



Estradas e Histórias:

A rodovia Belém-Brasília
nas memórias dos
moradores de Guaraí (TO)

Dionathan Soares Fragoso



Dionathan Soares Fragoso

Estradas e Histórias:
A rodovia Belém-
Brasília nas memórias
dos moradores de
Guardaí (TO)

Estúdio Z
2024
Rio de Janeiro



Esse projeto foi elaborado pelo **Estúdio Z**, para
conhecer mais sobre o estúdio, acesse:

Site: www.estudioz.art.br

Instagram: [@estudioz.art.br](https://www.instagram.com/estudioz.art.br)

Projeto Gráfico:

Nívia Bellos

Capa:

Nívia Bellos

Edição :

Natália Bellos

Revisor estético:

Luiz Eduardo Fileto Caldeira

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Fragoso, Dionathan Soares
Estradas e histórias : a rodovia Belém-Brasília
nas memórias dos moradores de Guarai (TO) / Dionathan
Soares Fragoso. -- 1. ed. -- Rio de Janeiro :
Estúdio Z, 2024.

Bibliografia.
ISBN 978-65-980164-6-3

1. Guarai (TO) - História 2. Rodovias - Brasil -
História I. Título.

24-199848

CDD-981.17

Índices para catálogo sistemático:

1. Guarai : Tocantins : Estado : História 981.17

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129



1.	A construção da Belém-Brasília e os seus impactos no âmbito nacional e regional	6
2.	A Belém-Brasília e o local: o povoado Guará	15
3.	Um espaço de lutas e interesses: a emancipação política do povoado	24
4.	Memórias dos moradores de Guarai (TO)	28
5.	História Oral na prática	46
	Referências	49

Caro(a) estudante,

Este paradidático foi escrito especialmente para você!

Este material foi produzido com a finalidade de ampliar o entendimento sobre o contexto histórico da construção da Belém-Brasília e os seus impactos, principalmente na região de Tupirama e Guaraí. Ele também foi concebida com o objetivo de apresentar os depoimentos dos moradores de Guaraí, que vivenciaram o período de construção da Belém-Brasília e seus anos posteriores, e que ainda vivem em nossa cidade, sendo eles: Constância Noronha Aguiar, Onildo Pereira de Souza, Izabel Dias Silva e Juceleide Barbosa da Silva. Desse modo, queremos compartilhar o registro da pluralidade de memórias sociais, culturais e populares da nossa região.

O material visa desenvolver atitudes relacionadas com a identificação de fontes históricas e com a seleção de informações como parte do processo da construção do conhecimento histórico. Por isso, você encontrará atividades relacionadas com fotografias, jornais e depoimentos orais, para que possa analisar, questionar e pesquisar fontes diversas. Assim, diante das leituras dos textos e do trabalho com as fontes, você pode sentir apto a contribuir ainda mais com a sua comunidade.

Você, certamente, irá gostar muito de conhecer novas histórias, fazer novas descobertas e adquirir novos conhecimentos!

- O autor

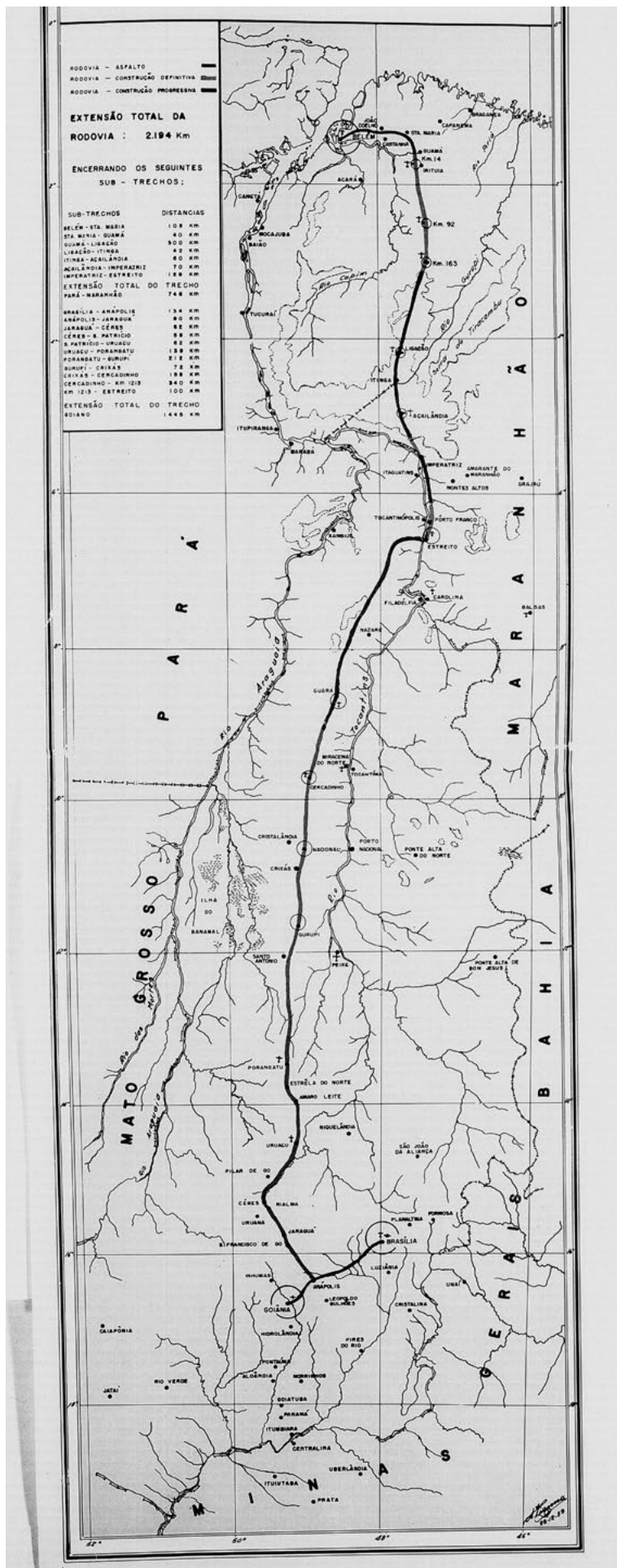
1. A construção da Belém-Brasília e os seus impactos no âmbito nacional e regional

A história da “Belém-Brasília”, a antiga BR-14, construída entre 1958 e 1960 no território goiano, tocantinense, maranhense e paraense, teve como objetivo, no discurso oficial, conectar a capital federal à Belém do Pará. Sua construção buscou atender à demanda de integração do mercado nacional, sob a orientação ideológica do nacionalismo e do desenvolvimento econômico do país, foco do então presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) e dos presidentes da ditadura civil-militar (1964-1985). O resultado desta iniciativa teve impactos sociais, econômicos, políticos e ambientais, em escala regional e nacional, que serão tratados no decorrer deste texto.

A “Belém-Brasília”, representada na Figura 1, foi elaborada pela Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília, Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e apresentada pelo jornal “O Observador Econômico e Financeiro (RJ)” em 1960. A representação mostra o trajeto da rodovia e sua extensão total em 2.194 km, sendo que o trecho goiano tem cerca de 1.446 km. Vale ressaltar que, na época de sua construção, a estrada de chão batido era tratada como “rodovia” e que ela foi asfaltada em 1974.



Figura 1: Mapa da rodovia Belém-Brasília



Estradas e histórias: a rodovia Belém-Brasília nas memórias dos moradores de Guaratá (TO)

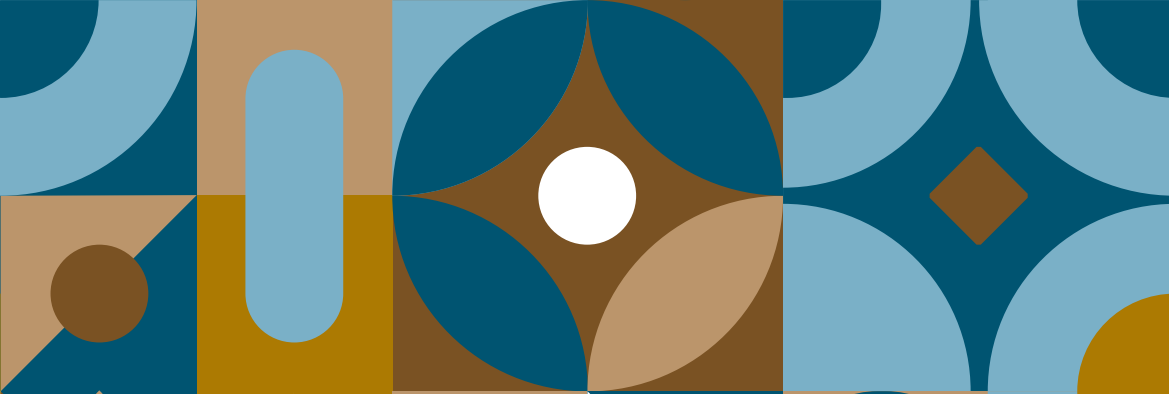
Título: PR - SPVEA Comissão executiva rodovia Belém-Brasília (1960)

Tipo de documento: Jornal Eletrônico

Data do documento: Janeiro de 1960

Origem: O Observador Econômico e financeiro (RJ). Ano 1960/ Edição 00287. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/123021/38556> Acesso em: 10 jul. 2022.

Créditos: dapress@dabr.com.br



Em Goiás, a estrada tem início em Anápolis, percorrendo as cidades e povoados de Ceres, Uruaçu, Porangatu, Gurupi, Cristalândia, Cercadinho, Guarará, e alcançando a divisa com o Maranhão, na cidade de Estreito. Sua construção (1958-1960) até o seu asfaltamento (1974), propiciou ao norte goiano, hoje o atual estado do Tocantins, o surgimento de diversas cidades e povoados e o escoamento da produção agrícola. Mas, para compreender essas transformações e os seus impactos, primeiro é necessário conhecermos a história e o contexto que levaram à construção da Belém-Brasília.

Grande parte dessa estrada seria construída em plena selva amazônica. Assim, apesar de a Belém-Brasília ter sido uma obra da gestão de Juscelino Kubitschek, houve outras iniciativas anteriores e posteriores ao seu governo.

Diante disso, a construção da estrada teve início com a política “Marcha para o Oeste” durante o governo de Getúlio Vargas (1937-1945). Essa política de colonização, incentivada pelo Estado, objetivava a movimentação da população para o interior e o aumento da produção agrícola, resultando na instalação das colônias agrícolas nacionais (1942). No estado de Goiás, surgiu a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (Cang). O engenheiro Bernardo Sayão de Carvalho Araújo, importante para a história da Belém-Brasília, foi indicado por Vargas para implantar e dirigir a Cang. Nesse contexto, os primeiros trechos da rodovia foram abertos e tornaram-se possibilidades concretas para a realização do ambicioso plano de conectar a região norte de Goiás ao porto de Belém, no Pará.

Com a criação da Cang em Goiás, conforme os autores Orlando Valverde e Catharina Vergolino Dias (1967, p. 325), “foi construído o primeiro trecho da rodovia Belém-Brasília, ligando Anápolis a Ceres, de 1941 a 1944”, pelo diretor da colônia, Bernardo Sayão. Esse trecho foi aberto para dar acesso à colônia agrícola, devido à sua estrutura fundiária e à qualidade de suas terras, que exigiam um sistema eficiente de transporte para escoar a sua produção. Em seguida, a estrada foi estendida até a cidade recém-fundada de Uruaçu.

Sistema rodofluvial

Sistema de transporte que é composto por uma rodovia e um rio, ou seja, que combina ambos.

Nessa época, foi elaborado o *Primeiro Plano Rodoviário Nacional* (1942), com o objetivo de integrar social e economicamente os centros produtores do Norte com o sudeste e o Sul do Brasil, mas o país ainda não tinha condições de implantá-lo. Em 1947, o deputado Jalles Machado apresentava ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 1.211, que previa a organização de um sistema de ligação rodofluvial de Anápolis a Belém em que as estradas iriam até o ponto em que os rios fossem navegáveis, e, a partir daí, a viagem se faria por água. O projeto teve pareceres favoráveis do Congresso, apesar das críticas feitas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagens (DNER). Houve a possibilidade de sua efetivação, que não aconteceu. Nesse contexto, de acordo com os autores Valverde e Dias (1997), a Lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, determinou a modificação do traçado da BR-14:

Por disposição da lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, o traçado da BR-14 foi modificado, abandonando o vale médio do Tocantins e seguindo, tanto quanto possível, o divisor de águas Tocantins-Araguaia, até cruzar aquele curso d'água na fronteira Goiás-Maranhão. Pela primeira vez, resolvia-se oficialmente pôr de lado a ligação rodo-fluvial, confiando-se totalmente à rodovia a vinculação interior de Belém com o resto do Brasil (VALVERDE; DIAS; 1997, p. 328).

Como os autores reforçam, então, com o abandono do modelo rodofluvial e a escolha de se manter o trajeto totalmente por terra, a construção da Belém-Brasília foi possível. Essa iniciativa, assim como a construção de outras obras, "Brasília-Fortaleza" e "Brasília-Acre", integravam-se ao âmbito do "Plano de Metas", delineado pelo presidente.

Assim, o presidente JK, ao reconhecer o grande desafio que a construção da Belém-Brasília representava, determinou a criação de duas frentes de serviços. Uma delas partiu do estado de Goiás em direção a Belém do Pará, liderada pelo engenheiro Bernardo Sayão, enquanto a outra frente partiu de Belém do Pará em direção a Goiás sob o comando do médico-sanitarista Valdir Bouhid.

Bernardo Sayão foi convidado pelo presidente Juscelino Kubitschek para fazer parte da *Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília*

O Plano de Metas foi um conjunto de políticas e diretrizes econômicas implementadas no Brasil durante o governo de Juscelino Kubitschek, entre 1956 e 1961. Lançado em 1956, o plano tinha como objetivo principal promover o desenvolvimento econômico e a industrialização do país. O Plano de Metas estabelecia uma série de objetivos ambiciosos, incluindo a construção de rodovias, hidrelétricas, indústrias de base, e a meta simbólica de "50 anos em 5", que buscava acelerar o progresso econômico em um curto período de tempo. A implementação do plano contribuiu para o crescimento econômico, mas também gerou desafios, como endividamento externo e inflação.

(RODOBRÁS), criada em 15 de maio de 1958, como supervisor da construção, e várias firmas empreitaram trechos da rodovia. Dentre as diversas construtoras, no território goiano-tocantinense temos: Empresa Nacional de Construções Gerais (trecho Crixás-Cercadinho); George-Yunes Engenharia e Construções (Cercadinho-Araguaína); Viatécnica S/A (Araguaína- Estreito) e Dr. Gilberto Rocha Salgueiro (ponte sobre o rio Tocantins).

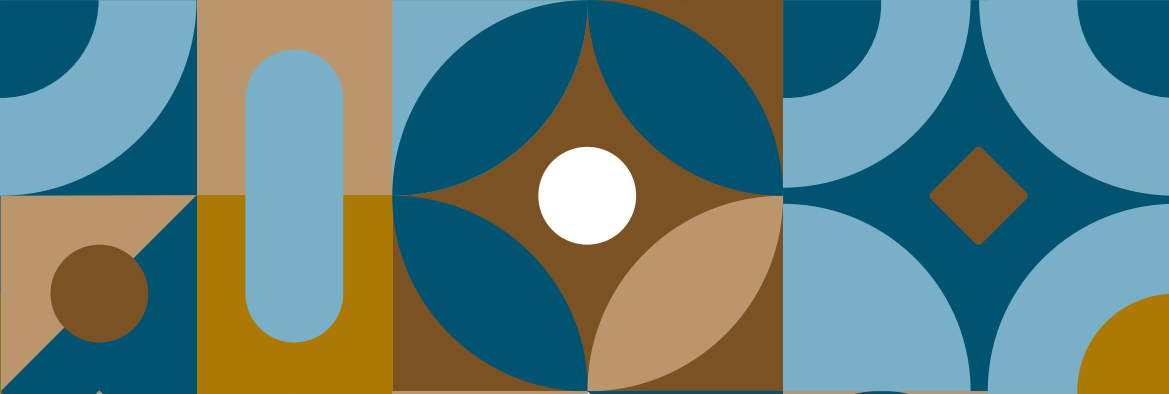
Com relação ao início das obras que ligariam Brasília a Belém do Pará, o presidente Juscelino Kubitschek mobilizou representantes de nações estrangeiras para que elas testemunhassem a presença do seu governo na Amazônia. Junto com Bernardo Sayão e o engenheiro George Yunes, conhecido como “Gaúcho”, organizaram uma festa no local chamado “Cercadinho”, atual cidade de Barrolândia, Tocantins. Segundo Aquino:

Resolveu então Yunes, acompanhado pelo vice-governador Sayão, ir ao Presidente JK (Brasília). Lá chegando, foram muito bem recebidos por Juscelino que, aproximando-se do mapa do Brasil, pediu que o Gaúcho lhe mostrasse o local denominado Cercadinho. Após a localização no mapa, pergunta ao Gaúcho se aquilo ali não seria a Amazônia. Confirmado que sim, Juscelino promete comparecer à festa. Recomendou então ao Gaúcho que montasse toda infraestrutura: construindo pista de pouso e ornamentando o local com elementos que caracterizassem claramente tratar-se de região amazônica (AQUINO, 2004, p. 324).

O que parece ser apenas uma festividade revela o interesse do governo em disponibilizar a Amazônia para o capital internacional, em busca de parcerias que viabilizem seu projeto de grandes obras. A estrada foi alvo de várias críticas por parte de parlamentares e da imprensa de oposição, como a “Tribuna da Imprensa”, dirigida pelo político da oposição e jornalista Carlos Lacerda. Isso se dava porque, entre outros fatores, a obra tinha custo muito elevado.

Diante desse cenário, os meios de comunicação alinhados ao governo Kubitschek foram mobilizados para a produção de matérias favoráveis ao empreendimento.

De acordo com Rômulo de Paula de Andrade (2018, p. 3), em meio à política desenvolvimentista de Juscelino, os meios de comunicação apoiadores do governo, destacando-se os jornais e as rádios pertencentes ao jornalista e empresário Assis Chateaubriand, o grupo Globo



de Roberto Marinho e a revista Manchete, do grupo Bloch, ajudaram a propagar a ideia de que “a natureza e a Floresta Amazônica seriam impedimentos a esse processo”; sendo representadas como “autênticas vilãs que deveriam ser superadas para dar lugar ao progresso e à modernidade”. Diante da dificuldade de construir uma estrada em meio à floresta, a iniciativa parecia assumir uma escala épica.

No decorrer da obra, acampado próximo a cidade do Estreito - MA, Bernardo Sayão encontrou-se com seus colegas Dr. Gilberto Salgueiro e o topógrafo Jorge Dias em uma barraca para discutir verbas para os trabalhadores. Um imenso galho de árvore caiu em direção à barraca, levando à morte de Sayão em janeiro de 1959, enquanto os seus colegas ficaram apenas feridos¹. A notícia de sua morte gerou comoção em todo o país. Como uma homenagem, o presidente JK assinou o Decreto nº 47.763, em 5 de fevereiro de 1960, oficializando que a rodovia Belém-Brasília passaria a ser denominada “Bernardo Sayão”.

Ao término da construção da Belém-Brasília na região norte do Goiás, o presidente Juscelino Kubitschek organizou uma caravana. Chamada de Caravana da Integração Nacional, foi dividida em quatro colunas, cada uma partindo de um ponto cardeal do país, em uma espécie de carreata, em 1960. O presidente JK determinou que apenas veículos brasileiros compusessem a caravana, com o objetivo de destacar o cumprimento da meta estabelecida, a construção da nova capital. Desse modo, dois meses antes da inauguração de Brasília (21 de abril de 1960), a caravana partindo dos quatro cantos do país rumo a capital foi idealizada para fazer a ligação transbrasileira por meio de um cruzeiro de estradas.

Os impactos socioambientais da Belém-Brasília (1958-1960)

No que se refere aos impactos e consequências da Belém-Brasília, a obra teve como principal impacto negativo a exploração do meio ambiente e a impossibilidade da população pobre de conservar suas terras (posses). Naquela época, ocorria o desmatamento sem que se discutissem medidas para amenizar os impactos ambientais. Ao mesmo tempo, a internacionalização da Amazônia contribuía para a exploração da madeira e de minerais encontrados durante a abertura da floresta.

Outro impacto da rodovia foi o aspecto da especulação das terras, devido à perspectiva de sua valorização. Nesse contexto, se tornaram frequentes as **grilagens** de terras em diversas localidades, nas áreas de influência da estrada, o que provocou conflitos violentos entre grileiros e posseiros. Devido a esse problema agravar-se na região, conforme Aquino, houve uma tentativa de elaborar um “Plano de Colonização da Estrada Belém-Brasília”, estimulado pelo Estado. Porém, Aquino afirma que esse plano não obteve sucesso:

Grilagem

Práticas ilegais relacionadas à apropriação ou invasão de terras, geralmente envolvendo documentos falsificados.

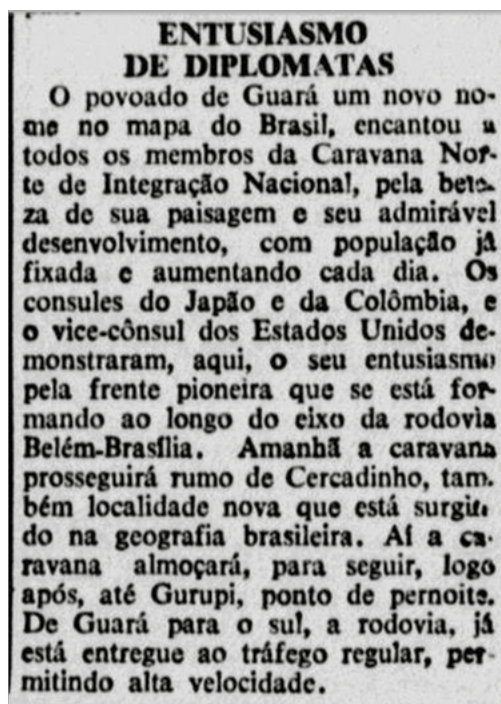
Também George Yunes, o Gaúcho (dono da empreiteira responsável pela construção do trecho goiano-tocantinense da rodovia), afirma em seu depoimento que ao longo da estrada eram reservados seis quilômetros de cada lado, para serem distribuídos entre colonos. Mas, segundo ele, essa tentativa andou longe de dar certo, porque imediatamente chegavam os latifundiários, que ofereciam algum dinheiro, compravam aquelas terras dos colonos e, assim, a margem da rodovia foi-se transformando em latifúndio (AQUINO, 2004, p. 328).

Outro problema que foi apontado, segundo o mesmo autor, seria a dificuldade de as pessoas permanecerem em seus lotes devido aos perigos a que estavam expostas por viverem à beira da estrada. Além disso, também houve pessoas que venderam suas pequenas propriedades porque desenvolveram o gosto de morar na cidade e se mudaram para lá. Tudo isso são fatores que contribuíram para que o “Plano de Colonização da Estrada Belém-Brasília” não ocorresse conforme o planejado.

Como vimos, a construção da Belém-Brasília teve impactos diversos (econômicos, políticos e ambientais) no âmbito regional e nacional, e até global. Por isso, é considerado um acontecimento de grande importância histórica. Seus impactos devem ser considerados para que possamos compreender os desdobramentos desta construção e fazer uma conexão entre o local/regional com o nacional e o global.



Interpretando Fontes – Jornal



Título:	Entusiasmo de Diplomatas (1960)
Tipo de documento:	Jornal do Commercio (RJ)
Data do documento:	28 de Janeiro de 1960
Origem:	CARLOS RIZZINI (Org.). Coluna Leste parte hoje desta Capital: entusiasmo de diplomatas. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, p. 12-12. 28 jan. 1960.

Um artigo do Jornal do Comércio (RJ) de 1960, intitulado “Entusiasmo de diplomatas”, relata a visita da Caravana Norte de Integração Nacional ao povoado Guará, que fica ao longo da rodovia Belém-Brasília. Segundo o correspondente do jornal, os membros da caravana ficaram encantados com a paisagem e o desenvolvimento do povoado.

1. Sobre a fonte, o Jornal do Comércio (RJ), pesquise e responda em seu caderno:
 - a. Quando ele foi criado?
 - b. Quais os principais eventos que o jornal cobriu na década de 1960?
2. Como o povoado Guará foi descrito na manchete do jornal?
3. Por qual motivo os diplomatas estavam entusiasmados?

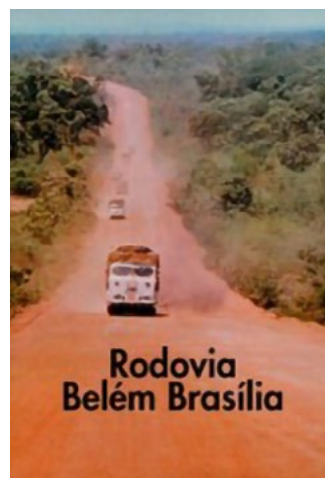


Recomendação de Filme/documentário

O documentário “Rodovia Belém-Brasília” acompanha a construção da estrada que leva o progresso para as cidades do interior do Brasil, melhorando as condições de vida da população local.

O material está disponível gratuitamente na internet ([link aqui](#)).

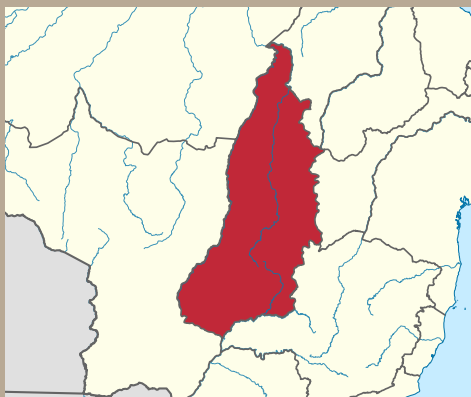
RODOVIA Belém-Brasília. Direção de Zelito Viana. Ministério da Educação e Cultura (MEC), Instituto Nacional de Cinema (INC), Departamento do Filme Educativo (DEF), 1972.



2. A Belém-Brasília e o local: o povoado Guará

A construção da Belém-Brasília não apenas conectou diferentes regiões do país, mas também estimulou a migração e o desenvolvimento de novos núcleos urbanos ao longo de seu percurso no território tocantinense, revelando importante impacto social. Desde a sua inauguração (1960) e pavimentação asfáltica (1974), houve um crescimento populacional no território do Tocantins, antigo norte goiano, conforme apontado por Aquino (2004). O autor utiliza dados do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 1950 e de 1980, que mostram que a população na região passou de 204.041 para 738.688 habitantes. Com tal mudança, surgiram os centros urbanos de Araguaína, Colinas de Goiás, Guará, Miranorte, Paraíso do Norte, Gurupi, Alvorada, entre outros.





O Tocantins foi criado oficialmente em 5 de outubro de 1988, separando-se de Goiás.

Anacronismo

Quando utilizamos os valores, conceitos e ideias de uma época para analisar ou julgar os fatos de outra época.

De acordo com Aletícia R. Silva (2023), na época da criação da rodovia Belém-Brasília, considerado um fato importante para a história das migrações e construções de cidades no Tocantins, esta região era a parte norte do estado de Goiás. Portanto, ao escrever uma História Local e Regional de qualquer cidade nascida após a criação da rodovia no Tocantins, devemos evitar correr o risco de **anacronismo**:

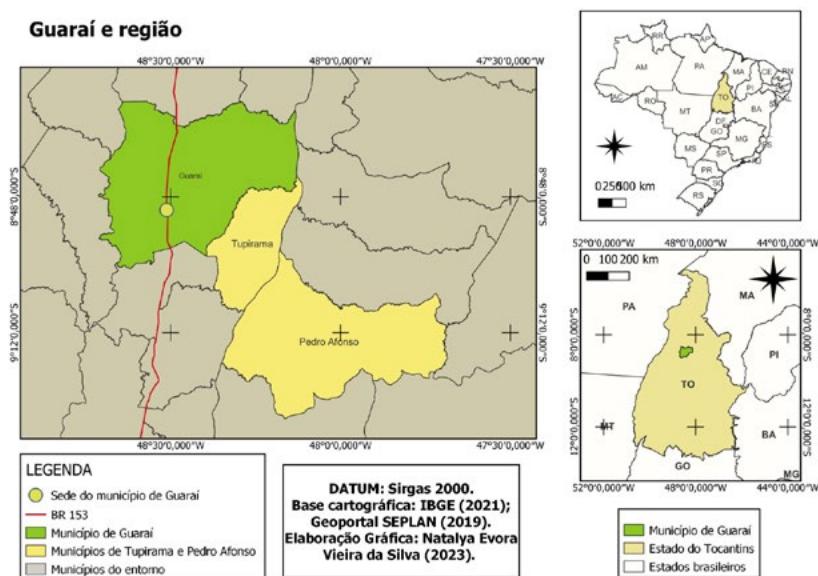
Nenhum morador desta terra se declararia tocantinense. Afinal, [não] existia o próprio estado do Tocantins. No entanto, alguns textos escritos logo após a criação do estado do Tocantins, elogiam o clamor popular pela emancipação, pela afirmação de uma identidade puramente tocantinense. Assim, chamamos atenção para que a História Local e Regional venha ser feita deixando bem claro que região é um termo referente ao território, visto como um espaço de luta e disputas políticas (SILVA, 2023, p. 251).

Dessa forma, compreendemos que a 'identidade', segundo Tomaz Tadeu da Silva (2000, p. 96), é construída socialmente, e esses processos influenciam as relações de poder em determinado espaço. Por sua vez, Silva (2023) afirma que muitas pessoas que migraram para as cidades do antigo norte goiano, como Colinas, Araguaína e Guaraí, há mais de 30 anos, ainda se identificam como maranhenses, piauienses e goianos. De modo semelhante, Aquino (2004, p. 340) alega que 'a identidade do Tocantins é algo ainda em construção', portanto,

[...] como se sabe, normalmente a maturidade de um processo de cunho cultural é "inaugurada" com algum estudo-síntese a respeito. Além disso, é preciso atentar para o fato de que outras regiões que foram ocupadas em épocas bem anteriores à do Tocantins ainda buscam afirmar sua verdadeira identidade, o que contribui para reforçar mais esta ideia de que o antigo norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins, ainda se encontra em pleno processo de construção de sua identidade cultural (AQUINO, 2004, p. 340).

Levando em conta tais considerações, concentramo-nos na relação da Belém-Brasília com a formação da cidade de Guaraí. Sobre essa relação, a presença da estrada, que em 1960 impulsionou o crescimento populacional no povoado chamado Guará, no território de Tupirama (antigo Goiás), levou à criação da cidade de Guaraí em 1968 e, posteriormente, à sua emancipação política em relação a Tupirama em 1970. Na Figura 2, vemos a representação da configuração atual das cidades de Guaraí, Tupirama e Pedro Afonso, sendo que a primeira se localiza no eixo rodoviário da BR-153 (antiga Belém-Brasília/BR-14), e as duas restantes se encontram no eixo do rio Tocantins.

Figura 2: Mapa de Guaraí e região



DATUM: Sirgas 2000. Base cartográfica: IBGE (2021) Geoportal SEPLAN (2019). Elaboração Gráfica: Natalya Evora Vieira da Silva (2023).

Historicizar

colocar em perspectiva histórica.

Sobre o vínculo entre o povoado Guará e Tupirama, é necessário **historicizar** a cidade para compreender melhor as transformações do povoado. As informações sobre o histórico de Tupirama, reproduzidas pelos órgãos municipais, foram produzidas em 1958 pelo IBGE, que editou a coleção Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, por Jurandyr Pires Ferreira. A coleção teve como objetivo sistematizar informações estatísticas e geocientíficas do território nacional, com foco nos municípios, abordando aspectos físicos, como relevo, clima, vegetação e hidrografia, além de apresentar informações sobre características demográficas, socioeconômicas e históricas. Em relação ao histórico de Tupirama, a enciclopédia consta o seguinte trecho:

HISTÓRICO - em 1937, Leôncio de Souza Miranda, residente em Pedro Afonso, resolvera, dado o grande número de competidores no setor comercial, transferir-se para a margem esquerda do rio Tocantins em frente à cidade de Pedro Afonso, construiu três casas residenciais para si e seu pessoal, donde adveio o nome de Trindade, primeiro nome do povoado. Por influência do fundador, o lugarejo desenvolveu-se rapidamente e, com o sensível aumento da população a que vieram juntar-se diversas famílias do interior do Município, tornou-se capaz de erigir-se em vila. Assim é que, em 1938, Trindade era elevada à categoria de vila, por Gentil Veras, então prefeito municipal de Araguacema. Na organização do quadro Territorial do Estado fora substituído o nome de Trindade pelo de Tocantinópolis, denominação que também não demorou a ser substituída pelo nome de Tupirama, que continua até nossos dias. Tupirama teve sua fase de progresso arrefecida, mas, não obstante, graças aos esforços de seus principais chefes, em 1953 foi elevado à categoria de cidade, tendo-se verificado sua instalação no dia 1º de janeiro de 1954 (FERREIRA, 1958, v. 36, p. 429).

A partir desse histórico, inicialmente, destacamos que no início do século XIX, após o período de atividades auríferas no território do Tocantins, antigo norte goiano, diversas comunidades ribeirinhas surgiram e se estabeleceram ao longo dos séculos XIX e XX. Porto Nacional e Pedro Afonso, conforme destacado por Maria de Fátima Oliveira (2010, p. 14), desempenharam papéis de relevância como “importantes centros dinamizadores na região por longa data”. Por sua vez, Souza (2004) relata que no início do século XIX, Pedro Afonso era um centro importante de negócios no médio Araguaia e Tocantins, que tinha ligações comerciais com Belém (PA) e São Luís (MA) e, mais tarde, Bahia.

Em relação aos movimentos de migrações, a região norte de Goiás, com destaque para localidades como Porto Nacional, Tocantinópolis e Pedro Afonso, juntamente com toda a margem esquerda do rio Tocantins, experimentou a chegada de imigrantes provenientes da Bahia, do Piauí, do Maranhão e do Pará durante o século XIX. Nesse período, também surgiram núcleos urbanos a partir de atividades auríferas e agropastoris, sob diversos aspectos tais como fazendas, colonização, bens materiais e paroquiais, loteamento rurais etc.

Por outro lado, no início do século XX, ocorreram os fluxos migratórios espontâneos, nos quais a iniciativa de migrar partiu dos próprios

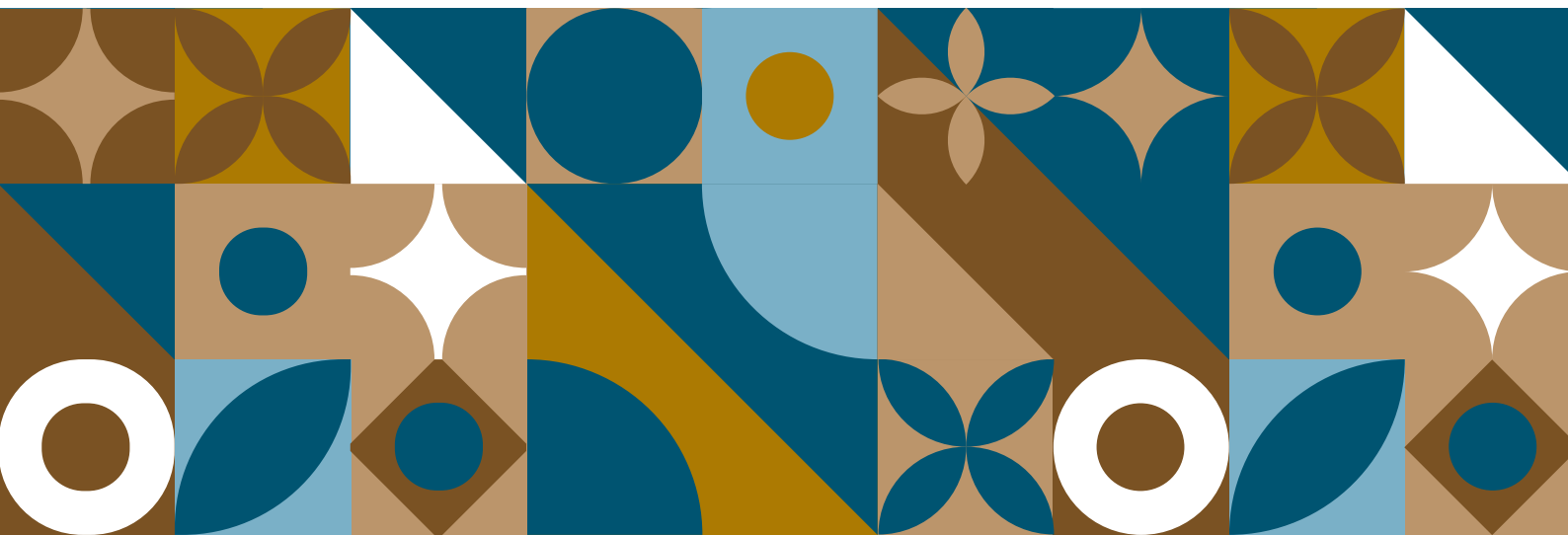
interessados, motivados por diversos fatores e sem a interferência do Estado. Como vimos, também houve um fluxo dirigido pelo governo a partir da criação de Colônias Agrícolas e da campanha política “Marcha para o Oeste” na década de 1940. Contudo, em virtude das dificuldades de comunicação entre as regiões norte e sul do Estado de Goiás e da limitada geração de riqueza resultante do comércio estabelecido entre as áreas rurais e os poucos núcleos urbanos, não se formavam centros urbanos de significativa expressão.

Após compreender a importância de Pedro Afonso como centro comercial, os movimentos migratórios, a formação de núcleos urbanos, a constituição de fazendas e suas atividades agropastoris, vamos ampliar a análise sobre como foi o processo de formação e de transformação do povoado Guará, vinculado a Tupirama no final das décadas de 1950 até sua emancipação política no início da década de 1970.

As antigas fazendas pertencentes a Pacífico Silva, localizada na parte norte e Antônio Mendes Ribeiro, na parte sul do atual município, se desenvolveram a partir da construção da Belém-Brasília em 1959. Para entender melhor a origem dessas fazendas e o começo do povoado, visitamos o morador de Guaraí, Lourenço Ferreira Lima, de 85 anos, em sua residência no dia 06 de agosto de 2022. Lou-

renço é de Pedreiras, Maranhão e exerceu o cargo de secretário da Câmara Municipal da cidade de Tupirama, por meio da Portaria nº 01/55, de 02 de fevereiro de 1955. A entrevista ocorreu no seu escritório, onde ele demonstrou bastante interesse em compartilhar suas memórias. Sobre as raízes da fazenda Guará, Lourenço descreve como foi o processo de ocupação e compra da fazenda:

Serafim Pereira, no ano de 1920, deixou sua terra no lugar denominado Estreito no estado do Maranhão e aqui chegando, apossou-se das terras que mais tarde denominaram-se de "Fazenda Guará", em virtude [de] haver na localidade muitos lobos-guará. Aqui residiu até o ano de 1939, quando vendeu a fazenda para o Sr. José Alves de Sousa, este vindo da cidade de Loreto, estado do Maranhão. De fazenda, somente o gado foi vendido e as terras lhe foram doadas pelo Sr. Serafim Pereira, cuja posse se efetivou somente em 1940 ou 1941. Com a morte do Sr. José Alves de Sousa, Félix Pestana recebeu a Fazenda Guará por herança de seu pai. Félix Pestana, mais tarde, vendeu a referida fazenda para o Sr. Joaquim Ferro e esse vendeu-a para o Sr. Antônio Mendes Ribeiro por 1.000\$000,00 (um conto de réis). Em data de 10 do mês de fevereiro de 1954, O Sr. Antônio Mendes Ribeiro vendeu para o Sr. Pacífico Silva a parte norte da fazenda epigrafada, pelo valor de CR\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros), cujo pagamento se efetivou em data de 01 de novembro de 1954.



Como se observa, a específica fazenda teve diferentes proprietários e moradores entre 1920 e 1954. A chegada de imigrantes, sobretudo do Maranhão, pode ser entendida a partir do contexto dos fluxos migratórios espontâneos, no início do século XX, atraídos por melhores condições de vida. Sobre as principais atividades econômicas desenvolvidas naquela época na região de Tupirama e fazenda Guará, Souza (1997) menciona a agricultura, a pecuária e o extrativismo vegetal (babaçu). De acordo com o mesmo autor, apesar de a lavoura ser pouco desenvolvida, as produções de arroz e milho eram destinadas aos estados de Maranhão e Piauí, enquanto a pecuária era destinada à cidade de Pedro Afonso, onde se abatia o gado e preparava-se a carne para ser levada de avião para a cidade de Belém do Pará.

Devido à falta de uma rodovia para conectar os principais centros urbanos naquela época, a medida adotada foi a abertura de pista de pouso em muitos lugares, onde fosse possível realizar as trocas comerciais a partir de voos. Assim, para que a política econômica adotada pelo governo de JK fosse efetivada, visando à integração nacional e o desenvolvimento do país, deu-se início à construção do eixo rodoviário Belém-Brasília. Dessa maneira, a abertura da rodovia se transformou no polo de atração da população de Tupirama e diversas regiões.

De acordo com os dados censitários do IBGE, a população de Tupirama era de 5.211 pessoas no censo de 1950, com aumento significativo para 8.350 pessoas no censo de 1960. Nesse contexto, após comprar a parte norte da fazenda Guará, o fazendeiro Pacífico Silva empenhou esforços para trazer seus familiares

do Piauí para morar na região. Mas, de acordo com Souza (1997, p. 99), “somente com a abertura da Rodovia Belém-Brasília, que passava por considerável extensão de sua fazenda, é que realmente começou o povoado Guará, no início de 1959”.

Com a instalação da rodovia, a fazenda Guará ficou entre os trechos de Cercadinho (atual Barrolândia) e Araguaína, sob a supervisão do engenheiro George Yunes, o “Gaúcho”. Ele decidiu instalar um acampamento para supervisão da obra da estrada nas terras de Antônio Mendes Ribeiro, que perdurou de 1959 a 1964. Nesse acampamento, contava-se com a presença de médicos e dentistas, escassos naquela região, o que atraiu diversas pessoas para receber atendimento no acampamento, principalmente de malária, uma doença comum na época.

Em seguida, o perfil da migração regional passou a ser, predominantemente, nordestino. Registros do censo demográfico de 1970 (IBGE, 1970) informam que os estados do Maranhão, Piauí e Ceará tiveram a maior participação de imigrantes nos municípios atravessados pela rodovia, conforme mencionam Arrais, Castilho e Aurélio Neto (2016). Para os autores, a relação da região com os três estados justifica-se pela proximidade, fazendo fronteira com o Maranhão e tendo acesso, por meio de ligações de estradas de rodagem, ao Piauí e ao Ceará. Essa conexão estabeleceu-se também devido às dificuldades encontradas nas zonas do semiárido nordestino, resultando em um intenso movimento migratório. Esse processo foi motivado pelo trabalho em pelo menos três segmentos, os quais estavam plenamente articulados.

O primeiro, como bem anotou Machado (1979), para força de trabalho em função da abertura de fazendas, derrubada de matas e formação de pastos em região típica de fronteira. O segundo respondeu pelos trabalhos ligados às empresas contratadas para os serviços de construção da rodovia (abertura do leito principal, aterros, terraplanagem etc.). E o terceiro para atividades de suporte, a exemplo do comércio (pequenas vendas, hospedarias, restaurantes, bares etc.) e dos serviços (borracharias, postos de abastecimento etc.) que surgiam em vários pontos da rodovia (ARRAIS; CASTILHO; AURÉLIO NETO, 2016, p. 67-68).

Apesar da promessa de progresso e modernidade associadas à instalação da rodovia, a região não experimentou imediatamente tais benefícios. Em décadas posteriores, especificamente na década de 70, quando a rodovia foi asfaltada, os municípios do norte goiano-tocantinense ainda exibiam uma economia predominantemente centrada em atividades primárias e pouco mecanizada, aspectos similares aos registrados no início do século XX.

Além da procura de trabalho na região, houve outras motivações de migração. Por

exemplo, o casal Ananias Neri de Barros e Claudina Neri de Barros deixaram Brasília e compraram uma fazenda na região do povoado Guará com propósitos missionários. Anos depois, o casal ergueu na recém-criada cidade de Guaraí (antigo povoado) um hotel chamado Itamarati e uma loja de material de construção chamada "Construção Barros" em 1972 e que foi aberta ao público em 1973. De acordo com Claudina, o principal motivo da sua mudança e o estabelecimento do comércio local foi a evangelização.

Em Guaraí começamos outra igreja. Como Nani [sua filha] queria ir para Guaraí logo, vi a oportunidade de fincar a bandeira de Cristo ali. Guaraí foi o futuro para nós, comecei no hotel o trabalho de Deus, em uma sala que o meu esposo me deu (BARROS, 2016, p. 49).



Na Figura 3, retirada do próprio livro de memória da Claudina, vemos um bar, o Itamarati Hotel e a Construção Barros em frente da Belém-Brasília antes de ser asfaltada. Atualmente, esse trecho da rodovia se localiza na esquina da Avenida Brasil, em Guaraí, onde se encontram outros estabelecimentos comerciais.

Figura 3: Estabelecimento bar e Itamarati Hotel, Guaraí, 1972



Título: Estabelecimento bar e Itamarati Hotel, Guaraí, 1972

Tipo de documento: fotografia, 1973


Local: Rodovia Belém-Brasília, Centro. Guaraí (TO)

Sobre: Crescimento urbano, comércios e migração

Técnica: Panorâmica

Origem: Guaraí Notícias. Arquivo pessoal do correspondente Marcelo Gris (2023)

Portanto, a criação do povoado não pode ser considerada um fenômeno automático resultante da Belém-Brasília. Houve vários fatores que influenciaram a sua formação, como a existência de várias fazendas e famílias na região, como as terras do Pacífico Silva e de Antônio Mendes Ribeiro, bem como a presença de médicos e dentistas nos acampamentos instalados pela Rodobrás. Também foi demonstrado que antes da construção da rodovia, houve movimentos de migrações, sejam de interesses particulares ou fomentadas pelo Estado, para a região no início do século XX. Logo, devemos considerar esses fatores nas suas diferenças e conexões entre si no estudo do local.



Poesia elaborada pela **aluna Ingrid Lorrane Rodrigues Dias**, foi declamada no Centro de Ensino Médio Oquerlina Torres, no dia 12 de abril de 2023.

“Guaraí, cidade festiva
bastante atrativa
que tem como base
um povo disposto

Sua beleza se revela
nessas praças tão belas,
nos manguezais perto da rodovia,
e no amanhecer do dia

Cidade de muita simplicidade,
mas também muito valor
pois traz toda história
de um povo lutador

Amor e muita bondade
essa é minha cidade
aqui é o meu lugar
onde quero sempre estar”

Fonte: texto escrito por Ingrid Lorrane Rodrigues Dias, 2023.

3. Um espaço de lutas e interesses: a emancipação política do povoado

No tocante à criação da cidade de Guaraí em 1968 e sua emancipação política em 1970, tornou-se um espaço de lutas e de interesses políticos, conforme constata Souza (1997). Os vereadores tentaram várias vezes transferir a sede administrativa do município de Tupirama para Guaraí, devido à presença do eixo rodoviário Belém-Brasília, mas sem sucesso em administrações anteriores. Desde o mandato de Leônicio de Souza Miranda (1960-1961) até a gestão de Pacífico Silva (1962-1965), houve defensores do movimento político pela transferência.

Para ampliar a reflexão sobre o contexto, precisamos compreender o cenário político nacional e regional da época de 1960 até 1970. Em relação à história do Brasil, na sucessão de Juscelino, tivemos Jânio Quadros no poder por um ano em 1961, pois devido a suas medidas impopulares e à falta de apoio político e da imprensa, decidiu renunciar à presidência em 25 de agosto daquele mesmo ano. Em seguida, o vice João Goulart assumiu o poder da República, mesmo que um grupo considerável de ministros, militares, políticos da oposição e grandes empresários fossem contra a sua posse, e permaneceu até 1964.



O Brasil viveu um período democrático entre 1946 e 1964. Neste ano, militares e setores conservadores da sociedade, uniram-se para depor o presidente João Goulart e instalar um governo ditatorial liderado pelos militares. O período ditatorial estendeu-se por mais de duas décadas, acabando com a liberdade de imprensa e de expressão, estabelecendo a censura e a perseguição do governo aos seus inimigos políticos.

Durante o período ditatorial, o Brasil foi governado por meio de Atos Institucionais, decretos que tinham a validade de leis constitucionais e que estavam acima de quaisquer outros poderes. Os AIs, como são conhecidos, não passavam por qualquer votação política para serem aprovados e implementados, garantindo com isso o caráter ditatorial do regime. Ao todo, o Brasil teve 17 Atos Institucionais.

Durante o governo de João Goulart (1961-1964), Mauro Borges Teixeira, eleito governador do Estado de Goiás em 1960 pelo Partido Social Democrático (PSD), assumiu o cargo para um mandato de cinco anos em 31 de janeiro de 1961. No entanto, seu mandato foi cassado em 26 de novembro de 1964, em decorrência do Golpe de Estado civil-militar daquele mesmo ano. Para substituí-lo, foi nomeado o interventor federal Carlos de Meira Mattos.

Em seguida, após a instalação da ditadura militar em 1964, durante o governo de Castelo Branco (1964-1967), Otávio Lage foi eleito governador pela União Democrática Nacional (UDN) em 1965, substituindo o interventor federal Emílio Rodrigues Ribas Junior. Ele conclui o mandato em 15 de março de 1971. Ainda em 1965, porém, foi decretado o Ato Institucional nº 2, conferindo mais poderes ao presidente e extinguindo todos os partidos políticos existentes, criando apenas dois: a Aliança Renovadora Nacional (Arena), como apoiadora do governo, e o Movimento Democrático Brasileiro (MDB), destinado a fazer uma oposição moderada.

Em relação à política em âmbito local e regional, o major Juvenal Pereira de Souza e o presidente da Câmara, Lourenço Ferreira Lima, lideraram um movimento para agilizar a transferência da sede de Guarai. Após uma audiência com o Deputado José Carneiro Vaz em Goiânia, obtiveram o compromisso de submeter o projeto à Assembleia Legislativa. Em uma reunião extraordinária, o projeto foi aprovado e sancionado pelo governador Otávio Lage, tornando-se a Lei nº 7.117, de 05 de novembro de 1968, que autorizou a transferência da sede do município a partir de janeiro de 1969.

Todavia, a transferência não aconteceu de imediato pois, de acordo com Souza (1997, p. 112), o prefeito José Reis Cavalcante era contra a transferência da sede, e não assinou a lei, alegando que não havia condições da sede funcionar no povoado, por não existir prédio para a prefeitura e demais dependências”.

Dessa maneira, a postura do prefeito causou uma divergência política dentro do MDB.

Porém, o presidente do diretório do MDB, Pacífico Silva, mostrou-se favorável à mudança da sede, uma vez que as terras onde se desenvolvia o povoado eram de sua propriedade. Por esse motivo, ele passou a apoiar o candidato Osvaldo Dantas de Sá, da Arena, que se comprometeu a efetuar a transferência da sede. Assim, Osvaldo Dantas de Sá foi eleito pela Arena e contou com o apoio de boa parte do MDB, assumindo o cargo em 1º de fevereiro de 1970. A mudança da sede foi concretizada em 11 de abril de 1970.



De olho na imagem



Título: Transferência da sede administrativa de Tupirama para Guarai

Tipo de documento: fotografia, 11 de abril de 1970

Local: Av. Araguaia, Centro. Guarai (TO)

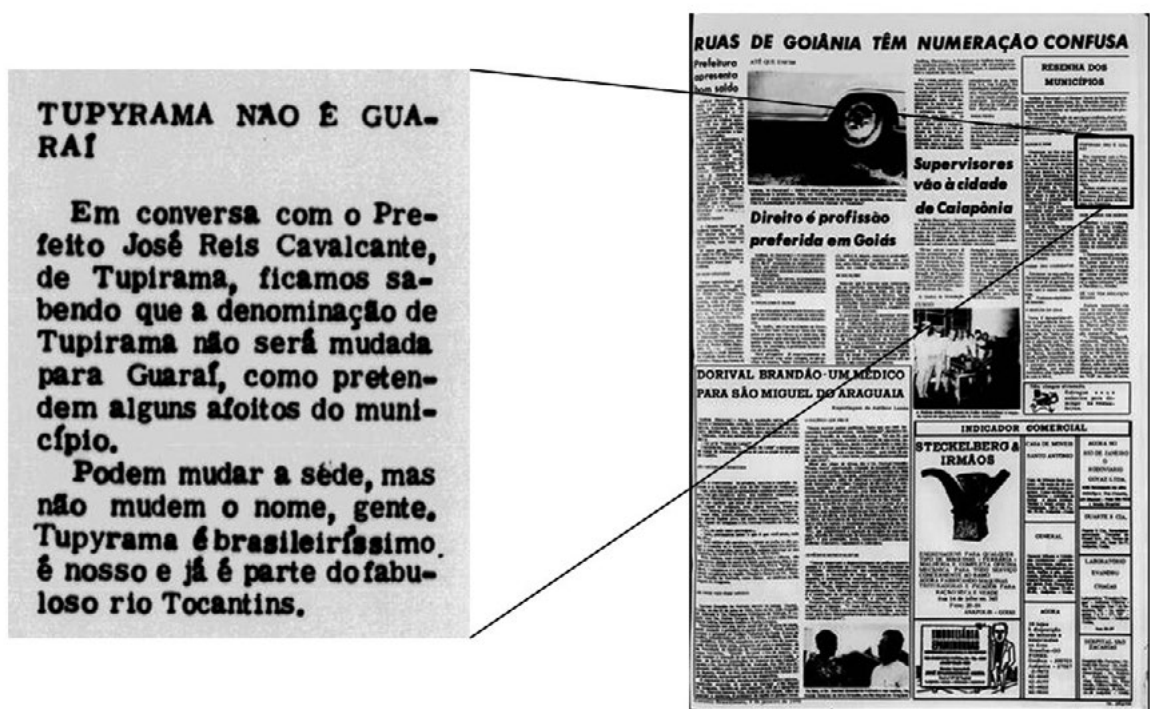
Sobre: Emancipação política de Guarai (TO)

Técnica: Panorâmica

Guarai Notícias. Veja 10 curiosidades de Guarai, município do interior do Tocantins, que completa 52 anos em 2022. Disponível em: <https://guarainoticias.com.br/noticia/veja-10-curiosidades-de-guarai-municipio-do-interior-do-tocantins-que-completa-52-anos-em-2022>. Acesso em: 22/03/2023

Portanto, diversos e diferentes fatores contribuíram com a formação do povoado Guará (1960) e sua emancipação política (1970).

Interpretando Fontes – Jornal



Título: Tupyrama não é Guará (1970) – Correio Braziliense (DF)
Tipo de documento: Jornal
Data do documento: 4 de janeiro de 1970

Origem: ASSIS CHATEAUBRIAND (org.). Resenha dos municípios: Tupyrama não é Guará. Correio Braziliense. Brasília, 4 jan. 1970. p. 7-7. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=028274_02&pagfis=82. Acesso em: 09 jul. 2022.

1. Sobre o jornal Correio Brasiliense, pesquise e responda:
 - a. Quando ele foi criado?
 - b. Quais foram os principais eventos cobertos pelo jornal na década de 1960?
2. Descreva o que a manchete está comunicando.
3. Explique quais foram os possíveis conflitos ocorridos no contexto da emancipação política de Guará.



Tupyrama [sic] não é Guará. Em conversa com o Prefeito José Reis Cavalcante, de Tupirama, ficamos sabendo que a denominação de Tupirama não será mudada para Guará, como pretende alguns afoitos do município. Podem mudar a sede, mas não mudem o nome, gente, Tupyrama [SIC] é brasileiríssimo é nosso e já é parte do fabuloso rio Tocantins.

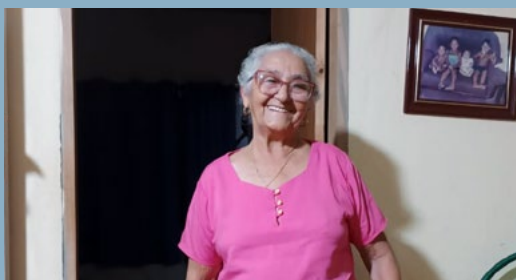
4. Memórias dos moradores de Guaraí (TO)

A História Oral é uma análise organizada da memória humana e uma estratégia utilizada para registrá-la e examiná-la. Essa metodologia relevante para preservar e compreender a memória usa materiais orais para descrever e explicar o passado, conforme vivenciado, lembrado e narrado pelas pessoas. As fontes orais são essenciais para compreender a perspectiva das pessoas que vivenciaram eventos históricos. Elas podem revelar silêncios e omissões presentes na documentação escrita ou oficial, expandir a compreensão do contexto e capturar a memória viva.

A História Local e Oral ([acessar a página 51](#)) são fundamentais para mostrar a diversidade de fontes históricas e dar voz a grupos sociais que possuem sua própria identidade e cultura, mas muitas vezes não são reconhecidos ou ouvidos. Elas também permitem a preservação da memória e o compartilhamento de histórias de moradores locais. Ambas são essenciais para garantir a compreensão das transformações que moldaram a sociedade ao longo do tempo e para preservar a memória e identidade de uma comunidade. Negar a importância dessas histórias pessoais e coletivas é ignorar a existência e a importância da identidade de um lugar e de seu povo.



As narrativas aqui apresentadas trazem consigo as memórias dos seguintes moradores de Guará:



- Constância Noronha Aguiar, mulher parda de 87 anos, nascida em São Félix de Balsas, Maranhão;



- Onildo Pereira de Souza, um homem negro de 72 anos; nascido em Tupirama;



- Izabel Dias Silva, uma mulher negra, viúva, com 77 anos de idade, nascida em Tupirama;



- Juceleide Barbosa da Silva Bezerra, mulher negra, nascida em 1974 na cidade de Guará.

O objetivo do trabalho é o de estabelecer conexões com a memória familiar, do trabalho, da migração e do cotidiano, relacionadas com a época da construção da Belém-Brasília (1958-1960) e a formação do povoado Guará em seu eixo. A seguir, dividimos suas narrativas em quatro partes para melhor compreensão do leitor e organização do texto.

Com relação à identificação dos interlocutores, não foi utilizado o termo “fundadores” ou “pioneiros” para descrevê-los, para não reforçar elementos imaginários que constroem os discursos de origem de localidades e para respeitar os povos originais (indígenas) que já viveram um dia e que sofrem com algum tipo de violência de grupos não originários. Por isso, foi adotado o termo “moradores” para nos referimos aos interlocutores que moravam na região na época da construção da Belém-Brasília (1958-1960) e vivenciaram as transformações sociais do povoado Guará.

As entrevistas

Dona Constância Noronha Aguiar

Dona Constância foi uma das principais recomendações dos meus colegas de trabalho para a realização das entrevistas, pois eles diziam: “ela sabe muita coisa” e “ela tem muitas histórias”. No entanto, como eu não a conhecia, tive relutância no começo. Após algum tempo, decidimos procurá-la e convidá-la para participar da pesquisa. Como ela era conhecida pela comunidade, fui até a igreja católica e pedi ajuda. As mulheres que estavam trabalhando naquele dia fizeram uma ponte de contato e apresentaram-me a Dona Constância, que, para minha surpresa, morava perto da Igreja Católica São Pedro e do Centro de Ensino Médio Oquerlina Torres (CEMOT). Dessa forma, pude esclarecer os objetivos da pesquisa e combinamos um dia para a realização da entrevista.

Uma das principais características da Dona Constância foi sua simpatia, alegria e acolhimento ao me receber em sua casa. Ela demonstrou muito interesse em participar da entrevista, com o objetivo de compartilhar informações sobre sua vida antes da construção da “Belém-Brasília” e a formação do povoado Guará entre 1958 e 1960. Dona Constância mencionou que nasceu em São Félix de Balsas, no Maranhão, em 1937. Em 1943, ela e sua família mudaram-se para a região de Tupirama. Posteriormente, ela e seu esposo mudaram-se para o povoado Guará em 1962.

Eu vim lá do Maranhão, quando saímos de lá, meu pai [Moisés Martins dos Reis] quis vir para cá, porque já tinha família nossa aqui, já tinha o pai dele, e moravam em Tupirama. Ele queria vir, e nós viemos, eu e meus quatro irmãos. Foi em 1943 que viemos para cá. Viemos de burro, de cavalo, e aquela carga de jacá, eu vim no meio de uma carga. A carga de jacá era um pacote feito de taboca, cheio de ‘trem’, mobília, roupa, de tudo... e ‘botava’ no animal com a cangalha, e aí forrava a cangalha, bem “forradinha” para os filhos virem “muntando” (sic) no meio daquilo ali. A gente dormia na estrada, em fazendas a gente parava e dormia, a mãe fazia comida, a gente comia, dormia e no outro dia tornava a viajar. Eu não sei o tanto de dias, mas foram muitos dias para chegar aqui, em Tupirama. A gente ficou morando em Tupirama, e naquela época eu tinha seis anos, só.³

Como já citamos, observa-se um movimento migratório na primeira metade do século XX motivado pela busca por melhores condições de trabalho e de vida. Constância relembra como foi a viagem com sua família ao deixar sua terra natal para um novo lugar. Ao descrever o transporte, ela menciona a “carga de jacá”. De acordo com o dicionário informal, jacá é um cesto feito de bambu, de tamanho grande, trançado habilidosamente sem o uso de arames ou metais. Ele é amplamente utilizado na zona rural para transportar milho, feijão, forragens, entre outros e seu uso pode ser manual, ou seja, transportado pelo trabalhador, ou no lombo de animais. Em seguida, dona Constância relembra que quando criança, com apenas seis anos de idade, ficou bastante animada em se mudar com a família, mas segundo ela, “mamãe que não era muito feliz porque ela estava deixando os pais dela lá.”

Ao chegarem em Tupirama, ela relembra que seu pai, Moisés, era oleiro e fabricava tijolos para a construção de casas, junto com seus irmãos. Nesse contexto, seu pai ensinou a arte da fabricação de tijolos aos seus filhos e filhas.

Era muito comentado! Sobre o jornal, a gente não tinha. Eu mesma não tinha interesse em saber de jornal. Mas o povo comentava muito, principalmente os políticos na cidade, pois todo mundo queria que abrisse a rodovia. Foi o tempo que abriram essa rodovia, começaram os garimpos por perto. Aí, minha mãe ficou viúva, e ela foi para o garimpo, nos deixou em casa. Mamãe trabalhava com pensão e fornecia comida para as pessoas. Ficou conosco um moço lá, inclusive ele foi o segundo prefeito aqui em Guaraí, Osvaldo Dantas.²

Na época da abertura da Rodovia Belém-Brasília (1958-1960), a movimentação política era intensa na região de Tupirama, e houve o surgimento de vários garimpos na região. De acordo com Souza (2004, p. 367), durante o desmatamento da floresta, os trabalhadores constataram a presença de “ouro, níquel, cobalto, chumbo, quartzo, linhita e bauxita, que seriam explorados posteriormente”. Sobre esse período, Constância relembra o que era comentado sobre a construção da Belém-Brasília e como sua mãe foi para o garimpo.

Durante a entrevista, percebemos uma diferença sobre quem foi o primeiro prefeito de Guaraí: Pacífico Silva ou Osvaldo Dantas. Para elucidar essa questão, reafirmamos que o povoado Guará fazia parte da cidade Tupirama entre 1959 e 1968, sendo Pacífico Silva o prefeito de Tupirama no período de 1962 a 1965. Entretanto, Osvaldo Dantas de Sá foi o primeiro prefeito de Guaraí em 1970, após a emancipação política do município. Portanto, a memória não segue as normas da historiografia. Ela é esse mosaico de lembranças tecidas pelos afetos, que afetam as possibilidades sobre o que lembrar e como lembrar.

Alguns anos depois, Dona Constância se casou em 1956, aos 19 anos, e posteriormente mudou-se para a fazenda chamada Tucum, onde morou durante seis anos. Em seguida, transferiu-se para o povoado Guarará em 1962, como menciona no relato seguinte:

Eu saí de Tupirama porque foi o ano em que me casei. Saí de Tupirama para uma fazenda chamada Tucum, e fiquei lá por seis anos. Meu marido [Djalma da Silva Aguiar] era professor na fazenda Chapadinha, e eu lecionava na fazenda Tucum. As duas fazendas eram pertinho uma da outra; ele ficava dando aulas durante a semana na fazenda Chapadinha, e no final de semana vinha ficar comigo. Nesse tempo, tínhamos só uma filha. Assim, ficamos seis anos lá. Com relação ao povoado Guarará, aqui já estava bem iniciado. Eu já tinha uma irmã morando aqui, mamãe [Joana Noronha Aguiar] veio morar aqui e colocou um hotel, na época em que o povo trabalhava nas estradas. Depois, tive o segundo e o terceiro filho, e então mudamos para cá.³

Ainda sobre o período, de acordo com Souza (2004, p. 363), no final do ano de 1959, a ligação entre as duas frentes de trabalho da Belém-Brasília se encontrou, mas a estrada “não passava de um caminho” aberto no meio da floresta. Com relação ao povoado Guarará, Constância relembra da presença de médicos nos acampamentos da Rodobrás, na parte sul da cidade, e da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) na parte norte. Nessa época, ela constata que houve “morte de gente, por meio do inseto, barbeiro”, de malária e pneumonia. Desse modo, ela recorda, até com tristeza, a morte de sua filha:

Na época em que morava na fazenda Tucum, tinha um acampamento do Rodobrás, que ficava perto do riacho Guarazinho. Aí tinha os médicos, só nos acampamentos que tinha os médicos. Eu trouxe uma criança de dois anos, chamada Zenilda, doente, e a criança faleceu de pneumonia. Foi a SPVEA que a levou de avião para a cidade de Miracema, junto com meu marido e minha irmã, mas a criança faleceu. Depois da morte da minha filha, nós nos mudamos para cá, pois fiquei com medo de ficar lá.⁴

Dona Constância explicou o motivo de não ter ido junto com sua filha para a cidade de Miracema: “Eu não fui porque estava grávida e depressiva.” Com medo de permanecer na fazenda Tucum e alguém ficar doente, ela e seu esposo decidiram se mudar para o povoado em 1962. O povoado ainda estava começando, com muitas famílias e casas, porém muito distantes uma das outras. Ao responder sobre como era o seu cotidiano e os desafios de morar no povoado, Constância menciona:

Meu marido me ensinou a fazer lamparina, naquela época não tinha eletricidade, e aí eu saía na rua. Tinha dias em que eu tinha 10 lamparinas nas mãos para vender e voltava sem nada. Não tínhamos água, então a gente tinha uma cisterna. Para construir minha casa, carregávamos água nas costas, na minha cabeça. Pegávamos água na cisterna do Pacífico Silva, pois não tínhamos, já que chegamos há pouco tempo. Naquela época, havia os rios Guarazinho e o rio Tranqueira, mas ficavam muito longe.⁵

Nesse contexto, foi construída a escola de pré-moldado Mauro Borges, com o objetivo de atender a demanda das crianças da região e dos trabalhadores da estrada Belém-Brasília. Diante disso, Dona Constância destaca a atuação de seu marido na escola, colocando um motorzinho de luz, e de sua irmã, Maria Noronha de Carvalho, como a primeira professora de Guarai. A seguir, ela se sente muito animada em querer falar sobre a igreja, “quando eu cheguei em 1962 no povoado Guarai, ainda não tinha igreja, quer saber onde era as missas? Era nas casas. Depois, passavam aqueles padres aqui na cidade, pois não tinha padre aqui”.

O relato de Dona Constância descreve sua migração com a família, a mudança para a fazenda Tucum, e sua participação na comunidade. A entrevista aborda ainda a abertura da Rodovia Belém-Brasília, os garimpos, a confusão sobre o primeiro prefeito de Guarai, e os desafios enfrentados na época, como a falta de eletricidade e água no povoado Guarai. A narrativa revela aspectos marcantes da vida na região, antes, durante e depois da construção da Belém-Brasília.

Senhor Onildo Pereira de Souza

O encontro com o Senhor Onildo foi um exemplo de construção de confiança ao longo do processo. No início, ele se mostrou um pouco desconfiado, pois, por sua postura, estava mais reservado e contido durante a primeira entrevista, realizada em 27 de junho de 2022. Já no segundo encontro, em 19 de abril de 2023, com a presença dos estudantes, Onildo e sua esposa sentiram-se mais à vontade. Quando questionado sobre sua vida antes da construção da Belém-Brasília, ele respondeu que nasceu em Tupirama, em 1950, no antigo norte goiano, em uma família composta por 21 irmãos, ocupando a nona posição na ordem de nascimento. Cresceu e viveu na fazenda chamada Barreirinho até os 19 anos de idade, em 1969.

Meus pais se conheceram aqui na região de Pedro Afonso, se casaram e foram morar na fazenda [chamada] Barreirinho para construir a família deles. Naquela época, a terra era de comuta, era tudo do governo. Eles saíram de Tupirama, porque trabalhava[m] de agregado em uma terra, veio (sic) para cá [fazenda] e lá se situou e ficou (sic) até morrer. A minha infância e adolescência na fazenda para mim foi muito boa e para os meus irmãos todos, pois naquele tempo a [vida] na cidade era muito difícil. Em nossa região tinha a cidade de Pedro Afonso e Tupirama, uma cidade bem pequeninha. A cidade maior que tinha era Araguacema e Conceição do Araguaia, e o resto, era tudo fazenda. Então, nós fomos criados na fazenda... com cinco anos de idade, cada menino tinha que ir para a roça com os pais, porque era menino demais e ficavam em casa dando trabalho a mãe, mas as meninas ficavam com a mãe, onde elas ajudavam a lavar roupa, fazer a comida, arrumar para quando fosse para meio dia, levar o alimento para nós que estávamos na roça. Quando ficávamos a um ou dois quilômetros de distância, elas faziam a comida e levava[m] para nós, para não perdemos tempo do serviço para voltar para casa e para tarde voltar para roça, nós seguíamos de manhã e depois voltávamos a noite. Então, nós fomos criados dessa maneira.⁶

Em relação à família de Onildo, seu pai, Raimundo, era natural do Piauí, e sua mãe, Geralda, era do Rio Grande do Norte, e ambos se conheceram nesta região, na cidade de Pedro Afonso. Em seguida, a expressão “a terra era de comuna, era tudo do governo” na fala do entrevistado pode ser entendida (no contexto de 1940 na região norte de Goiás) como uma referência ao fato de que, na época, a maior parte das terras da região era propriedade do governo e não de particulares. Isso se deve, em grande parte, à política de colonização e ocupação territorial implementada pelo Estado brasileiro na região Norte durante o século XX.

Por conseguinte, a vida antes da construção da Belém-Brasília foi descrita vivida na fazenda, cercada de trabalho árduo e desafios, mas também de união familiar e aprendizados. Nesse contexto, Onildo faz um contraste entre a vida na cidade e na fazenda quando ressalta que a vida na cidade naquela época era muito difícil. Ao tecer as tramas da memória, este narrador traz à tona uma representação de passado positiva da família e de como viviam na fazenda, apesar dos desafios de se trabalhar na roça.

Na época da construção da estrada, Onildo era uma criança de 10 anos de idade. Ao ser perguntado sobre alguma lembrança de algum acontecimento relacionado à abertura da estrada em 1959, a princípio, Onildo afirmou que não se lembrava, mas à medida que ele ia conversando, ele rememorava muitas coisas relacionadas ao ocorrido na época:

Tenho não, nós morávamos na fazenda, e era muito difícil a gente ter contato. Quando nós morávamos na fazenda, com essa idade, não tinha, Guaraí aqui ainda, [pois] aqui era fazenda, só tinha Tupirama e Pedro Afonso. Eu vim descobrir aqui, Guaraí, já em 1967 e 1968, nessa época eu já estava com 17 anos. E foi o tempo que começou a abrir essa estrada. Eu sei que quando começou a vir a tropa, abrir a Belém-Brasília, o papai fez contrato com o pessoal aqui para trazer alimentos para manter eles. Ele trazia o arroz, a farinha, o porco, a galinha, trazia tudo. Que eu recordo... a estrada já estava aberta, aí veio a tropa abrindo na frente, e depois veio o pessoal da terraplanagem, arrumando tudinho, fazendo bueiro, fazendo tudo. Inclusive, em 1969, eu vim trabalhar na Belém-Brasília, ali na Bacaba, da Bacaba até o Rio dos Bois, eu trabalhei dois anos.⁷

Para ampliar a compreensão desse contexto, Onildo nos contou sobre os acontecimentos que o levaram a trabalhar na Belém-Brasília por dois anos, de 1969 a 1971. De acordo com ele, após a morte de sua mãe em 1964, ele ajudava a cuidar de cinco irmãos menores com o seu pai na fazenda. Nesse tempo, como a despesa era grande, Onildo pediu ao seu pai para trabalhar. O seu pai mandou seu filho vir para Guaraí e pedir ajuda para Pacífico Silva, padrinho do seu irmão mais velho. Desse modo, Onildo começou a trabalhar em 1969 para uma das empresas [ele não recordou o nome no momento] responsáveis pela administração de estradas na região da cidade de Rio dos Bois até Guaraí. Sobre suas principais atividades realizadas, ele nos contou:

Cavando bueiros, naquele tempo os tratores não faziam esse trabalho. Tinha o córrego, e você cavava o bueiro, para você poder colocar as “banilhas”. Assim a gente fazia, o córrego era estreito... aqui eu não cavei, foi outra turma, eu fui para a “Bacaba” onde nós ficamos seis meses trabalhando. E de lá, fomos para Rios dos Bois, quando nós estávamos no Rio dos Bois, precisava de gente para fazer os barracões. Me tiraram de lá, e eu vim para cá [Guaraí], fui tirar palha de coco, na região do canto da vazante, pois lá tinha muito, para trazer para cá, para fazermos os barracões. Bem do lado da casa do Pacífico Silva, tinha um pasto, e nós fizemos os barracões lá para os peões que vinham.⁸

Sobre os lugares mencionados no depoimento acima, todos estão localizados no eixo rodoviário BR-153, conhecido popularmente como “Belém-Brasília”. Temos a cidade dos Rios dos Bois, que fica cerca de 58 km de Guaraí, enquanto “Bacaba” está atualmente na região da cidade de Fortaleza do Tabocão, a aproximadamente 26 km de distância. Já a região do “canto da vazante” é uma comunidade rural situada em Guaraí, na direção oeste da cidade. Diante disso, quando ele menciona: “Assim a gente fazia, o córrego era estreito... aqui eu não cavei, foi outra turma”, está se referindo ao córrego chamado Tranqueira, localizado em Guaraí, onde a estrada passa por ele.

Figura 4: Onildo e seus colegas de trabalho na construção de bueiros, 1969



Legenda:	Na fotografia acima, Onildo aparece ao lado dos colegas de trabalho, ocupando a segunda posição da esquerda para a direita.
Título:	Construção de bueiros
Tipo de documento:	fotografia, 1969
Local:	Taboão (TO)
Sobre:	Construções da Rodovia Belém-Brasília
Técnica:	Vertical, de cima para baixo
Origem:	Onildo Pereira de Souza

Sobre os desafios e dificuldades do trabalho, ele relembra que, naquela época, a iluminação era feita por meio de motores; a água utilizada provinha dos córregos, servindo tanto para consumo quanto para banho. A alimentação era preparada por cozinheiras, que posteriormente a levavam para os peões. Quanto aos veículos, Onildo recorda dos modelos Jipes, Rural e Toyota. Em relação às lembranças de possíveis acidentes, ele comenta que “se teve, só se foi para fora, pois aqui dentro de nossa região, não”, pois de acordo com ele, foi tudo tranquilo.

Além disso, questionamos o senhor Onildo sobre os seus colegas de trabalho serem, na grande maioria, nordestinos. Nosso intuito era descobrir se eles foram aceitos na comunidade, como era seus costumes, e a chegadas de suas famílias para a região do povoado Guarará. Ele diz:

Eles eram aceitos, mas o nordestino em si, eram problemáticos demais, eles brigavam demais, matavam uns aos outros... só que não eram no serviço, que quando vieram, criou muitos cabarés, e eles trabalhavam de dia e de noite ia para lá, e era aquela confusão. Era difícil passar uma semana para não morrer um. Eu como fui criado na roça, eu era muito medroso, e quando eu via aquela quantidade de homens juntos, você não confia, eu saía do serviço e ia para casa. Guarará foi uma cidade que começou com pouca gente, mas vinha muita gente, principalmente de Miracema, que é do Nordeste que vieram para Miracema, e depois vieram para cá. Quando abriu a BR, o pessoal começou a vir. Eles vinham para trabalhar na estrada, trabalhar nas roças (os fazendeiros queriam abrir a roça e não tinham trator e aquelas coisas). Rapaz, chegava aí, cinco, seis, oitos famílias de uma vez, vinham de caminhão, vinham de pé, de quanto jeito. E eu arrumei demais amigo nordestino, ainda hoje tem muitos que moram aqui, muitos deles voltaram e outros seguiram para São Paulo, mas tem muito deles aqui ainda.⁹

A partir do seu depoimento, observamos uma representação negativa dos nordestinos que vinham trabalhar na região, retratada no trecho “*eram problemáticos demais*”, mesmo que os seus pais fossem sertanejos. Essa representação foi construída com base no comportamento de envolvimento em festas, brigas e até mesmo assassinatos que o narrador observou naquela época. Ademais, foi constatado pelo morador a chegada de várias famílias nordestinas na cidade de Guarai, sendo que muitas delas já moravam na região. Além do trabalho na Belém-Brasília, também houve a necessidade de trabalho nas fazendas devido à falta de maquinário.

Portanto, a história de Onildo é importante porque ele é uma testemunha ocular dos acontecimentos relacionados à construção da Belém-Brasília (fim da década de 1950 a 1970). O seu relato nos ajudar a compreender aquele contexto social, assim como as condições de trabalho. Além disso, observamos que seus colegas de trabalho eram, em sua maioria, nordestinos, e ele falou sobre a chegada de várias famílias nordestinas na região do povoado Guarai. Isso oferece uma oportunidade para discutir questões de migração, integração social e diversidade cultural.

Depoimento dos estudantes sobre as entrevistas:

A entrevista foi muito boa e confortável. Conversar com o Onildo e descobrir um pouco sobre a sua história de vida como morador da cidade foi muito interessante.

Fernanda Barbosa Bezerra

Gostei muito da entrevista feita com o Onildo, adorei principalmente as histórias dele com a sua esposa. A entrevista é algo importante e interessante para nós alunos, podendo aprendermos a nos comunicar melhor, ainda mais com idoso como ele.

Antenildo da Silva Reis

A entrevista foi interessante pois a história de vida do senhor Onildo envolve a história local e nos ajudou a conhecer melhor o lugar em que vivemos e como era anos atrás.

Ingrid Lorrane Rodrigues Dias

Dona Izabel Dias Silva

Os encontros com Izabel foram agradáveis, pois ela demonstrava disposição em querer participar das entrevistas. Com relação a um dos nossos objetivos, conhecer como era a vida da entrevistada antes da construção da Belém-Brasília, ela nos contou sobre a migração do seu pai e o seu estabelecimento na região de Tupirama. De acordo com sua narrativa, Pacífico Silva deixou sua família em Jaiçós, Piauí, em busca de melhores condições de vida. Ele chegou em Pedro Afonso em 1939, depois se mudou para Tupirama, onde foi acolhido pela família de Leôncio de Souza Miranda.

Nessa época, Pacífico começou a trabalhar no garimpo dos “Piaus”, em direção a Cristalândia, e, na mesma época, casou-se com Julieta e ganhou uma fazendinha do seu sogro. Após alguns anos, Pacífico Silva foi ao Piauí em busca de sua família e os trouxe para morar em Tupirama. Depois de trabalhar em outros ga-

rimpos da região, como “Ponta da Serra”, “Pequizeiro” e o “Chiqueirão”, Pacífico conseguiu acumular algum dinheiro. Vendeu sua antiga fazenda e usou parte do valor como entrada para adquirir uma porção de terras de Antônio Mendes Ribeiro, conhecida como fazenda Guará, em 1959. Nessa época, doava alguns lotes para parentes e amigos com a intenção de povoar aquela região.

Nesse contexto, Izabel nasceu em 1947, em Tupirama, e na época da construção da Belém-Brasília (1958-1960), tinha 12 anos de idade. Ela recorda que o “desbravamento da Belém-Brasília” foi algo marcante em suas vidas. Como a extensão da rodovia passava pelas terras de seu pai, na fazenda Guará, ela recorda que ficava viajando constantemente para a fazenda, pois ainda morava e estudava em Tupirama.

O marcante para nós foi o desbravamento da Belém-Brasília, o movimento de peão, de carro e tudo. Todo mundo ficou animado com a abertura da BR, e teve movimento dos acampamentos do gaúcho [engenheiro George Yunes], acampamento da SPVEA, da RODOBRÁS, aquele povo (sic) fizeram aquele movimento de homens, aquele movimento todo de candango, aquele povo todo trabalhando aqui. O engenheiro Bernardo Sayão, ele passou por aqui uma ou duas vezes, ele não estava constantemente aqui, na frente do serviço não, eram os outros. Tinham os encarregados aqui da SPVEA e tinha do gaúcho.¹⁰

Conforme o seu depoimento, observamos como a presença dos acampamentos montados pela construtora de Engenharia e Construção do George Yunes, que estavam relacionados com a SPVEA e RODOBRÁS. Além disso, o movimento de trabalhadores na região foi marcante nas memórias de Izabel. Segundo o seu relato, eram uma “furupa danada dos peões”, e eles gostavam de participar das festinhas que aconteciam no povoado Guará ou

iam dançar em Tupirama e Pedro Afonso nos finais de semana.

Nos anos seguintes, após a abertura da estrada e o crescimento do povoado Guará na década de 1960, muitas famílias decidiram mudar para morar no povoado. Nesse sentido, questionamos Izabel sobre o motivo de deixar Tupirama e mudar para Guará, com o intuito de descobrir como a Belém-Brasília impactou sua vida:

Nós ficamos lá ainda [Tupirama]. Albino era contra sair de lá e ele não queria vir. Mas, com a saída da sede, ficou assim... esmoreceu todo mundo. O comércio lá já era bem fraquinho... nós ficamos lá, e ele não queria vir para cá. Ele ainda ficou na cidade de Paraíso, alugamos uma casa, mas nós não ficamos por lá, assim, nós terminamos mudando para cá [Guaraí] no outro ano seguinte [1972]."

Desse modo, Izabel respondeu que o principal motivo de sua mudança foi a transferência da sede da prefeitura, este resultado do crescimento e desenvolvimento da cidade de Guaraí devido à construção da rodovia Belém-Brasília. Ao mesmo tempo, houve um declínio de atividades comerciais na cidade de Tupirama. De acordo com Souza (2004), a Belém-Brasília influenciou no aspecto de urbanização, principalmente na região norte de Goiás, contribuindo para o surgimento de várias cidades e povoados, enquanto as cidades ribeirinhas, que antes detinham poder político-econômico na região, ficaram à margem desse surto de desenvolvimento. Isso ocorreu porque quase ficaram isoladas da região da rodovia Belém-Brasília, tendo como consequência o declínio do comércio fluvial.

Ao se mudarem para Guaraí depois de 1970, Izabel e sua família estabeleceram um comércio próximo à Belém-Brasília, conforme ilustrado na Figura 5, a "Casa Silva de Albino

Silva", capturada na década de 70. O estabelecimento ficava próximo à Belém-Brasília, assim como vários outros, como hotéis, posto e restaurantes.

Na imagem apresentada abaixo, temos as seguintes pessoas que foram identificadas pela própria Izabel no momento da entrevista, da esquerda para a direita: em pé, Izabel; em seguida, seu primo Pedro Barbosa segurando nos braços sua afilhada e filha de Izabel – Aldenize. O rapaz sem camisa é Albino Silva; ao seu lado, o homem de camisa preta é Francisco Aurélio, irmão de Pedro Barbosa. Logo após, Rui Lopes, amigo da família, e agachado está Luiz Silva, irmão de Albino. A menina chama-se Albene Dias e os dois meninos, Márcio Antônio e Maurílio, sendo todos filhos de Izabel e Albino. Desse modo, a partir do relato de Izabel, percebemos fortes laços sociais estabelecidos entre família e amigos, em que na época do povoado a maioria das pessoas se conhecia. No entanto, no momento da entrevista, Izabel afirma

Figura 5: Estabelecimento comercial em Guaraí "Casa Silva de Albino Silva"



Título:	Estabelecimento "Casa Silva de Albino Silva"
Tipo de documento:	fotografia, 1976
Local:	Rua 07, Centro de Guaraí (TO)
Sobre:	Crescimento urbano, comércios e migração
Técnica:	Panorâmica
Origem:	Izabel Dias Silva

que hoje as coisas mudaram e “eu não conheço quase ninguém, o povo todo é estranho”.

A entrevista com Izabel também forneceu um relato pessoal sobre a vinda de pessoas de outras cidades para se estabelecer em Guaraí e abrir comércios locais. Ela retrata um momento de grande expectativa e movimentação na região, em decorrência da abertura da BR-153, no qual houve uma mobilização significativa de pessoas, com acampamentos e trabalhadores envolvidos na construção da rodovia. Além dis-

so, houve a chegada de novos moradores na região, como Carlos Coelho e Osmar Botelho, e até mesmo os sobrinhos do seu Pacífico Silva, que abriram comércios e botecos na cidade.

Para ampliar a reflexão sobre o contexto, o Jornal do Brasil (RJ) publicou em 04 de dezembro de 1969, a manchete “De como nascem e crescem as cidades na Belém-Brasília” onde afirmou que “as cidades na Belém-Brasília continuam surgindo obedecendo ao mesmo princípio pioneiro de 10 anos atrás” sendo

Primeiro, num trecho qualquer da estrada, surge um restaurante, com dormitório que a servir comida e a dar dormida de rede a motoristas de caminhões de carga. Como tem homem e comida, alguma qualquer velha prostituta, aposentada no ofício, faz erguer uma palhoça, nas proximidades, recruta as moças morenas da beira da estrada e um cabaré começa então a funcionar, dia e noite. Em menos de um mês, um borracheiro se estabelece ao lado do restaurante. Finalmente é construído, no local, um posto de gasolina, de linhas modernas e com gerador de luz elétrica. Em pouco tempo, como por milagre, está formada uma comunidade (MASSON, 1969).

Diante dessa manchete, que traz relato atravessado pela leitura preconceituosa e limitada do jornal, é importante ressaltar que não devemos afirmar que a história do povoado Guará ocorreu exatamente da mesma maneira, mas que houve um crescimento nas atividades comerciais, conforme destacado. A manchete descreve a recém-criada cidade de Guaraí (1968-1969) com aproximadamente 3 mil habitantes, onde mais da metade da população é composta por crianças. A cidade conta com hotéis, dormitórios, farmácias, escola primária e posto policial, mas enfrenta desafios de saúde, como a presença de Doença de Chagas e a ausência de um posto de saúde. No ano anterior à notícia, Guaraí foi elevada à categoria de distrito e foi afirmado ter rivalidade acirrada com Tupirama, que possui apenas 500 habitantes e uma renda mensal inferior à de Guaraí.

Depoimento dos estudantes sobre as entrevistas:

A entrevista foi leve, produtiva e bastante divertida, com perguntas que não foram muito invasivas. Dona Izabel pareceu bem confortável durante a entrevista, e até mostrou o álbum de fotos de sua família.

Jordana Soares Oliveira

Vimos o álbum da família, fomos bem recebidas, e ela nos contou histórias muito interessantes.

Maria Clara Aguiar dos Reis

A entrevista foi bastante interessante, perguntas simples e produtivas e complexas, a história da família dela foi bastante incentivadora

Cezyane Ribeiro Soares

A entrevista foi muito boa, a dona Izabel entreteve muito a gente e assim a entrevista não ficou chata.

Maria Clara Macedo Neves

Dona Juceleide Barbosa da Silva

O encontro com a Juceleide, mais conhecida como Ju, ocorreu numa tarde de sexta-feira, de uma maneira agradável, ela compartilhou memórias. Todavia, apesar de nosso objetivo de conhecer como era a vida dos moradores antes da Belém-Brasília, Ju nasceu em 1974 na cidade de Guarai, ou seja, após a abertura da estrada, do crescimento do povoado Guarai, da emancipação política de Guarai e do asfaltamento da rodovia em 1974. Mas, sua história foi incluída a partir do interesse dos estudantes em conhecer sua história de vida e por representar uma decisão diferente de outras famílias que escolheram continuar morando nas comunidades ribeirinhas, mesmo com o atrativo de morar em cidade e povoados que estavam surgindo com a Belém-Brasília.

Diante disso, Ju retratou a sua infância na Comunidade Beira-Rio, próximo ao Rio Tocantins, em que ela aponta um período de dificuldades relacionado com a ausência de um pai para cuidar da família. A rotina da Juceleide estava entre o trabalho e os estudos, e ela relembra que em sua infância aprendeu a 'socar' o arroz em um pilão para 15 pessoas, que provavelmente eram conhecidos que se ajudavam a limpar a roça de arroz. Além disso, a falta de encanamento de água naquela comunidade levava os moradores a caminhar cerca de três ou quatro quilômetros para buscar água no rio. Desse modo, ao ser questionada como era a comunidade em que ele viveu, Ju menciona que:

A comunidade “Beira-Rio” sempre teve esse nome. Era simplesinha, tinha mais roças do que casas e ficava mais perto de Guaraí do que de Tupirama. Na comunidade, só tinha uma escola, poucas casas e uma escola, era a única coisa que tinha. Para vir da comunidade para Guaraí, a estrada era de chão batido. No tempo da chuva, tinha bastante buraco, era um sacrifício para a gente vir. São 60 km, mas a gente gastava cerca de seis a sete horas desde a beira do rio até aqui em Guaraí.¹²

A proximidade da casa de Ju à escola permitiu que ela alternasse entre o tempo nas aulas e o trabalho doméstico. Juceleide menciona que estudava meio período de manhã, mas que algumas vezes avisava a professora que precisava ir em casa para fazer o almoço. Com 13 anos, ela substituiu a professora Elza Campos que estava doente e precisava se recuperar, com isso, Juceleide deu aulas por quase um ano na escola ao lado de sua casa.

Como foi mencionando, Ju não tem recordações da construção da Belém-Brasília e nem do início do povoado Guará, pois nasceu posteriormente aos eventos. No entanto, questionamos se ela se lembrava de algo que sua mãe dizia sobre a Belém-Brasília. Se sua mãe morava na região nessa época e já contou alguma vez como foi a construção e se mencionou algo sobre os trabalhadores. Ela nos conta, então:

Eu nasci depois da construção da Belém-Brasília e depois da criação da cidade de Guaraí. Minha mãe já morava na região quando aconteceu a construção da Belém-Brasília. Ela contava para nós que vinham homens de tudo quanto era lugar. E os serviços, tudo era braçal, não tinha máquina para roçar essas coisas, era tudo na foice. Inclusive, um amigo nosso da fazenda, os tios, aliás, o meu pai também, né? Ele veio junto e passou por Guaraí para fazer a construção e foi embora, nunca mais voltou aqui, só voltou para passeio. Era só o que ela falava pra gente, que eu lembro que ela dizia isso.¹³

Desse modo, Ju, nascida em 1974, compartilhou suas recordações sobre sua primeira visita a Guaraí. Ela foi questionada sobre a idade em que realizou sua primeira visita, bem como os motivos que a levaram a Guaraí nessa ocasião. Ao discorrer sobre suas lembranças da cidade na época, a discussão abordou a infraestrutura urbana, ponderando sobre se a Belém-Brasília já estava completamente asfaltada. Além disso, foram explorados aspectos relacionados à disposição das casas, à presença de comércios, e à natureza das ruas da cidade naquele período, questionando se estas ainda eram de chão batido:

Eu vim para Guaraí pela primeira vez quando tinha 15 anos por causa de uma doença. Na época, a cidade já tinha a BR, que estava asfaltada. As casas eram poucas, não tinha muitas. Os comércios eram poucos, e a maioria das ruas eram de chão batido. Essas são as lembranças que tenho da cidade.¹⁴

Diante disso, Ju explicou que sua doença era dermatite alérgica e que seu corpo estava todo ferido. Por isso, sua mãe resolveu trazê-la ao já falecido Dr. Pedro Zanina, para que ele examinasse e descobrisse qual era a doença. Na época, ele a chamou de “*elergia*”, pois antigamente não havia um nome específico para a dermatite alérgica.

Nesse sentido, quando Juceleide morava na comunidade Beira-Rio com sua família, muitas pessoas deixaram Pedro Afonso, Tupirama e fazendas para se mudar para Guaraí. Diante disso, questionamos se ela saberia nos explicar por que sua família optou por permanecer morando lá, mesmo enfrentando dificuldades, enquanto outros escolheram se mudar para Guaraí naquela época.

É porque a minha mãe, ela lutou tanto para comprar a fazenda [chamada Brejinho] e aí resolveu que não iria vender. Mesmo com a dificuldade, a gente permaneceu na fazenda. Bem, se a gente mudasse para a cidade, minha mãe não tinha marido, era só com 6 filhos pequenos. E ela não teria condições de criar os filhos na cidade. Então, lá era onde a gente tirava o nosso sustento. A gente plantava, colhia, minha mãe era tecedeira de rede, era onde ela tirava uma boa renda, fazendo rede para vender.¹⁵

O relato de Juceleide é importante ao retratar a comunidade “Beira-Rio”, onde várias famílias permaneceram morando por muito tempo. Isso ocorreu mesmo durante um período em que ocorriam movimentos de pessoas em direção às cidades que estavam se formando ao longo do eixo da rodovia Belém-Brasília. Nesse contexto, ocorria o crescimento do comércio e o isolamento da comunidade ribeirinha. Portanto, sua história representa o “diferente” ou o “oposto” do que era normalmente feito. Em vez de escolherem morar na cidade de Guaraí, decidiram permanecer na comunidade.

Depoimento dos estudantes sobre as entrevistas:

Achamos extremamente interessante a história da dona Juceleide, desde o começo da sua jornada como professora na adolescência, quanto também a sua história de amor sobre como conheceu o Sr. Domingos, atual pai de suas filhas e também seu primo de 1º grau. Em sua história, ela compartilhou conosco que foi vítima de uma enchente, onde perdeu muita coisa, tanto móveis domésticos como roupas e etc. Uma de suas filhas, a mais velha, é atualmente formada em biologia graças à luta e ao suor da mãe, que é um tanto quanto orgulhosa das filhas que tem (inclusive nos contou que em sua infância nunca brincava com Barbie, e sim com bonecos feitos de sabugo de milho, e que atualmente faz tudo que pode para que suas filhas tenham acesso ao que ela não teve). A dona Juceleide é extremamente comunicativa, animada e extrovertida o que facilitou bastante na nossa entrevista e na socialização com ela. Tiramos fotografias, tivemos uma recepção maravilhosa e conhecemos até mesmo os “doguinhos” da família; sua história de vida é marcante e muito dura, mas podemos perceber que a dona Juceleide faz o possível e impossível pela família e principalmente pelas filhas

Licyane Oliveira Moreira



Sugestão de atividade

Vamos tentar conectar o que aprendemos com as histórias que ouvimos dos moradores para entender melhor a cidade.

Para isso:

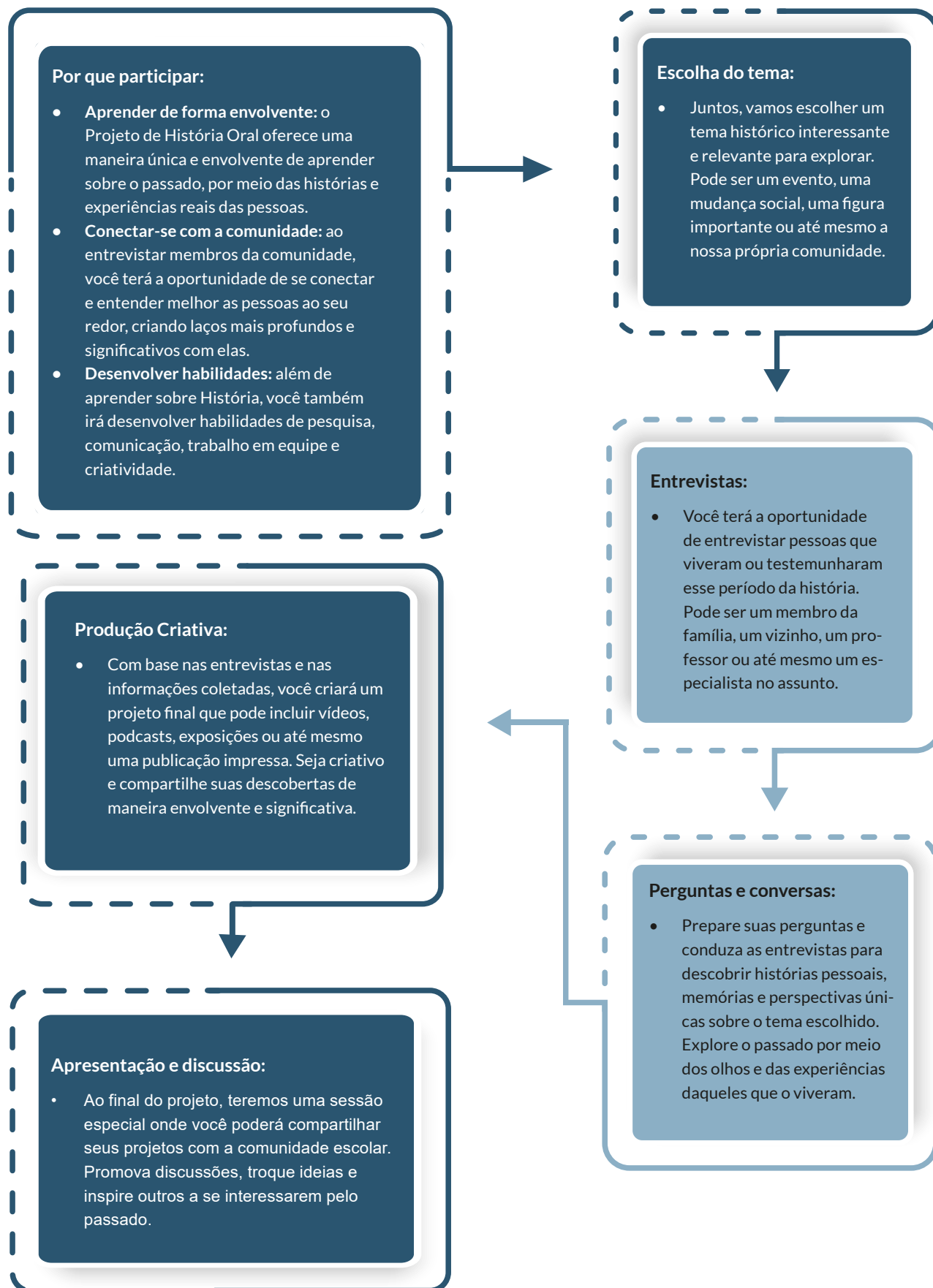
- a. Após analisarem as entrevistas, vamos ter um bate-papo em grupo para compartilhar o que vocês perceberam.
- b. Na sequência, cada um de vocês vai escrever sobre a importância dessas histórias para conhecermos mais sobre a nossa cidade.
- c. Finalmente, individualmente ou em grupo, vocês podem produzir um produto final que resuma as impressões, descobertas e conclusões a que chegaram: elaborar um texto, criar um poema ou até mesmo elaborar uma peça de teatro curtinha baseada nessas histórias.
- d. Apresentem o resultado para os colegas.

5. História Oral na prática

O projeto de História Oral é uma oportunidade para aprender História de uma maneira mais dinâmica e pessoal. Se você tem interesse de explorar a memória coletiva e individual, busque o apoio do seu professor e siga os passos e as orientações a seguir.



Passos para a implementação do projeto:



Notas

- 1 Léa Sayão, filha do engenheiro, rememora que seu pai sofreu bastante com o acidente, e devido à ausência de médico no acampamento tiveram que esperar por assistência. Horas mais tarde, conseguiram transferir Bernardo para a cidade mais próxima, Açailândia - MA, com o auxílio de um helicóptero. Contudo, no dia seguinte, receberam pelo rádio a confirmação de seu falecimento
- 2 Entrevista concedida pela senhora Constância, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 3 Entrevista concedida pela senhora Constância, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 4 Entrevista concedida pela senhora Constância, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 5 Entrevista concedida pela senhora Constância, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 6 Entrevista concedida pelo senhor Onildo, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 7 Entrevista concedida pelo senhor Onildo, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 8 Entrevista concedida pelo senhor Onildo, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 9 Entrevista concedida pelo senhor Onildo, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em dezembro de 2023.
- 10 Entrevista concedida pela senhora Izabel, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em junho de 2023.
- 11 Entrevista concedida pela senhora Izabel, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em junho de 2023.
- 12 **Entrevista concedida pela senhora Juceleide, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em janeiro de 2024.**
- 13 **Entrevista concedida pela senhora Juceleide, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em janeiro de 2024.**
- 14 **Entrevista concedida pela senhora Juceleide, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em janeiro de 2024.**
- 15 **Entrevista concedida pela senhora Juceleide, em sua residência, em Guaraí, Tocantins, em janeiro de 2024.**

Referências

- ANDRADE, R. de P. A poeira do progresso pede passagem: imagens de natureza e desenvolvimento na floresta amazônica. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, [S. l.], v. 26, p. e14, 2018. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/151039>. Acesso em: 24 dez. 2023.
- AQUINO, N. A. de. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do Estado do Tocantins. In: GIRALDIN, Odair. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. UFG; Palmas: Unitins. 2004. p. 315-350.
- ARRAIS, T. A.; CASTILHO, D.; AURÉLIO NETO, O. P. Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro. **GEOgraphia**, v. 18, n. 36, p. 62-85, 31 maio 2016.
- BARROS, Claudina Neri de. **Os barros nas mãos do oleiro**. Ágil Gráfica, 2016.
- CHATEAUBRIAND, Assis (Org.). Resenha dos municípios: Tupyrama não é Guaraí. **Correio Braziliense**. Brasília, 4 jan. 1970. p. 7-7. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=028274_02&pagfis=82. Acesso em: 09 jul. 2022.
- FERREIRA, Jurandy Pires. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. IBGE: Rio de Janeiro, 1958.
- INSTITUTO Mauro Borges (IMB); SECRETARIA de Estado de Gestão de Planejamento de Goiás (SEGPLAN). **Goiás em Dados –2016**. Goiânia: SEGPLAN, 2017.
- MASSON, Nonnato. De como nascem e crescem as cidades na Belém-Brasília. In: *Jornal do Brasil*. Ano 1969. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/145490. Acesso em: 09 jul. 2022.
- RIBEIRO, Suzana Lopes Salgado. Conceitos importantes para pesquisas em história oral. In.: CARVALHO, M. L. M.; RIBEIRO, Suzana Lopes Salgado. **História Oral na Educação: memórias e identidades**. São Paulo: Centro Paula Souza, 2013.
- RIZZINI, Carlos (Org.). Coluna Leste parte hoje desta Capital: entusiasmo de diplomatas. **Jornal do Commercio**. Rio de Janeiro, p. 12-12. 28 jan. 1960. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=364568_15&pagfis=488. Acesso em: 09 jul. 2022.
- SAYÃO, Léa. **Meu pai, Bernardo Sayão**. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1976.
- SILVA, Aletícia Rocha. História Local e Regional. In: MEDEIROS, Olivia Macedo Miranda de; CAIXETA, Vera Lúcia (Orgs.). **História e memória de Araguaína: Tocantins** [livro eletrônico]. Araguaína, TO: Universidade Federal do Norte do Tocantins (EDUFNT), 2023.
- SOUZA, Sônia Maria de. **O desenvolvimento vem da estrada: a Belém-Brasília e a Fundação de Guaraí (1958-1975)**. 123 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal De Pernambuco, Recife. 1997.

SOUZA, Sônia Maria de. Belém-Brasília: abrindo fronteiras no Norte Goiano (atual Tocantins) – 1958-1975. In: GIRALDIN, Odair. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. UFG; Palmas: Unitins. 2002. p. 351-394.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: História Oral**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina Vergolino. **A rodovia Belém-Brasília: estudo de Geografia Regional**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.



Sobre o autor

Dionathan Soares Fragoso, mestre de Ensino de História (ProfHistória - Mestrado Profissional em Ensino de História – UFNT), pesquisa a relação entre História Local, Identidade e Memória com os alunos do Centro de Ensino Médio Oquerlinas Torres. É também especialista em Sociologia (Estácio), graduado em História (Estácio) e Teologia (UNASP-EC). O docente atua como professor da Educação Básica da rede pública do Estado do Tocantins e na rede privada de ensino. Também participou do projeto “Portal do Bicentenário” ([link aqui](#)).