

## MEMÓRIAS INVISÍVEIS: A CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA NOS RELATOS DOS POVOS INDÍGENAS DO SUL DO AMAZONAS

### INVISIBLE MEMORIES: THE CONSTRUCTION OF THE TRANSAMAZON IN THE REPORTS OF INDIGENOUS PEOPLE OF THE SOUTHERN AMAZON

**Juliana Valentini**

<julianavalentini@yahoo.com.br>

Mestre em História

Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Paraná, Brasil

Professora no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM), Amazonas, Brasil

<<http://lattes.cnpq.br/0886015976440868>>

**Marcos Vinícius Lira Simões**

<viniciusimoes2003@gmail.com>

Graduando em Engenharia de Petróleo e Gás

Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Manaus, Brasil

<<http://lattes.cnpq.br/1265447442433270>>

#### RESUMO

O trabalho em tela, produzido em um contexto de intensificação dos conflitos na região amazônica, tem como objetivo problematizar o processo de construção da rodovia Transamazônica a partir dos relatos e memórias do povo Tenharim da região Sul do estado do Amazonas. Para a realização dessa pesquisa utilizamos os métodos da história oral, bem como das publicações jornalísticas da época e do diálogo com a historiografia produzida sobre a temática. Identificamos no processo de pesquisa os impactos das políticas dos governos militares, que justificavam a construção da rodovia com a necessidade de incorporar a região e as populações à lógica do capital, bem como as marcas profundas e latentes presentes ainda hoje.

**PALAVRAS-CHAVE:** Memória; Povos Indígenas; Ditadura Civil-Militar; Amazônia.

#### ABSTRACT

The following study, made in a context of intensifying conflicts in the Amazon region, aims to problematize the construction processo of the Transamazon highway based on the reports and memories of the indigenous population in the southern region of the state of Amazonas. To produce this research we used the methods of oral history, aside of the journalistic publications of the time and the dialogue produced on the thematic histography. We identified, in the research process, the impacts of the military government policies, that justified the highway construction with the necessity for the incorporation of the region and the populations into the capital logic, as well as the deep and latent wounds that lasts untill today.

**KEYWORDS:** Memory; Indigenous People; Civil-military dictatorship; Amazon.

#### INTRODUÇÃO

Essa pesquisa tem por objetivo apresentar as memórias do povo indígena Tenharim sobre a construção da transamazônica e analisar os impactos da construção da estrada no passado e no presente. Para esse trabalho realizamos um levantamento dos depoimentos fornecidos pelos

membros da comunidade ao Projeto “MPF na Comunidade<sup>1</sup>”, entrevistas de acervos pessoais cedidas por membros da comunidade Tenharim Marmelo e entrevistas coletadas pela Comissão Nacional da Verdade<sup>2</sup>, todas essas fontes coletadas a partir de 2013.

O presente artigo é resultado da pesquisa de Pibic-Jr intitulada de “Memórias invisíveis: relatos dos moradores da região sobre a Transamazônica”, desenvolvida entre os anos de 2018-2019, vinculada ao Núcleo de Estudos Afro-Brasileiros e Indígenas-NEABI do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas - IFAM, *Campus* de Humaitá. Entre as atividades do núcleo estava o estudo sobre a relação da Ditadura Civil-militar com as comunidades Tenharim da região Sul do estado do Amazonas.

As fontes levantadas tratam das memórias sobre a construção da transamazônica e os casos de violação de direitos humanos apontados pelo estudo realizado pela Comissão Nacional da Verdade (CNV). A opção por analisar fontes já produzidas ocorre em virtude da inviabilidade de realizar entrevistas atuais, seja pela dificuldade de deslocamento, pelo envelhecimento e/ou morte dos anciãos que cederam as entrevistas utilizadas e, também, pela riqueza dos relatos produzidos nos projetos mencionados.

Assim, cabe destacar os limites desse material que foi produzido com objetivo de atender as demandas do tempo presente, dimensionados pela subjetividade dos produtores. *Pari passu*, a importância dessas fontes deve ser destacada, visto que concentram um conjunto de relatos únicos. Para a realização desse trabalho optou-se pela omissão do nome dos entrevistados, visto que, as fontes são públicas e podem ser a qualquer tempo revisitadas por outros pesquisadores.

---

<sup>1</sup> O projeto criado em 2014 foi desenvolvido pela Procuradoria da República no Amazonas, por meio dele audiências públicas, inspeções e apresentadas à população iniciativas como o projeto Ministério Público pela Educação (MPEduc). Durante a execução do projeto, arrolou-se um conjunto de fontes para uma Ação Pública, encontram-se disponíveis no Processo 0000444-18.2015.8.04.4400. As fontes do MPF foram coletadas no período de 04 a 06 de junho de 2013, durante o projeto “MPF na Comunidade”. Disponível em: <http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/projetos-finalisticos/mpf-na-comunidade/pg>. Acesso em: 28/11/2020.

<sup>2</sup> Os dados da Comissão Nacional da Verdade foram levantados com o objetivo de identificar as situações, e circunstâncias dos casos de graves violações de direitos humanos praticadas entre 1946 e 1988, esses materiais serviram de base para a elaboração do artigo.

Trabalhar com as referidas fontes requer que inicialmente façamos uma breve definição das categorias de memória e história. A história aposta na descontinuidade, pois ela é, ao mesmo tempo, registro, distanciamento, problematização crítica e reflexão. Por oposição à memória, a história denuncia e investiga alguns aspectos antes ignorados pela memória e busca uma representação crítica do passado” (MOTTA,1998).

A seleção de uma metodologia de trabalho que, aproximando-se de uma cultura centrada na tradição oral, enfatiza narrativas e evidencia os percursos da memória pessoal e também grupal. Assim, os elementos que serão analisados no texto são resultado das escolhas que perpassam pelo valor atribuído aos depoimentos e relatos, portanto, à oralidade (MIRANDA, 2018)

Nesse sentido, a definição de Thompson sinaliza para a necessidade de se ter em mente que o conhecimento histórico é, “pela sua natureza, provisório e incompleto; seletivo (e isso não implica em dizer que é inverídico); ele é limitado e definido pelas perguntas feitas à evidência (e os conceitos que informam estas perguntas), e, portanto, só verdadeiro dentro do campo assim definido” (THOMPSON, 1981).

Já a memória pode ser compreendida como resultado de uma multiplicidade de experiências sociais que são forjadas no campo da cultura e do trabalho. É, pois, o resultado de um processo subjetivo, fruto de uma construção social. As lembranças emergem como elaborações e reelaborações efetuadas para dar sentido ao passado e ao presente vivido pelos sujeitos, expressando uma tensão latente em seu cotidiano vivido.

A memória, para ser entendida, deve passar pela desconstrução dos valores hoje afirmados, buscando no passado – e então onde as memórias foram formadas – as conexões que dão sustentação para este ou aquele “discurso”, colocando em evidência que a memória é resultado também do presente, e por isso deve-se imbricar o passado e o presente para entender melhor as suas significações (KHOURY, 2005.).

A memória enquanto construção social é formação de imagens necessária para o processo de constituição, de reforço da identidade individual, coletiva e nacional. Não confunde com a história que é forma intelectual de conhecimento, operação cognitiva.

A memória é operação ideológica, processo psico-social de representação de si próprio, que reorganiza simbolicamente o universo das pessoas, das coisas, imagens, e relações, pelas

legitimações que produz. A memória deve continuar sendo tratada como objeto da história (MENEZES, 1992).

## **ORGANIZAÇÃO DO GOLPE CIVIL-MILITAR E AS “GRANDES OBRAS” DA DITADURA**

Neste tópico analisaremos as entrevistas coletadas na cidade de Humaitá, no estado do Amazonas. Para essa pesquisa foram realizadas entrevistas com moradores que viveram na região no período em que estava sendo construída a estrada, analisados os relatos dos membros da comunidade.

Conforme dados do Relatório do MPF, a primeira etapa da rodovia 1972 (Estreito – Itaituba), a segunda etapa encerrada em 1974 (Itaituba – Humaitá) e posteriormente a etapa Humaitá – Lábrea, que atingiu especificamente os povos indígenas das Terra Indígena (TI) Jiahui e TI Tenharim Marmelos. Nesta etapa a empreiteira responsável pela construção da estrada e pela exploração da cassiterita<sup>3</sup> foi a empresa Paranapanema. Para compreender melhor esse período, desenvolveremos na sequência uma discussão sobre os anos de ditadura e os projetos para a região amazônica.

René Armand Dreifuss foi um dos primeiros estudiosos a caracterizar o golpe de 1964 como um golpe “civil-militar”, especificando o lado “civil” desse termo, que definiu o golpe como uma aliança civil formada por empresários nacionais associados à multinacionais, ou seja, a elite orgânica, organizações como o Instituto de Pesquisa e Estudos Sociais (IPES), a Igreja e governos estrangeiros, mais especificamente, ao dos Estados Unidos junto ao poder militar (Marinha, Exército Brasileiro, Forças Aéreas, Escola Superior de Guerra – ESG), ocasionando assim a coalizão vitoriosa para o golpe.

Diversas organizações e grupos originários da sociedade civil, atuaram fortemente contra o governo; organizadas em torno IPES visavam a derrubada do presidente, democraticamente eleito. Por meio do estudo sobre a obra de Dreiffus 1964 – A Conquista do Estado – compreendeu-se, a forma de organização do golpe de 1964 e os interesses sócio-políticos do

---

3 Cerca de 90 toneladas mensais são exploradas na mina de Igarapé Preto. Jornal Correio da Manhã, 17 de agosto de 1971.

capital multinacional e associado e, após se instalar no poder em 1964, teria conformado aquilo que o autor denominou de ‘ordem empresarial’ (MELO; HOEVELER, 2014).

Melo e Hoeveler (2014), indicam que Dreiffus identificou dois períodos da ação do bloco histórico, “arranjo político-classista”, o do transformismo molecular que está inserido no “interior dos marcos institucionais do regime populista” por ações de intelectuais orgânicos, como caracteriza o autor, onde o “capital multinacional-nacional” um termo utilizado por Dreiffus para caracterizar o capital proveniente de associações entre capitais estrangeiros com capitais do nosso país.

Logo, por meio desse capital multinacional-associado ocorria uma dominação indireta da economia brasileira, ou seja, aquilo que alguns autores qualificaram de “administração paralela”, onde os interesses das classes dominantes que constituíam o “novo bloco histórico” que era colocado como hegemônico.

A fase do “transformismo”, termo utilizado por Dreiffus, foi um estágio de ação mais radical equiparado à do “transformismo molecular”, onde tínhamos os grupos que atuavam de forma indireta sem alterar o regime populista e passamos a ter o “transformismo’ de grupos inteiros da burguesia para o campo modernizante-conservador militante” (Idem: 107).

Partindo das perspectivas de Dreiffus quanto à articulação do golpe, temos um movimento de classe, logo a ditadura também será de classe, mas especificamente da camada social capitalista, por fim, “a perspectiva de Dreiffus nas obras aqui tratadas indica fundamentalmente que a luta de classes é um processo de lutas que não são travadas a esmo, e que, portanto, o comprometimento com um dos lados exige conhecimento das estratégias do outro” (MELO; HOEVELER, 2014), sendo assim:

Classes e grupos fazem uso, de acordo com suas possibilidades, de todos os recursos considerados eficientes a seu alcance, sejam eles a violência física e material, a riqueza monetária e humana, a quantidade multiplicada pela organização, o aproveitamento de espaços ideológicos. Tanto podem ser discursos e panfletos, dinheiro, artigos de imprensa ou imagens de televisão, passeatas e corrupção, quanto pressões individuais, interferência nas instituições, cassetetes policiais ou mobilizações militares. Essas armas de combate, no sentido mais amplo da imagem, empregadas abertas ou veladamente, combinadas ou isoladamente, no conflito de classes, costumam ser usadas no contexto de um esforço mais ou menos deliberado, que comporta planejamento e um plano de ação como parte de uma visão estratégica. (DREIFFUSS, 1987: 23).

Para entender a ditadura é necessário compreender o que levou ao golpe, quem o articulou e quem participou do mesmo, ou seja, quais grupos sociais trabalharam para a derrubada do governo. Entre os projetos desenvolvidos pelos militares estiveram a construção de grandes obras, sobre uma dessas construções nos debruçaremos a partir de agora, a Transamazônica, para problematizar a construção da obra com base nos relatos dos povos originários do sul do Amazonas, colocando em pauta os seus impactos para a cultura e vivência desses povos indígenas, buscando trazer a memória assim silenciada.

O resgate das memórias que nos possibilita entender como a Transamazônica que era projetada pelo governo como uma “obra faraônica”, ou seja, uma grande obra que ajudaria o Brasil a se tornar uma potência, tornou-se um símbolo de perda de dinheiro público em uma obra inacabada, sendo considerada, pelos meios de comunicações da época, a estrada fantasma. (SOUZA, C. M. 2012)

O “fim” da construção da rodovia Transamazônica não é igual a qual se foi tão almejado, onde essa mesma memória “levou ao desaparecimento da gigantesca estrada que pretendia integrar o Atlântico, em João Pessoa, na Paraíba ao Pacífico, em Lima, no Peru”. Obra que era símbolo de milagre, divulgado pelo governo ditatorial de general-presidente Emílio Garrastazu Médici, transformou-se símbolo de fracasso e desperdício de dinheiro. (SOUZA, M. C., p. 2, 2012)

O programa de colonização criado por Médici denominado Plano de Integração Nacional (PIN), pretendia preencher os vazios da Amazônia, ignorando totalmente a existência de pessoas e comunidades que ali residiam, transferindo as populações sem-terra para a Amazônia, como nordestinos e sulistas para aliviar os conflitos agrários do país, ocupando-a por meio de povoamento considerando que os governantes militares temiam perde-la para a cobiça internacional. (SOUZA, M. C., p. 3).

Sob o lema nacionalista da ditadura: “integrar para não entregar”, temos a construção de rodovias que possam interligar regiões umas às outras, afim de ter a integração de áreas para promover a ideia de um Brasil Grande, através dessa ideia necessária de ocupação, em 1970, Médici publicou Decreto-Lei que cria o Plano de Integração Nacional (PIN) e como uma das obras principais deste programa, a construção da Transamazônica:

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições (...) e considerando a urgência e o relevante interesse público de promover à maior integração nacional das regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM. DECRETA: Art. 1o É criado o Programa de Integração Nacional, com dotação de recursos no valor de Cr\$ 2.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), a serem creditados nos exercícios financeiros de 1971 a 1974, inclusive, com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura, nas regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM e promover sua mais rápida integração à economia nacional. Parágrafo único. Os recursos do Programa de Integração Nacional serão creditados, como receita da União, em conta especial no Banco do Brasil S.A. Art. 2o A primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá. (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA – CASA CIVIL, 1970).

Para os militares a colonização e integração das regiões Norte e Nordeste se daria pelo PIN, com ajuda de autarquias, como a da Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), a partir de recursos provenientes dessas organizações a “incorporação” da Amazônia seria feita, visando o desenvolvimento o seu desenvolvimento.

Desviando recursos da SUDENE o governo pretendia atender as necessidades da população nordestina investindo em sua transferência para os “vazios” da Amazônia, forma que esses recursos deste órgão federal foram fundamentais para a construção da rodovia. (SOUZA, C. M., p. 4, 2012). “Médici publicou em 1971 um Decreto-Lei, já parcialmente implementado na prática, pois a colonização se iniciou em 1970, incluindo dois itens importantes no discurso oficial a saber, segurança nacional e desenvolvimento” (SOUZA, C. M., p. 4).

Com a propagação de que a Transamazônica seria solução para os problemas do país, desde o lançamento de seu projeto, principalmente para as pessoas que buscariam uma melhoria de vida ao serem transferidas para a região da mesma, movimentou-se então a imaginação da população, acalentou antigos sonhos e anseios de muitos agricultores sem-terra e/ou muito pobres (FOLHA DE SÃO PAULO, 17 de março de 1970).

A mudança que ocorreu não se deu somente no espaço geográfico, as populações que foram transferidas para a Amazônia associaram-se com as populações locais já existentes na mesma, vivendo a sua cultura e também “imprimindo suas marcas culturais e físicas em todos os espaços de sociabilidade”. (SOUZA, C. M., p. 6, 2012).

Janaína Cordeiro (2009), ao analisar o período do governo de Médici, conclui que com a construção da Transamazônica, o governo do ditador foi considerado como anos de ouro, visto o crescimento econômico do país, porém, posteriormente, as mesmas vozes que vangloriaram o governo de Médici calaram-se ao não alcançarem as expectativas propostas.

A popularidade não era somente de Médici e seu governo, mas também da rodovia, onde os meios de comunicação e relatos vindo de pessoas que exaltavam o empreendimento estabeleceram um meio favorável para a construção, como exemplo disso a Folha de São Paulo noticiava os ganhos obtidos por parte de alguns dos colonos da Transamazônica ao relatar suas trajetórias e deslocamentos para esta região:

Domingos Trevisan é outro exemplo de sucesso na Transamazônica. Só que já veio com mais estrutura, de Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, onde possuía 30 hectares de terra. Já tem trilhadeira, caminhão novo, colhendo bastante arroz, milho e feijão, além de criar galinha e porco, soltos. Seu filho de 21 anos é universitário e outro cursa o científico em Manaus. A casa é simples igual a dos outros colonos da agrovila Nova Fronteira, onde “seo” Trevisan é líder. “Eu não chego querendo ser mais que ninguém. Vejo que eles plantam arroz errado vou com jeito, Digo que eles me ensinam muita coisa, que ensinarei outras, que tenho prática com arroz e o melhor é proceder da seguinte maneira... Aceitam e a gente vai se entendendo. “Seo” Domingos lamenta o erro dos técnicos na escolha da semente de arroz, o que fez todos perderem boa parte da colheita, mas acha que no ano que vem será melhor. A região é de terra roxa e, em breve, “seo” Trevisan diz que vai voltar ao Rio Grande do Sul e Paraná, para mostrar seu progresso aos parentes que duvidaram dele quando resolveu tentar a Transamazônica. (KUCK, 1974).

O país cantava em prosa e verso as conquistas que o tornariam uma potência. O desenvolvimento estava no centro das atenções e as esquerdas, segundo Reis, ficaram “aturdidas” num primeiro momento. Depois, seus membros partiram para a luta armada sendo torturados e desarticulados, pois o governo embasava sua repressão, na grande popularidade de que dispunha para bradar “Brasil, ame-o ou deixe-o” (REIS, 2004).

Passado esse período descrito por Reis (2004), a ideia de fracasso toma conta da Transamazônica, críticas a rodeavam, o que antes era um símbolo de milagre se tornou algo negativo em sua grande parte, se tornando uma figura, não de algo positivo, mas sim de

“desperdício do dinheiro público, com o erguimento de um gigantesco empreendimento no meio do ‘nada’, no coração da Amazônia” (SOUZA, C. M., p. 9, 2012).

Com base nas fontes documentais da época, a rodovia tomou sentidos totalmente contrários, onde não se foram concretizadas as promessas propagadas pelo governo, tornando-se tampouco “estrada desaparecida em meio à selva” (SOUZA, C. M., p. 9, 2012). A imagem da Transamazônica transmutou-se em um símbolo de fracasso nacional, não atingindo as suas expectativas; em 1980, a Folha de São Paulo publicou uma matéria, com o título Transamazônico nunca mais, destacando diversos pontos negativos com a construção da estrada e a transposição de populações para a região:

A Amazônia não se tornou o celeiro do mundo, assim como o Brasil não se tornou o celeiro do mundo. Também o problema fundiário nas regiões que exportaram colonos sem-terra para a Transamazônica não se resolveu, e a seca voltou a assolar o Nordeste, ignorando totalmente a solução “definitiva” do governo Médici. Entretanto, o que o País soterrou sob as árvores e sob o impressionante movimento de terraplenagem (fenômenos que partilham com a Muralha da China a discutível honra de serem visíveis nas fotos por satélites artificiais) talvez jamais venha a retornar num imperdoável derrame de trabalho e riquezas nacionais, que, hoje, a ameaça de escassez nos faz encarar como desperdício (FOLHA DE SÃO PAULO, 1 de setembro de 1980).

A vida dos colonos transferidos foi algo árduo, onde o fracasso total da rodovia caiu-se totalmente sobre eles. Nesta reportagem há uma busca de sintetizar e enfatizar o drama dos colonos da região:

[...] sem financiamentos, sem transporte viável, sem mercado para seus produtos, sem assistência técnica para ajudá-los a selecionar culturas viáveis, apavorados com a floresta e à mercê das doenças tropicais, eles acabam por se tornar uma espécie de favelados da selva (O ESTADO DE SÃO PAULO, 31 de agosto de 1980).

A ideia do fracasso foi consolidada no quadro construído mentalmente: de populações de colonos perdidos no meio da floresta, apavorados, vivendo, segundo denominação da reportagem acima como “uma espécie de favelados da selva”, onde o que era para ser um milagre na vida dessas populações, se tornou algo um pesadelo sem saída. A análise sobre a construção das memórias é o fio condutor para compreender este importante momento da história nacional (SOUZA, C. M., p. 12).

## A CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA

Como já apresentamos, inicialmente a construção da Rodovia Transamazônica foi amplamente divulgada com um discurso direcionado para enaltecer a resolução de problemas sociais como as dificuldades que os nordestinos vivenciavam ano a ano com as secas, mas também, utilizou-se de um forte discurso empresarial enaltecendo os avanços econômicos, integração da Amazônia, ocupação de espaços vazios e a construir uma infraestrutura que assegurasse a exploração e a circulação da economia. Essas justificativas estão presentes em maior ou menor grau nos discursos de diferentes agentes governamentais.

No tempo presente essas memórias começam a aparecer com maior evidência e a indicar as contradições do passado e do presente, resultantes da construção da estrada. Um dos elementos que está presente nas falas é o impacto cultural que a construção gerou no modo de vida tradicional, na mortalidade causada pelas disseminações de doenças, como podemos verificar na citação abaixo, do Indígena Tenharim:

É sobre a Transamazônica que quando ela chegou ela trouxe vários tipos de doença como coqueluche, sarampo e no mesmo tempo ela dividiu o cemitério também e dividiu a roça também, mexeu com a roça e a gente, pra nós a gente perdeu muito os nossos parentes (...) ele perdeu os avós, perdeu o tio, perdeu o pai, perdeu a família toda né e então isso, ainda usaram ele pra construir a Transamazônica né, ele construiu, ajudou, os Tenharim ajudaram a construir como escravidão. (TENHARIM, Comissão da Verdade, 2013).

Na memória presente na comunidade, torna-se constante a referência aos impactos da construção da estrada, os dados da Fundação Nacional do Índio – FUNAI e da Coordenação Regional do Madeira, indica que em 2013 a população Tenharim conta com 962 pessoas, o que contrasta muito com os dados de 1994, quando a população compunha-se de 301 indivíduos, deste total, aproximadamente 58% possuía menos de quinze anos. (PEGGION, 1999). Esses danos são citados por vários membros da aldeia, como vemos no depoimento de um membro da comunidade:

Transamazônica quando chegou foi muito mortalidade, não foi dez nem vinte não, é muito mortalidade, criança, jovem, mulher, homens, recém-nascidos, tudo foi de cinco a seis dias que foi morto, eu vi. (...) jogaram o nosso cemitério, mataram muito numeroso de Tenharim, muito, não foi só um não nem cem não, é muito, hoje a maioria das aldeias tem pouco, nós não recuperamos, não sei quando que nós vamos recuperar (TENHARIM, Comissão da Verdade, 2013).

A memória da mortalidade vai ao encontro com os dados levantados por antropólogos e pelos órgãos governamentais, assim o impacto desse projeto de desenvolvimento permanece vivo na memória individual e coletiva da comunidade, como a sequência do relato: “daí começou doenças e morreu muita gente. Hoje em dia tem catapora, sarampo, pedra no rim, e as velhinhas são todas magrinhas. Naquele tempo não tinha tanta doença (TENHARIM, Comissão da Verdade, 2013)”.

O sentimento de aniquilamento dos modos de vida presente nas narrativas dos indígenas mais velhos em relação àquela construção, sobretudo em razão do contato interétnico com os trabalhadores operários, as epidemias trazidas. Além do deslocamento compulsório de roças e destruição de cemitérios indígenas, com alterações nos modos de vida dos indígenas. Tais danos se apresentam até os dias atuais.

Outro elemento que está presente nas memórias está relacionado a relação de trabalho, como vemos na fala de Indígena Tenharim:

E o que aconteceu, depois convidaram nós pra derrubar essa Transamazônica, olha só o que fizeram com nós mais outro destruímento, enganaram nós mais uma vez, pegaram nós e juntaram nós como Tenharim, nós era em 14, levaram nós na frente e falaram pra nós “olha aqui machado índio”, falavam assim pra nós “índio pega cada um machado e vai embora derrubando a estrada” e nós era otário derrubamos pau de graça até o Matá-Matá, ali que nós percebemos que nós foi escravo, trabalhamos de graça durante 1 ano de machado, durante 1 ano de machado não é brincadeira não todo santo dia no machado, você conhece aquela terra do 180, nós passava por cima nós caía com nossas redinhas de punho de algodão que nossas mães faziam na época, moço nós não sabia pra que que nós estava fazendo aquilo, nós não pensava nós aceitava, e a comida... Nós tínhamos que matar de flecha pra nós beber na derrubada, comia pouquinho porque nós pensávamos muito no mal que nós levamos, nós fizemos a vontade deles não foi nem nossa, a vontade deles nós fizemos, mandava nós assim igual preso, por isso eu digo nós fomos escravo na época, 14 pessoas foram a fazer esse serviço. (Comissão da Verdade, 2013)

Os relatos de trabalho também aparecem nas falas de Indígenas Tenharim, em depoimentos gravados pelo Ministério Público: “trabalhei também derrubando de machado, aí não tinha carro aí carregava na rede, tudo nas costas, inclusive meu cunhado veio andando na marra a pé, naquele tempo não tinha sandália e inchou todinhos os pés” (TENHARIM, Comissão da Verdade, 2013).

A narrativa do entrevistado é carregada de expressões que indicam o sentimento de dor e indignação, tanto pela exploração da mão de obra do seu povo, quanto pelas péssimas condições de trabalho que eram expostos, ações que deixaram sequelas na comunidade até os dias atuais.

De melhoria é atendimento de saúde que chegou até nós depois da abertura da estrada e segundo que hoje tem caminho para a gente andar montado em cima do carro e se movimentar, fazer as compras também (TENHARIM, Comissão da Verdade, 2013).

Dentro da abertura da rodovia o indígena Tenharim expõe que a mesma trouxe sim alguns impactos positivos para a região, porém em sua segunda fala ele coloca em ênfase nos impactos negativos da Transamazônica:

Primeira coisa foi o destruímento [destruição], destruiu a selva [...] desmatamento, começou assim topográfico, topografia que chamava, a gente estranhou, ali não existia ninguém assim branco, era só a gente mesmo que morava lá e era muita gente antigo e quando chegou essa estrada a gente meio assustado, porque nunca viu aquele movimento grande que ia chegando para passar na selva, e não tinha ninguém para dizer o que era, não teve contato nenhum para explicar o que era na época. E a gente como era criança, na época eu era criança me escondia, e os adultos ficavam assim por trás dos paus para conhecer o que era e avião passava por cima fazendo a linha para a abertura da estrada parece. Hoje a gente sabe o que foi, mas a gente ficava com medo com o avião passando baixinho, aí a gente se escondia e fomos dividindo assim as crianças para cuidar das crianças, naquele momento a gente pensou muita coisa ruim, medo que podia acontecer alguma coisa de mal. (Ministério Público, 2013)

O primeiro contato com a construção da rodovia causou preocupação e medo nos povos que ali já habitavam e detinham uma cultura, no relato antropológico está descrito que a chegada da rodovia levou os indígenas a temerem o que estava por vir conforme expresso na memória acerca da construção.

Ainda nas memórias do indígena Tenharim a relação estabelecida entre a “inocência”, “desconhecimento” e “boa vontade” para a exploração da mão de obra da comunidade, que foi submetida a trabalhar em ritmo intenso e sem equipamentos adequados, como também durante um longo período, sendo expostos aos perigos da região e sem ajuda médica.

No relato também está presente o impacto no modo de vida dos indígenas:

O que aconteceu depois desse capataz que era chefe da terra para nós, ele falou “nós queremos de índio pra trabalhar”, aí aquilo a gente não entendia também, aí ele deu marchado assim de ferro pra cada um de nós, eu acompanhei eles até no

Matá-Matá, nós trabalhamos um ano e seis meses de marchado sofrido, hoje eu lembro que fui castigado na época, larguei minha mulher para traz sem nada e fui trabalhar de graça, até hoje me dói isso quando eu falo, eu não entendia porque para mim era coisa boa e fiz foi sofrer, peguei picada de cobra e não teve tratamento para mim, a gente sofreu e depois foi abrindo a visão [...] eu sofri, quer dizer eu não, nós erámos em quatorze, pegaram nós para derrubar essa estrada no marchado, nas lagoas, de rio, não foi fácil não e nós andava a pernada até o Matá-Matá, então o01 sofrimento foi grande e hoje a gente reconheceu que nós formos escravo, pra nós dói... hoje a gente fala que tem que pagar, o prejuízo tivemos, além do prejuízo pela floresta e ainda judiaram de nós que somos donos. (Ministério Público, 2013)

Por meio das narrativas, identifica-se que o elemento mais presente na memória do entrevistado está no que a rodovia trouxe consigo, além de doenças e aniquilamento dos modos de vida, trouxe também a ilegalidade na extração de recursos naturais das terras pertencentes a esses povos indígenas. Ou seja, os desafios para a sobrevivência da comunidade, são ameaças ainda muito vivas;

A preocupação com a manutenção da vida e costumes da comunidade é o que resume os temores do passado e do presente, alimentam as visões negativas sob como a rodovia foi construída, e como o governo ignorou totalmente a existência de uma cultura do povo Tenharim.

Peggion (1999) relata que apesar da estrada ter trazido facilidades para o escoamento da produção local e para a entrada de mercadorias, também trouxe consequências que vão da mortalidade populacional à facilidade de entrada de garimpeiros. Essa ausência de amparo e segurança dos indígenas contra a exploração ilegal de madeira, metais, mão de obra, também é um tema recorrente nos relatos. Tais elementos podem ser vistos na fala do indígena Tenharim:

A gente não é contra, mas desde que passe fora da reserva, para não destruir nada [...] a gente não é contra não, mas dentro da reserva eles sabendo que a gente existia no mundo, o governo não pensa isso, só quer saber de destruir, então é ruim para nós como indígena, a gente não tem emprego nenhum, não tem de onde tirar alguma coisa para comer. (Ministério Público, 2013).

Verificamos nestes depoimentos, a dificuldade de, na época, identificar a exploração de mão de obra e trabalho escravo, visto que a empresa se utilizou da inocência dos membros da comunidade e da violência física e simbólica. Conforme sua narrativa "a empresa pegou a gente para fazer desmatamento, 'olha aqui o machado, índio: vai abrir a estrada!'", realizavam a

derrubada até mesmo dentro d'água, tendo trabalhado um ano "no cabo do machado" até a localidade Matá-matá, à margem do rio Aripuanã sem receber remuneração.

A descrição das condições de trabalho, precariedade da alimentação e imposição do trabalho, no presente, é entendida como escravidão, essa percepção foi reelaborada no processo de compreensão das transformações que estavam ocorrendo na região com a construção da Transamazônica e os desdobramentos da construção da estrada.

Como verificamos na fala do Indígena Tenharim “nossos pais passaram pela situação de não ter sido consultado e nem imaginavam o quanto essa BR [estrada] ia prejudicar”. No presente, as narrativas dessas consequências manifestam-se de modo articulado, como vemos na fala do Indígena Tenharim, “*então através dela vêm grileiros, madeireiros que extraem madeiras ilegais da nossa terra*”. (Comissão da Verdade, 2013).

Além das consequências já apontadas, faz parte da memória coletiva dos membros da aldeia a transformação do seu local de habitação, logo, implica em novas readaptações nas atividades culturais e de subsistências, alterando assim a retirada da vegetação e dos cursos d'água tiveram consequências nos modos de vida dos povos Tenharim.

## CONCLUSÃO

A partir dos relatos analisados nesse trabalho identificamos a presença do povo Tenharim na região, que possuía espaços de memória (como os cemitérios) da sua presença no local reforçando sua relação de pertencimento para toda a comunidade, que destaca a necessidade desses espaços como instrumentos de reforço das tradições.

Os depoimentos coletados não são apenas particulares (dos sujeitos que o transmitiram) mas representam as memórias do grupo, assim, identificamos a importância para a comunidade de promover essa fala entre a comunidade, reafirmando sua presença no local e as experiências vividas no período da abertura da estrada.

Memórias coletadas no presente trazem as marcas dos problemas sociais presentes na região, danos do passado como o deslocamento da população, danos do presente como a insegurança diante da proximidade da rodovia, e que refletem no presente. A construção da rodovia

transamazônica e suas consequências, contribuiu para a consolidação de um modelo de colonização que consolidou a formação de latifúndios e conseqüentemente a eclosão de conflitos ligados à exploração e permanência na terra, presença de madeireiros e garimpeiros na região.

## REFERÊNCIAS

BOURSCHEID, Junior Ivan; PEDROSO, Gustavo Flores; CUNHA, Fábio da Rosa. Transamazônica: formação do latifúndio nortista e a eclosão do conflito agrário. Revista Olhares Sociais, v.2 nº 1 janeiro-junho de 2013:p. 96-120. Dossiê: Teoria Social e Desenvolvimento

KHOURY, Yara Aun. Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história. In: FENELON, Déa,... (orgs.) Muitas Memórias, outras histórias. São Paulo: Olho d'água, 2005. p. 116-138

MELO, Demian Bezerra de; HOEVELER, Rejane Carolina. MUITO ALÉM DA CONSPIRAÇÃO: UMA REAVALIAÇÃO CRÍTICA DA OBRA DE RENÉ DREIFUSS. Tempos Históricos. Volume 18. 1º Semestre, 2014. p. 13 - 43

MENEZES, Ulpiano Bezerra. A história, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo da ciência social. In: Revista do Instituto de estudos brasileiros. São Paulo: Ed USP. 1992. N° 31. v. ? p.14.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL – MPF. Ação Civil Pública. Processo 0000444-18.2015.8.04.4400. Manaus, 2013. Duração das entrevistas: 9 min, 38 min e 24 min.

MIRANDA, J. S. Macuxi, Etno-História E História Oral: Possibilidades Metodológicas Para A Historiografia Indígena. Revista Temporis [Ação] (Periódico acadêmico de História, Letras e Educação da Universidade Estadual de Goiás). Cidade de Goiás; Anápolis. V. 18, N. 01, p. 128-145 de 269, jan./jun., 2018. Disponível em: <<http://www.revista.ueg.br/index.php/temporisacao/issue/archive>> Acesso em: 04/08/2020.

MOTTA, Márcia. História e Memória. In: MATTOS, Marcelo Badaró. História Pensar e Fazer. Rio de Janeiro.: Laboratório Dimensões Históricas. 1998. pp73-89.

PEGGION, Edmundo Antônio. Verbete Tenharim. Instituto Socioambiental. Disponível em: [www.socioambiental.org/pib](http://www.socioambiental.org/pib). Acesso em 10/08/2018.

SILVA, J. V. F. da; SOUZA, C. M. de. A Transamazônica: utopia e ilusão na obra de Odette de Barros Mott. Revista EDUCamazônia - Educação Sociedade e Meio Ambiente, Ano 9, Vol IX, Número 2, Jul-Dez, 2017, Pág. 9-28.

SOUZA, César Martins de. Memórias da ditadura nas memórias da Transamazônica (1970-1990).

Disponível em:

[https://seminariomemoriatraumaereparacao.weebly.com/uploads/1/4/8/8/14881944/souza\\_csar\\_martins.pdf](https://seminariomemoriatraumaereparacao.weebly.com/uploads/1/4/8/8/14881944/souza_csar_martins.pdf). Acesso em 10/08/2018.

TENHARIM, Construção da Transamazônica. Comissão Nacional da Verdade. Edição Omar Marcolí, 2013. Duração: 52 min Material disponibilizado para pesquisa pela comunidade Tenharim.

THOMPSON, E. Intervalo: A lógica Histórica. In: A miséria da Teoria um planetário de erros. Barcelona, Crítica, 1981.



*Submissão: 04 de outubro de 2020*

*Avaliações concluídas: 12 de novembro de 2020*

*Aprovação: 08 de dezembro de 2020*

## COMO CITAR ESTE ARTIGO?

SIMÕES, Marcos. V. L.; VALENTINI, Juliana. Memórias invisíveis: a construção da Transamazônica nos relatos dos povos tradicionais. *Revista Temporis [Ação]* (Revista Acadêmica de Conexões Multidisciplinares em Educação da Universidade Estadual de Goiás). Cidade de Goiás; Anápolis. v. 20, n.2, p. 1-16, e-200204, jul./dez., 2020. Disponível em: < <https://www.revista.ueg.br/index.php/temporisacao/issue/archive> >. Acesso em: < inserir aqui a data em que você acessou o artigo >