

LIBERAL **AMAZON**

51 ANOS

**TRANSAMAZÔNICA:
A ESTRADA QUE
RASGOU A FLORESTA**

INFRAESTRUTURA - Há meio século, um dos grandes projetos para a Amazônia saía do papel com discurso e uma árvore sendo derrubada, em tom simbólico. Os que vivem na região fazem o balanço desse legado.

CAIO OLIVEIRA
DA REDAÇÃO

Era 9 de outubro de 1970. Após deixar a rotina de gabinete em Brasília, para viajar quase dois mil quilômetros rumo aos rincões da Amazônia, até a região do Xingu, no oeste do Pará, o então presidente da República, o general Emílio Garrastazu Médici, participa de uma cerimônia na cidade de Altamira. Num dia especialmente quente, ele derruba uma árvore de mais 50 metros de altura. É um ato simbólico. Assim, dava-se início às obras daquela que seria um dos principais projetos de infraestrutura da Ditadura Militar para o Norte do Brasil: a Rodovia Transamazônica. Em tom ufanista, Médici disse em seu discurso que o empreendimento faria o País passar a conhecer a Amazônia. Na visão do general, a região era marcada pelo "atraso e pobreza". A estrada, portanto, seria aquilo que ofereceria o desenvolvimento que ela tanto carecia. "Trago à Amazônia a confiança do governo e a confiança do povo em que a Transamazônica possa ser, afinal, o caminho para o encontro de sua verdadeira vocação econômica, e para fazer-se mais próxima e mais aberta ao trabalho dos brasileiros de todas as partes", anunciava Médici.

Ainda que ele mesmo tenha sido o maior propagandista do projeto, nem mesmo o general Emílio Garrastazu Médici poderia imaginar a dimensão da transformação social que a obra causou no Brasil, sobretudo, no Norte e Nordeste. Com 4.223 quilômetros de extensão, a Transamazônica é, ainda hoje, uma das maiores rodovias do mundo, atravessando sete estados brasileiros e conectando duas regiões do País das mais variadas maneiras. Cinquenta anos depois, a vida ainda é pulsante às margens da BR-230, com pessoas que encontraram o sucesso prometido nos anos 1970 e outras que ainda buscam esse sonho.

Estrada é uma das maiores do mundo: atravessa sete Estados brasileiros e conecta duas regiões do país





51 YEARS

Transamazônica: a highway tearing apart the rainforest

INFRASTRUCTURE - Half a century ago, one of the projects for the Amazon region was launched with an inaugural speech and a tree being brought down in a symbolic act. Those who still live in the region today weigh up this legacy.

CAIO OLIVEIRA
FROM THE EDITOR'S OFFICE
TRANSLATED BY **SILVIA**
BENCHIMOL AND EWERTON
BRANCO

It was October 9, 1970. After leaving Brasília's political routine and diving into a long trip of nearly two thousand kilometers towards the corners of the Amazon region, as far as the Xingu zone in the western part of Pará, President of Brazil, General Emilio Garrastazu Médici, takes part in a public ceremony in the city of Altamira. On a particularly hot day, he fells down a tree over 50 meters high as a symbolic act that sets the beginning of the main infrastructural megaproject of the military government in the North of Brazil - the Transamazônica Highway. In his speech, Médici said that the undertaking would make Amazon known by the entire country. In the General's view, the region was marked by "backwardness and poverty". The highway, therefore, would offer the development the Amazon region needed so badly. "I bring to the Amazon the government's and the people's reliability that Transamazônica shall be, after all, the path to achieve the region's true economic vocation and to make itself closer and more accessible to the work of Brazilians from all sites of the country," an-

nounced Médici.

Even though Médici, himself, had been the greatest encourager of the project, he could not have foreseen the extent of the social impacts stemming from the Project and how hard they would hit Brazilian people's lives as a whole, especially in the North and Northeast regions. Stretching over 4,223 kilometers, Transamazônica is still one of the largest highways in the world, crossing seven Brazilian states and connecting two regions of the country in a variety of ways. Fifty years later, life is still pulsating along the BR-230 - people who succeeded as promised in the 1970s and people who still pursue their dreams.

**The road is one
of the longest
in the world: it
crosses seven
Brazilian states
and connects
two regions of
the country**

KOR: MOTACIO LIBERAL

“Terra sem homens para homens sem terra”

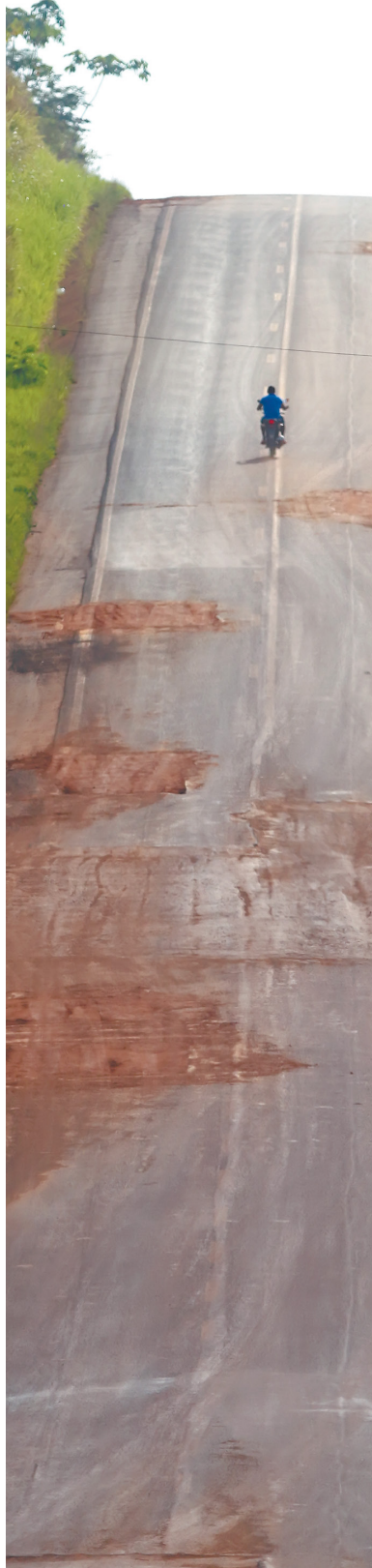
Médici voltaria à região dois anos depois de sua primeira visita. Desta vez em um 27 de setembro, inaugurou o primeiro trecho de 1.253 quilômetros da rodovia, que liga Estreito, no Maranhão, a Itaituba, no Pará. Dois meses depois, em novembro, a família de Netinha, que tinha seis anos na época, chegava do Ceará junto de outros nordestinos, trazidos pelo Governo para ocupar essa suposta terra sem homens para homens sem terra. “Saímos de Ipaumirim, bem no sertão. Éramos nove: pai, mãe e sete filhos. Cinco mulheres e dois homens. Todos conseguimos chegar aqui: ninguém adoeceu, a não ser por uma dor de barriga ou outra”, relembra Maria Ivonete Coutinho da Silva, que hoje é professora da Universidade Federal do Pará (UFPA), em Altamira. Ela estuda a rodovia que mudou para sempre a sua vida.

Os pais, Francisco e Francisca, chegaram com Maria Ivonete e os outros filhos ao acampamento em Altamira apenas depois de uma viagem que envolveu ônibus, dois aviões da Força Aérea Brasileira (FAB) e um percurso na traseira de um caminhão. Enquanto a mulher e os filhos ficavam no barracão com outras duas ou três famílias, Chico Barbeiro, homem sem experiência com agricultura, saía com outros colonos em busca de um pedaço da vida que lhe prometeram.

“A gente queria terra para trabalhar, para viver. Plantar arroz, feijão, e depois, pimenta, cacau. Mas o projeto do governo, ao ofertar terras para famílias pobres, não era dar a terra. Tanto que muita gente, hoje, não tem os títulos. Era abrir uma frente na Amazônia para o capital, tanto nacional quanto internacional”, avalia Maria Ivonete Coutinho. “Mas o povo consegue subverter essa ordem: dentro desse projeto, que não era para a classe trabalhadora, a gente conseguiu se dar bem de alguma forma, mas com muita resistência”, pondera a professora, que hoje, registra os 50 anos da Transamazônica com sua pesquisa acadêmica - e trabalha por um futuro mais promissor para a região.

Com sua tese “Mulheres migrantes na Transamazônica: construção da ocupação e do fazer política”, a professora Netinha pesquisou sobre como a presença feminina foi determinante para essa ocupação da região do Xingu. O trabalho mostra como foram as esposas que fizeram os homens enxergarem aquele lugar não apenas como um local de trabalho, mas sim, como um lar onde eles poderiam criar raízes.

Para a professora Maria Ivonete Coutinho, é justamente esse olhar comunitário que faz falta atualmente. “Hoje, eu faço um retorno à Transamazônica. O que eu vejo, é que há muito gado, mas falta investimento na agricultura familiar. A gente chega naqueles travessões [comunidades à beira da rodovia] e as pessoas não têm uma galinha para vender, não têm tomate, abóbora, arroz... tudo eles têm de comprar. Acho que falta uma política de incentivo. Uma terra tão produtiva, tão boa. Então, temos os grandes produtores de gado e de cacau, e os pequenos vivendo em situação desfavorável”, lamenta.



CONTEÚDO MULTIMÍDIA
Use um leitor de QR Code para acessar o conteúdo multimídia com vídeo, imagens e podcast.

MULTIMEDIA CONTENT
Use a QR Code reader to access the multimedia content with video, images, and podcast.



“A land of no people for a people of no land”

Two years after his first visit, Medici would return to the locality on September 27th. At this time, the president inaugurated the first 1,253-kilometer stretch of the highway, linking the municipality of Estreito in the state of Maranhão to Itaituba in the state of Pará. Two months later, in November, Netinha's family, who was six years old by then, arrived from Ceará along with other people from the Northeastern states. These people were brought by the government to occupy the area which was meant to be “a land of no people for a people of no land”. “We left Ipaumirim, right in the heart of the hinterlands. We were nine: my father, mother and seven children. Five women and two men. We all managed to get here safe and sound: no one got sick, except for occasional bellyaches here and there”, recalls Maria Ivonete Coutinho da Silva, who is now a professor at the Federal University of Pará (UFPA), in Altamira. She studies the highway that changed her life for good.

Her parents, Francisco and Francisca, arrived with Maria Ivonete and the other children at the camping site in Altamira after a laborious route that involved bus trips, two flights in Brazilian Air Force (FAB) planes and a journey in the back of a truck. While his wife and children shared a shack with two or three other families, Chico Barbeiro, a man with no experience in agriculture, went out with other settlers in search of a piece of the life promised to him.

“We wanted a piece of land to work, to live on and to grow rice, beans, and then, pepper, cocoa, whatever else. But the government's project, by offering land to poor families did not mean to give them the property of the land. So much that many people today still do not have the title deeds. The underlying intention was to open up an economical front in the Amazon for the inflow of both national and international capital”, analyses Maria Ivonete Coutinho. “But people struggled and manage to subvert this order. In the scope of this project, which was not meant for the benefit of the working class, we managed to get along some way, but with a great deal of resistance”, ponders the Professor. Today, Ivonete Coutinho, registers the 50th anniversary of Transamazônica with her academic research, and keeps on working towards a more promising future for the region.

In her doctorate thesis “Mulheres migrantes na Transamazônica: construção da ocupação e do fazer política” [Migrant women in Transamazônica: the establishment of the occupation and of policy making], Professor ‘Netinha’ researched on how the female presence was determinant for the occupation of the Xingu region. The research shows how wives were the ones who made husbands see the area not only as a working place, but as a home where they could build meaningful bonds and roots.

For Professor Maria Ivonete Coutinho, it is precisely this understanding of the common sense that is needed nowadays. “Today, I go back to Transamazônica and what I see is essentially livestock activities, but lack of investment in family farming. We get to those travessões [communities along the highway] and people don't have a single chicken to sell, or tomatoes, pumpkins, rice...instead, whatever they need they have to pay for. I believe there is no incentive policy in that direction. Such a productive land. The picture that emerges is large livestock and cocoa producers on one side and the small ones living in unfavorable conditions”, she regrets.



Há 51 anos, famílias de todos os lugares do Brasil migraram para a região do Xingu

51 years ago, families from all over Brazil migrated to the Xingu region

PARCERIA INSTITUCIONAL
A produção do Liberal Amazon é uma das iniciativas do Acordo de Cooperação Técnica entre o Grupo Liberal e a Universidade Federal do Pará. As reportagens que envolvem pesquisas e estudosos da UFPA são revisadas por profissionais da academia. A tradução do conteúdo é também realizada pelo acordo, através do projeto de pesquisa ET-Multi: Estudos da Tradução: multífaces e misemioses.

INSTITUTIONAL PARTNERSHIP
The production of Liberal Amazon is one of the initiatives of the Technical Cooperation Agreement between the Liberal Group and the Federal University of Pará. The articles involving research from the academy. The translation of the content is also provided by the agreement, through the research project ET-Multi: Translation Studies: multiface and misemiotics.



The Highway still faces production challenges

At a certain pace, the federal government announces the conclusion of one more stretch of Transamazônica. Since the beginning of the construction works, twelve presidents have governed the country and delivered sections of it. But none of them managed to overcome the colossal challenge posed 50 years ago, which was to pave and structure the entire length of the highway. The most recent stretch was inaugurated in June this year, when President Jair Bolsonaro took part in an event in southeastern Pará in celebration for the 102 km of paved road, connecting the municipalities of Novo Repartimento and Itupiranga.

Of over 4,200 km of the Transamazônica extension, nearly 1,700 correspond to dirt track, unpaved road which makes traffic extremely difficult (due to the intense dust) for truck drivers who, like the settlers of 50 years ago, come from the most diverse corners of Brazil to earn a living transporting goods. If one drives from Altamira heading to Medicilândia – a city named after the military president who started the road – it is possible to notice that the paving is relatively recent and well done. The 80-Km route is covered in about an hour by car. However, right after this stretch of road, the asphalt gives way to red earth and the problems caused by the lack of infrastructure.

“You ask me if here is bad... ‘bad’ is too mild a word to describe this place. It is awful! This year, they abandoned the road”, comments Cláudio Almeida, a truck driver who transported chicken at a certain point on the highway, five kilometers away from the center of Medicilândia, where the asphalt ends. A little further, another driver, Dionilson Barros travels with a load of cocoa coming from Uruará. He says that over the 30 years driving back and forth the 100 kilometers between the two cities, it’s like time has stood still... little has

changed. “The road is ruined and nobody takes action. The situation is very bleak. Some things have improved, I agree, but lately this section has been abandoned. This piece of road from here to Rurópolis has got to be finished”, ponders Dionilson.

Even the less experienced drivers will easily admit that to face Transamazônica highway, one needs courage and patience. “I came from Uruará these days, and it was a four-hour bus ride. The road is pretty rotten. A lot of dust, holes, and when it rains, it’s too much mud and quagmire”, stresses Tarcísio Teixeira, 19 years old.

In the same occasion in which the federal government delivered the most recent asphalted stretch of the BR-230, the minister of Infrastructure, Tarcísio Gomes, and the director of Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [National Department of Transport Infrastructure] - DNIT, Santos Filho, executed a service order valued at R\$202 million destined to the construction of a new bridge over the Xingu River.

The work is expected to start in 2022, after elaboration and approval of the project, which is supposed to last two years. This new project is another step towards the highway structuring process.

For many of those who live alongside the road, the promise generates expectation, but the reality is still harsh as the river crossings depend on ferries on the way from Anapu to Altamira.

Federal Government delivered a new stretch of road in June and allocated funds for the construction of a bridge over the Xingu River

Desafios estruturais e sonho de uma estrada toda asfaltada

Com certa frequência, o governo federal usa seus veículos de comunicação para divulgar que mais um trecho da Transamazônica foi concluído. Desde o início das obras, 12 presidentes já governaram a República, e nenhum deles conseguiu vencer o colossal desafio iniciado há 50 anos, que é pavimentar e estruturar toda a extensão da rodovia. O perímetro mais recente foi inaugurado em junho deste ano, quando o presidente Jair Bolsonaro participou de um evento no sudeste do Pará que simbolizava a entrega de 102 quilômetros de estrada asfaltada, ligando os municípios de Novo Repartimento e Itupiranga.

Dos mais de 4,2 mil quilômetros de extensão da Transamazônica, 1.753 são de terra, segundo dados do próprio Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Isso cria obstáculos feitos de poeira e lama para os caminhoneiros que, assim como os colonos de 50 anos atrás, vêm dos mais diversos cantos do Brasil para ganhar seu sustento por meio da rodovia. Saindo de Altamira e seguindo para Medicilândia, a cidade batizada em homenagem ao presidente militar que fundou a estrada, é possível notar que a pavimentação é relativamente recente e bem feita, e o percurso de 80 quilômetros é percorri-

do em cerca de uma hora. Contudo, é só passar desse perímetro que o asfalto dá lugar à terra vermelha e aos problemas causados pela falta de infraestrutura.

“Ruim? Ruim é pouco. Aqui é péssimo. Nesse ano, eles abandonaram a estrada”, lamenta Cláudio Almeida, caminhoneiro que transportava frango em um ponto da rodovia, a cinco quilômetros do centro de Medicilândia, onde o asfalto termina. Em trecho adiante, um outro motorista viaja com uma carga de cacau, após partir de Uruará. Dionilson Barros conta que, em 30 anos fazendo o percurso de pouco mais de 100 quilômetros entre os dois municípios, é como se o tempo tivesse parado: pouca coisa mudou. “A estrada se acabou e ninguém toma uma providência. A situação tá feia. Alguma coisa melhorou, sim, nesse tempo, mas ultimamente esse trecho está abandonado. Tem de terminar de fazer esse pedaço que tá faltando, daqui pra Rurópolis”, pondera Dionilson.

Mesmo os menos experientes já aprenderam: para enfrentar a Transamazônica, é preciso coragem e paciência. “Eu vim de Uruará esses dias, e foram quatro horas de viagem de ônibus. Tá ruim demais a estrada. Muita poeira, buraco, e quando chove, é lama demais e atoleiro”, reforça Tarcísio Teixeira, de 19 anos.



Dionilson Barros, caminhoneiro, conta que há 30 anos depende da rodovia para transportar cargas

No mesmo evento em que o governo federal entregou o mais recente trecho asfaltado da BR-230, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, e o diretor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Santos Filho, assinaram uma ordem de serviço de R\$ 202 milhões para a construção de uma nova ponte sobre o rio Xingu.

A obra está prevista para iniciar em 2022, após elaboração e aprovação de projeto, com previsão de durar dois anos. Esse novo empreendimento é mais um passo no processo de estruturação da rodovia, que parece nunca terminar.

Para muitos dos que vivem às suas margens, e das idas e vindas pelas suas pistas, tudo soa como apenas mais uma promessa para a conta de uma população que ainda depende de balsas para fazer o trajeto entre Anapu e Altamira – e que sonha que a estrada para o futuro seja menos atribulada.

Governo Federal entregou novo trecho em junho e destinou recursos para construção de pontes sobre o rio Xingu



FOTOS: PAULA SAMPAIO



Conflitos e luta pela sobrevivência

“Quando comecei no fotojornalismo, o meu sonho era ser fotógrafa de guerra. Falei isso um dia, lá pelos idos de 1987, para um colega fotojornalista experiente, e ele me respondeu: você já está no campo de batalha, sua guerra é aqui, na Amazônia”. Com a lente a tiracolo, Paula Sampaio foi à luta, chegando ao front em 1990, quando, em Altamira, se viu diante da Transamazônica - descrita por ela como uma “serpente de terra vermelha e brilhante”. E assim ela começou a registrar o cotidiano atravessado pela rodovia.

Paula Sampaio nasceu em Belo Horizonte. Radicada no Pará, encontrou

na Transamazônica o caminho que percorreria nas décadas seguintes, começando um trabalho que já dura mais de 30 anos. Tudo que ela registra, ao fotografar e entrevistar os moradores da região, é disponibilizado para consulta e uso gratuito por estudantes, pesquisadores, organizações não-governamentais, sindicatos e entidades dedicadas à defesa dessas populações e do ambiente - na tentativa de usar seu trabalho para, de alguma forma, beneficiar os homens e mulheres que lá vivem.

“O conjunto das histórias de vida e a relação das pessoas com esse ambiente cortado pela estrada é mar-

cante. Essa constelação de relacionamentos e a forma como essas comunidades se organizam, criando espaços de resistência, e a força da natureza que a todos abraça, mesmo tão agredida, está presente em mim, sempre”, relata a fotógrafa.

Indígenas, ribeirinhos e pequenos produtores rurais são alguns desses personagens que tentam viver na área de influência da rodovia, reivindicando seu espaço entre os grandes empreendimentos e proprietários de imensas áreas de terra. Em toda sua extensão, a rodovia atravessa pontos de turbulência, como conflitos agrários e a eterna disputa entre indígenas e latifundiários.



Conflicts and survival challenges

“When I started in photojournalism, my dream was to be a war photographer. I once said that, back in 1987, to a senior photojournalist workmate, and he replied: you are already on the battle field, your war is right here, in the Amazon”. Carrying her shoulder strap lens, Paula Sampaio just went for it. When she got to the front in 1990, in Altamira. She realized herself staring at Transamazônica road. She describes it as “a shiny red land snake”. Thus, she started registering the daily life throughout the road.

Paula Sampaio was born in Belo Horizonte. She got ba-

sed in Pará state and found on Transamazônica the paths she would follow during the next decades, starting a job which has lasted for more than 30 years. Everything she records when taking pictures and interviewing the locals is available for free use by students, researchers, non-governmental organizations, unions and institutions which work on the defense of that people and of the environment - trying to use her work to help men and women who live there anyhow.

“The life stories collection and the relationship of those people with the environment crossed by the road is remarkable. The set of rela-

tionships and the way those communities are organized, creating spaces for resistance, and the strength of nature which embraces everyone around here, even so damaged, pulsates in me forever”, says the photographer.

Indigenous people, riverine populations, and small-scale farmers are some of the characters who try to live in the area under the road influence. They claim for their space among the big companies and owners of huge land areas. The road experiences turmoil along all its length, caused by agrarian conflicts and the everlasting dispute between indigenous and large rural producers.

“Serpente de terra vermelha e brilhante”, diz a fotojornalista Paula Sampaio, que há 30 anos registra a rodovia

“Bright red earth snake,” says photojournalist Paula Sampaio, who has been recording the highway for 30 years

Conflitos e novos projetos ainda permanecem na região

Em fevereiro de 2005, a morte da missionária norte-americana Dorothy Stang deu ao mundo uma mostra de como é perigosa a vida daqueles que lutam pelos direitos dos trabalhadores rurais na área da rodovia Transamazônica. Crimes como exploração sexual, tráfico de drogas e garimpo ilegal também são frequentemente encontrados no noticiário policial da região. Mesmo assim, a vida persiste e consegue prosperar, pela insistência daqueles que se recusam a recuar.

“Aqui a vida é muito boa. É pacato, melhor que Altamira, que tem muito movimento. Não tem criminalidade”, justifica Regiane Rodrigues Ribeiro, jovem de 21 anos que é estudante de Enfermagem e moradora da comunidade Leonardo Da Vinci, em Vitória do Xingu. Aos fins de semana desse vilarejo incrustado na Transamazônica, ela vai para a beira da rodovia. Vende pamonhas feitas com o milho colhido pelo pai e pelo marido, no sítio do avô, um mineiro que veio tentar a vida na região ainda quando a estrada tinha acabado de ser aberta.

Regiane cresceu ouvindo histórias de como a vida foi dura para que sua família prosperasse, após vir de longe, para uma terra desconhecida. Recentemente, a estudante presenciou um processo semelhante: foi testemunha das mudanças que as obras da Usina Hidrelétrica de Belo Monte impuseram à sua comunidade. “Com Belo Monte, eu não achei que teve muita melhora para nós aqui, não. Nas obras, a vida mudou muito. Veio muita gente para cá, aumentou a criminalidade. Depois que acabou, voltou a ser a vida de antes, em que a gente conhecia todo mundo, conversava com todos. Nesse período, veio muita gente de fora, ficou aquela bagunça. Aqui era quitinete lotada, não parava o movimento. Quando acabou, ficaram apenas as casas vazias”, lembra a estudante, que diz gostar da vida às margens da BR-230.

“Antes não tinha asfalto nesse trecho, e agora tem. Aqui mesmo na vila, melhorou muito. Eu conheço muita gente trabalhando aqui, na beira da estrada. O povo vem de fora e a gente conhece várias culturas. Durante a semana, eu trabalho no posto de saúde”, diz ela, que é técnica de Enfermagem e ainda faz faculdade da área. As aulas universitárias ocorrem em formato semipresencial, com aulas online, em casa, e indo a Altamira toda semana. Lá, Regiane tem orientação presencial, em uma instituição privada que chegou há poucos anos na região. “Para mim, é maravilhosa essa tranquilidade. Parece uma ‘roça’, mas tem internet, energia, tudo bacaninha”, sorri a jovem, sentada no acostamento - à espera da próxima grande mudança que a Transamazônica trará para sua vida.



FOTOS: ICOR, MOTA/O LIBERAL



Conflicts and new projects still remain in the region

In February 2005, the North American missionary Dorothy Stang's murder showed to the world a sample of how dangerous life is for those who fight for the rural workers' rights on Transamazônica road. Crimes such as, sexual exploitation, traffic and illegal mining are frequently in the police news. Still, life persists and people persevere, due to their inherent resilience and refusal to give up.

“Life here is pretty good. It is calm, better than in Altamira, where it is hectic. There is no crime”, justifies Regiane Rodrigues Ribeiro, a 21-year young nursing student who resides in Leonardo Da Vinci community, Vitória do Xingu. On the weekends in that small town placed on Transamazônica, she goes to the borders of the road to make a living. She sells pamonha, a traditional Brazilian snack made with corn grown in her grandfather's ranch by her father and husband, who is from Minas Gerais state and came to Pará to pursue a better life in the region when the road had just been opened.

Regiane grew up listening to stories about how hard life was for her family to succeed after coming from so far place to an unknown land. Recently, the student has observed a similar process: she has witnessed the changes imposed by the Belo Monte hydroelectric power plant to her community. “About Belo Monte, I don't think

there was a lot of improvements for us here. Life changed a lot during the construction. A lot of people came to live here, the crime rate went up high, but when it was over, it was the same as before, when we used to know everyone and talk to everybody. During that period, many outsiders came. It was a mess. The flats for rent were packed. The movement never ceased. When they finished, only the empty houses were left behind”, remembers the student, who also says she liked the life at the borders of BR-230 road.

“There was no pavement in this area before, now there is. Right here in the town, things are much better. I know a lot of people who have jobs here, next to the road. People come from outside and we get to know many cultures. During the week, I work at the health center”, she says. She is a nurse assistant and is currently attending college in this area. The classes are in hybrid format, both online attended from home and in-person classes, in Altamira, where she goes every week. There, Regiane has in-person instruction in a private institution, which recently is based in the region. “For me, this peaceful place is wonderful. It looks like the country, but there is internet connection, electricity, all cool”, the young lady smiles, sitting by the side of the road, waiting for the next big thing Transamazônica will bring to her life.



Regiane Rodrigues, moradora da comunidade Leonardo Da Vinci

Regiane Rodrigues, resident of the Leonardo Da Vinci community

A instalação de Belo Monte foi uma das mudanças vividas pela população da região

The installation of Belo Monte was one of the changes experienced by the population of the region

Transamazônica: desafio colossal

- Com 4.223 quilômetros de extensão, a Transamazônica começa em Cabedelo, na Paraíba, e termina em Lábrea, no Amazonas.
- Ela atravessa sete estados: Paraíba, Ceará, Maranhão, Tocantins, Piauí, Pará e Amazonas;
- A estrada corta 63 municípios;
- Sua extensão passa por três ecossistemas brasileiros: Amazônia, Caatinga e Cerrado.

Transamazônica: a colossal challenge

- With its 4,223 kilometers of extension, Transamazônica road starts in Cabedelo city, in Paraíba state, and finishes in Lábrea, in Amazonas;
- It crosses seven states: Paraíba, Ceará, Maranhão, Tocantins, Piauí, Pará e Amazonas;
- The road crosses 63 municipalities;
- Its extension crosses three Brazilian ecosystems: Amazonia Rainforest, Caatinga and Cerrado.

