperatriz, que despontou economicamente e culturalmente na esteira dessa rodovia e dos grandes projetos governamentais criados no regime militar. Nas narrativas jornalistas, a pressa, a desordem, a expansão das dimensões físicas da cidade, os novos valores urbanos, o crescimento populacional e a criminalidade são imagens amplamente agenciadas para contar o processo de modernização e de (re)territorialização desse núcleo urbano. Em diversos textos, a cidade se projeta como um símbolo da redenção econômica, política e cultural dessa porção do Maranhão. Nesse prisma, os discursos que a constroem identificam a abertura dos trajetos rodoviários, em especial a construção da “Belém-Brasília”, não apenas como um corte na paisagem vista como isolada, mas como uma fenda no tempo, na qual coabitam múltiplas experiências temporais.

Em 1966, José Sarney (1966-1971)⁷³ assumiu o governo estadual com o projeto de um “Maranhão Novo”, tendo como mote o discurso da superação do que denominara de “atraso” e decadência do Estado e com o apoio de diversos setores da sociedade civil e, principalmente, dos militares se torna figura chave no jogo político regional e nacional. Sua gestão política vai ser marcada por ampla repercussão nos veículos de comunicação ao defender a função decisiva do Maranhão como “*espaço solução*” para ocupação da Amazônia e para a questão fundiária no Nordeste. Nessa marcha rumo ao progresso sua atuação foi marcada por uma série de medidas que prometiam reorganizar a administração pública, criar novos aparatos burocráticos, a

projeto de interiorização e de integração nacional que serviram de guia para as políticas de ocupação e exploração da Amazônia no governo dos militares.

⁷³ Eleito pela UDN, Sarney chega ao executivo estadual através de um movimento chamado de Oposições Coligadas, grupo político que se reuniu para combater o poder exercido por Victorino Freire (PSD) no estado.

exemplo da Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão (SUDEMA) (Lei nº 2979/69 de 17/07/69) e executar ações no setor de transportes, de construções portuárias e na estrutura fundiária. Fátima Gonçalves (2000) destaca que o I Programa de Governo do Estado do Maranhão (1968) (PGEM) inscreveu o espaço maranhense entre a dualidade de ser ao mesmo tempo *região problema* e *região solução*, em que pese de um lado “o subdesenvolvimento do Estado”; e de outro “sua predisposição natural ao desenvolvimento”. Para ela, a tendência de naturalizar o caminho do desenvolvimento e de criar a imagem do Estado como solução permitiu que o Maranhão fosse “reinventado pela definição de novas fronteiras que passam pela estruturação formal do mercado de terras” (GONÇALVES, 2000, p.174).

Nesse enquadramento, a abertura de uma nova fronteira agrícola na Amazônia maranhense preconizava a abertura de grandes trajetos rodoviários que interligasse áreas vistas como estratégicas. Seguindo essa prerrogativa em 1968 é dado início a construção de uma rodovia estadual (MA-74) que tinha como objetivo conectar a rodovia Belém-Brasília (BR-010) com o restante do estado. A MA-74⁷⁴ ligaria o povoado de Açailândia (na margem da “Belém-Brasília”) com Santa Luzia na microrregião do Pindaré. Visto como grande obstáculo e passo decisivo para colocar o Maranhão no rumo do desenvolvimento, essa rodovia foi aberta em ritmo lento atravessando diversas gestões até ser concluída na década de 1980. Em discurso à Assembléia Legislativa Sarney defendia a necessidade imprescindível de interligar o “Meio Norte ao Nordeste e a Amazônia”.

Dentre as estradas de alto sentido de integração econômica que compõem o Programa Rodoviário cumpre, sem dúvida, destacar a MA-74 Santa Luzia-Açailândia que, além de interligar a região do Tocantins (Porto Franco, Carolina, Montes Altos, Joao Lisboa, Imperatriz) das de maior significação na economia maranhense a São Luís e ao Nordeste (partindo do entroncamento rodoviário de Peritoró) abre uma autêntica nova fronteira ao povoamento e a produção agropecuária, atravessando área de floresta pré-amazônica de terras devolutas aptas sobretudo a implantação de projetos de pecuária de grande porta com vistas a abastecer mercados consumidores do Maranhão e Pará (a que se liga pela Belém-Brasília) e também o mercado externo.

A margem dessa rodovia de 250 quilômetros programa o Governo estadual, através de uma companhia de colonização realizar importantes projetos agropecuários, obedecendo a um planejamento que destina áreas a pecuária e a agricultura visando o abastecimento da região e o fornecimento de mão de obra, reservas florestais, sem esquecer o aproveitamento racional da madeira abundante na região (SARNEY, 1968, p.77).

Nos anos 1970 o discurso da integração nacional se atualiza através de novas e mais eficientes tecnologias de poder, postas em prática por meio de diversos planos e programas

⁷⁴ Através do Programa Nacional de Estradas Prioritárias previsto no Plano Nacional de Viação (Lei 5.917 10/9/1973) a rodovia MA-74 foi federalizada com a sigla BR-222.

governamentais de intervenção no espaço amazônico. O Plano de Integração Nacional (PIN) (Decreto Lei nº 1.106 16/7/1970) exemplifica bem o interesse público de promover a integração econômica entre as regiões vistas como problema (Nordeste e Amazônia). O PIN reuniu uma série de grandes projetos a serem executados, como as rodovias federais - a exemplo da construção da BR- 230 (Transamazônica) e da Cuiabá-Santarém (BR-163), cujo objetivo era uma política de estruturação e de expansão dos eixos rodoviários para viabilizar, de forma intensa, o processo de interligação da região aos demais centros econômicos do país e estabelecer o plano de colonização em associação com a estradas de penetração.

As estratégias discursivas do governo federal reforçavam a tese de que a extrema desigualdade do país era consequência da má distribuição populacional, ocasionando a existência de áreas “vazias” (GUIMARÃES NETO, 2003). Guimarães Neto (2018, p.114) destaca que na década de 1970 “a campanha do governo e dos empresários para atrair trabalhadores para Amazônia foi construída com base em intensa propaganda, amplamente veiculada na grande imprensa, com imagens espetaculares de uma *terra sem homens* apta a receber *homens sem-terra*”, representado por um projeto de colonização dirigida que direcionou enormes contingentes populacionais do nordeste e empresários do Centro-Sul a ocuparem as margens das rodovias a medida que elas ia sendo abertas.

Em ritmo de “Basil Grande”

A imprensa ao reforçar o discurso do Maranhão “como frente lógica para integração” se empenhava na publicação de reportagens, entrevistas, matérias de opinião, editoriais, campanhas e peças publicitárias que ressaltassem de um lado as riquezas naturais do Maranhão e de sua feição amazônica (florestas, reservas minerais, vias fluviais) e de outro demonstrar o empenho do aparelho de estado na modernização e desenvolvimento desse território. No caso dos jornais citados ao longo do texto, recrutar investidores, intensificar os investimentos na abertura e pavimentação das estradas, no fornecimento de energia, na construção portuária, no saneamento e combate as epidemias, no controle do nomadismo dos movimentos espontâneos são apontados como obstáculos que precisavam ser transpostos para que o processo de integração do território obtivesse êxito.

Em discurso publicado no *Jornal do Dia* o governador Pedro Neiva de Santana (1971-1975)⁷⁵ lembrava a vocação do Maranhão: “no passado, como no presente, o caminho da integração da Amazônia ao processo de desenvolvimento nacional começa no Maranhão” (JORNAL DO DIA, 17/03/1971). Em outra fala, diante de uma plateia de empresários em evento ocorrido no Estado da Guanabara em 1973 proclamava as grandezas naturais e conclamava a iniciativa privada a investir nesse território.

É este o Maranhão onde a beleza do passado se soma a decisão de construir um grande futuro, quem vem a este seminário conclamo a iniciativa privada para o convívio com os esforços com os brasileiros lá do Meio norte- Nordeste verde e limiar da Amazônia – realizam o objetivo da integração com o desenvolvimento.

[...]o governo cumpre sua parte ao criar a infraestrutura, mas para que o desenvolvimento se faça realidade se faz necessário que a iniciativa privada brasileira e internacional se una ao esforço de transformação em riqueza das potencialidades que a natureza prodigiosa oferece. (JORNAL DO DIA, 11/04/1973)

A abertura da rodovia Açailândia-Santa Luzia (BR-222) representava a luta contra a floresta em prol do repasse de terras para empresários, da abertura do mercado para agropecuária extensiva, exploração madeireira e da colonização de suas margens. Para isso criou-se um aparato institucional e burocrático que visava financiar, fiscalizar e coordenar a política de ocupação desse território que vai ser rasgado pela rodovia. Importante dizer que em 1969 foi criada a Lei Estadual de Terras (nº 2.979 de 17/07/1969) e as Delegacias de Terras, cujos objetivos eram o reordenamento e a disciplinarização da ocupação do espaço maranhense marcado desde a primeira metade do século XX pelo deslocamento de segmentos sociais do Nordeste. O dispositivo legal que ficou conhecido como “Lei Sarney de Terras”, oportunizou a venda das terras devolutas, sem licitação, a grupos organizados em sociedades anônimas, sem número limitado de sócios, podendo requerer cada um até três mil hectares. Significa dizer que as ditas *terras livres* passaram a ter valor de mercado e através dos incentivos governamentais incitaram o interesse de grupos empresariais diversos (LUNA, 1984).

Rumo ao oeste maranhense foram se ampliando os projetos de colonização que desde a década de 1960⁷⁶, já direcionavam grandes deslocamentos migratórios para essa porção do

⁷⁵ Pedro Neiva de Santana (ARENA) foi Secretário da Fazenda do Maranhão durante o governo de José Sarney. Em 1970, foi eleito indiretamente pela Assembléia Legislativa para substituir o vice-governador Antônio Dino, que assumira o governo do estado com a saída de Sarney para concorrer ao Senado. Governou o Maranhão de 1971-1975.

⁷⁶ A área definida para a implantação do projeto colonizador foi o território do Alto Turi, localizado no Noroeste do Maranhão, constituindo-se em modelo experimental de assentamento rural planejado e desenvolvido pela SUDENE a partir de 1962. Essas ações receberam o nome de Colonização Dirigida, sendo todas as fases desta ocupação tecnicamente traçadas e planejadas na esfera federal. Segundo Lima (1987, p.78-80): “O PCAT

território. Nos anos 1970, na esfera federal foi criada a Companhia de Colonização do Nordeste- COLONE (1972) e na estadual a Companhia Maranhense de Colonização - COMARCO - (A Lei Estadual nº 3230 de 06/12/1971). Tais iniciativas visavam alargar a fronteira agrícola do Noroeste do Estado do Maranhão, coordenando políticas de colonização dirigida com o apoio da iniciativa privada, além de defenderem o ordenamento, a modernização e a contenção dos crescentes conflitos no campo.

Em matéria de opinião publicada em um suplemento de *O Estado do Maranhão* o articulista procurava compor um quadro da estrutura viária maranhense em 1973, em seu relato imagens como a excepcionalidade da geografia maranhense, “faixa de transição entre o norte úmido e Nordeste árido”, as riquezas naturais, a carência de uma infraestrutura de transportes, o “vazio demográfico” são mobilizados para justificar a intervenção no espaço amazônico.

A vocação excelente das áreas situadas neste vazio, suscitou a necessidade inadiável da colonização e expansão econômica desta área, levando o governo do estado a decisão de investir em rodovias de penetração, verdadeiras estradas troncas, de apoio aos programas de ocupação a serem implantados.

[...] A MA-74 atravessa na plenitude dos seus 290 kms regiões ecologicamente identificadas de pré-amazônia maranhense, avançando ao sudoeste do Estado. Com o objetivo determinado a servir de via pioneira, adentrando no maior vazio demográfico maranhense, esta rodovia se constitui na espinha dorsal de apoio a um amplo programa de colonização (projeto Pioneiro de Ocupação de Terras Devolutas) das terras situadas as margens programa este que representa um dos maiores investimentos atuais do governo estadual (O ESTADO DO MARANHÃO, 28/07/1973)

Revestido de um discurso civilizatório, a política de colonização implantada pelos militares pós 1964 era apresentada como uma reforma agrária. Todavia, Ianni (1979) chama atenção para estrutura fundiária do país que quase não se alterou caracterizando mais uma “contra-reforma agrária”, tendo em vista que marginalizava a ocupação espontânea da terra em prol da ação colonizadora, na qual o governo passa a reconhecer e a legitimar a exploração da terra realizada pelas empresas privadas.

Outra matéria que chama atenção é a publicada em *O Imparcial* sobre a caravana de políticos, empresários e jornalistas que percorreram trechos em construção de diversas estradas que se abriam Maranhão adentro. Nessa reportagem é possível ver imagens de grandes trincheiras abertas na mata, com destaque para parte da BR-222 em processo de pavimentação.

atendeu a todos os requisitos impostos pela Lei no tocante ao planejamento da estrutura fundiária, do planejamento econômico e dos serviços, segundo uma estratégia cujos resultados refletem os conhecimentos, ideia e mesmo a ideologia dos planejadores [...] Circundando o centro Comunitário estava previsto uma via de acesso a cada um dos lotes, o colono deveria ter, assim, a sua residência no próprio lote, de frente para o centro prestador de serviços, quanto para as áreas de trabalho dentro do próprio lote [...].”

As imagens insinuam a batalha e o ato desbravador, a grandiosidade e o esforço dos que se lançavam na tarefa de encurtar as distâncias e de colonizar “uma das áreas mais vazias” do Amazônia maranhense. Em entrevista, o governador Pedro Neiva demarcava o processo de ocupação humana através do núcleo pioneiro que se formou nas imediações de Buriticupu “já temos mais de 400 famílias, cerca de oito povoados, oito poços perfurados. E esperamos até que o inverno chegue, localizar ali mais de mil e quinhentas famílias” (O IMPARCIAL, 24/09/1974). Sua fala ao invisibilizar as populações indígenas presentes na região reatualizavam o discurso do espaço vazio e justificava a política de colonização e toda a racionalidade arquitetada pelos militares para intervir na Amazônia.

O fato é que na tentativa de integração do oeste maranhense ao território nacional as áreas florestais sofreram significativa redução, em decorrência da demanda por terras e madeira. Espécies de grande valor comercial como mogno, ipê, cedro, freijó, cerejeira, cumaru e maçanduba foram amplamente negociadas nas inúmeras madeireiras que se espalharam nas cidades maranhenses de Imperatriz e Açailândia. Ademais, o processo de derrubada das matas do Maranhão ao Pará foi responsável pela mobilização de centenas de trabalhadores que se espalharam nos pontos de pique estabelecidos nas áreas florestais. Escrevendo na década de 1970 a historiadora Edelvira Barros (1972) registrou o movimento de migrantes nordestinos para Imperatriz: “do Nordeste chegavam caminhões cheinhos, tropas de jumentos também. Vinham todos sujos de poeira, trazendo mil e um cacarecos: baús, meninos, cabaças, papagaios” (BARROS, 1972, p.129).

Para além da Belém-Brasília, as redes migratórias que chegaram a partir da década de 1960 seguiram em direção ao oeste do Maranhão pela BR-226 (Teresina à Região Tocantina) e a BR-222 - importante elo entre a região do Mearim ao Alto Pindaré. Entre 1960 e 1970 muitos trabalhadores foram atraídos pela oportunidade de emprego na construção civil, na agropecuária e nas diversas serrarias e madeireiras existentes nas cidades que surgiram ou se expandiram no curso das rodovias federais.

Na década de 1980, novos agentes econômicos passam a intervir e a disputar a ocupação da Amazônia maranhense. A descoberta de jazidas de minério na serra do Carajás (PA) no final da década de 1960 acentuou o interesse de grupos políticos e econômicos por esse território. Em virtude da magnitude das reservas descobertas e considerando os interesses estratégicos do Estado brasileiro, o governo militar, através da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), associou-se à United States Steel e criou, em abril de 1970, a Amazônia Mineração

S/A para explorar de minérios. Em 1977, ela acaba se retirando do projeto ficando o capital da Amazônia Mineração S/A integralmente pertencente à CVRD, que, já em 1978, iniciou as obras de implantação do Projeto Ferro Carajás (PFC). Desde então, o projeto foi executado como prioridade de governo, e, em 1985, ela começou a exploração mineral de Carajás, englobando os Estados do Pará, Maranhão e o Norte do Goiás (atual Estado do Tocantins). Programa Grande Carajás (PGC) elaborado visando à exploração mineral de Carajás, envolvia áreas territoriais nos estados do Pará, Maranhão e atual Tocantins, com 900.000 km². Em 1985 é inaugurada a Estrada de Ferro Carajás (1985) intensificando a instalação de vários empreendimentos ao longo do corredor de exportação numa área que cobre uma superfície de 32.242 quilômetros quadrados - faixa geográfica que se estende do oeste à parte litoral norte do estado distribuída em 14 municípios. A estrada de Ferro Carajás possui uma extensão de 890 quilômetros (dos quais 90 estão em território maranhense).

Posteriormente vai sendo implantado um polo siderúrgico que seguia o traçado da Estrada de Ferro Carajás, ligando a mina da Serra dos Carajás ao terminal portuário de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). Nesse traçado, cidades como Marabá (PA) e Açailândia (MA) configuram-se como importantes entroncamentos rodoviários. Açailândia por se localizar nas margens da Rodovia Belém—Brasília torna-se o ponto de encontro da Estrada de Ferro Carajás com a Ferrovia Norte—Sul, que a liga à Imperatriz, o mais importante núcleo urbano dessa parte do território amazônico.

Em “Carajás: a guerra dos mapas” (1993), o antropólogo Alfredo Wagner Berno de Almeida faz um mapa temático dos problemas fundiários e socioambientais que afetou diretamente os que viviam em torno do Projeto Grande Carajás. Para Alfredo Wagner a delimitação da chamada “região do Carajás” exprime uma coalizão de interesses que convertem essa região em um laboratório para iniciativas empresais diversas (ferrovias, núcleos urbanos planejados, projetos oficiais de colonização etc), enquanto os conflitos agrários e sociais são ignorados pelos planejadores oficiais.

A implantação de grandes projetos tornou-se o atrativo para trabalhadores “migrantes”, principalmente do Nordeste, na perspectiva de se fixar na região. Entretanto, na medida em que não houve uma política de Estado que possibilitasse as condições necessárias para a reprodução social desse campesinato nas novas áreas, criou-se ao mesmo tempo um excedente de mão de obra barata na região mais ao norte que, posteriormente, foi atender às demandas

dos grandes projetos de colonização (década de 1970) ou modernização (década 1980), que foram implantados na região.

Considerações finais

Em linhas gerais, a intervenção estatal desencadeou profundas alterações na estrutura agrária, nas relações sociais no campo e nas áreas urbanas do oeste maranhense. A integração do Maranhão ao território nacional estimulou a demanda por terras, por madeira e por minérios gerando danos ambientais gravíssimos, a expropriação de trabalhadores rurais, impulsionando o aumento da violência no campo, a atração e a expulsão de um fluxo populacional de segmentos sociais variados e a configuração de uma rede urbana nos arredores das rodovias federais que reconfiguraram o mapa simbólico e político do Maranhão.

Referências

- ABREU, Alzira Alves de. As mudanças na imprensa brasileira: 1950-1970. In LUSTOSA, Isabel (org). *Imprensa, história e literatura*. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa, 2008.
- ALBUQUERQUE JR, Durval Muniz. *Nos destinos de fronteira: história, espaço e identidade regional*. Recife: Bagaço, 2008b.
- ALMEIDA, A. W. B de. *Carajás. guerra dos mapas*. Belém: Falangola, 1994.
- ANDRADE, Manoel Correa. Os transportes e a rede urbana no Maranhão. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, *Conselho Nacional de Geografia do Instituto Nacional de Geografia e Estatística*, nº 202, Ano 27, jan-fev. 1968.
- BARROS, Edelvira Marques. *Eu, Imperatriz*. Goiânia: Rio Bonito, 1972.
- BATISTA, Iane Maria da Silva. *A natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)*. Tese (Doutorado) Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Pará, Belém-PA, 2016.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Estado do Maranhão*. Rio de Janeiro: IBGE, 1984.
- COSTA, Ramon B; Francisco G. CONCEIÇÃO. As origens do jornal O Estado do Maranhão. *Intercom - Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação X Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste - São Luís, MA - 12 a 14 de junho de 2008*.
- COSTA, Wagner. A raposa e o canguru: crises políticas e estratégia periférica no Maranhão (1945-1970). In *História do Maranhão: novos estudos*. São Luís, EDUFMA, 2004.

GONÇALVES, Maria de Fátima da Costa. *A reinvenção do Maranhão dinástico*. São Luís: Edições UFMA; PROIN(CS), 2000.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz e GOMES, Ângela de Castro. *Trabalho escravo contemporâneo: tempo presente e usos do passado*. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2018.

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

IANNI, Otávio. *Colonização e Contra-reforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Vozes,

Jornal *O Imparcial*. 1964-1980. São Luís, MA.

Jornal do Dia. 1960-1972. São Luís, MA.

Jornal *O Estado do Maranhão*. 1973-1980. São Luís, MA.

LIMA, Heitor Moreira. *Colonização de fronteira agrícola: um modelo de desenvolvimento rural*. São Luís, UFMA, 1987.

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

MARTINS, Marlúcia Bonifácio Martins; OLIVEIRA, Tadeu Gomes de. *Amazônia Maranhense: Diversidade e Conservação*. Belém: MPEG, 2011, p. 25-27.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *A ditadura nas representações verbais e visuais da grande imprensa: 1964-1969*. Topoi, v.14, n.26, jan-jul. 2013, p.62 a 85.

NEGREIROS, Sebastião. *A história de um jornalista despretenso*. Autobiografia jornalística. Fatos que marcaram a história de Imperatriz. Imperatriz: Ética Editora, 1996.

SANTANA, P. N. *Mensagem à Assembléia Legislativa*, São Luís, 1971-1972.

SARNEY, J. *Mensagem à Assembléia Legislativa*, São Luís, 1968-1969.