

---

## HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DA DEMARCAÇÃO E CONSTRUÇÃO DA ESTRADA BRAGANÇA-AJURUTEUA

---

STORIES AND MEMORIES OF THE DEMARCATON AND CONSTRUCTION OF THE BRAGANÇA-AJURUTEUA ROAD

HISTORIAS Y RECUERDOS DE LA DEMARCACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA BRAGANÇA-AJURUTEUA

**Zenúbia Oliveira Silva<sup>1</sup>**

<http://orcid.org/0000-0001-7466-3104>

<http://lattes.cnpq.br/1581013609456052>

**RESUMO:** Sob a metáfora do “milagre” econômico, o Brasil é o enfoque do contexto histórico do desenvolvimento da construção da rodovia PA-458, entre a cidade de Bragança/PA e a praia de Ajuruteua, litoral Amazônico. Além do ecossistema, a vida de indivíduos que vivem dos seus recursos naturais sofreu mudanças extremamente radicais por ocasião dessa estrada. O presente trabalho tem como objetivo analisar as memórias narrativas dos sujeitos envolvidos com o manguezal e compreender o processo histórico que demarcou a construção da rodovia, o que ocasionou mudanças no território e na vida dos moradores, pescadores e catadores de caranguejos. Para subsidiar as questões até aqui citadas, será usado como referencial teórico o trabalho de autores como Le Goff (1990), Diegues (2000), Chiavenato (1994), entre outros. Constatamos que o projeto de desenvolvimento dessa região litorânea foi pensado apenas na perspectiva turística, desconsiderando a preservação ambiental e todas as consequências desse descuido com os moradores locais. Apesar disso, os habitantes da área se adequaram a essa realidade, passando a ver a rodovia como um empreendimento favorável à sua vida social e econômica, uma vez que a pista facilitou o acesso de turistas à praia, o deslocamento dos moradores da praia até o centro da cidade, e vice-versa, o transporte de cargas e a distribuição da produção local.

**Palavras-Chave:** litoral amazônico; desenvolvimento; Praia de Ajuruteua; Rodovia PA-458.

**ABSTRACT:** Under the metaphor of the economic “miracle,” Brazil is the focus of the historical context of the construction of the PA-458 highway, between the city of Bragança/PA and Ajuruteua beach, on the Amazonian coast. Beyond the ecosystem, the lives of individuals who depend on its natural resources underwent extremely radical changes due to this road. This work aims to analyze the narrative memories of individuals involved with the mangrove forest and to understand the historical process that marked the construction of the highway, which caused changes in the territory and in the lives of residents, fishermen, and crab gatherers. To support the issues mentioned so far, the work of authors such as Le Goff (1990),

---

<sup>1</sup> Mestra em Linguagens e Saberes na Amazônia - PPLSA/UFPA (2022), graduada em Gestão Empresarial pela Universidade da Amazônia (2006), graduada em Administração pela Universidade Estácio de Sá (2015), graduada em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará (2019). Integra o corpo editorial da Revista Nova Amazônica - PPLSA/UFPA. E-mail: [zenubiaoliveira@hotmail.com](mailto:zenubiaoliveira@hotmail.com).

Diegues (2000), Chiavenato (1994), among others, will be used as a theoretical framework. We observed that the development project for this coastal region was conceived solely from a tourism perspective, disregarding environmental preservation and all the consequences of this neglect for the local residents. Despite this, the inhabitants of the area adapted to this reality, coming to see the highway as a beneficial undertaking for their social and economic lives, since the road facilitated tourist access to the beach, the movement of residents from the beach to the city center and vice versa, the transport of goods, and the distribution of local produce.

**Keywords:** Amazonian coastline; development; Ajuruteua Beach; PA-458 highway.

**RESUMEN:** Bajo la metáfora del “milagro” económico, Brasil es el foco del contexto histórico de la construcción de la carretera PA-458, entre la ciudad de Bragança/PA y la playa de Ajuruteua, en la costa amazónica. Más allá del ecosistema, la vida de las personas que dependen de sus recursos naturales sufrió cambios extremadamente radicales debido a esta carretera. Este trabajo tiene como objetivo analizar las memorias narrativas de las personas involucradas con el bosque de manglares y comprender el proceso histórico que marcó la construcción de la carretera, que causó cambios en el territorio y en la vida de los residentes, pescadores y recolectores de cangrejos. Para respaldar los temas mencionados hasta ahora, se utilizará como marco teórico el trabajo de autores como Le Goff (1990), Diegues (2000), Chiavenato (1994), entre otros. Observamos que el proyecto de desarrollo para esta región costera se concibió únicamente desde una perspectiva turística, ignorando la preservación del medio ambiente y todas las consecuencias que este descuido conlleva para los residentes locales. A pesar de ello, los habitantes de la zona se adaptaron a esta realidad, llegando a considerar la autopista como un proyecto beneficioso para su vida social y económica, ya que facilitaba el acceso turístico a la playa, el desplazamiento de los residentes de la playa al centro de la ciudad y viceversa, el transporte de mercancías y la distribución de productos locales.

**Palabras-Clave:** Litoral amazónico; desarrollo; Playa Ajuruteua; Carretera PA-458.

## INTRODUÇÃO

Bragança é uma das cidades mais antigas do Estado do Pará e possui grande potencial turístico, seja por sua história e construções arquitetônicos de seu centro histórico, seja por suas áreas naturais de lazer, como balneários e praia. A Praia de Ajuruteua fica localizada a cerca de 36 km da sede do município, atraindo banhistas de todos os lugares, principalmente em período de férias escolares.

O deslocamento nesse percurso ocorre, atualmente, pela Rodovia PA-458, levando cerca de 45 minutos. Essa estrada foi construída justamente para ligar a cidade ao litoral, haja vista que antes da construção, a viagem ocorria unicamente por meio de embarcações, o que levava cerca de 4 horas para chegar ao destino. Entretanto, se não havia “chão livre” para realizar um transporte rodoviário para acelerar a viagem, a construção dessa rodovia cortou grande área de manguezal, afetando, consequentemente, a fauna e a flora do entorno.

A construção da PA-458 ocorre sob a narrativa de progresso e desenvolvimento, pois facilitaria o acesso à praia, fomentando o turismo e a economia da região. Todavia, os efeitos dessa invasão ambiental causada pela estrada não são apresentados ou então são

desconsiderados, como a degradação do manguezal e do ecossistema local. Esses impactos prejudicam não somente a natureza, como também a população que dela retira seu sustento.

Além disso, a rodovia traz consigo impactos culturais, modificando o modo de vida dos moradores locais. A comercialização aumentou e, consequentemente, as horas de trabalho. A pesca industrial também é elevada por ocasião da estrada.

Os discursos políticos incrementavam o conceito e a necessidade de construir a referida estrada, e o sonho foi se tornando realidade dentro de uma lógica capitalista, primando pela garantia do lucro. Sendo assim, não houve um estudo prévio dos danos que essa construção civil causaria no meio ambiente e nas comunidades pesqueiras que habitavam o lugar.

Diante disso, esta pesquisa objetivou analisar as memórias e compreender o processo histórico que demarcou a construção da rodovia, e que ocasionou mudanças no território e na vida dos moradores, pescadores e catadores, considerando que era este, um manguezal rico em biodiversidade, funcionando em suas condições naturais, abrigando uma infinidade de espécies da flora e da fauna amazônica, com fluxo e refluxo da maré.

A estrada quando passa a ser construída no meio de um manguezal, certamente reforça a ideia de “infinidade de riquezas inexploradas ou de paraíso associadas à Ajuruteua” (OLIVEIRA, 2015, p.73), e de que o ecossistema manguezal seria uma fonte inesgotável, que os caranguejos nunca acabariam, mesmo com a atuação das atividades humanas sobre ele. Nesse sentido, busca-se entender as transformações na natureza, na estrutura local e nos direitos sociais.

Apesar de todas as problemáticas causadas pela rodovia ao meio ambiente, pouco se fala sobre esses impactos, e se dá destaque muito mais às melhorias no comércio, no turismo, entre outras.

## MEMÓRIA E HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO DA PA-458: “PROGRESSO” E “DESENVOLVIMENTO” DE BRAGANÇA/PA

O Brasil, sob a metáfora do “milagre” econômico, é o enfoque do contexto histórico do desenvolvimento da construção da rodovia PA-458, entre a cidade de Bragança/PA e a praia de Ajuruteua. De 1969 a 1974, o país viveu um dinamismo econômico acelerado com a entrada de investimentos externos, oriundos das indústrias automobilísticas e de eletrodomésticos e dos investimentos estatais em setores estratégicos. “Este clima de prosperidade na economia acabou

elevando as taxas do Produto Interno Bruto (PIB), que chegava a crescer até 10% ao ano, e atingiu, em 1973, uma marca recorde com aumento de 14%” (SANZ; MENDONÇA, 2017).

O governo brasileiro difundiu inúmeros projetos para que a economia alcançasse índices elevados, permitindo também a instalação de diversas empresas automobilísticas, oriundas de outros países, em um período em que o país era basicamente ferroviário. Em decorrência desses projetos, o Brasil teve que se reestruturar, construindo inúmeras rodovias pelo país, para atender a demanda dos transportes rodoviários. Nesse cenário, o país era governado pelo general Emílio Médici (1969-1974), um dos presidentes mais austeros que o Brasil teve no período da Ditadura Militar.

De acordo com o autor Habert (1992, p.12):

O período Médici representou a consolidação da expansão capitalista nos moldes que já vinham se delineando, contando com as bases econômicas e políticas anteriormente implantadas e com a recuperação da economia mundial a partir de 1967-68. O que se convencionou chamar de “milagre” tinha a sustentá-lo três pilares básicos: o aprofundamento da exploração da classe trabalhadora submetida ao arrocho salarial, as mais duras condições de trabalho e à repressão política; a ação do Estado garantindo a expansão capitalista e a consolidação do grande capital nacional e internacional; e a entrada maciça de capitais estrangeiros na forma de investimentos e empréstimo.

Assim, o governo Médici ficou marcado tanto pelo aumento da repressão como pelo crescimento da economia. Foi o período de governo em que se registraram os maiores índices de crescimento econômico no Brasil. O setor industrial se expandia e as exportações agrícolas aumentaram significativamente, gerando milhões de novos postos de trabalho. Entretanto, o pesquisador Carlos Fico, em entrevista à BBC Brasil (2018) , se contrapõe a este período afirmando que:

O governo do presidente Emílio Garrastazu Médici, que sucedeu a Costa e Silva em 1969 fez uma enorme campanha de propaganda política na televisão que dava a impressão de que o Brasil tinha finalmente encontrado o seu destino de potência. Obras faraônicas eram feitas e a propaganda do governo vendia a imagem de um país que estava dando certo, um país que ia para a frente, ‘pra frente, Brasil’.

Ainda de acordo com o pesquisador, nessa época havia uma propaganda política muito forte, capaz de convencer a população sobre a real situação vivenciada no País, passou-se a

impressão para o povo, que o Brasil estava vivendo grande fase de progresso, estava no caminho certo, quando afirma o seguinte:

se você associa a censura vigorosa com essa propaganda política e os benefícios decorrentes do crescimento econômico, com todo mundo comprando eletrodomésticos, carros, até casa própria, essa combinação explica por que no Brasil não se construiu uma memória traumática como na Argentina. Então, aqui, muita gente hoje lembra positivamente daquela época (Fico, 2018).

O problema principal a ser resolvido no país era o subdesenvolvimento, isto é, por trás de todo crescimento econômico que o governo tentava mostrar para o mundo, existia um Brasil cheio de contrastes, misérias e exploração de mão de obra. De acordo com Chiavenato (1994), “a concentração de renda abusiva privilegiou uns poucos e afundou na miséria a grande maioria do povo”. Mesmo diante dessa crise que a população desfavorecida vivia, os anos de 1970 não foram apenas de pobreza e de miserabilidade, portanto:

Eles precisam ser revisitados, pois foram também anos de ouro, descontinando horizontes, abrindo fronteiras, geográficas e econômicas, movendo pessoas em todas as direções dos pontos cardeais, para cima e para baixo nas escadas sociais, anos obscuros para quem descia, mas cintilantes para os que ascendiam. Naquelas areias moveidas havia os que afundavam, mas também os que emergiam, surgidos de todos os lados, desenraizados, em busca de referências, querendo aderir. Anos prenhes de fantasias esfuziantes, transmitidas pelas TVs em cores, alunados anos 70, com tigres e tigresas de toda sorte dançando ao som de frenéticos *dancings' days* (Reis, 2002, p. 61).

Reis (2002) explica que, para muitas camadas da sociedade brasileira, esses foram anos de desenvolvimento econômico e populacional, em que muitos vislumbraram a possibilidade de ascensão social. Por outro lado, a classe trabalhadora vivenciara o maior arrocho salarial da história, consequência de uma política oriunda de um governo ditatorial, que aplicava reajustes salariais adversos à inflação do país. Os discursos governamentais eram favoráveis ao arrocho salarial, tendo em vista que, segundo eles, essa desigualdade “era sim um vetor importante do modelo econômico de crescimento e investimento” (SICSÚ, 2014).

A liberdade de expressão e o autoritarismo de um governo militar levam a imprensa a ser submissa aos interesses do Estado. Assim, no que se refere aos fatos noticiados, por vezes, a imprensa exaltava os projetos do Governo, buscando influenciar os leitores, ouvintes e telespectadores a favor do Regime estabelecido. Nesse sentido, Pereira e Coelho (2010)

destacam que “a imprensa, no auge do denominado ‘milagre econômico’, divulgou de forma positiva os projetos criados e mantidos pelo Governo, já que, sob o efeito da censura, as reportagens políticas eram escritas de forma superficial e amena.”

Naquela época, havia uma censura muito rígida, e nem sempre se sabia a intenção dos noticiários e das propagandas. Contudo, a imprensa conseguia convencer a população de que aquele regime era algo positivo e necessário para o país passar a ser desenvolvido e considerado uma potência mundial. Empresas multinacionais fizeram grandes investimentos no Brasil; e os países desenvolvidos, por meio das instituições financeiras, disponibilizaram acesso às linhas de créditos, o que ocasionou um expressivo aumento da dívida externa.

O governo militar brasileiro, sob as lentes do desenvolvimento econômico, estabeleceu os projetos nacionais conhecidos como: Plano de Integração Nacional (PIN) e o Plano de Desenvolvimento Quinquenal. Conforme discutido por Rocha, Soares e Moraes (2019), “esses planos associam a integração e o preenchimento do chamado vazio demográfico, por meio da expansão na abertura de grandes rodovias e o estabelecimento de novos eixos de circulação, que contribuíram para a conjuntura atual”. Os autores discutem ainda que:

No período compreendido entre os anos de 1967 a 1971, foi estabelecido o Primeiro Plano Quinquenal de Desenvolvimento (PND), que definiu os rumos da estratégia do governo baseado no binômio ‘segurança e colonização’. O PND apontou a necessidade de se preencher o “vazio demográfico” para o desenvolvimento. O PND foi estabelecido no período de 1972 a 1974, época em que também foi criado o Plano de Integração Nacional (PIN), basicamente associado à integração nacional por meio da expansão da malha viária. Trata-se do momento da abertura de grandes rodovias e do estímulo à colonização e ao estabelecimento de novos eixos de circulação (Rocha; Soares; Moraes, 2019).

Nesse período, importantes rodovias, federais e estaduais, foram construídas no Brasil, justificadas pelo PIN, e consolidadas pelos governos militares. Esse projeto contribuiu para a migração da população entre estados, sendo o fator econômico o principal motivador para essas migrações em território nacional. A população se deslocava em busca de fronteiras agrícolas, para colonizar estados e pela inserção no mercado de trabalho.

Souza (2012, p. 91) destaca que “entre o sonho e as esperanças quando do deslocamento, confrontados com as realidades com que se concretizavam, havia diferenças não apenas nos deslocados migrantes como também entre os nascidos na região”. Os migrantes escreveram suas histórias na região amazônica, deixando marcas indeléveis na população local. Muitas

eram as pessoas que dinamizavam os espaços de entorno, ao longo das rodovias, e essas implantavam suas culturas nas famílias dos imigrantes e diversificavam o mundo natural existente na região.

O Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, regulamentou o programa de Integração Nacional, com a seguinte redação:

Art 1º - É criado o Programa de Integração Nacional, com dotação de recursos no valor de Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), a serem constituídos 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.

O ato geral do poder executivo mandava cumprir a integração entre as regiões Norte e Nordeste, que eram fiscalizadas, respectivamente, pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), fundada em 1966, e pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), fundada em 1959. Assim, o Programa de Integração Nacional concentrou as atividades dessas repartições, promovendo uma proposta desenvolvimentista para as duas regiões, e a construção de rodovias como um meio de superar as desigualdades regionais. Nesse período, importantes rodovias, como a Transamazônica (BR-230) e a Cuiabá-Santarém (BR-163), foram construídas.

A seguir apresenta-se uma síntese desse contexto, à época dessas transformações:

O objetivo síntese da política nacional é o ingresso do Brasil, até o fim do século, no mundo desenvolvido. Para isso, construir-se-á, no País, uma sociedade efetivamente desenvolvida, democrática e soberana, assegurando-se, assim, a viabilidade econômica, social e política do Brasil como grande potência (SUDAM, 1973, p. 5).

Nesse contexto, o presidente Médici criou ações desenvolvimentistas, dando início às transformações na região Amazônica, “utilizando palavras como integração, desenvolvimento e crescimento regional e nacional, como norteadores de obras e de programas de colonização a ele associados” (SOUZA, 2012, p. 51). Os discursos apresentados nas propagandas diziam que era preciso: “integrar para não entregar” e que, devido à baixíssima densidade demográfica, era um espaço próprio para uma intensa política de povoamento, com o slogan de “uma terra sem homens para homens sem-terra” (RABELLO, 2013).

Todos os grandes projetos decididos para a Amazônia foram feitos em nível de governo federal e internacional, por meio das multinacionais, que utilizavam a tecnologia para prestar serviços ao governo nas construções das rodovias. A sociedade local pouco ou quase nada podia interferir nas decisões governamentais, por meio do PIN e SUDAM, sob “alegação da premente necessidade de ‘desenvolver’ e ‘integrar’ a região aos centros dinâmicos do país e à economia internacional” (LARA; CHAVES, 2016).

Em tais circunstâncias, a realização dos maiores projetos inseridos na região amazônica resultou da opinião dos governos militares, de que a Amazônia era um espaço vazio, ocioso e inutilizado e, portanto, era uma violação ao “progresso” e “desenvolvimento” do país. Ou seja, os prejuízos climáticos, a conservação ambiental e a biodiversidade não eram uma preocupação dos governantes e das multinacionais. Logo, segundo Pieranti e Silva (2007), não era errado “caracterizar como política de Estado, durante o regime militar, a montagem de infraestrutura que, ao menos em tese, possibilitasse o desenvolvimento da região”.

Na busca de fomentar o tão pretendido “desenvolvimento na Amazônia”, o Banco da Amazônia (BASA), administrado na época pela SUDAM, passa a ser uma sociedade de capital aberto, com um pouco menos de que 50% em ações procedentes dos grandes empresários. Segundo Souza (2012):

Em 1972, o governo federal, através do BASA e da SUDAM, levou grupos de empresários para a Amazônia a fim de incentivar a instalação de polos pecuários na região e paralelamente veiculada nas revistas, propagandas con clamando investidores a agirem com pioneirismo.

O pioneirismo na Amazônia ampliou povoados, vilas e comunidades. No entanto, essa população local sofreu com as transformações das políticas de colonização que, somadas aos problemas pelos quais passavam os migrantes, trariam muito mais dificuldades para a região. Não podendo o povo ficar à revelia do governo, este sancionava leis estabelecendo a criação de incentivos fiscais, como destaca Silva (2005):

a Lei nº 5174/66, que estabelecia a criação de incentivos fiscais, a qual, estabelece que todas as pessoas jurídicas poderiam descontar do imposto de renda até 75% do valor das obrigações do Banco da Amazônia S.A – BASA que adquirissem e até 50% do valor imposto devido para investimento em projetos agrícolas, pecuários, industriais e de serviços básicos, segundo critérios de prioridades determinados pela SUDAM.

Diante da rica biodiversidade e dos vários ecossistemas da Amazônia, essa região não poderia ficar à revelia desses planos de governo; por isso, a concessão de créditos aos empresários sendo facilitada. Inquestionavelmente, isso aumenta o índice de desmatamento de forma irregular em áreas consideradas terras “vazias”, para expansão da pecuária extensiva na região amazônica. Souza (2012, p. 139) destacou que:

[...] a Amazônia, na segunda metade da década de 1970, ganhou destaque na cena internacional como um tema de preocupações para o mundo. Entretanto, este ainda incipiente debate não propiciou um maior esforço político, pois o meio ambiente era ainda visto sem a dimensão global que passou a adquirir a partir do final da década de 1980.

Na década de 1970, não havia preocupação com o desmatamento e com a devastação ambiental procedentes dos projetos de construção de rodovias. O pensamento dos gestores brasileiros e das potências mundiais era o de que o mundo natural e o meio ambiente seriam fontes inesgotáveis de recursos. Entretanto, acontecimentos como as secas dos rios, a chuva ácida causada pela queima de combustíveis fósseis em indústrias e em automóveis, a inversão térmica e o aquecimento nos centros urbanos industrializados fizeram com que essa visão ambiental do mundo começasse a ser questionada. Nesse sentido, a partir do final da década de 1980, o meio ambiente passou a ser visto na dimensão global, ou seja, a questão ambiental estava crescendo em importância por todo o mundo.

Os grandes projetos na Amazônia se tornaram conhecidos, através das propostas governamentais disseminadas em todo território brasileiro, por meio das motivações político-econômicas, amparadas na argumentação da necessidade de se implantar os denominados “grandes projetos” na Amazônia, como destaca Santos (1982, p. 245):

Os grandes projetos na Amazônia foram programados obedecendo a uma política de desenvolvimento regional para aproveitamento do seu potencial energético, quer na forma de geração de energia hidrelétrica, ou de exploração madeireira das áreas inundáveis, assim como o potencial mineral [...]

Com efeito, esses interesses político-econômicos trazem com eles, ou reeditam, atitudes lógicas de transformação da Amazônia, alicerçados aos grandes projetos, que não se limitavam às ações de destruição ambiental para o alcance das metas planejadas. Assim, a configuração desses grandes projetos agravou o “beneficiamento mineral, hidroelétricos, agropecuários, rodoviários, ferroviários” (NAHUM, 2019, p. 32). Essa visão eurocêntrica valoriza em demasia

o progresso e o desenvolvimento, mas ignora os diversos problemas ambientais associados ao crescimento, ao desenvolvimento econômico e ao progresso, que é disseminado como algo indispensável para a sobrevivência.

Apesar dos planos do governo federal da época terem apresentado diversos equívocos, foram seguidos integralmente pelos demais gestores estaduais e municipais, em todo o território brasileiro, visando integrá-los ao modelo de capitalização. O estado do Pará, na década de 1970, tornou-se um foco de atenção para o país e para o mundo. Isso se deu, sobretudo, pelo seu potencial geográfico, energético e mineral.

Os grandes projetos econômicos foram implantados no Pará, com intuito de tê-lo como grande produtor de insumos para as demais regiões do Brasil e do mundo. Nesta dinâmica se insere o município de Bragança, no qual desenvolve-se esta pesquisa.

Um manuscrito estranho, desbotado, cheio de elipses, incoerências, emendas suspeitas e comentários tendenciosos (GEERTZ, 1978) são características que encontramos ao utilizar essa metodologia, e que nos leva a politizar os interesses governamentais, semelhante ao pensamento hegemônico do governo federal durante o Regime Civil Militar.

No meio desse cenário avassalador, surgiu a implantação do projeto de construção da Rodovia PA-458, sob o principal argumento de “possibilitar a cidade o desenvolvimento econômico e social” (ALVES, 2016). Assim, políticos locais, estaduais e federais, nas diversas manifestações públicas, usavam o discurso de que o desenvolvimento econômico e turístico precisaria avançar no município de Bragança, para que as demais regiões do país pudessem ter acesso às belezas naturais, mais precisamente na praia de Ajuruteua.

Rememorando a ditadura militar, “o ideal de desenvolvimento e progresso fazia parte dos planos ideológicos das elites brasileiras, principalmente nos aspectos referentes às políticas de integração da Amazônia aos centros socioeconômicos do Brasil” (RABELLO, 2013). Esses ilusórios discursos do Programa de Integração Nacional (PIN) estiveram presentes na elaboração e na edificação do projeto que vislumbrava a construção de uma estrada ligando o município de Bragança à Praia de Ajuruteua e comunidades circunvizinhas.

O alarde dos benefícios do desenvolvimento, como aponta Carneiro (2012), funciona como uma máquina de despolitização e torna secundários temas como: o combate ao desmatamento, a redução da pobreza, e a redução do aquecimento global etc., o que não foi diferente na construção da rodovia Bragança-Ajuruteua. Ademais, a sanha desenvolvimentista desconsidera a participação popular, bem como ignora moradores e trabalhadores locais com seus interesses e universo simbólico. Ainda que se tenham muitos exemplos dos impactos

sociais, ambientais e econômicos causados por outras rodovias, como a Belém-Brasília e a Transamazônica, esse modelo continua como prioridade (PETIT, 2003).

A implantação do projeto de construção da Rodovia PA-458, intitulada oficialmente de “José Maria Machado Cardoso” (OLIVEIRA, 2017, p. 160), em homenagem ao prefeito da época, promoveu mudanças nas dinâmicas do ecossistema manguezal e nos territórios atravessados pela estrada, afetando a especificidade dos pescadores, catadores de caranguejos e moradores locais. Ao pesquisar o projeto, a partir de jornais, livros, artigos, dissertações, teses, relatórios e projetos governamentais, e narrativas orais e escritas, evidencia-se que os estudos de história são necessários para refletir sobre o que se construiu e projetou naquele momento.

Ademais, conseguimos um recorte de jornal “A Província do Pará”, no qual o então ministro da administração de Bragança e colunista do referido jornal, H. Lélis, abordou o cenário econômico do município, no período exato em que se projetava o início das obras da estrada, como apontado a seguir:

Terminava a década de sessenta e dava tristeza testemunhar o município quebrar nas suas estruturas econômicas. Perdia-se a produção de arroz a nível de comercialização e fábrica de beneficiamento fechando, a produção de fumo se reduzia e as safras de algodão terminadas. Agrava o êxito rural, em que os filhos de agricultores deixavam seus lares a procura do trabalho agrícola em outras regiões prósperas ou de atividade braçal não qualificada. Terras cansadas com sucessivas derrubadas e queimadas sem técnica de manejo da vegetação, com baixo índice de produtividade. Perdia-se gradativamente o intercâmbio comercial com os municípios da baixada maranhense pelo porto de Bragança. A situação do comércio era generalizada, casas comerciais fechando. Os ventos sopravam cada vez mais contra e a favor do sul do Pará que está acordando, nascia a rodovia Pará-Maranhão, a Belém-Brasília proporcionando o desenvolvimento e a Transamazônica também surgindo (H. LÉLIS, 1975).

Segundo o depoimento escrito, Bragança passava por um panorama caótico, e com uma queda trágica na economia municipal, durante um período em que o presidente Médici e suas superintendências anunciam o progresso, o desenvolvimento e a ascensão de todo o território brasileiro. Porém, os relatos afirmam que Bragança ainda não estava usufruindo do progresso tão anunciado nas regiões Sul e Sudeste.

O Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança possibilitou identificar que foi expedido um ofício na época, que confirmava a crise pela qual passava a cidade. O documento formal, assinado pela Associação dos Comerciantes, “representando o povo Bragantino”

(OFÍCIOS EXPEDIDOS, 1973, nº 05), direcionado ao Presidente da República ou a um ministro, demonstra a conjuntura que a região bragantina enfrentava, num contexto de crise e de subdesenvolvimento. O teor do ofício era a reivindicação da Associação dos Comerciantes e do povo em geral, para não fechar uma agência do Banco da Amazônia S.A. (BASA) no município:

[...] desagradável notícia está sendo encarada por todos os círculos locais como ameaça de mais um rude golpe a ser desferido contra as nossas já combalidas condições econômico-financeiras. O motivo que alegam os altos escalões do BASA, para justificar a drástica medida, é que a referida Agência se tornou deficitária de 2 anos para cá, registrando sucessivos prejuízos. Entretanto, tal alegação contraria a política do Governo Federal, que visa em primeiro lugar a valorização do homem e o desenvolvimento da Região Amazônia (OFÍCIOS EXPEDIDOS, 1973, nº 05, grifo nosso).

No trecho destacado é clara a situação financeiro-econômica pela qual passava a cidade, sendo impossibilitada de possuir uma agência bancária para favorecer o sistema financeiro e a política monetária no desenvolvimento da região. Tanto o ofício quanto as palavras na manchete de jornal, do secretário de administração, Henrique Lélis, confirmam as dificuldades que vinha enfrentando o município. O secretário relata o momento em que percebeu a necessidade da criação da estrada, a fim de alavancar a economia em Bragança, por meio do turismo, necessidade essa que era pauta principal para os políticos. Existia uma esperança, por parte dos governadores, prefeitos e vereadores de que tal obra conduziria o município ao progresso social e econômico. Embora, durante a pesquisa, não tenhamos obtido acesso à resposta para o ofício, concluímos que, certamente, a agência não foi extinguida do município de Bragança, onde existe até os dias atuais.

Ainda nessa reflexão, e entendendo de que forma as lideranças políticas da época se articulavam diante do discurso de desenvolvimento para a região bragantina, H. Lélis prossegue:

Último domingo de julho de 1972, onze horas da manhã, a praia repleta de bragantinos, estávamos na pancada e formamos um só grupo e lá afirmei a possibilidade da estrada Bragança-Ajuruteua levando em conta a sua importância para o progresso do município, entre outros [...]. Simpliciano Medeiros abraçou com idealismo, entusiasmo e determinação a construção da estrada [...]. Diante à crítica que vivia o município, a rodovia teria seu papel importante no soerguimento do processo econômico de Bragança (H. LÉLIS, 1975, s/p).

A construção da estrada foi incentivada pelos interesses de cidadãos bragantinos e de políticos que viam em Ajuruteua um potencial turístico que deveria ser explorado. A Rodovia PA-458 começou a ser construída em 1973, sendo realizada de forma gradativa, passando por várias gestões governamentais do nosso Estado. Começou no mandato do governo de Fernando José Leão Guilhon (1971-1975), prosseguiu no governo de Aloisio da Costa Chaves (1975-1978), e, posteriormente, de Alacid da Silva Nunes (1979-1983). Contudo, como não havia recursos financeiros para concretização da obra, devido esta ainda não ter sido planejada dentro do orçamento governamental, a construção da rodovia passou por um período de estagnação entre os anos de 1979 a 1982 (SOUSA, 2021).

Para os políticos locais, os projetos de “desenvolvimento” deveriam melhor aproveitar as “riquezas naturais” de Bragança, sobretudo as suas praias, que poderiam representar atração aos turistas e, assim, gerar renda para uma terra “subdesenvolvida” (OLIVEIRA, 2015).

O plano de turismo criado pela prefeitura de Bragança fundamentou-se, principalmente, na construção de uma estrada para ligar a sede do município ao litoral. Assim, o turismo seria o “milagre” para a economia da cidade de Bragança, tendo consequentemente o empenho dos atores sociais na concretização desse objetivo, em especial do prefeito José Maria Machado Cardoso, que falava sobre os muitos benefícios da nova estrada. Segundo o jornal “A Província do Pará”, em 09 de fevereiro de 1975, as palavras do prefeito foram:

Os benefícios da nova estrada são muitos. Além de atingir a praia, servirá de ligação, com sede do município, da colônia de Bacuriteua, habitada por pescadores; ao seu lado cortará campos e vastas áreas que poderão ser aproveitadas para a instalação de moradias, casas, campos e granjas. Atravessará campos imensos que poderão ser aproveitados, também, para prática de “camping”.

A obra de construção da referida estrada já havia sido iniciada pela prefeitura, com o destocamento de cerca de 10 km, até a comunidade do Bacuriteua. De acordo com relatório do Departamento de Estradas de Rodagem do Pará (DER-PA) e do plano de governo apresentado à Assembleia Legislativa, o objetivo seria o de ampliar a malha rodoviária estadual, propiciando melhores condições de escoamento da produção e estimulando o desenvolvimento econômico do Estado; tendo como meta alcançada a construção de 4,60 km (Mensagem na Assembleia Legislativa, 1983, p. 147).

As figuras abaixo perpetuam um momento do passado, presente e futuro; elas retratam o início da expansão da malha e a inauguração de trecho da estrada de Ajuruteua, no governo

de Fernando Guilhon. “[...] e neste local sob o calor das alegrias do povo bragantino foi iniciado pelo DER-PA a construção da rodovia” (Placa de inauguração). Os impactos ambientais não estão presentes nos discursos à sociedade. O modelo de desenvolvimento gerou fortes pressões ambientais e sociais.

Figura 1 – Construção da estrada de Ajuruteua (Fernando Guilhon)



Fonte: Acervo de José Quintino de Castro Leão [s.d.].

Figura 2 – Inauguração de trecho da estrada de Ajuruteua (Fernando Guilhon)



Fonte: Acervo de José Quintino de Castro Leão [s.d.].

A estrada, considerada um corredor estratégico para o turismo e escoamento do pescado, foi administrada por vários governos e prefeitos municipais, mesmo sendo considerada de suma importância para a região, conforme noticiou o jornal “A Província do Pará”, por meio de uma coluna de notícias intitulada “Pérola do Caeté”, em 25 de junho de 1975 (2º caderno – p. 03), “a famosa praia necessita de uma estrada de apenas 35 km, dez dos quais já estão abertos. Além da beleza que ela tem, a ‘Ajuruteua’ é uma das esperanças para o desenho do desenvolvimento de Bragança, pelo excelente potencial turístico que representa.” A Rodovia ‘José Maria Machado Cardoso’, por ter ultrapassado vários mandatos, a cada trecho concluído era realizado uma cerimônia de inauguração. A seguir, apresentam-se as imagens de um convite para a cerimônia oficial de abertura de mais um trecho da estrada.

Figura 3 – Convite de inauguração da estrada (Parte 1)



Fonte: Acervo de Dário Benedito Rodrigues.

Figura 4 – Convite de inauguração da estrada (Parte 2)



Fonte: Acervo de Dário Benedito Rodrigues.

De acordo com o “Diário do Pará”, em 1991 foi concluída a obra da rodovia, com uma belíssima festa de inauguração, com a participação de figuras ilustres da política do estado, do município e representantes de instituições. Nesse ano, no segundo governo de Jader Fontenelle Barbalho (1991-1994), foi concluída e asfaltada, como nos discorreu o Senador da República Jader Barbalho, em entrevista concedida:

Em 1983, no início do meu primeiro governo, abri a rodovia Bragança-Ajuruteua e, no meu segundo governo, no ano de 1991, consegui asfaltar a rodovia. Tanto a abertura da estrada quanto o asfaltamento foram realizados com recursos próprios do estado. Procurei como governador ajudar todas as comunidades, e a rodovia Bragança -Ajuruteua teve como objetivo fomentar o turismo e proporcionar oportunidade de lazer, acentuadamente, para a população de Bragança e região [...]. Considero que, entre as inúmeras obras que realizei e consegui para Bragança, a rodovia para Ajuruteua é uma das mais importantes (Ex-senador Jader Barbalho, 2021).

Jader Barbalho, então, confirma a conclusão da construção da rodovia no seu segundo mandato de governo. Assim, a construção da estrada que liga o centro da cidade de Bragança ao litoral amazônico, sendo 36 km entre a sede do município e a praia, ultrapassou vários mandatos de governos estaduais, por falta de recurso financeiro, levando cerca de 18 anos entre

o início e fim da obra. No Jornal “A Província do Pará”, o colunista Edvaldo Martins divulgou, em meados dos anos 1975, o seguinte:

‘Bragança-Ajuruteua pronta em 8 meses’, tudo indica, os bragantinos vão passar a contar com uma outra opção em termos de praia oceânica, tão boa ou melhor que as do Atalaia em Salinas. Isto porque, depois do aprovo do governador Aloysio Chaves, ontem foi assinado o contrato para abertura da estrada [...], entre o DER e a firma construtora Engenorte (A PROVÍNCIA DO PARÁ, 1975, p. 3).

Portanto, mesmo diante da expectativa que fora criada com a construção da PA-458, as dificuldades financeiras, as faltas de infraestrutura e as condições naturais desfavoráveis do ecossistema amazônico impuseram dificuldades aos trabalhos de sua construção. Assim, os construtores da estrada tiveram que lidar com as fortes chuvas que costumam cair nos primeiros meses do ano na região, com o solo movediço do manguezal, com imensas árvores no meio do caminho e diversos rios que foram aterrados ou que só puderam ser superados com pontes de madeira (OLIVEIRA; HENRIQUE, 2018).

### **Considerações finais**

Com a construção da estrada, houve o aterramento de 26 quilômetros de extensão do manguezal, prejudicando o processo de irrigação. Em seu decurso natural, a maré tem acesso ao lado e outro, não tendo nenhum obstáculo para impedir.

Sob outra perspectiva, as notícias dos jornais da época narram os mesmos fatos: “Praia de Ajuruteua; a necessidade de uma rodovia e o turismo”. Ao analisarmos alguns recortes de jornais, percebemos a apropriação dos discursos do desenvolvimento e da sustentabilidade, que foram utilizados no período para justificar diversas formas de apropriação e de destruição do manguezal para fins econômicos e sustentáveis.

Assim, se o desenvolvimento fosse, de fato, um modelo novo para a condução do processo de mudanças (progresso e melhorias), o seu resultado não seria incoerente, resultando em impactos convenientes apenas às políticas públicas, ao mesmo tempo em que faz sofrer o planeta e a população menos favorecida.

Dessa forma, é possível perceber como o contexto histórico que vivenciava o país exerceu um papel ímpar nas motivações que levaram os políticos e o povo em geral, ao anseio de construir a rodovia. Além do contexto histórico, outro fator importante foi a crise financeira e econômica

que o município de Bragança vinha enfrentando, bem como a elevação do turismo, que já existia de maneira sutil, como relatado no primeiro capítulo deste trabalho.

Nesse sentido, buscamos fazer um estudo utilizando ferramentas que adotem práticas *desobedientes*, que contestem o paradigma hegemônico, e que sejam desprendidas das múltiplas formas de dominação, com o intuito de utilizar alternativas metodológicas emancipadoras e compatíveis com os conhecimentos tácito e empírico, já existentes na comunidade e na vida dos sujeitos participantes da pesquisa, proporcionando uma visão ampla da realidade.

Por fim, o processo histórico que demarca a construção da Rodovia PA-458 é formado pela história-relato e pela história-testemunho (LE GOFF, 1990), mas também pelas memórias de testemunhas que estiveram inseridas diretamente no processo de cada etapa da construção da estrada, e que ainda hoje, de forma indireta, contribuem para a investigarmos e a registrarmos dentro do contexto atual. Rememorar suas vivências ao longo da rodovia é uma forma de os acontecimentos permanecerem existindo ainda que tenham sido esquecidos na memória de alguns políticos e do povo em geral (SOUZA, 2012).

## REFERÊNCIAS

A PROVÍNCIA DO PARÁ, 2º caderno, Belém, 07 de outubro de 1975, p. 3.

ALVES, Alexandre de Brito. **Estrada Bragança-Ajuruteua: desenvolvimento e progresso (1975-1984)**. Ars Historica, n. 12, p. 229-250, 2016.

CARNEIRO, Marcelo Sampaio. Práticas, discursos e arenas: notas sobre a socioantropologia do desenvolvimento. **Sociologia e Antropologia**, v. 2, n. 4, p. 129-158, 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2238-38752012000400129](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-38752012000400129)>. Acesso em: 09 nov. 2020.

CHIAVENATO, Idalberto. **Recursos Humanos** - Ed. compacta, 3. ed - São Paulo: Atlas, 1994.

FICO, Carlos. 50 anos do AI-5: negar ditadura é ignorância histórica, diz pesquisador. [Entrevista concedida a Júlia Dias Carneiro]. **BBC Brasil**, Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 2018. Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46496289>. Acesso em 31 ago. 2021.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Ziahar, 1978.

HABERT, Nadine. **A década de 70: apogeu e crise da ditadura militar brasileira**. São Paulo: Ática, 1992, p. 12.24 Ibidem.

LARA, T. M.; CHAVES, M. P. S. R. Comunidades ribeirinhas na Amazônia: organização sociocultural e política. **Interações (Campo Grande)**, v. 17, p. 66-76, 2016. doi: <https://doi.org/10.20435/1518-70122016107>. Acesso em: 02 jul. 2021.

LE GOFF, J. **História e memória**. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios). Tradução de: Histoire et Mémoire.

NAHUM, J. Notas sobre a formação territorial da Amazônia paraense: do meio natural ao meio técnico. In: SILVA, C.N.; PAULA, C. Q.; SILVA, J. M. P. (Org.). **Produção espacial e dinâmicas socioambientais no Brasil setentrional**. Belém: GAPTA/UFPA, 2019.

OFÍCIOS EXPEDIDOS. **Requerimento apresentado à Agência do Banco da Amazônia S.A.** em 08 de maio de 1973. Associação dos Comerciantes de Bragança/PA

OLIVEIRA, José Ribamar G. de. **Alma das Ruas**. Belém: IOE, 2017.

OLIVEIRA, Marcus Vinicius Cunha; HENRIQUE, Márcio Couto. **No meio do caminho havia um mangue: impactos socioambientais da estrada Bragança-Ajuruteua, Pará**. Hist. cienc. Saúde Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 25, n. 2, p. 497-514, Jun 2018.

PEREIRA, J. D. S.; COELHO, F. Considerações sobre o “milagre econômico” brasileiro na imprensa douradense (1970-1973). **Revista Eletrônica História em Reflexão**, v. 4, n. 8, p. 1-19, 2010.

PETIT, Pere. **Chão de promessas: território, política e economia no Pará pós-1964**. Belém: Paka-Tatu, 2003.

PIERANTI, O. P.; SILVA, L. H. R. A questão amazônica e a política de defesa nacional. **Cadernos EBAPE. BR**, v. 5, p. 01-11, 2007. doi: <https://doi.org/10.1590/S1679-39512007000100012>.

RABELLO, A. C. A questão setentrional: Amazônia, natureza e capitalismo. **Sociedade civil: ensaios históricos**. Jundiaí: Paco Editorial, p. 115-128, 2013. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/estadopoder/7snep/docs/011.pdf>. Acesso em: 02 jul. 2021.

REIS, D. A. **Ditadura militar, esquerdas e sociedade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2002. 88

ROCHA, Gilberto de Miranda; SOARES, Daniel Araújo Sombra; MORAES, Sérgio Cardoso de. **Dinâmicas Territoriais na Zona Costeira do Estado do Pará, Amazônia Brasileira**. Confins, [S.L.], n. 42, 29 nov. 2019. OpenEdition. <http://dx.doi.org/10.4000/confins.24132>.

SANTOS, J. M. O INPA e os grandes projetos na Amazônia. **Acta Amazônica**, v. 12, n. 2, p. 245-246, 1982. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/aa/a/fBGKWCSSBhTjF7JM7HLMpdb/?format=pdf&lang=ptv>.

SANZ, Beatriz; MENDONÇA, Heloísa. **O lado obscuro do ‘milagre econômico’ da ditadura: o boom da desigualdade** Mesmo com o forte crescimento e criação de empregos no período militar, os salários foram achatados e a distância entre ricos e pobres cresceu. São Paulo - 28 nov 2017. Disponível em:

[https://brasil.elpais.com/brasil/2017/09/29/economia/1506721812\\_344807.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2017/09/29/economia/1506721812_344807.html) Acesso em: 28 ago. 2021.

SICSÚ, J. Salário mínimo na ditadura e hoje. *In: CARTA CAPITAL*. 29 de abr. de 2014. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/opiniao/salario-minimo-na-ditadura-e-hoje-643-html/>. Acesso em: 26 jun. 21.

SILVA, M. G. Amazônia: expansão do capitalismo, os órgãos públicos e as políticas de ocupação e valorização da Amazônia. **Revista de Educação, Cultura e Meio Ambiente**, v. 11, n. 30, 2005.

SOUZA, C. A. M. **A estrada invisível**: memórias da Transamazônica. 2012. 264 f. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 2012