

As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira

*The contractors and the Transamazônica highway:
economic interests and social impacts of a big project of the Brazilian dictatorship*

Pedro Henrique Pedreira Campos*

Palavras chave:
Empreiteiras de obras
públicas
Transamazônica
Ditadura brasileira

Resumo: O presente artigo pretende problematizar o papel dos interesses empresariais das empreiteiras brasileiras de obras públicas na concepção e realização da obra da rodovia Transamazônica durante o período da ditadura. As construtoras nacionais cresceram significativamente antes e durante o regime sob forte proteção estatal, desenvolvendo uma especialização na realização de obras de estradas de rodagem. A Transamazônica representou uma grande oportunidade de ganhos para esses e outros grupos econômicos, apesar dos intensos impactos gerados para os trabalhadores, o meio ambiente e os povos indígenas locais. Depois desse projeto, as empresas brasileiras de engenharia se capacitaram para realizar empreendimentos similares no exterior. Para proceder a análise, utilizamos fontes produzidas por empresários e imprensa técnica que cobria o setor da indústria da construção pesada no período.

Keywords:
Public works contractors
Transamazônica
Brazilian dictatorship

Abstract: The present article intends to problematize the role of the business interests of Brazilian public works contractors in the design and construction of the Transamazônica highway during the dictatorship period. National construction companies grew significantly before and during the regime under strong state protection, developing a specialization in carrying out road works. Transamazônica represented a great opportunity of gains for these and other economic groups, despite the intense impacts generated for workers, the environment and local indigenous peoples. After this project, Brazilian engineering companies were trained to carry out similar projects abroad. To proceed the analysis, we used sources produced by businessmen and the technical press that covered the sector of the heavy construction industry during the period.

Recebido em 31 de maio de 2021. Aprovado em 04 de agosto de 2021.

Introdução

Em maio de 2021, em mais um capítulo da escalada de desentendimentos bilaterais, o presidente brasileiro Jair Bolsonaro se queixou da ameaça realizada pelo ministro francês Franck Riester, que

afirmou no parlamento do seu país que o presidente Emmanuel Macron não assinaria o acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia enquanto o governo brasileiro mantivesse sua política ambiental, indicando que a Amazônia não pertencia apenas aos brasileiros (ESTADÃO, 2021). A afirmação do político francês faz referência à

* Doutor em História pela UFF e professor do Departamento de História da UFRRJ. E-mail: phpcampos@yahoo.com.br.

reminiscência do colonialismo europeu em solo sul-americano, dando certa munição para o governo brasileiro se agarrar a um discurso de perfil nacionalista e ufanista, mesmo que esse não coincida com a prática política vigente na sua administração em relação aos interesses estrangeiros.

Esta não foi a primeira vez que um governo brasileiro de perfil autoritário e conservador lançou mão de um discurso formalmente soberano e nacional encobrendo políticas predominantes de favorecimento ao capital internacional. Durante a ditadura brasileira, tom semelhante foi usado em relação à Amazônia ante aos grupos econômicos externos, mascarando ações deliberadas de beneficiamento aos capitais forâneos. Assim, o ministro dos Transportes Mário Andreazza afirmou no início da década de 1970 que a “Transamazônica é uma trincheira contra as ambições estrangeiras” (BRAGA, 2021, p. 106), omitindo as vastas oportunidades criadas pela construção da rodovia para grupos internacionais, como as facilidades dadas para aquisição de terras por empresas estrangeiras às margens da via.

A construção da rodovia Transamazônica (BR-230), em plena floresta equatorial brasileira, representou uma possibilidade de ganho para grupos econômicos internacionais e brasileiros, seja através dos projetos minerais, da aquisição, exploração e especulação com as terras da região, além do empreendimento de engenharia. O presente artigo pretende problematizar os interesses e mecanismos de favorecimento às empreiteiras de obras públicas durante a concepção e construção da estrada, verificando como se deu o empreendimento e como as empresas se beneficiaram através da construção da rodovia. Nossa investigação busca entender a quem serviu a política de construção rodoviária da ditadura, em particular as vias realizadas na região Norte, como a Transamazônica. Para tratar essa questão, passaremos também pelo rodoviarismo vigente no período, a propaganda usada pelo regime em torno do projeto, além das polêmicas e dos onerados com o projeto, como os trabalhadores que atuaram na construção e os povos indígenas locais que sofreram com perseguição e desmandos ao longo da implementação da via. Para atingir tais fins, utilizamos, além das fontes secundárias¹, fontes primárias produzidas pelas empresas de engenharia e

também a imprensa e revistas técnicas de construção pesada que acompanharam os trabalhos de construção da rodovia². O presente texto interage com um conjunto de discussões travadas por alguns autores em torno da interface entre o empresariado e a ditadura brasileira, tentando verificar o papel desses agentes no período e que reivindica o peso e a responsabilidade que estes agentes tiveram na implementação e manutenção da ditadura (CAMPOS; BRANDÃO; LEMOS, 2020).

Para dar conta dessa proposta, dividimos o presente artigo em três partes. Em uma primeira breve seção, tecemos algumas considerações sobre as empreiteiras de obras públicas, apontando certas marcas históricas do setor e suas empresas, bem como indicando sua relação com a ditadura e engajamento na construção de rodovias. Em uma segunda parte, problematizamos o processo de concepção da rodovia Transamazônica, apontando para a importância dos órgãos responsáveis pela elaboração do projeto da via e analisando as políticas da ditadura em relação à Amazônia, com a ênfase na construção de estradas de rodagem na região. Lidamos com os aspectos geopolíticos desses projetos e interesses empresariais da mineração e agropecuária em torno dos mesmos, além de destacar a exploração desses empreendimentos com peças de propaganda por parte do regime. Na terceira parte do artigo, abordamos a atuação das empreiteiras de obras públicas na realização da rodovia Transamazônica, tratando da sua licitação, as empresas responsáveis pelos trechos da via e o transcurso dos trabalhos, com as polêmicas e ônus gerados aos trabalhadores e povos indígenas locais. Por fim, desenvolvemos algumas considerações finais no encerramento do texto, buscando conceber uma síntese.

As empreiteiras e a ditadura brasileira

As empresas brasileiras dedicadas à realização de obras de infraestrutura foram fundadas na maior parte dos casos entre as décadas de 1920 e 1950³, justamente em um quadrante histórico no qual eram formadas e estruturadas as agências governamentais que iriam demandar serviços a essas companhias, com estatais como Furnas e a Petrobrás, além de

autarquias, como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). De perfil predominantemente familiar e local em sua origem, essas empresas prosperaram em meio ao deslocamento do padrão de acumulação do capitalismo brasileiro, que deixou de ser centrado predominantemente na produção rural de itens para exportação para se concentrar preferencialmente na geração de itens industriais no ambiente urbano dedicado ao mercado doméstico. Um momento relevante foi a administração Kubitschek (1956-1961), quando as grandes empreiteiras brasileiras superaram o horizonte regional de suas ações e passaram a ter um alcance de corte nacional, tendo em vista as obras da nova capital federal e as rodovias implantadas no Plano de Metas. Não à toa, foi nesse período que as construtoras brasileiras se organizaram nacionalmente em associações, câmaras empresariais e sindicatos, de modo a negociar coletivamente com os trabalhadores, dividir as obras entre si, agir para pautar as políticas estatais e atuar politicamente de forma coletiva e orgânica, como foi feito no golpe de 1964 (CAMPOS, 2014; FERRAZ FILHO, 1981).

As empreiteiras brasileiras historicamente possuem como especialidade principal a construção de estradas de rodagem. A ênfase na construção rodoviária, em desproveito de outros modais, como o ferroviário, remonta aos anos 20, com marco nas administrações estadual e federal de Washington Luís, que valorizou significativamente a construção de vias de rodagem para automóveis. Os governos Vargas mantiveram a preferência pela rodovia e um sintoma disso foi a formação do DNER em 1937. A construção de rodovias no país ganhou fôlego fundamental com a Lei Joppert, de 1945, durante a curta gestão de José Linhares⁴. Com o dispositivo legal, foi criado o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), abastecido pelos impostos aplicados sobre combustíveis e lubrificantes. Com isso, os programas estaduais e federais de construção rodoviária ganharam recursos e impulso, havendo grandes planos nos anos seguintes, em especial em Minas Gerais e em São Paulo. A administração Kubitschek no governo federal é outro divisor de águas fundamental na política de construção de rodovias, que passavam a dispor de prioridade para o transporte de passageiros e de cargas, em desfavor das

estradas de ferro, que começaram a ser erradicadas dali por diante. As empreiteiras brasileiras se especializaram na construção de estradas e as associações desses empresários realizavam eventos defendendo publicamente as obras de rodovias como fator de desenvolvimento (PAULA, 2000; CAMPOS, 2014).

As empreiteiras já eram bastante poderosas econômica e politicamente às vésperas do golpe de 1964, tendo elas significativa participação nesse episódio (DREIFUSS, 1981). No entanto, o regime proporcionaria um cenário ainda mais alentador para as atividades e lucros dessas empresas, ao garantir baixos salários para os trabalhadores, ausência de greves e de sindicatos combativos, além de um orçamento extremamente favorável às construtoras, com grandes e crescentes dotações de recursos públicos para a realização de investimentos, expressos na forma de obras de infraestrutura. Além disso, a ditadura, de porte do Ato Institucional número 5 (AI-5), determinou, mediante decreto, a reserva de mercado no setor de obras públicas e projetos, impedindo que empresas estrangeiras realizassem serviços de engenharia para agências governamentais a partir de 1969. Ficava assim guardado para as empreiteiras nacionais o maior ciclo de inversões em infraestrutura da história do país, ocorrido nos anos 70 (CAMARGOS, 1993). Dessa forma, o regime político inaugurado com o golpe de 1964 proporcionou um ambiente extremamente favorável para o crescimento e alta lucratividade das empresas de engenharia, que, desde o final da década de 1960, não só dispunham de alcance nacional em suas atividades, como também passaram a realizar obras no exterior, elevando o patamar de sua atividade e – em alguns casos – chegando mesmo a atuar como grandes multinacionais da infraestrutura. Dessa forma, com suas políticas favoráveis às empresas do setor, a ditadura foi celeiro para o desenvolvimento de grandes grupos de engenharia que atuavam em todo o território nacional, no exterior e também em outros ramos de atividade, figurando mesmo como conglomerados econômicos de grande porte (FERRAZ FILHO, 1981; CAMPOS, 2014).

Essa emergência das empreiteiras durante a ditadura foi impulsionada pela realização de grandes intervenções de infraestrutura. Vejamos agora

algumas características de uma das principais expressões desse fenômeno, a Transamazônica.

Transamazônica – características e interesses

As primeiras propostas de uma rodovia unindo as cidades portuárias do oceano Atlântico às do Pacífico no território sul-americano foram concebidas pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal). Essa organização foi criada no pós-II Guerra Mundial e reunia economistas predominantemente heterodoxos que pensaram as questões do subdesenvolvimento do continente, propondo medidas para a sua superação na forma principalmente de projetos de industrialização, investimentos, ações de intervenção estatal e planos de integração regional. Assim, a comissão defendia a construção de vias de transporte para integração do território sul-americano, de modo a possibilitar o advento de um mercado consumidor regional que viabilizasse um processo de industrialização e redução das desigualdades no continente (BRAGA, 2021). A edição de 1969 da revista *O Empreiteiro* trazia reportagem sobre as propostas de rodovias ligando a América do Sul de costa a costa e cidades distantes do continente, como Lima-Rio de Janeiro, Brasília-Lima, Manaus-Ciudad Bolívar, na Venezuela, e Manaus-Cali, na Colômbia (*O EMPREITEIRO*, 1969). O governo Médici valorizava as rodovias internacionais e o diretor do DNER, Eliseu Resende, chegou a indicar que a prioridade do órgão era a construção das rodovias do Sistema Pan-Americano (*O EMPREITEIRO*, 1968).

A ditadura desenvolveu um conjunto de ações bastante diversificadas e impactantes sobre a Amazônia, com projetos que caracterizavam um avanço capitalista sobre a região liderado pela ação estatal. Esse processo foi iniciado em período anterior ao regime, com o marco da criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), formada em 1953, em meio ao governo Vargas (1951-1954). O órgão desenvolvia ações de planejamento para o desenvolvimento econômico da região, inclusive elaborando planos quinquenais. Já na primeira

administração da ditadura, as atenções do governo se voltaram para a região e, em 1966, diversas ações foram tomadas, com destaque para a criação do Banco da Amazônia S. A. (Basa), em 1966, a formação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), no mesmo ano, e a criação do Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), também em 1966. A lei 5.374, de 1967, criava a Amazônia legal, parte do território nacional que incluía os estados e territórios da região Norte, além de partes dos estados do Maranhão, Goiás (atual Tocantins) e Mato Grosso, perfazendo 60% do território brasileiro. A região mereceria atenções especiais das políticas estatais desde então. Como iniciativa para o desenvolvimento capitalista da região foi formada, em 1967, a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), com oferta de uma série de subsídios estatais para a instalação de fábricas na região da capital amazonense (IANNI, 1986). Por fim, em 1970, foi formado o Plano de Integração Nacional (PIN). O projeto foi forjado após a visita do ditador Médici ao Nordeste, em meio a uma grave crise de seca na região, e propunha a “integração” das regiões mediante a construção de rodovias, referindo-se ao “vazio demográfico” da região Norte e às terras “férteis” ali existentes (BRAGA; SOUZA, 2019).

O Plano de Integração Nacional foi instituído pelo decreto-lei no 1.116, de 16 de julho de 1970, sem tramitação no Congresso ou discussão prévia em ambientes públicos institucionais, sendo expedido diretamente pelo ditador Médici (VELHO, 2009 [1972]). O plano previa a construção principal de duas rodovias, a Cuiabá-Santarém e a Transamazônica, que se cruzavam em território amazonense. A Transamazônica (BR-230) era uma rodovia prevista no plano e ligava o Nordeste à Amazônia, partindo da cidade de Marabá, na divisa entre Goiás (atual Tocantins), Maranhão e Pará, até a cidade de Humaitá, no estado do Amazonas, onde se ligava a outras rodovias, como a Manaus-Porto Velho. A via possuía um total de 2.300 km e foi construída entre 1970 e 1974, sendo ela ligada a outras vias no Nordeste e na Amazônia que a levavam a unir cidades nos litorais do oceano Atlântico ao Pacífico. Magno Braga (2021) chama a atenção de que, apesar

de ser alardeada como um projeto de integração, a estrada acabou se transformando em uma via de escoamento de mercadorias associada a interesses agropecuários e minerais. Além disso, Braga e Souza (2019) chamam a atenção de que a Transamazônica não é apenas uma rodovia, mas um projeto de deslocamento de populações e ocupação de uma ampla zona territorial do país.

A Transamazônica não foi a única rodovia realizada na região nesse período. Diretamente associada a ela estava a Cuiabá-Santarém (BR-163), com 1.320 km de extensão, construída também nos primeiros anos da década de 70, formando uma cruz com a Transamazônica e que, com esta, integrava a Rede Rodoviária Básica da Amazônia (O EMPREITEIRO, 1970). A rodovia Belém-Brasília (BR-010), com 1.790 km, feita originalmente no governo Kubitschek (1956-1961), foi remodelada no período, tendo trajeto aperfeiçoado e sendo integralmente pavimentada (O EMPREITEIRO, 1971A). Outra rodovia implantada então foi a Manaus-Porto Velho (BR-319), com 867 km, cuja obra transcorreu entre 1968 e 1975, e que se ligava à Transamazônica. Como parte do projeto Brasília-Acre, foi realizada nos anos 70 também a Porto Velho-Rio Branco (BR-364), unindo os territórios do Acre e o de Rondônia. Foi feita no período também a ligação entre Belém e São Luís (BR-316) e foi construída a rodovia que unia a cidade de Manaus até Boa Vista (BR-174), que seguia até a fronteira com a Venezuela, com um total de 800 km (IANNI, 1986). Outro projeto altamente ousado era o da via Perimetral Norte, com 2.586 km, e que cortava o extremo norte do país passando pelos estados do Pará, Amapá, Amazonas, Roraima e Acre, indo de Macapá até Cruzeiro do Sul (O EMPREITEIRO, 1973). A obra começou a ser feita no final do governo Médici e deveria ser entregue em junho de 1977, mas não chegou a ser concluída, sendo interrompida durante o período Geisel por falta de recursos e por ser entendida como não-prioritária. Ao longo dessas estradas eram fundadas cidades com nomes como “Presidente Médici” e “Ministro Andreazza”. Para dar conta desse leque de estradas na região, em 1970, foi criado o Centro de Planejamento Rodoviário da Amazônia (Cepram), ligado ao DNER, e que seria responsável pela elaboração dos projetos e acompanhamento dos

trabalhos de construção dessas rodovias (O EMPREITEIRO, 1971).

A construção de estradas na Amazônia modificou profundamente o sistema de transportes de passageiros e cargas na região, que priorizava, até então, o uso dos rios, conforme aponta Lucio Flávio Pinto:

Na verdade, as estradas estão mudando inteiramente a face da Amazônia, embora seja legítimo duvidar de que estejam realmente desenvolvendo a região. Hoje a população da região utiliza-se mais das estradas para locomover-se e transportar suas mercadorias e só não há maior volume de carga transitando por elas, porque um grande caminhão ainda precisa fazer 10 viagens para atingir a capacidade de uma embarcação média típica da região. (PINTO, 1976, p. 35).

A ditadura não valorizou o transporte hidroviário, apesar de seu custo mais reduzido e do fato de as vias já estarem disponíveis naturalmente, com baixo custo para uso dos caminhos para os barcos unirem diferentes pontos da região. A preferência pelas rodovias denuncia interesses associados ao processo de construção dessas obras.

Um aspecto importante que ajuda a explicar a razão da construção da Transamazônica é a dimensão geopolítica. Em uma ditadura dirigida pelos militares, a preocupação com a integridade do território e a necessidade de ocupar regiões “vazias” e áreas de fronteira era patente. A Escola Superior de Guerra (ESG) possuía um conjunto de reflexões e debates sobre a questão, com destaque para a produção intelectual do coronel Golbery do Couto e Silva, que ministrou curso na escola e lançou no início da década de 50 suas aulas na forma do livro Geopolítica do Brasil (BORGES, 2003). Assim, um dos fatores que ajuda a explicar a viabilização da obra da estrada é justamente a preocupação dos militares e dos agentes do governo em geral acerca da necessidade de ocupação da região e garantia de controle sobre os recursos locais. Esse discurso funcionou como uma boa justificativa para o avanço de capitais sobre a região, com as vastas possibilidades de exploração de riquezas existentes no local. Um famoso projeto que associava iniciativas econômicas e justificativa geopolítica era o

Calha Norte, que previa a colonização de uma vasta região de fronteira junto com a Guiana Francesa, o Suriname, a Guiana, a Venezuela e a Colômbia, rente à estrada Perimetral Norte, com projetos liderados pelas forças armadas, o que seria uma iniciativa da “autonomia militar” (CAVAGNARI Filho, 1987).

Outro fator que ajuda a explicar a implementação da Transamazônica, para além dos interesses fundiários e agropecuários sobre as terras da região, é a descoberta de uma série de riquezas minerais ao longo do trajeto planejado da rodovia. Paulo Schilling (1981) chama a atenção de que foram encontradas jazidas de estanho, manganês, ouro, bauxita, níquel e minério de ferro na região amazônica durante a ditadura. O diretor da empreiteira Camargo Corrêa, Wilson Quintella, em seu livro de memórias, chega a explicar a construção da Transamazônica por conta dos interesses de exploração dos recursos minerais da região. Assim, ele relata que no final da década de 1960 o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) recebeu um grande número de requerimentos para direito de lavra na região da Serra dos Carajás. Com isso, o ministro de Minas e Energia, general Costa Cavalcanti, notou que os pedidos de mineração vinham de pessoas sem credencial para a atividade, sendo quase todos “testas-de-ferro da U. S. Steel” (QUINTELLA, 2008, p. 266). Com isso, o governo criou o projeto Radam (Radar da Amazônia) para fazer um levantamento das riquezas minerais da região. A iniciativa averiguou a existência de grande quantidade de recursos disponíveis na região e foram montados grandes projetos como o de mineração de Carajás, que envolvia a Companhia Vale do Rio Doce em regime de *joint venture* com companhias internacionais e brasileiras. No final das contas, a Transamazônica passava em locais próximos a três grandes polos de mineração da região: a serra de Carajás, a serra Pelada e a região do rio Madeira. Esses polos de mineração foram instalados na década seguinte a construção da Transamazônica, sendo ativos durante os anos 80⁵.

Outra característica da Transamazônica foi a intensa exploração da obra pelo aparato de propaganda do regime. O desenvolvimento do projeto foi acompanhado pelo sistema de

publicidade da ditadura, que produziu diversos filmes sobre a obra e a Amazônia em geral. Carlos Fico estudou a política do setor, analisando as ações da Assessoria Especial de Relações Públicas (Aerp), que funcionou entre 1968 e 1974, e a Assessoria de Relações Públicas (ARP), que atuou entre 1974 e 1978. O autor destaca que vários filmes e campanhas do regime exploravam as atividades da indústria da construção:

Se analisarmos algumas das principais campanhas da Aerp/ARP, verificaremos a recorrência de certas temáticas, de certas ideias-força, especialmente as noções de ‘construção’ e ‘transformação’ do Brasil. Assim foi Em Tempo de Construção (1971), Você Constrói o Brasil (1972), País que se Transforma e se Constrói (1973), Este é um País que vai pra Frente (1976), O Brasil é Feito por Nós (1977) e O Brasil que os Brasileiros estão Construindo. (FICO, 1997, p. 121).

Assim, a política oficial de propaganda da ditadura associava as atividades típicas das empreiteiras, com suas obras de engenharia, à própria construção do país e do regime, processo que incorria mesmo em uma valorização, fortalecimento e melhora da imagem das empresas privadas que atuavam nesses projetos.

Além dos filmes e iniciativas tocados pela assessoria ligada à presidência da República, havia outras iniciativas de propaganda estatal. Assim, o Ministério da Educação chegou a produzir um material didático que defendia a Transamazônica, com livro de 1971 lançado pela editora Bloch. Eram comuns também as referências bíblicas e folclóricas nas peças de propaganda da Agência Nacional acerca da Transamazônica. Outro caso curioso é o que diz respeito ao músico Caetano Veloso, que foi pressionado a compor uma música em homenagem à rodovia depois de ser preso após o AI-5, mas que se recusou a colaborar com o aparato de propaganda do regime (BRAGA, 2021).

Não só o governo explorou o empreendimento, mas também empresas privadas. Assim, a revista Manchete, da família Bloch, produziu reportagens épicas sobre a rodovia, com fotos e material louvando a realização da obra, assim como a revista O Cruzeiro. Várias empresas fizeram publicidade associada à rodovia, como a Antarctica,

a Metal Leve e a Sul América (BRAGA, 2021) e a Volkswagen chegou a fazer peças de propaganda com os seus veículos trafegando pela via (SILVA, 2021). Associações empresariais também se expressaram em favor do projeto, como o Clube de Engenharia (HONORATO, 1996). Isso ocorreu em um momento inicial, antes, durante e logo depois da construção da via. Em seguida, as críticas se acumularam e a obra caiu em desgraça ante o público em geral.

Além dos interesses minerais e fundiários/agropecuários, afora a exploração pela publicidade oficial e os contornos geopolíticos do projeto, a obra da Transamazônica interessou diretamente às construtoras responsáveis pela sua realização, bem como as empresas fabricantes de equipamentos de material rodoviário que desenvolveram as máquinas usadas durante a construção. Dessa forma, vejamos como se deu a atuação das empreiteiras de obras públicas durante a obra e como transcorreu e repercutiu o projeto.

As empreiteiras de obras públicas e a construção da Transamazônica

A obra da rodovia Transamazônica foi dividida em nove lotes com quase 300 km cada um, havendo duas concorrências abertas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), uma realizada em 1970 com cinco lotes, entre Imperatriz, no Maranhão – próxima a Marabá, no Pará – até Itaituba, no Pará, e outra ocorrida em 1971, com os outros lotes, indo de Itaituba até Humaitá, no Amazonas. Trata-se de um empreendimento feito exclusivamente por empresas privadas nas suas obras civis, ao contrário de outras rodovias da região que tiveram trechos ou sua integralidade feita pelos batalhões de engenharia do exército, como foi o caso da Cuiabá-Santarém. No leilão dos 1.290 km iniciais tiveram prioridade as empreiteiras com experiência em obras de rodovias na região amazônica, o que favoreceu a mineira Mendes Júnior e a pernambucana Queiroz Galvão. Assim, de acordo com o resultado das duas licitações, foram sete as empreiteiras contempladas para a construção de lotes da Transamazônica: Mendes Júnior, Cristo Redentor, Queiroz Galvão,

EIT, Rabello, Camargo Corrêa e Paranapanema. Como indicamos, essas são empresas familiares e muito associadas à obras desenvolvidas inicialmente em suas regiões de origem, como Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e os estados do Nordeste. O trecho da construtora Cristo Redentor foi dividido em dois, que foram repassados à Mendes Júnior e à empreiteira SA Paulista, dado que a vencedora da concorrência não conseguiu realizar a obra. De acordo com as regras do edital quem deveria ficar com o trecho seria somente a SA Paulista, mas por determinação do DNER, historicamente favorável à Mendes Júnior, metade do trecho ficou com a empreiteira mineira⁶. O prazo de construção de cada trecho pela construtora era de 520 dias. A experiência nessa obra capacitou as empresas a atuarem posteriormente na Perimetral Norte, o que foi o caso da Mendes Júnior, Queiroz Galvão, Rabello, Camargo Corrêa e EIT (O EMPREITEIRO, 1973A). Magno Braga preparou um mapa no qual é possível visualizar as construtoras e os trechos sob responsabilidade de cada uma delas (Figura 1).

O mapa apresenta os trechos dessas duas fases da rodovia e seus respectivos construtores. Aparecem apenas oito trechos no mapa porque a Camargo Corrêa e a Mendes Júnior tiveram dois trechos cada e os da empreiteira paulista aparecem juntos. Aliás, a empresa de origem mineira foi a principal responsável pela construção da Transamazônica, ficando praticamente a cargo de todo o trajeto entre Estreito e Altamira (PA). O livro de memórias do proprietário da construtora, Murillo Mendes, traz um relato sobre o período e as várias rodovias pelas quais a Mendes Júnior ficou então responsável:

Para honrar os contratos, a Mendes investiu pesadamente em maquinário, comprando de uma só vez 75 caminhões Scania com capacidade para 15 toneladas, além de usinas de asfalto e vários outros equipamentos. Foi nesse contexto que a Mendes Júnior iniciou a década de 70, responsabilizando-se pela construção de 646 quilômetros (de um total de 1.262 quilômetros da primeira etapa) da rodovia Transamazônica, projeto concebido pelo coronel Mário Andreazza [...]. (MENDES; ATTUCH, 2004, p. 79).



Figura 1 – Trechos da obra da Transamazônica e as construtoras responsáveis

Autor: Kleython Monteiro. Fonte: Braga (2021, p. 101).

A Mendes Júnior era uma das maiores construtoras brasileiras durante a ditadura. Tinha um bom porta-fólio de barragens e hidrelétricas e participou ativamente da construção de várias rodovias na Amazônia, sendo responsável por 5 dos 22 lotes de pavimentação da Belém-Brasília, além de trecho da Perimetral Norte (O EMPREITEIRO, 1973).

Além da Mendes Júnior a rodovia era realizada por empresas tradicionais na construção de estradas. A Cristo Redentor era uma construtora carioca decadente, que, não à toa, abandonou a obra. A Queiroz Galvão era a empreiteira da família que dá nome à empresa e que era ascendente no período da ditadura, a partir de suas obras no Nordeste e fora da região no período. A EIT era outra empresa nordestina, de Tibério Cesar Gadelha, com origem no Rio Grande do Norte, que estava em crescimento durante a ditadura. A Rabello era a construtora mineira de Marco Paulo Rabello, ligada a Juscelino Kubitschek e a principal construtora de Brasília. A paulista Camargo Corrêa era a companhia de Sebastião Camargo, maior empresa de construção de toda ditadura, afinada com o regime e patrocinadora

da Operação Bandeirantes (Oban). Por fim, a Paranapanema era a construtora e mineradora carioca da família Lacombe, envolvida em massacres de povos indígenas durante a ditadura (SANTOS, 2021). A obra representou um grande negócio para esses grupos econômicos, que tinham ali um significativo volume de serviços e uma fonte de lucros, bastante elevados no setor. Sobre isso, quando aventou-se a possibilidade de os batalhões do exército assumirem a obra da ferrovia Norte-Sul, durante o governo Sarney, o coronel Sérgio Henrique Carneiro Tavares alegou que isso seria um bom negócio para as contas públicas, dado que, conforme entrevista que ele concedeu ao Jornal do Brasil, os lucros das construtoras privadas eram bem elevados: “Além disso, creio que a economia de 30%, pois esse é o percentual médio de lucro dos empreiteiros.” (JORNAL do Brasil, 1987, p. 5)

A realização da rodovia na “selva” implicava uma série de contratemplos. O desmatamento era uma dificuldade a parte, sendo o serviço geralmente subempreitado para outras empresas. A logística era outro desafio. Levar equipamentos, trabalhadores e material para a região não era uma tarefa simples.

Wilson Quintella, dirigente da Camargo Corrêa, traz relato sobre as adversidades encontradas nesse processo:

Nossa equipe avançada começou a trabalhar em junho de 1971. Para se chegar ao acampamento-base, partia-se de Manaus em um hidroavião, que pousava em Aripuanã. Nosso primeiro trabalho foi abrir uma pista de pouso provisória, perpendicular ao rio, com 600 metros de comprimento por 80 de largura – as mesmas medidas da estrada. Assim, a pista já fazia parte dela.

O serviço seria feito com grandes tratores de lagarta. O plano era transportar de barcos os Caterpillar D-8 para o canteiro na selva. Importadas dos Estados Unidos (a Caterpillar ainda não tinha fábrica no Brasil), essas máquinas inicialmente seriam desmontadas para depois serem remontadas em uma oficina instalada na instável beira do riozinho. Esse esquema iria encarecer os custos e atrasar os prazos – uma perda de tempo e dinheiro. A solução alternativa nos foi sugerida pela própria Caterpillar: transportar os tratores montados em barcas de desembarque utilizadas pelos aliados na invasão da Normandia no Dia D, que estavam disponíveis como sobras da guerra e custavam uma pechincha. (QUINTELLA, 2008, p. 267-268).

Pelo trecho do relato do diretor da empresa, é possível imaginar os contratemplos de transportes encarados na construção da obra. Era muito comum o uso de avião e aeroportos para chegar aos locais dos canteiros. Assim, costumeiramente as empreiteiras responsáveis pelos trechos ficavam incumbidas de implementar uma pista de pouso ou um aeroporto nos pontos de início da obra. Dessa forma, a Mendes Júnior ficou responsável pelo primeiro e terceiro trecho da obra e também pelo aeroporto de Marabá e a Queiroz Galvão ficou incumbida de fazer o aeroporto de Altamira. As construtoras adquiriram também frotas de aviões e só a Mendes Júnior possuía nove deles (O EMPREITEIRO, 1971B).

As obras na região proporcionaram às empresas uma experiência em regiões adversas que demonstrariam possuir utilidade posteriormente. Assim, relato do proprietário de uma dessas empreiteiras que atuou no local parece ser revelador:

Em 1972, quando a Mendes Júnior atuava há dois anos na Transamazônica, a empresa começou a executar a construção de 344 quilômetros da rodovia Belém-Brasília, também um dos maiores trechos de pavimentação entregues a uma só construtora pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) àquela época. Assim como na Transamazônica, a Belém-Brasília se localiza em uma região marcada por chuvas intensas que permitiam apenas 100 dias por ano de tempo útil de trabalho. Mesmo assim, a Mendes bateu recorde nacional de asfaltamento: 76 quilômetros em um mês. (MENDES; ATTUCH, 2004, p. 84).

A construtora originária de Juiz de Fora depois se notabilizou por figurar como a principal multinacional brasileira da engenharia durante a ditadura, realizando obras em países como Bolívia, Colômbia, Uruguai, Paraguai, Argélia, Mauritânia e Iraque. Em vários desses empreendimentos no exterior, a construtora lidou com ambientes adversos, como desertos e outros locais inóspitos. Costumeiramente ela indicava a construção das rodovias na Amazônia como um aprendizado para a realização dessas obras. Caso similar ocorreu com a Andrade Gutierrez, que participou das obras da Manaus-Porto Velho e da Perimetral Norte e, depois, foi responsável pela construção de uma rodovia no Congo em condições semelhantes às encontradas na Amazônia (YOUNG; OLIVEIRA, 2000).

Como vimos, a ditadura proporcionava às empreiteiras uma série de facilidades. Recentemente, a jornalista Denise Assis (2019) teve acesso a documento militar que atesta uma série de benefícios para construtoras que atuavam na região amazônica, como a dispensa do serviço militar por parte da sua força de trabalho. Assim, a contratação dos trabalhadores era uma questão encarada pelas construtoras. Cogitou-se o uso de mão-obra prisional no projeto, mas a ideia foi descartada. A disponibilização dos operários para as empreiteiras era feita por empresas específicas, as “gatas” e a maior parte da força de trabalho utilizada no empreendimento era originária dos estados do Maranhão, Piauí e Ceará. Os trabalhadores que atuavam na linha de frente eram remunerados basicamente com um salário mínimo, fortemente depreciado pela política trabalhista da ditadura. Eram comuns as queixas dos operários em relação ao

valor dos salários pagos pelas empresas e pelo descumprimento de regras trabalhistas. Magno Braga (2021) estudou os processos trabalhistas movidos pelos trabalhadores que atuaram na obra da Transamazônica e notou uma série de irregularidades cometidas pelas construtoras com os operários. Particularmente a Rabello, responsável por um lote da obra e que entrou em concordata pouco depois, reúne um conjunto significativo de processos judiciais. Algumas máquinas da empresa chegaram a ser vendidas para o pagamento do passivo trabalhista deixado pela construtora. A alimentação dos operários era precária e, muitas vezes, acabava sendo complementada por caça e coleta de frutas. Eram também comuns os relatos de prostituição, inclusive infantil, próximo aos canteiros (BRAGA, 2021).

A Transamazônica foi campeã em acidentes de trabalho. O Brasil se tornou recordista internacional nas estatísticas referentes à questão durante a ditadura (SILVA, 2019). De acordo com dados da Fundacentro, na década de 1970 o país chegou a contar 4.500 acidentes por dia (MONTEIRO, 2018). Muitos eram letais e na Amazônia estes foram numerosos. Apenas no primeiro semestre de 1972, foram contabilizados oficialmente 133 operários mortos na obra da Transamazônica (BRAGA, 2021). Os acidentes não eram a única causa de lesão e morte dos operários na Transamazônica. As condições sanitárias locais levaram a muitas doenças que acometiam os trabalhadores. Operários foram contaminados por malária, febre amarela, leishmaniose e outras enfermidades, principalmente transmitidas por mosquitos. O governo atuou nessa questão, acionando agências como o Instituto Oswaldo Cruz, de modo a estudar as doenças e buscar mecanismos de prevenção e cura, dada a intenção estratégica de ocupação da Amazônia e de avanço com outros projetos na região (CARVALHO, 2021). Dessa forma, os operários foram usados como espécies de “cobaias” para entender melhor os perigos sanitários que a região apresentava, tendo em vista o plano de avanço da exploração capitalista da região.

Não foram só os operários que sofreram com a obra da Transamazônica. Ao contrário do discurso oficial, não havia ali um “vazio demográfico”, dada a existência da ocupação de posseiros na região e também por conta dos

moradores originais daqueles territórios, os povos indígenas. Assim, esses foram duramente tratados pelos agentes responsáveis pelo empreendimento da rodovia. O relato de Moniz Bandeira é demonstrativo disso: “Na região do Araguaia havia empreiteiros que empregavam cães amestrados para caçar indígenas. Os indígenas, depois de abatidos a tiro, tinham seu fígado arrancado a facão para alimentar os cães.” (BANDEIRA, 1975, p. 56)

O testemunho é impressionante e chega a lembrar as narrativas clássicas do frei Bartolomé de las Casas a respeito do massacre dos povos ameríndios em meio ao processo de conquista da América, no século XVI. No entanto, a violência contra povos indígenas não se esgotou apenas no período circunscrito à realização da obra. Pelo contrário, esse foi o ponto de partida de um período de agressão e extermínio das populações locais, principalmente por conta da distribuição de terras e colonização da região às margens da rodovia, onde esses povos habitavam. A análise de Octavio Ianni trata disso:

Na prática, as terras tribais sempre foram e continuam sendo invadidas, ocupadas, griladas e tituladas à revelia dos interesses das comunidades indígenas. O ímpeto do desenvolvimento do capitalismo extensivo na Amazônia, amplamente apoiado pelo poder estatal, é muito mais forte do que a capacidade de defender-se e lutar que os índios podem oferecer, mesmo apoiados também pelo poder estatal. Ao construir a Transamazônica, o governo prejudicou amplamente muitas comunidades indígenas. [...] Foi no curso da construção da Transamazônica, durante a qual surgiam tensões, atritos e choques entre os construtores da rodovia e os índios, que o poder público foi tomando contato com problemas emergentes como estes. (IANNI, 1986, p. 180-181).

Dessa forma, esse avanço capitalista sobre a Amazônia, que teve como ponta de lança a construção de estradas, sobretudo a Transamazônica, além de reproduzir injustiças e relações de exploração típicas da sociedade capitalista vigente no Sudeste e Nordeste, teve como principais onerados os povos indígenas, que viram seus locais de moradia serem invadidos por povos vindos de fora da região, levando violência e tomando suas terras. A

violência contra povos indígenas nesse processo de avanço capitalista sobre a Amazônia promovido pela ditadura foi verificada em diversas pesquisas e muitas vezes estava associado à construção das rodovias na região, como ocorreu também em Rondônia nesse mesmo período (ARAÚJO, 2020).

O caso suscita a questão da colonização no entorno da rodovia. A construção da Transamazônica foi celebrada pelo governo como um mecanismo para solucionar o problema da seca no Nordeste e do acesso à terra no Brasil, sendo indicado que seria feita uma espécie de reforma agrária às margens da via. O governo propalava em discurso que a abertura da estrada permitia entregar uma “terra sem homens para homens sem terra” (PRADO, 1997, p. 55), ignorando a presença de indígenas e posseiros no local e mascarando a forma como seria apropriada a terra após a construção da rodovia. O PIN previa fornecer 10 km de cada lado da rodovia para colonização e reforma agrária, sendo a maioria das propriedades na região constituída por terras devolutas. De fato, às margens das rodovias construídas na região amazônica foram criadas algumas pequenas e médias propriedades, com as chamadas agrovilas (RABELLO, 2006). No entanto, boa parte dos terrenos na região também foi obtida por grandes grupos econômicos e a região passou a concentrar muitos conflitos sociais e fundiários, com a prática da pistolagem e intensa violência usada contra os trabalhadores e pequenos produtores rurais (PEREIRA, 2013; MARTINS, 1993)⁷. Assim, Sonia Mendonça chama a atenção de que grupos como Brascan, Volkswagen, British Petroleum, Anglo-American, Bradesco e Bozano Simonsen adquiriram propriedades rurais na região, o que complexifica a noção de classe dominante agrária na formação social brasileira⁸. Mesmo as grandes empreiteiras de obras públicas que participaram das obras dessas estradas adquiriram terrenos na região com subsídios fiscais, muitas vezes vendendo-os depois para o próprio governo por um preço muito mais elevado, como foi o caso da Andrade Gutierrez (MENDONÇA, 2006). Boa parte da terra local, pouco fértil, foi usada para produção de itens como cana-de-açúcar e, principalmente, para formação de pastos extensivos para criação de gado bovino, conforme relato de dom Tomás Baduño:

Efetivamente, qual a grande razão para a abertura das rodovias amazônicas? Em um momento de ufanismo desbragado, falou-se em que uma dessas estradas, a Transamazônica, destinava-se a conduzir “homens sem terra para uma terra sem homens”. Constatamos hoje que os párias nordestinos não tiveram, na malograda “colonização” da Amazônia, a mesma sorte que os bois dos empresários do Sul e estrangeiros que hoje engordam nos pastos formados onde deveriam estar as lavouras dos “homens sem terra.” (BADUÍNO, 1977 *apud* IANNI, 1986, p. 186).

Assim, o sacerdote chama a atenção para a criação de gado como forma predominante de uso da terra da região, bem como o controle da propriedade fundiária local por grupos econômicos do Sul e do Sudeste e, em particular, do exterior. A estrangeirização da terra na região da Amazônia foi elevadíssima, geralmente sob o controle de grandes grupos econômicos internacionais com propriedades de grande porte (MENDONÇA, 2006). Houve denúncias de evasão de ouro e madeiras nobres durante a obra da rodovia com colaboração de grupos estrangeiros. Conforme lembrou Schilling (1981, p. 158), o próprio ministro do Interior, o general Albuquerque Lima, afirmou: “A Amazônia está sofrendo um acelerado processo de ocupação estrangeira, promovido por poderosos interesses estrangeiros, aos quais o Brasil só pode opor débil resistência.”

Além da questão da participação estrangeira na aquisição de terras ao longo da rodovia, as instalações dos canteiros de obras da Transamazônica foram usadas após o fim dos trabalhos para outras finalidades, conforme aponta o engenheiro Lafayette Prado:

No início de maio de 1996 a imprensa trouxe à tona fatos até então desconhecidos, que enlutaram o povo brasileiro e mancharam a tradição justamente cultivada sobre o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER. Com profusão de dados, informações, fotos e depoimentos à prova de contestações, relatou que uma Residência daquela autarquia situada em Marabá, no eixo da rodovia Transamazônica, ao final de 1973 e início de 1974, serviu de abrigo para uma unidade militar deslocada para aquela região, com o propósito de conter um movimento

dos guerrilheiros do Araguaia que se internaram na selva. (PRADO, 1997, p. 56-57).

O ex-diretor do DNER faz referência a uma reportagem jornalística que indica que edificações do órgão em Marabá foram utilizadas pelo aparato repressivo do regime como base para perseguição e desarticulação da guerrilha rural do PCdoB, que atuava na região do Araguaia. A pesquisa de Pereira (2015) demonstra como o governo Médici adotou uma política de colonização às margens da rodovia no município de São João do Araguaia quando as forças armadas foram reprimir o movimento de oposição à ditadura, na confluência dos rios Araguaia e Tocantins. Na região membros da Igreja Católica foram perseguidos e camponeses foram presos e torturados, sendo alguns obrigados a serem guias do exército na busca dos guerrilheiros. A partir de 1974, após a aniquilação do movimento de resistência, o Incra (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) abandonou o projeto de colonização da região e passaram a ocorrer intensos conflitos fundiários locais.

O pós-obra foi marcado por muitas polêmicas e controvérsias. Antes e durante os trabalhos já havia vozes críticas, como a do ex-ministro do Planejamento Roberto Campos, que afirmava que a estrada unia o sertão árido do Nordeste ao deserto úmido da Amazônia, ligando “a pobreza à miséria” (CAMPOS, 1994, p. 519). Após a inauguração, os ataques à rodovia se avolumaram. A inauguração do primeiro trecho da obra, de quase 1.300 km, ocorreu no dia 27 de agosto de 1972, com cerimônia transmitida por televisão para todo país. O segundo trecho foi inaugurado posteriormente, mas, em 1974 – após o choque internacional do petróleo –, o governo Geisel reorientou as prioridades das políticas de transportes, abortando projetos rodoviários na Amazônia dando maior ênfase às ferrovias. Para Geisel, “a Transamazônica foi um fracasso” (D’ARAÚJO; CASTRO, 1997, p. 313). Havia queixas em relação ao elevado custo de manutenção da via e problemas no padrão técnico da obra, que contava com rampas íngremes, pontes de madeira e drenagem precária. Assim, com as intensas chuvas na região, a via sem asfaltamento funcionava apenas um semestre no ano, tornando-se uma estrada sazonal. Um ano após a inauguração,

trechos estavam intransitáveis e uma equipe do Jornal do Brasil tentou percorrer toda a rodovia de carro e não conseguiu, averiguando que não se tratava apenas de conservação, mas de restauração de boa parte da via. Além disso, outros projetos de grande porte da ditadura interferiram na Transamazônica e a construção da hidrelétrica de Tucuruí fez com que parte da via fosse alagada pelo lago artificial da usina. A ocupação das terras no entorno encontrou também uma série de adversidades, dadas as dificuldades de escoamento da produção em razão da precariedade da estrada. Um grupo de moradores chegou a queimar uma ponte de madeira da via em 1991, em protesto contra as más condições de trânsito da via. Além disso, as regiões por onde passa a rodovia ficaram marcadas desde a inauguração da rodovia pela violência dos conflitos sociais e rurais presentes na região, dada a precariedade das políticas colonizadoras adotadas (SCHMINK; WOOD, 2012). Por fim, os impactos ambientais do projeto, em particular o desmatamento associado à construção e ocupação das margens da via por unidades agropecuárias, geraram grande repercussão internacional, com críticas à rodovia vindas do exterior (PRADO, 1997).

Assim, a obra, que não foi objeto de qualquer discussão pública ou consulta prévia à população, tendo sido definida como prioridade da política governamental por um grupo extremamente restrito de agentes, passou a ser discutida mais abertamente apenas após ficar pronta, em uma conjuntura que apontava para a abertura política, quando as visões contrastantes sobre a realidade podiam se expressar de maneira mais livre e sob menor censura do que no auge da ditadura.

Conclusão

A obra da rodovia Transamazônica se inscreve em um conjunto de grandes empreendimentos levado a cabo pela ditadura brasileira e que foi instrumentalizada como peça de propaganda pelo regime autoritário. No entanto, projetos como a hidrelétrica de Itaipu, as usinas termoeletricas de Angra dos Reis, a ponte Rio-Niterói e as rodovias na região amazônica não devem ser lidas exclusivamente

como feitos megalomaniacos de líderes políticos ambiciosos ou um devaneio de uma ditadura de um país periférico iludida com miragens espetaculares de construção de uma potência internacional. Em nosso entendimento, esses projetos caracterizam mais a própria expressão de poder e dos interesses dos empreiteiros de obras públicas e de outros empresários, devidamente organizados em aparelhos da sociedade civil e inseridos com seus projetos e demandas nas agências estatais e no próprio pacto político então vigente. Assim, essas obras permitiam a canalização do fundo público para alguns grandes grupos econômicos internacionais e brasileiros que constituíam a base social fundamental da ditadura.

No caso da Transamazônica, sua obra parece expressar algumas marcas do regime empresarial-militar imposto no país desde 1964. Além de proporcionar uma fonte de ganhos e experiência para as empresas envolvidas – incluindo as empreiteiras responsáveis pelo empreendimento, que usaram o *know how* adquirido na obra para a realização de projetos semelhantes no exterior posteriormente –, a construção da via possui também um conjunto de vítimas e agentes onerados pelo projeto. Assim, a obra incorreu em condições precárias de trabalho e muitos acidentes, inclusive letais, para os operários responsáveis pela sua construção. A estrada também representou um flagelo para as populações locais, com a perseguição, violência e extermínio dos povos indígenas que viviam na região. Por fim, a rodovia não representou uma oportunidade de sobrevivência e vida digna para os camponeses assentados em seu entorno, que não tinham boas condições de produção e escoamento das mercadorias ali concebidas, sendo a política de colonização mais favorável aos grandes grupos econômicos que adquiriram propriedades na região, estabelecendo unidades produtivas ou vendendo as terras em seguida. Dessa forma, podemos entender que a Transamazônica representa uma espécie de micro-cosmo da própria ditadura, que, de forma autoritária, trouxe oportunidades de negócios e lucros para os empresários e violência e flagelo para os trabalhadores envolvidos, os povos indígenas ali residentes e os camponeses que foram usar aquelas terras para sobreviver e garantir o seu sustento.

Notas

1 Em especial os trabalhos de BRAGA, 2021; CARVALHO, 2021; IANNI, 1986; PAULA, 2000; FICO, 1997; ARAÚJO, 2020; PEREIRA, 2013; VELHO, 2009 [1972]; COSTA, 2012; SCHMINK; WOOD, 2012.

2 Como a revista O Empreiteiro, além das memórias de empresários que constam nas obras de QUINTELLA, 2008; MENDES; ATTUCH, 2004 e PRADO, 1997.

3 Estamos nos referindo a grupos econômicos como Camargo Corrêa, Mendes Júnior, Norberto Odebrecht, Andrade Gutierrez, Rabello e Queiroz Galvão, que são algumas das principais empreiteiras brasileiras, oriundas de Minas Gerais, São Paulo e Nordeste, que cresceram significativamente durante a ditadura (ver CAMPOS, 2014).

4 A lei ganhou o nome do ministro de Viação e Obras Públicas Maurício Joppert da Silva, empresário e engenheiro líder no segmento da indústria da construção, tendo sido presidente do Clube de Engenharia (HONORATO, 1996).

5 Sobre o projeto de Carajás em específico, ver HALL, 1991.

6 Sobre a trajetória da empreiteira mineira, ver CAMPOS, 2019.

7 Sobre o ônus carregado pelos trabalhadores rurais, Hall (1991) chega a falar de um caráter anticamponês do Estado brasileiro.

8 Importante sinalizar que a região amazônica, em particular, é historicamente alvo de interesses internacionais desde antes da construção da rodovia Transamazônica, inclusive com a atuação de grandes grupos estrangeiros, como no conhecido caso da Fordlândia, do final da década de 1920 (COSTA, 2012; GRANDIN, 2010).

Referências

ARAÚJO, Rayane Barreto de. **Entre a violência e o caminho de volta**: a resistência dos Nambiquara do Vale do Guaporé durante a ditadura militar (1968-1975). 2020, 195 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Seropédica, 2020.

ASSIS, Denise. "Boletins reservados do exército vinculam empresas à política de segurança nacional". Matéria produzida para o portal eletrônico **Brasil 247** no dia 8 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.brasil247.com/blog/boletins-reservado-s-do-exercito-vinculam-empresas-a-politica-de-seguranca-nacional>. Acesso em: 28 mai. 2021

BRAGA, Magno Michell Marçal. **Construtores do Brasil Grande: trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica (1970-1974)**. 2021, 289 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Coimbra, Coimbra, 2021.

BRAGA, Magno Michell Marçal; SOUZA, César Martins de. "Transamazônica: terra, trabalho e sonhos". **Territórios e Fronteiras (UFMT)**. v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.

BORGES, Nilson. A doutrina de segurança nacional e os governos militares. *In*: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida (Org.). **O Brasil Republicano**. v. 4 – O tempo da ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 15-42.

CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. **Estado e Empreiteiros no Brasil: uma análise setorial**. Dissertação de mestrado em Ciência Política. Campinas: Unicamp, 1993.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **Estranhas Catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988**. Niterói: Eduff, 2014.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Capital monopolista, ditadura e Estado no Brasil: o caso da trajetória da construtora Mendes Júnior. **Revista Debates**, v. 13, p. 46-67, 2019.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira; BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta; LEMOS, Renato Luis do Couto Neto e (Org.). **Empresariado e Ditadura no Brasil**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

CAMPOS, Roberto. **Lanterna na Popa: memórias**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.

CARVALHO, Erika Marques de. **Uma cicatriz na selva: os impactos humanos, sanitários e ambientais da construção da Transamazônica (1970-1974)**. Tese (Doutorado em História da Ciência) – Fiocruz, Rio de Janeiro, 2021 (no prelo).

CAVAGNARI Filho, Geraldo Lesbat. Autonomia militar e construção a potência. *In*: DREIFUSS, René Armand *et al.* **As Forças Armadas no Brasil**. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo, 1987, p. 57-99.

COSTA, Francisco de Assis. **Formação Agropecuária da Amazônia: os desafios do desenvolvimento sustentável**. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, 2012.

D'ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso (Org.). **Ernesto Geisel**. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997.

DREIFUSS, René Armand. **1964: a conquista do Estado**. Petrópolis: Vozes, 1981.

ESTADÃO (2021). Matéria: Bolsonaro: 'Imagine se eu falo que não vamos assinar o acordo com a UE, o que iriam falar de mim?', publicada no **Estado de S. Paulo** na edição do dia 20 de maio de 2021. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,bolsonaro-imagina-se-eu-falo-que-nao-vamos-assinar-o-acordo-com-a-ue-o-que-iriam-falar-de-mim,70003721651>. Acesso em: 28 mai. 2021

FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. **A Transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira**. Dissertação (Mestrado em Economia) – Unicamp, Campinas, 1981.

FICO, Carlos. **Reinventando o Otimismo: ditadura, propaganda e imaginação social no Brasil**. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997.

GRANDIN, Greg. **Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

HALL, Anthony. **Amazônia: desenvolvimento para quem? desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás (PGC)**. Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

HONORATO, César Teixeira (Org.). **O Clube de Engenharia nos Momentos Decisivos da Vida do Brasil**. Rio de Janeiro: Venosa, 1996.

IANNI, Octavio. **Ditadura e Agricultura: o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia, 1964-1978**. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

JORNAL DO Brasil. Edição de 22 de dezembro de 1987.

MARTINS, José de Souza. **A Chegada do Estranho**. São Paulo: Hucitec, 1993.

MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. **Quebra de Contrato: o pesadelo dos brasileiros**. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **A Classe Dominante Agrária: natureza e comportamento,**

1964-1990. Coleção A Questão Agrária no Brasil. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

MONTEIRO, Juliana Santos. **Proteção ao Trabalho x Proteção ao Trabalhador: a lógica da saúde e segurança do trabalho no período ditatorial brasileiro**. Jundiaí: Paco, 2018.

O EMPREITEIRO (1968). **Revista O Empreiteiro**. Edição de outubro de 1968, n° 9.

O EMPREITEIRO (1969). **Revista O Empreiteiro**. Edição de setembro de 1969, n° 20.

O EMPREITEIRO (1970). **Revista O Empreiteiro**. Edição de abril de 1970, n° 27.

O EMPREITEIRO (1971). **Revista O Empreiteiro**. Edição de maio de 1971, n° 40.

O EMPREITEIRO (1971A). **Revista O Empreiteiro**. Edição de julho de 1971, n° 42.

O EMPREITEIRO (1971B). **Revista O Empreiteiro**. Edição de outubro de 1971, n° 45.

O EMPREITEIRO (1973). **Revista O Empreiteiro**. Edição de maio de 1973, n° 64.

O EMPREITEIRO (1973A). **Revista O Empreiteiro**. Edição de agosto de 1973, n° 67.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974**. 2000, 144 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PEREIRA, Airton dos Reis. **A Luta pela Terra no Sul e Sudeste do Pará: migrações, conflitos e violência no campo.** 2013, 265 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

PEREIRA, Airton dos Reis. A colonização na Transamazônica durante o governo Emílio Garrastazu Médici. **Reflexão e Ação:** revista do programa de pós-graduação em Educação. v. 23, n. 2, p. 54-77, jul./out. 2015.

PINTO, Lúcio Flávio. Na Amazônia, rodovias começam a substituir os rios. **O Estado de S. Paulo.** Edição de 24 de outubro de 1976, p. 35.

PRADO, Lafayette. **Transportes e Corrupção:** um desafio à cidadania. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.

RABELLO, Antonio. 35 anos de políticas de colonização da Amazônia: entre o fato e o feito. *In:* MENDONÇA, Sonia Regina de (Org.). **Estado e Historiografia no Brasil.** Niterói: EdUff/Faperj, 2006, p. 191-207.

QUINTELLA, Wilson. **Memórias do Brasil Grande:** a história das maiores obras do país dos homens que as fizeram. São Paulo: Saraiva/Vigília, 2008.

SANTOS, Adriana Gomes. **Controle e Repressão aos Waimiri-Atroari na Fronteira Amazonas-Roraima no período da Ditadura militar (1964-1985):** uma faceta da parceria entre Estado e o mundo empresarial (Paranapanema-Sacopã). 2021, 305 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2021.

SCHILLING, Paulo R. **O Expansionismo Brasileiro:** a geopolítica do general Golbery e a diplomacia do Itamarati. São Paulo: Global, 1981 [1978].

SCHMINK, Marianne; WOOD, Charles H. **Conflitos Sociais e a Formação da Amazônia.** Tradução de Noemi Miyasaka Porro e Raimundo Moura. Belém: EdUFPA, 2012.

SILVA, Ana Beatriz Barros. **Corpos para o Capital:** acidentes de trabalho, prevençionismo e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985). Jundiaí: Paco, 2019.

SILVA, Marcelo Almeida de Carvalho. **A Volkswagen e a Ditadura:** a fábrica de violência da multinacional alemã no Brasil durante o regime civil-militar. Rio de Janeiro: Consequência, 2021.

VELHO, Otávio Guilherme. **Frentes de Expansão e Estrutura Agrária:** estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.

YOUNG, Joseph; OLIVEIRA, Nilo Carlos de. **100 Anos de Engenharia Brasileira.** O Empreiteiro/Univers, s/d [2000].