

# CONSIDERAÇÕES SOBRE O FENÔMENO MIGRATÓRIO NA ÁREA SERVIDA PELA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS\*

Olga Maria Schild Becker\*\*

## INTRODUÇÃO

O presente documento objetiva trazer informações sobre o comportamento migratório das populações situadas ao longo dos municípios cortados pela Estrada de Ferro Carajás, buscando entender o significado das migrações nestas áreas de fronteira de recursos. Para tal, foram utilizadas três fontes de dados: O Censo Demográfico (1980), entrevistas com representantes das comunidades locais (1986), além de uma pesquisa direta realizada com passageiros transportados pela ferrovia no mês de julho/86.

Também à guisa de introdução, julga-se importante registrar, de um lado, a diferenciação dos espaços percorridos pela ferrovia, e, de outro, o desenvolvimento de me-

canismos comuns de apropriação destes espaços na atual etapa de (re)ocupação da Amazônia. Como protagonista e instrumento deste processo está a população migrante, percebida como força de trabalho móvel, isto é, fator fundamental na formação do mercado de trabalho regional.

Os municípios integrantes da faixa percorrida pela Estrada de Ferro Carajás — EFC — representam fases distintas da ocupação do espaço maranhense e paraense. Assim, tanto ocorrem centros de caráter submetropolitano (São Luís), que refletem uma fase antiga de ocupação colonial, como áreas de rápida, intensa e desordenada ocupação recente, do que são exemplo o colar de povoados de feição urbana situados ao longo das principais rodovias e nas proximidades de províncias minerais (garimpos de ouro e mina de ferro de Carajás). Centros de caráter regional (Imperatriz), sub-regional

\* Recebido para publicação em 21 de abril de 1988. O presente trabalho constituiu um esforço de colaboração técnica do Departamento de Geografia — DEGEO, da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE, no sentido de subsidiar, no campo das migrações internas, o projeto "Estudo sócio-econômico para definição da área de influência da Estrada de Ferro Carajás", elaborado pela Coordenação do Meio Ambiente da Companhia Vale do Rio Doce — CVRD, em novembro/1986. Agradeço à geógrafa Angélica Magnago pela leitura e discussão deste relatório.

\*\* Analista Especializada em Geografia da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE.

(Santa Inês) e local (Santa Luzia) representam, por sua vez, fases intermediárias de ocupação desta parte da Amazônia, quando, a partir de 1960, frentes demográficas originaram-se em especial do Nordeste, e frentes econômico-agrícolas indicaram a expansão dos capitais do Centro-sul.

Por outro lado, tanto a ação do Estado, através de projetos governamentais especiais, sejam de colonização dirigida, sejam ligados a empreendimentos industriais, agropecuários e florestais, assim como o interesse do capital internacional nas reservas de nossa fronteira de recursos contribuíram para que municípios como, por exemplo, Marabá, tivessem suas tradicionais funções, ligadas ao extrativismo vegetal (em especial a castanha) e à economia de subsistência, substancialmente alteradas. A entrada maciça de capital nacional e estrangeiro, com novas formas de apropriação do espaço — em especial a introdução da pecuária extensiva imediatamente após a derrubada da mata —, assegurou a posse das terras, até então devolutas, a grandes e médios empresários, impedindo a sua efetiva ocupação por parte dos pequenos produtores rurais. Estes, em grande parte, originaram-se de áreas alagadas pela barragem de Tucuruí, assim como dos vales maranhenses do Itapecuru, Pindaré e Meirim, onde a pecuarização continua entrando (em extensas áreas de babaçuais) com a reaglutinação de pequenas propriedades e o progressivo desenraizamento do homem da terra, a partir da mudança ocorrida nas relações de produção.

Já nas áreas de ocupação menos recente, alternam-se paisagens de médias e grandes propriedades, intercaladas, de forma cada vez mais freqüente, por inúmeros povoados dispostos de forma linear ao longo das estradas, ou originando as “pontas de rua”, no início do perímetro urbano das cidades. Representando a expulsão dos posseiros, pequenos proprietários e, atualmente, dos arrendatários (uma vez que o pagamento em espécie está cada vez mais elevado), estes povoados, sob outra ótica, constituem reservatórios da mão-de-obra imprescindíveis às atividades da agropecuária regional e, portanto, local ideal para o arrebanhamento de pessoal para os serviços de “em-

preitada” rural. É preciso fixar o trabalhador na área, sem lhe dar, entretanto, a posse da terra. Esta parece ser a ótica a partir da qual multiplicam-se os aglomerados rurais e as periferias urbanas, *locus* dos sem-terra, e que constituem elemento básico à evolução do mercado de trabalho regional.

Uma visão global da problemática migratória deve, porém, considerar também o urbano, uma vez que as áreas tributárias de migrantes para a Amazônia são também de caráter urbano e se estendem, além do Maranhão e Pará, a outros estados do Nordeste e do Sudeste.

Os fluxos de destino urbano, ainda que menos intensos que os rurais, tendem a crescer, tendo em vista o ritmo com que se vem fechando a fronteira de terras para o pequeno agricultor, fato concreto aliado à premissa teórica de que o urbano desempenha papel fundamental na circulação e reprodução da força de trabalho regional.

A área em estudo representa, sem dúvida, um exemplar modelo de transição do rural para o urbano em áreas de fronteira, tendo em vista o caráter predominantemente rural das populações “chegantes” às periferias urbanas e à função crescentemente urbana dos aglomerados rurais (povoados) que se multiplicam ao longo das rodovias e eixos de penetração. Neste sentido, cabe chamar a atenção para o fato de que a migração precisa ser vista como a mobilidade da força de trabalho que atende à estratégia capitalista de formação do mercado de trabalho em áreas de fronteira de recursos. Da mesma forma, há que considerar de maneira simultânea as áreas de atração e evasão de população e a condição rural ou urbana dos lugares, pois o processo migratório articula um mercado de trabalho espacialmente heterogêneo.

Como fato concreto e inalienável, há que perceber o desemprego e a pobreza crescentes, as precárias condições habitacionais e de saúde, além da constante tensão social, que acompanham estas populações migrantes, extremamente “móveis”, liberadas da terra mas que a ela querem voltar se o permitirem, e que se deslocam empurradas pela lógica do maior lucro e não pelo planejamento social.

## UMA LEITURA CENSITÁRIA DAS MIGRAÇÕES<sup>1</sup>

As informações quantitativas contidas no Censo Demográfico de 1980, certamente já se encontram defasadas para a área em estudo, em virtude de a mesma apresentar características de fronteira onde a mobilidade populacional e ocupacional são crescentes. Constitui, entretanto, um valioso instrumento para identificação da estrutura geral dos fluxos migratórios na última década. É neste sentido que alguns dados básicos sobre a população migrante são resgatados e percebidos como ponto de partida para qualquer análise que se pretenda fazer sobre o intenso processo migratório em curso e que espelha os processos econômico-sociais decorrentes da intensificação da ocupação capitalista da fronteira.

Em relação à participação dos migrantes na população total da área (Tabela 1), pode-se considerar que 45,8% (540 236 pessoas) se constituem em não-naturais do mu-

nicipio onde residem. Se a esta tradicional categoria de migrantes (INTERMUNICIPAL) forem acrescentados (64 394 pessoas), os migrantes INTRAMUNICIPAIS (naturais do município, que já moraram em situações de domicílio diferente da atual), nova categoria captada através do Censo de 80, ter-se-ão 51,3% da população na condição de migrante, o que atesta uma significativa mobilidade na região. Esta análise, a nível municipal, permitiu detectar uma tendência original, ou seja, nas áreas onde ocorreram elevados percentuais de migrantes intermunicipais, os deslocamentos intramunicipais foram pouco importantes, e vice-versa. Tal fato pode estar indicando áreas com predominância de imigrantes ou de emigrantes.

Os municípios com maior ocorrência de migrantes intermunicipais foram representados por áreas de feição tanto urbana quanto rural. Assim, corresponderam, seja a centros urbanos com algum nível de centralidade, isto é, cidades com funções de caráter supralocal como Imperatriz (com 62,9% de migrantes intermunicipais), Santa Inês (58,3%) e Marabá (55,7%), como as últimas áreas de mata existentes nos

TABELA 1  
PARTICIPAÇÃO DOS MIGRANTES NA POPULAÇÃO TOTAL,  
SEGUNDO MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS — 1980

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO RESIDENTE TOTAL (1)	PARTICIPAÇÃO DOS MIGRANTES NA POPULAÇÃO TOTAL					
		Naturais do Município		Não-naturais do Município		Naturais do Município que já Moraram e Situação Diferente do Município Atual	
		Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)
TOTAL .....	1 178 614	638 378	54,16	540 236	45,84	64 394	5,46
Anajatuba .....	19 200	18 880	98,33	320	1,67	1 403	7,43
Arari.....	22 274	19 363	86,93	2 911	13,07	1 983	10,24
Bom Jardim .....	31 953	11 764	36,82	20 189	63,18	518	4,40
Imperatriz .....	220 079	81 634	37,09	138 445	62,91	7 400	9,06
Itapecuru Mirim	44 120	36 388	82,48	7 732	17,52	4 315	11,86
Marabá.....	58 881	25 556	44,35	33 325	55,65	2 285	8,60
Monção .....	66 869	34 859	52,13	32 010	47,87	1 502	4,31
Pindaré Mirim	26 469	12 959	48,96	13 510	51,04	572	4,41
Rosário.....	28 328	23 431	82,71	4 897	17,29	3 085	13,17
Santa Inês .....	49 442	20 611	41,69	28 831	58,31	1 613	7,82
Santa Luzia .....	94 224	36 117	38,33	58 107	61,67	1 317	3,65
Santa Rita .....	16 933	13 568	80,13	3 365	9,63	1 306	9,62
São Luís.....	449 433	264 042	58,75	185 391	41,25	35 224	13,34
Vitória do Meirim	50 409	39 206	77,77	11 203	22,23	1 871	4,77

FONTE — IBGE — Censo Demográfico — 1980 — Vol. 1 — Tomo 4.

(1) Inclusive sem declaração de migração no município de residência atual.

<sup>1</sup> A elaboração das tabelas deste capítulo ficou a cargo da geógrafa Selma da Silva L. dos Santos.

Municípios de Santa Luzia (61,7%), Bom Jardim (63,2%) e também Marabá. Cabe registrar, também, áreas que foram alvo da ação de projetos de colonização dirigida — Companhia de Colonização do Nordeste — COLONE, em Monção (47,9%) e Instituto de Terras do Maranhão — ITERMA, em Santa Luzia.

Já os migrantes INTRAMUNICIPAIS ocorreram, com um certo destaque (em termos percentuais), em áreas (de emigração) próximas a São Luís; mais especificamente nos Municípios de Rosário, Itapecuru Mirim e Arari, representando uma primeira etapa dos deslocamentos campo-cidade, através da concentração, em pequenas cidades, das populações expulsas dos quadros rurais periféricos. A chegada de latifundiários nestas áreas com certa proximidade da capital estadual — modelo que se vem acentuando a partir de 1980 — estaria associada a este fenômeno. Em valores absolutos destacaram-se São Luís e Imperatriz como municípios de ocorrência também de migrantes intramunicipais: no caso de Imperatriz, a explicação corresponderia certamente aos deslocamentos campo-cidade, a partir de sua atração como capital regional. Entretanto, em São Luís, acredita tratar-se de uma questão de crescimento das periferias urbanas em espaços ainda considerados

“legalmente” rurais, em virtude da não atualização do perímetro urbano em relação ao crescimento acelerado verificado.

Quanto à população migrante por tempo de residência no município (Tabela 2), sua análise permitiu concluir que 59,7% do total de migrantes (correspondendo a 322 980 pessoas) deslocaram-se nesta última década (70/80), enquanto somente no período 1979 a 1980 migrou para o conjunto da área um contingente de, aproximadamente, 140 152 pessoas. Esses migrantes recentes (com até dois anos de residência no município) afluíram, em especial, para: São Luís (32,1%), Imperatriz (25,6%), Santa Luzia (10,0%), Marabá (8,7%) e Santa Inês (6,8%). Se for, entretanto, analisada a participação dos migrantes recentes no total dos migrantes recebidos, conclui-se que Marabá e Santa Inês, ao lado dos Municípios de Arari, Itapecuru Mirim, Rosário e Santa Rita (corredor de chegada ao centro submetropolitano de São Luís) foram os que apresentaram os percentuais mais significativos.

Ao considerarmos, sob outro ângulo, não apenas o montante de pessoas deslocadas, mas a situação de domicílio (urbana ou rural) por elas buscada (Tabela 3), verifica-se que os fluxos migratórios de destino rural são os mais significativos na área em estu-

TABELA 2  
POPULAÇÃO MIGRANTE POR TEMPO DE RESIDÊNCIA NO MUNICÍPIO,  
SEGUNDO MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS — 1980

MUNICÍPIOS	NÚMERO DE MIGRANTES POR TEMPO DE RESIDÊNCIA NO MUNICÍPIO					
	Total Absoluto	Até 2 anos (%)	3 a 5 anos (%)	6 a 9 anos (%)	10 anos ou mais (%)	Sem Declaração
TOTAL.....	540 236	25,9	18,4	15,4	39,9	0,4
Anajatuba .....	320	27,5	30,0	12,8	27,5	2,2
Arari .....	2 911	35,9	14,3	11,5	37,6	0,7
Bom Jardim .....	20 189	15,4	13,1	16,2	55,2	0,1
Imperatriz .....	138 445	25,9	21,0	20,2	32,7	0,2
Itapecuru Mirim .....	7 732	33,3	21,2	11,2	33,9	0,4
Marabá .....	33 325	36,6	20,4	14,5	28,1	0,4
Monção .....	32 010	21,6	14,2	16,3	47,5	0,2
Pindaré Mirim .....	13 510	30,3	19,2	8,7	41,7	0,1
Rosário .....	4 897	31,8	13,8	13,2	40,0	1,2
Santa Inês .....	28 831	32,9	18,6	12,0	36,4	0,1
Santa Luzia .....	58 107	24,1	18,3	16,1	41,4	0,1
Santa Rita .....	3 365	30,9	14,5	11,3	43,3	—
São Luís .....	185 391	24,3	17,5	13,3	44,4	0,5
Vitória do Mearim .....	11 203	28,6	16,7	11,1	43,1	0,1

TABELA 3  
POPULAÇÃO MIGRANTE POR TIPO DE FLUXOS,  
SEGUNDO MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS — 1980

MUNICÍPIOS	MIGRANTES POR TIPO DE FLUXO (ORIGEM/DESTINO)								
	TOTAL	Fluxo Rural/Rural		Fluxo Urbano/Rural		Fluxo Urbano/Urbano		Fluxo Rural/Urbano	
		Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)
TOTAL .....	536 539	273 535	44,27	59 474	11,08	139 749	26,05	99 781	18,60
Anajatuba .....	302	101	33,45	22	7,28	114	37,75	65	21,52
Arari .....	2 875	1 299	45,18	140	4,87	830	28,87	606	21,08
Bom Jardim .....	20 164	16 811	83,77	900	4,46	892	4,43	1 561	7,74
Imperatriz .....	137 832	56 873	41,26	11 696	8,49	41 537	30,16	27 690	20,09
Itapecuru Mirim .....	7 696	3 995	51,91	902	11,72	1 594	20,71	1 205	15,66
Marabá .....	32 490	7 128	21,94	4 114	12,66	17 717	54,53	3 531	10,87
Monção .....	31 818	27 520	86,48	3 125	9,82	254	0,80	919	2,90
Pindaré Mirim .....	13 498	5 852	43,35	1 392	10,32	3 693	27,36	2 561	18,97
Rosário .....	4 805	1 407	29,28	760	15,82	1 503	31,28	1 135	23,62
Santa Inês .....	28 738	2 879	10,02	498	1,73	13 463	46,85	11 898	41,40
Santa Luzia .....	57 889	47 040	81,26	5 033	8,69	2 825	4,88	2 991	5,17
Santa Rita .....	3 365	1 850	54,98	446	13,26	480	14,26	589	17,50
São Luís .....	184 036	56 955	30,96	28 599	15,54	53 813	29,24	44 669	24,27
Vitória do Mearim .....	11 031	7 825	70,94	1 847	16,74	998	9,05	361	3,27

FONTE — IBGE — Censo Demográfico — 1980 — Vol. 1 — Tomo 4.

do, indicando que esta é uma região de fronteira onde o homem ainda busca a terra, sendo, portanto, o peso do rural fundamental nas relações campo-cidade. Os mais elevados percentuais (acima de 80%) de deslocamentos de origem e destino rural caracterizam os Municípios de Monção, Bom Jardim e Santa Luzia (onde as últimas reservas de mata foram ocupadas), enquanto os fluxos com destino urbano dirigem-se predominantemente a Imperatriz, Santa Inês e Marabá, focos do dinamismo regional. Merece destaque o fato destes dois últimos municípios apresentarem a maior parcela de seus fluxos de origem e destino urbano, indicando a existência de uma mobilidade de caráter urbano bastante acentuada em áreas de fronteira: algumas cidades já estão cumprindo seu papel na circulação da força de trabalho regional.

Ao se investigar o balanço migratório — imigrantes *versus* emigrantes (Tabelas 4 e 5) —, ocorrido na última década, constata-se a ocorrência de três grupos de municípios: os que se destacaram pelo afluxo imigratório (São Luís e Imperatriz, seguidos num segundo grau de importância por Santa Luzia e Marabá) e que representaram os focos de efetiva absorção da população mi-

grante regional; os municípios onde os estoques de imigrantes e emigrantes quase se equivaleram (Bom Jardim, Monção e Santa Inês), indicando áreas de dinamismo populacional com fluxos simultâneos de entrada e saída de população; e aqueles municípios de comprovada emigração rural na década (Anajatuba, Arari, Itapecuru Mirim, Rosário, Vitória do Mearim, Santa Rita e Pindaré Mirim), apesar de alguns terem recebido contingentes de imigrantes recentes nas áreas urbanas. Uma identificação do tipo de fluxo predominante auxilia na melhor caracterização de algumas destas áreas; assim, enquanto Santa Inês e Marabá (centros supralocais) e Anajatuba/Rosário (entorno de São Luís/capital) apresentaram fluxos do tipo urbano/urbano, os demais municípios tiveram como deslocamentos mais importantes os de caráter rural/rural. Dentre estes cabe, porém, salientar o caso de São Luís, que não espelha a realidade, constituindo tal fluxo rural/rural uma expressão estatística desvirtuada em função das periferias de caráter "legal" rural (limite do perímetro urbano), constituírem áreas de crescimento intenso e desordenado (loteamentos de caráter urbano). Já os Municípios de Imperatriz, Arari e Pindaré Mirim apresentaram,

**TABELA 4**  
**POPULAÇÃO EMIGRANTE E IMIGRANTE,**  
**SEGUNDO MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS – 1980**

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO MIGRANTE				
	Total	Imigrante		Emigrante	
		Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)
TOTAL.....	1 178 614	324 777	27,55	203 605	17,27
Anajatuba.....	19 200	232	1,21	4 354	22,68
Arari.....	22 274	1 816	8,15	4 352	19,54
Bom Jardim.....	31 953	9 061	28,36	5 927	18,55
Imperatriz.....	220 079	93 077	42,29	45 888	20,85
Itapecuru Mirim.....	44 120	5 108	11,58	7 151	16,21
Marabá.....	59 881	23 945	39,99	14 512	24,23
Monção.....	66 869	16 775	25,09	12 707	19,00
Pindaré Mirim.....	26 469	7 874	29,75	8 300	31,36
Rosário.....	28 328	2 941	10,38	5 342	18,86
Santa Inês.....	49 442	18 351	37,11	17 022	34,43
Santa Luzia.....	94 224	34 111	36,20	12 593	13,36
Santa Rita.....	16 933	1 908	11,27	2 102	12,41
São Luís.....	449 443	103 208	22,96	55 546	12,36
Vitória do Mearim.....	50 409	6 370	12,64	7 809	15,49

**FONTE** — IBGE — Tabulações Especiais do Censo Demográfico — 1980.

**TABELA 5**  
**CARACTERIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS**  
**POR SALDO MIGRATÓRIO E TIPO DE FLUXO PREDOMINANTE — PERÍODO 1970/80**

MUNICÍPIOS	CARACTERIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS, POR SALDO E FLUXO MIGRATÓRIO			
	Saldo Migratório 1970/80	Fluxo Destino Rural (%)	Fluxo Destino Urbano (%)	Tipo de Fluxo Predominante
TOTAL.....	121 172	55,35	44,65	rural/rural
Anajatuba.....	- 4 122	40,73	59,52	urbano/urbano
Arari.....	- 2 536	50,05	49,95	rural/rural
Bom Jardim.....	3 134	88,23	12,17	rural/rural
Imperatriz.....	47 189	49,75	50,25	rural/rural
Itapecuru Mirim.....	- 2 043	63,63	36,37	rural/rural
Marabá.....	9 433	34,60	65,40	urbano/urbano
Monção.....	4 068	96,30	3,70	rural/rural
Pindaré Mirim.....	- 426	53,67	46,33	rural/rural
Rosário.....	- 2 401	45,10	54,90	urbano/urbano
Santa Inês.....	1 329	11,75	88,25	urbano/urbano
Santa Luzia.....	21 518	89,95	10,05	rural/rural
Santa Rita.....	- 194	68,24	31,76	rural/rural
São Luís.....	47 662	46,50	53,50	rural/rural(1)
Vitória do Mearim.....	- 1 439	87,68	12,32	rural/rural

**FONTE** — IBGE — Tabulações Especiais do Censo Demográfico — 1980.

(1) Expressão desvirtuada devido ao problema do caráter legal "rural" das periferias com ocupação tipo "urbana" de São Luís.

apenas, pequena predominância dos fluxos rural/rural sobre os demais, indicando um certo equilíbrio quanto aos destinos rural e urbano buscados pela população nestas áreas.

Além da análise relativa à população migrante total, realizada através da caracterização de seus fluxos, considerou-se impor-

tante verificar a tendência de comportamento de um segmento destes migrantes, ou seja, daqueles considerados "recentes" e que correspondem à população chegada nos anos 1979/80.

A identificação dos setores de atividades (Tabela 6) que os absorveu, assim como da posição na ocupação (Tabela 7) que passa-

TABELA 6  
MIGRANTES RECENTES (0 A 2 ANOS DE RESIDÊNCIA), POR SETOR DE ATIVIDADE, SEGUNDO MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS — 1980

MUNICÍPIOS	MIGRANTE POR SETOR DE ATIVIDADE					
	Total	Primário (%)	Indústria de Transformação e Outras (%)	Extração Mineral (%)	Indústria da Construção (%)	Comércio de Mercadorias (%)
TOTAL.....	45 028	32,07	8,42	1,76	11,36	10,64
Anajatuba .....	29	41,38	10,34	0,00	27,59	20,69
Arari.....	298	45,64	8,38	1,01	24,82	1,01
Bom Jardim .....	1 067	89,41	1,12	0,75	0,47	0,94
Imperatriz.....	11 881	38,38	13,03	2,10	8,08	10,91
Itapecuru Mirim .....	825	47,52	4,97	0,48	10,06	11,03
Marabá .....	3 766	25,49	12,85	7,25	10,65	9,88
Monção.....	2 206	69,85	5,21	0,36	3,54	5,53
Pindaré Mirim.....	1 353	70,88	3,56	1,33	2,73	4,14
Rosário.....	451	50,99	9,31	4,43	11,75	9,54
Santa Inês.....	2 989	28,81	7,46	2,58	19,34	14,25
Santa Luzia.....	4 368	79,88	3,02	0,46	6,43	2,13
Santa Rita.....	467	52,03	3,00	0,00	23,77	5,57
São Luís.....	14 220	3,89	7,63	0,79	14,47	14,68
Vitória do Mearim.....	1 108	58,03	1,71	0,00	30,69	1,44

MUNICÍPIOS	MIGRANTE POR SETOR DE ATIVIDADE				
	Transporte e Comunicações (%)	Prestação de Serviços (%)	Atividades Sociais (%)	Administração Pública (%)	Outras Atividades (%)
TOTAL.....	3,88	20,39	3,97	3,00	2,53
Anajatuba.....	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Arari.....	3,02	9,40	4,03	1,01	1,68
Bom Jardim .....	0,75	2,34	2,25	0,00	1,97
Imperatriz.....	5,06	14,43	3,91	2,37	1,73
Itapecuru Mirim .....	3,39	10,91	7,15	3,52	0,97
Marabá .....	5,87	14,05	3,13	5,47	5,36
Monção.....	1,36	5,94	3,31	1,50	3,40
Pindaré Mirim.....	1,18	6,28	3,62	2,29	3,99
Rosário.....	2,00	5,99	1,77	3,33	0,89
Santa Inês.....	3,81	13,28	3,78	1,74	4,95
Santa Luzia.....	1,14	2,93	1,30	0,35	2,36
Santa Rita.....	0,85	5,57	7,07	2,14	0,00
São Luís.....	4,44	41,91	5,37	4,75	2,07
Vitória do Mearim.....	2,35	2,80	1,17	0,00	1,81

**TABELA 7**  
**MIGRANTES RECENTES (0 A 2 ANOS DE RESIDÊNCIA) POR POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO**  
**E QUADRO DE DOMICÍLIO ATUAL, SEGUNDO MUNICÍPIOS AO LONGO DA ESTRADA**  
**DE FERRO CARAJÁS — 1980**

MUNICÍPIOS	MIGRANTES RECENTES POR POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO E QUADRO DE DOMICÍLIO ATUAL									
	Total Absoluto	Trabalhador Agrícola Volante (%)			Parceiro (%)			Empregado (%)		
		Total	Ur-bana	Rural	Total	Ur-bana	Rural	Total	Ur-bana	Rural
TOTAL .....	45 028	0,92	0,10	0,82	0,73	0,22	0,51	48,58	27,40	21,18
Anajatuba .....	29	13,79	-	13,79	-	-	-	24,14	24,14	-
Arari.....	298	-	-	-	-	-	-	42,96	41,95	1,01
Bom Jardim .....	1 067	-	-	-	1,60	0,76	0,84	6,65	4,12	2,53
Imperatriz.....	11 881	1,24	0,20	1,04	1,19	0,35	0,84	42,98	29,97	12,91
Itapecuru Mirim .....	825	-	-	-	-	-	-	36,36	14,91	21,45
Marabá .....	3 766	1,38	0,37	1,01	3,16	1,06	2,10	47,58	31,94	15,64
Monção .....	2 206	1,74	-	1,74	0,54	-	0,54	17,27	0,50	16,77
Pindaré Mirim.....	1 353	2,22	-	2,22	-	-	-	20,32	13,45	6,87
Rosário .....	451	3,10	-	3,10	-	-	-	37,03	25,72	11,31
Santa Inês .....	2 989	0,23	-	0,23	-	-	-	46,36	44,96	1,40
Santa Luzia.....	4 368	2,79	0,11	2,68	0,43	0,09	0,34	16,16	2,33	13,83
Santa Rita .....	467	-	-	-	-	-	-	40,26	30,62	9,64
São Luís.....	14 220	0,03	0,03	-	0,11	0,03	0,08	76,87	36,88	39,99
Vitória do Mearim .....	1 108	-	-	-	0,36	-	0,36	40,25	11,82	28,43

MUNICÍPIOS	MIGRANTES RECENTES POR POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO E QUADRO DE DOMICÍLIO ATUAL											
	Empregador (%)			Conta-própria (%)			Sem Remuneração (%)			Sem Declaração (%)		
	Total	Ur-bana	Rural	Total	Ur-bana	Rural	Total	Ur-bana	Rural	Total	Ur-bana	Rural
TOTAL .....	0,91	0,50	0,41	42,65	13,10	29,55	1,95	1,10	0,85	3,74	0,57	3,17
Anajatuba .....	-	-	-	41,38	24,14	17,24	20,69	-	20,69	-	-	-
Arari.....	-	-	-	49,66	20,13	29,53	-	-	-	7,38	7,38	-
Bom Jardim .....	0,37	0,37	-	79,29	2,34	76,95	10,68	1,12	9,56	1,40	0,37	1,03
Imperatriz.....	0,88	0,66	0,22	48,42	17,30	31,12	3,81	0,46	3,35	1,90	1,41	0,49
Itapecuru Mirim .....	2,06	0,48	1,58	53,82	15,76	38,06	6,43	0,85	5,58	1,33	0,36	0,97
Marabá .....	3,47	1,43	2,04	41,02	22,22	18,80	1,49	0,11	1,38	1,88	1,27	0,61
Monção .....	0,41	-	0,41	75,25	4,53	70,72	3,80	0,18	3,72	0,82	-	0,82
Pindaré Mirim.....	0,29	0,29	-	65,93	18,70	47,23	9,39	2,66	6,73	1,85	1,63	0,22
Rosário .....	0,89	-	0,89	39,69	15,74	23,95	19,29	4,21	15,08	-	-	-
Santa Inês .....	0,43	0,43	-	50,78	41,48	9,30	1,03	0,13	0,90	1,13	1,03	0,10
Santa Luzia.....	0,11	-	0,11	72,07	5,22	66,85	7,95	0,21	7,74	0,48	0,11	0,37
Santa Rita .....	-	-	-	34,69	8,35	26,34	23,12	5,78	17,34	1,93	1,07	0,86
São Luís.....	0,83	0,46	0,37	17,95	7,40	10,55	1,47	0,57	0,90	2,73	1,23	1,50
Vitória do Mearim .....	0,27	0,27	-	54,15	2,53	51,62	1,62	-	1,62	3,34	1,08	2,26

FONTE — IBGE/DI/DETAB/DIVAP — Tabulações Especiais do Censo Demográfico — 1980.

ram a ocupar, permitiu inferir algumas características da estrutura do mercado de trabalho regional. Para tanto, admitiu-se que a expansão capitalista nestas áreas foi significativa a partir de 1970 (com a introdução de novas atividades, em especial a pecuária), tendendo a se consolidar na década de 80, e que este crescimento não foi um fenômeno espacialmente homogêneo. Cabe, pois, captar as diferenças mais expressivas registradas no desenrolar deste processo e que certamente se refletiram no tipo de atividades e nas relações de trabalho atualmente existentes nestes municípios.

As tendências gerais sobre o crescimento da área foram apresentadas em estudo<sup>2</sup> sobre o comportamento da força de trabalho no período 70/80, na área do PGC, e indicaram que "a expansão capitalista na área atuou em dois sentidos diferentes: por um lado, reforçou mercados de trabalho já estruturados (São Luís, Imperatriz) e expandiu a oferta de trabalho em áreas pouco povoadas (Marabá); por outro lado, colocou à margem do processo alguns municípios que tiveram retraída sua oferta de trabalho". Quanto à análise dos dados para o conjunto dos municípios ao longo da EFC, ficou demonstrado que, considerando-se os setores de atividades de *per se*, os migrantes recentes foram absorvidos fundamentalmente pelo setor primário (32,1%), seguido dos setores de prestação de serviços (20,4%), da indústria da construção civil (11,4%) e do comércio de mercadorias (10,6%).

Julga-se possível concluir que apesar de 66,2% dos migrantes terem-se destinado às atividades de caráter urbano, o mercado de trabalho regional caracterizava-se, em 1980, por apresentar uma estrutura de produção ainda calcada em atividades primárias e que, com exceção de São Luís, apresentava uma oferta considerável de empregos rurais (mesmo que o setor primário tenha sofrido uma perda relativa de posição na última década). Quanto aos setores de atividade urbana, destacaram-se os de prestação de serviços (São Luís absorveu nesta atividade 41,9% dos seus migrantes recen-

tes) e o de comércio de mercadorias, como importantes atividades absorvedoras de mão-de-obra, tendo os mesmos registrado altos índices de crescimento na década.

Merece ainda destaque a indústria da construção civil, atividade ligada tanto à expansão urbana quanto aos serviços de abertura e conservação de rodovias e ferrovias (do que é exemplo a EFC), e que empregou migrantes especialmente nos Municípios de Santa Inês, Imperatriz, Vitória do Mearim e em áreas próximas a São Luís, como é o caso da Anajatuba, Santa Rita e Arari. Em relação à extração mineral, destacaram-se Marabá (ferro, ouro) e Rosário (brita para a construção da ferrovia), tendo, entretanto, esta atividade adquirido maior importância após 1980.

Outro indicador importante para a compreensão do processo de expansão do capitalismo em "áreas de fronteira" é o que diz respeito à *POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO* da população migrante — (Tabela 7). Considera-se como premissa que na marcha para a organização do mercado de trabalho, onde coexistem objetivos múltiplos, variadas serão as formas de inserção da força de trabalho nas atividades produtivas. Admite-se igualmente que se verificou na área uma "significativa expansão da força de trabalho engajada nos processos produtivos e que essa expansão estava relacionada a algumas alterações nas atividades econômicas. ...Torna-se, portanto, necessário compreender em que medida essas transformações foram responsáveis por mudanças nas relações de produção que aí se desenvolveram".<sup>3</sup>

Os dados analisados para o conjunto da área indicaram um certo equilíbrio entre a categoria "empregado" (48,6%) e a categoria "conta-própria" (42,6%). As demais categorias relativas à posição na ocupação revelaram baixos percentuais de absorção da força de trabalho migrante.

Os elevados índices de absorção dos migrantes recentes como "empregados", ao lado do surgimento do "trabalhador agrícola volante" (ainda que em baixas proporções),

<sup>2</sup> IBGE/DAG/DEGEO. Estudo comparativo de áreas do Programa Grande Carajás, segundo estrutura e mobilidade da força de trabalho. 1986 (mimeo).

<sup>3</sup> IBGE/DAG/DEGEO, *op. cit.*

levam a concluir que está ocorrendo na área uma expansão do assalariamento, reflexo do desenvolvimento das relações de produção tipicamente capitalistas. Ao mesmo tempo, a expressiva ocorrência dos "conta-próprias" (pessoas que exercem atividade econômica, individualmente ou com ajuda de pessoa não remunerada da família), ao lado dos que trabalham "sem remuneração", e que representam o trabalho familiar auxiliar (em baixa proporção), atesta, ainda, a presença importante, na área, das relações não tipicamente capitalistas. Estes, na área rural, compreendem o pequeno produtor (tendo ou não a posse da terra), enquanto na área urbana referem-se especialmente aos que se encontram no comércio e na prestação de serviços sem receberem salários.

Do ponto de vista de espacialização destas categorias, pode ser destacado que enquanto os "empregados" localizaram-se fundamentalmente nas áreas urbanas (como forte destaque em São Luís, Santa Inês, Marabá e Imperatriz), os "conta-próprias" registraram sua presença tanto no quadro urbano (periferias urbanas dos principais centros da região e que apresentam rápida expansão), como no quadro rural (em especial nos Municípios de Bom Jardim, Monção, Santa Luzia, Pindaré Mirim e Imperatriz).

A manutenção, de um lado, de formas intermediárias ("conta própria" e "sem remuneração") nas relações de trabalho, e, de outro, a expansão do assalariamento, pode levar a se inferir que na área em estudo está ocorrendo uma reestruturação dos mercados de trabalho.

Dados da SUCAM referentes à população residente em 1985 permitiram calcular a variação do crescimento no período 1980/1985. Como municípios de aumentos explosivos destacaram-se, além de São Luís, Marabá (com uma variação de 206,6% e correspondendo a 121 621 pessoas), Imperatriz e Açailândia (65,6% ou 144 279 pessoas), seguidos em importância por Santa Luzia (47,7% ou 44 695 pessoas) e Santa Inês (35,1% ou 17 341 pessoas). Esse crescimento deu-se fundamentalmente através da migração de origem rural e destino urbano, cujos melhores exemplos são Marabá, Açailândia, Imperatriz e Santa Inês, apesar do fluxo rural/rural ter sido significativo em alguns municípios maiores onde ainda ocorrem terras de mata (como Santa Luzia e também Marabá).

Julga-se importante alertar uma vez mais para a dificuldade de tratamento dos conceitos de rural e urbano em áreas de fronteira, o que se traduz, em alguns casos, na diferenciação de funções exercidas pelos povoados, formalmente considerados "aglomerados rurais". Assim, de um lado, ocorrem povoados com feição nitidamente rural e que se comportam como centros de moradia e comercialização, para pequenos produtores que efetivamente trabalham a terra (exemplo de Mineirinho, Auzilândia, Presa de Porco, Alto Alegre, etc.), enquanto, de outra feita, há povoados ditos rurais mas que nada mais são do que "reservatórios de mão-de-obra" (com função semi-urbana ou urbana), à espera de absorção em atividades assalariadas tanto do tipo agrícola quanto citadina (ex.: Parauapebas, Rio Verde, Eldorado, Curionópolis).

Quanto às causas dos fluxos migratórios para a área, apesar de se admitir que as populações se deslocam primordialmente, em função dos fatores de expulsão (da terra, no caso), há que apontar alguns elementos que direcionaram tais movimentos. Assim, deslocaram-se, inicialmente, atraídas pela construção da Rodovia Transamazônica e, após 1980, em função tanto das grandes obras de infra-estrutura regional (Hidrelétrica de Tucuruí e Estrada de Ferro Carajás) como do garimpo, sendo que atualmente tais contingentes de populações extremamente "móveis" concentram-se nas perife-

## A DINÂMICA POPULACIONAL RECENTE

Com o objetivo de caracterizar a dinâmica recente (pós-80) das populações ao longo da área servida pela EFC, construiu-se um quadro-resumo (Tabela 8) a partir de informações e impressões recolhidas em viagem efetuada através da área cortada pela ferrovia.

**TABELA 8**  
**DINÂMICA MIGRATÓRIA RECENTE (PÓS-1980) DE ALGUNS MUNICÍPIOS SITUADOS**  
**AO LONGO DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS**

MUNICÍPIOS	DINÂMICA MIGRATÓRIA					
	Características da Área				Origem-Destino da População Migrante	
	Emigração		Imigração		Origem	Destino
	Ru- ral	Urba- na	Ru- ral	Urba- na		
Açailândia .....			X			— Barra do Corda, Codó, Presidente Dutra (lavradores). — BA, MG, ES, PR (fazendeiros)
Anajatuba .....	X	X				— São Luís
Bom Jardim .....	X			X		— Área rural do próprio município (lavradores). Povoados de Zé Doca (Monção), Maracaçumé (Godofredo Viana), S. Luzia. — Garimpo de Itaituba.
Imperatriz .....			X			— Região do Mearim, do Pindaré e do Grajaú. — MG, GO, BA, ES (fazendeiros).
Itapecuru Mirim .....	X			X		— Presidente Vargas, Santa Rita, Presidente Juscelino, Cantanhede (lavradores). — Periferia urbana de Itapecuru Mirim. — Povoados de S. Luzia, Cândido Mendes, Godofredo Viana.
Marabá .....			X	X		— Áreas do Mearim e Pindaré(MA), Piauí, norte de Goiás. — Barragem de Tucuruí.
Santa Inês .....				X		— Povoados de S. Luzia, Bom Jardim, Bacabal, Lago da Pedra, Pindaré Mirim, Vitorino Freire, Monção, Vitória do Mearim, etc. (lavradores). — Cidades de Coroatá, Penalva, etc.
Santa Luzia .....	X		X	X		— Bacabal, Lago da Pedra, Chapadinha, Codó, Caxias, Bom Jardim. — Garimpos (Itaituba, Roraima, Curionópolis, Serra Pelada, Peixoto, P. Velho) — Povoado de Godofredo Viana
Santa Rita .....	X					— São Luís.

FONTE — Pesquisa IBGE/CVRD. Entrevistas de campo. Junho-julho/86.

rias dos principais centros urbanos à espera de distritos industriais, em cujo bojo virá a siderurgia.

Se o processo de reocupação da Amazônia deu-se inicialmente através do avanço de frentes demográficas que anteciparam as rodovias e valorizaram as terras (pouco depois ocupadas por fazendeiros), após 1980 foi a frente econômica que chegou primeiro. Tal tendência acentuou-se com a construção da Ferrovia Carajás, que, ao valorizar as terras às suas margens, originou novo afluxo migratório, agora de médios fazendeiros, fechando-se novamente as oportunidades de acesso à terra para

os pequenos produtores rurais. Em decorrência, houve um aumento na categoria dos "arrendatários" e instalou-se uma maior mobilidade entre os "rendeiros" que estão sempre à procura, para sua moradia, de povoados mais próximos de suas terras de trabalho. Juntem-se a esses os "barrageiros" de Tucuruí, os ex-empregados da construção da EFC e muitos outros subempregados e desempregados urbanos da região e já teremos formado um imenso exército de reserva (industrial e agrícola) em áreas que há pouco mais de dez anos eram consideradas como os "espaços vazios" na Amazônia brasileira.

## A DINÂMICA REGIONAL PERCEBIDA ATRAVÉS DO FLUXO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS

Ao atravessar os Estados do Pará e Maranhão, numa extensão de 890 km, ligando Vila Carajás a São Luís, a Ferrovia Carajás (Figura 1) não só escoa o minério de ferro, mas transporta populações, as mais variadas, *de e para* dezesseis localidades ao longo de seu eixo (desde pequenos povoados até centros de expressão regional), constituindo, portanto, um elemento que viabiliza a circulação da força de trabalho nestas áreas de fronteira.

Admitindo-se que esta população possa apresentar características diversificadas, seja quanto à sua procedência migratória, seja quanto às suas atuais condições de trabalho, julgou-se válido averiguar o compor-

tamento de um segmento da mesma, entendendo-se que ela possa refletir a dinâmica dos diferentes espaços atravessados pela EFC. O que se busca é a identificação (e não a quantificação) dos protagonistas destas viagens, dos motivos de seus deslocamentos e do papel que lhes vêm sendo atribuído na reestruturação do mercado de trabalho regional.

Procedeu-se, assim, a uma investigação<sup>4</sup> a partir de entrevistas realizadas com 267 passageiros deslocados nas viagens de Anjo da Guarda a Parauapebas e de Parauapebas a Anjo da Guarda, ocorridas nos dias 7, 14 e 16 de julho/86 e que abrangeu 5,6% das pessoas transportadas na ocasião. As informações referiram-se a características pessoais (sexo, idade), condição e motivo da viagem, destino final dos passageiros, município e situação de residência anterior e atual, bem como a posição na ocupação anterior e atual.

Em relação à estrutura etária e por sexo (Tabela 9), constatou-se que a maioria das pessoas transportadas (63,8%) encontrava-se



<sup>4</sup> A pesquisa contou com a colaboração de Augusto Cezar Serra de Noronha, João de Deus Mello Filho e Luiz Augusto Silva, funcionários da CVRD/São Luís, na aplicação das entrevistas com os passageiros da EFC.

TABELA 9  
 ESTRUTURA ETÁRIA E SEXO DOS PASSAGEIROS ENTREVISTADOS  
 NO TREM DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS — JULHO/1986

FAIXAS ETÁRIAS	NÚMERO DE PASSAGEIROS ENTREVISTADOS					
	Absoluto			Relativo (%)		
	Total	Feminino	Masculino	Total	Feminino	Masculino
TOTAL .....	267	72	195	100,0	27,0	73,0
0 a 9 anos .....	—	—	—	—	—	—
10 a 14 anos .....	—	—	—	—	—	—
15 a 19 anos .....	20	10	10	7,4	3,7	3,7
20 a 39 anos .....	170	42	128	63,8	15,8	48,0
40 a 49 anos .....	40	9	31	15,0	3,4	11,6
50 a 59 anos .....	26	8	18	9,7	3,0	6,7
60 anos e mais.....	11	3	8	4,1	1,1	3,0

**FONTE** — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

na faixa dos 20 aos 39 anos (masculino), reforçando assim a hipótese da elevada mobilidade da força de trabalho migrante, isto é, de pessoas em idade produtiva, cuja capacidade de trabalho — sua força de trabalho — transforma-se em mercadoria, forma elementar de geração de riqueza. Para tanto, uma condição se apresenta: que seja “livre” e “móvel”.

Essa mobilidade pode ser percebida, de outra forma, através da *condição de viagem* (Tabela 10), uma vez que 56,2% dos declarantes viajavam sozinhos, 21,0% apresentaram como motivo de viagem (Tabela 11) a “visita a parentes” e 31,0% deslocaram-se para “passeio”, em grande parte para os locais de residência anterior, onde a família original, ou a nuclear, permaneceu. A estruturação do mercado de trabalho ocorre, portanto, a partir da produção de uma “mão-de-obra livre”, baseada, em grande parte, na desestruturação da unidade familiar, cujo exemplo mais marcante é a saída de lavradores para as atividades de garimpo ou para as empreitadas temporárias (volantes).

Este deslocamento do homem da terra é a origem, em muitos casos, da atividade de prostituição, bastante difundida na área, e que constitui estratégia (meio) de sobrevivência para as mulheres, viúvas ou não-

-intencionalmente abandonadas pelos maridos e pais, na desesperada busca destes pelo trabalho. Do ponto de vista social, a prostituição poderia ser também interpretada como um suporte ao trabalhador isolado, que é obrigado a permanecer por muito tempo longe dos seus familiares, à mercê das atividades temporárias (em especial no garimpo, e na construção civil, ligada às obras de infra-estrutura regional) e, no caso de nossa área, vinculada, sobretudo, às atividades desenvolvidas pela Companhia Vale do Rio Doce — CVRD — na construção de seu complexo mina-ferrovia-porto, além dos aglomerados urbanos para residência de seus funcionários. Uma volta à história de alguns povoados, como é o caso de Rio Verde — Parauapebas, indicou a criação de prostíbulo como origem destas nucleações urbanas. Já núcleos como Curionópolis e Eldorado, além da importante função ligada à prostituição, apresentam-se como focos de arrebanhamento da mão-de-obra volante para as fazendas da região.

Esse fluxo populacional fomentado pela ferrovia, tende ainda a crescer, uma vez que a maioria das pessoas entrevistadas (62,9%) declarou estar viajando pela primeira ou segunda vez, enquanto 10,9% deslocavam-se mensalmente e apenas 11,6% a utilizavam com frequência quinzenal ou semanal (vide Tabela 12). Tal

TABELA 10  
 CONDIÇÃO DE VIAGEM DOS PASSAGEIROS DA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS  
 JULHO/1986

CONDIÇÃO DE VIAGEM	NÚMERO DE DECLARANTES	
	Absoluto	Relativo (%)
Total .....	267	100,0
Sozinho .....	150	56,2
Com Família (Nuclear) .....	96	35,9
Com Outros Familiares .....	21	7,9

**FONTE** — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

TABELA 11  
 MOTIVO DA VIAGEM DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE  
 FERRO CARAJÁS — JULHO/1986

MOTIVO DECLARADO	NÚMERO DE DECLARANTES	
	Absoluto	Relativo (%)
TOTAL .....	267	100,0
Passeio .....	83	31,0
Visita a parentes .....	56	21,0
Procura de trabalho .....	29	10,9
Atividades comerciais .....	13	4,9
Trabalho no setor serviços .....	12	4,5
Procura de serviços médicos .....	12	4,5
Procura de serviços .....	11	4,1
Trabalho no garimpo .....	9	3,4
Trabalho na lavoura .....	7	2,6
Mudança de residencia .....	5	1,9
Dispensa do emprego .....	4	1,5
Compras .....	4	1,5
Busca de terras para roça .....	2	0,7
Outras .....	8	3,0
Sem especificação .....	12	4,5

**FONTE** — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

tendência fica reforçada se escutarmos o pedido formulado pelos passageiros, de aumento do número de vagões para as viagens de passageiros.

Outro ângulo da dinâmica regional pode ser vislumbrado a partir de uma análise dos principais motivos da viagem. Além dos deslocamentos para "passeio" e "visita a parentes", 10,9% dos passageiros declararam estar "à procura de trabalho", ao mesmo tempo em que muitos registraram sua "dispensa do emprego". Neste sentido, a ferrovia se afirma como instrumento viabilizador de novas andanças.

Por outro lado, a ferrovia permite, também, o desenrolar das atividades co-

merciais ambulantes ao facilitar o abastecimento em centros maiores, como São Luís, e a distribuição de seus artigos ao longo dos núcleos que a margeiam. O mesmo ocorre com certas atividades de prestação de serviços (como, por exemplo, motorista, mecânico, eletricista, pedreiro, etc.), representadas, em especial, pelos "contra-próprias", que atingem, assim, um mercado mais amplo para o seu desempenho. A procura de serviços médicos e sociais (médico, hospitalar, procura de documentos, recebimento de contracheques, FUNRURAL, etc.), ao lado das viagens com a finalidade de "fazer compras", demonstra, por sua vez, a existência de uma rede de

TABELA 12  
FREQÜÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DO TREM DE PASSAGEIROS DA ESTRADA DE FERRO  
CARAJÁS – JULHO/1986

FREQÜÊNCIA DE UTILIZAÇÃO	NÚMERO DE DECLARANTES	
	Absoluto	Relativo (%)
TOTAL .....	267	100,0
Primeira vez.....	122	45,7
Segunda vez.....	46	17,2
Terceira vez.....	9	3,4
Anual .....	6	2,3
Semestral .....	7	2,6
Bimestral .....	3	1,1
Mensal .....	29	10,9
Quinzenal.....	22	8,2
Semanal .....	9	3,4
Bissemanal.....	4	1,5
Diária .....	1	0,3
Sem declaração .....	9	3,4

**FONTE** — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

localidades ainda desprovida de serviços e mercadorias essenciais. Cabe, igualmente, registrar a existência de deslocamentos para “os garimpos” de ouro, para os “trabalhos temporários na lavoura” e a “busca de terras para a roça”, caracterizando, desta forma, a procura por atividades ligadas ao setor primário.

Quanto ao destino final dos passageiros (Tabela 13), através de sua leitura foi possível identificar os atuais focos do dinamismo regional, ou seja, os Municípios de Marabá (31,1%), Imperatriz (13,5%) e Santa Luzia (10,1%), destacando-se num segundo nível Açailândia e São Luís. Por outro lado, ao se desagregarem as informações para os quadros rural e urbano, é possível constatar a predominância dos destinos para cidades (63,7%) sobre os povoados e vilas (34,1%), ou sobre as áreas rurais dispersas (1,9%). Ao se pesquisar, entretanto, com mais detalhe, os municípios segundo as situações de domicílio, reconhece-se que se destacaram como áreas mais procuradas os povoados e vilas de Parauapebas, Serra Pelada e Curionópolis, as cidades de Marabá e Imperatriz e os povoados do Município de Santa Luzia (em especial o de Alto Alegre). Convém destacar que a cidade de Santa Inês, principal estação de embarque/desembarque de ferrovia, não constituiu importante destino final, evidenciando mais uma vez

sua função de centro de transbordo regional. A importância crescente dos povoados nesta região, a partir da elevada concentração populacional que apresentam e do tipo de função que desempenham, permite questionar seu caráter legal de aglomerados “rurais”.

O sentido dos deslocamentos migratórios mais recentes foi identificado através do estudo dos municípios e situação de residência anterior e atual (Tabela 14) dos passageiros. Assim, detectaram-se como focos de evasão (municípios de residência anterior) as áreas do Mearim (Bacabal, Pedreiras, Esperantinópolis, Pio XII, Lago Verde, São Mateus, Olho d'Água das Cunhãs), Médio Mearim (D. Pedro, Presidente Dutra, São Domingos), Pindaré (Vitorino Freire, Monção, Pindaré Mirim, Lago da Pedra, Bom Jardim) e Itapecuru (Codó, Itapecuru Mirim, Timbiras). Com menor importância apareceram a Aglomeração de Teresina (Timon, Teresina), a Baixada Ocidental Maranhense (Penalva, Vitória do Mearim, Arari), a área do Grajaú (Barra do Corda e Grajaú) e o Município de Vargem Grande.

Como principais Municípios, sejam emissores, sejam receptores de migrantes, destacaram-se: São Luís, Marabá, Santa Luzia, Imperatriz e Santa Inês, tendo sido o quadro urbano a origem e o destino predominante dos deslocamentos. Foi possível

**TABELA 13**  
**DESTINO FINAL DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA ESTRADA DE FERRO**  
**CARAJÁS — JULHO/1986**

MUNICÍPIO OU ÁREA	NÚMERO DE PASSAGEIROS POR DESTINO FINAL							
	Total							
	Total		Área rural		Povoado/vila		Cidade	
	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)
TOTAL.....	267	100,0	5	1,9	91	34,1	170	63,7
Marabá (PA).....	83	31,1	3	1,1	47	17,6	33	12,4
Imperatriz (PI/MA).....	36	13,5	—	—	6	2,2	30	11,2
Santa Luzia (MA).....	27	10,1	1	0,4	21	8,0	5	1,9
Açailândia (MA).....	17	6,4	—	—	4	1,5	13	4,9
São Luís (MA).....	15	5,6	—	—	—	—	15	5,6
Área do Pindaré (MA).....	19	7,1	—	—	3	1,1	16	6,0
Área do Mearim (MA).....	14	5,3	—	—	—	—	14	5,3
Aglomeracão de Teresina (PI/MA).....	8	3,0	—	—	—	—	8	3,0
Área de Tucuruí (PA).....	7	2,6	—	—	—	—	7	2,7
Área do Itapecuru (MA).....	6	2,2	—	—	1	0,4	5	1,9
Baixada Ocidental Maranhense (MA).....	4	1,5	—	—	—	—	4	1,5
Área do Xingu (PA).....	3	1,1	—	—	2	0,7	1	0,4
Itaituba (MA).....	3	1,1	—	—	—	—	3	1,1
Área do Grajaú (MA).....	2	0,7	—	—	1	0,4	1	0,4
Outras áreas (MA).....	5	1,9	1	0,4	1	0,4	3	1,1
Outras áreas (PA).....	3	1,1	—	—	2	0,7	1	0,4
Outros estados.....	14	5,3	—	—	3	1,1	11	4,1
Sem declaração.....	1	0,4	—	—	—	—	—	—

MUNICÍPIO OU ÁREA	NÚMERO DE PASSAGEIROS POR DESTINO FINAL					
	Trajeto: Anjo da Guarda/Parauapebas			Trajeto: Parauapebas/Anjo da Guarda		
	Área rural	Povoado/vila	Cidade	Área rural	Povoado/vila	Cidade
TOTAL.....	3	68	66	2	23	104
Marabá (PA).....	3	47	32	—	—	1
Imperatriz (MA).....	—	5	10	—	1	20
Santa Luzia (MA).....	—	11	1	1	10	4
Açailândia (MA).....	—	—	8	—	4	5
São Luís (MA).....	—	—	—	—	—	15
Área do Pindaré (MA).....	—	—	1	—	3	15
Área do Mearim (MA).....	—	—	—	—	—	14
Aglomeracão de Teresina (PI/MA).....	—	—	—	—	—	8
Área de Tucuruí (PA).....	—	—	7	—	—	—
Área do Itapecuru (MA).....	—	—	—	—	1	5
Baixada Ocidental Maranhense (MA).....	—	—	2	—	—	2
Área do Xingu (PA).....	—	2	—	—	—	1
Itaituba (MA).....	—	—	3	—	—	—
Área do Grajaú (MA).....	—	—	—	—	1	1
Outras áreas (MA).....	—	—	—	1	1	3
Outras áreas (PA).....	—	2	1	—	—	—
Outros estados.....	—	1	1	—	2	10
Sem declaração.....	—	—	—	—	—	—

**FONTE** — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

**TABELA 14**  
**SITUAÇÃO DE RESIDÊNCIA ANTERIOR E ATUAL, SEGUNDO A UNIDADE DA**  
**FEDERAÇÃO, MUNICÍPIO E ÁREA, DOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA**  
**ESTRADA DE FERRO CARAJÁS – JULHO/1986**

UNIDADES DA FEDERAÇÃO, MUNICÍPIO OU ÁREA	NÚMERO DE DECLARANTES POR SITUAÇÃO DE RESIDÊNCIA ANTERIOR E ATUAL (%)							
	Total		Área Rural Dispersa		Povoado ou Vila		Cidade	
	Anterior	Atual	Anterior	Atual	Anterior	Atual	Anterior	Atual
TOTAL.....	100,0	100,0	3,4	3,4	21,4	35,6	67,8	61,0
<b>MUNICÍPIOS</b>								
São Luís (MA) .....	8,2	14,6	-	-	-	-	8,2	14,6
Santa Inês (MA).....	5,2	3,4	0,4	0,4	1,5	-	3,4	3,0
Santa Luzia (MA) .....	4,9	12,4	0,4	0,4	2,3	11,2	2,3	0,7
Marabá (PA).....	4,5	27,0	-	-	0,4	13,9	4,1	13,1
Imperatriz (MA) .....	3,8	7,8	-	0,4	1,1	1,5	2,6	6,0
Açailândia (MA).....	2,3	5,2	0,4	1,1	-	1,1	1,9	3,0
<b>ÁREAS</b>								
Área do Mearim (MA) .....	12,0	3,7	0,7	-	2,3	0,4	9,0	3,4
Área do Pindaré (MA).....	6,8	4,5	-	0,7	4,1	2,3	2,6	1,5
Área do Itapecuru (MA).....	4,9	3,0	0,4	-	2,3	0,4	2,3	2,6
Aglomerado de Teresina (PI/MA).....	4,1	3,4	0,4	-	-	-	3,8	3,4
Baixada Ocidental Mara- nhense (MA) .....	3,8	1,1	-	-	1,1	0,7	2,6	0,4
Área do Grajaú (MA).....	2,3	0,4	-	-	1,1	-	1,1	0,4
Área do Parnaíba (MA) .....	1,1	-	-	-	0,7	-	0,4	-
Outras Áreas do Maranhão .	5,2	3,0	0,4	0,4	1,1	1,1	3,8	1,5
<b>ESTADOS</b>								
Piauí (PI).....	4,1	1,5	-	-	0,7	0,7	3,4	0,7
Ceará (CE) .....	4,1	0,4	-	-	0,4	-	3,8	0,4
Pará (PA).....	4,1	4,1	0,4	-	1,1	1,1	2,6	3,0
Goiás (GO).....	1,5	0,7	-	-	0,4	-	1,1	0,7
São Paulo (SP).....	1,5	0,7	-	-	-	-	1,5	0,7
Minas Gerais (MG) .....	1,5	0,4	-	-	-	-	1,5	0,4
Rio de Janeiro (RJ) .....	1,1	-	-	-	-	-	1,1	-
Bahia (BA) .....	1,1	0,7	-	-	-	-	1,1	0,7
Espírito Santo (ES) .....	0,7	-	-	-	-	-	0,7	-
Distrito Federal (DF) .....	0,7	-	-	-	-	-	0,7	-
Amapá (AP) .....	0,7	-	-	-	-	-	0,7	-
Mato Grosso (MT).....	0,4	-	-	-	0,4	-	-	-
Pernambuco (PE) .....	0,4	0,4	-	-	-	-	0,4	0,4
Paraíba (PB) .....	0,4	-	-	-	-	-	0,4	-
Não migrantes.....	7,1	-	-	-	-	-	-	-
Sem especificação .....	1,1	1,6	-	-	0,4	1,1	0,7	0,4
Sem declaração.....	0,4	-	-	-	-	-	-	-

**FONTE** — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

igualmente registrar que 67,8% dos migrantes vieram de cidades, 21,4% de povoados ou vilas e 3,4% de áreas rurais dispersas, e se destinaram em 61,0% para as cidades, em 35,6% para povoados e vilas e em 3,4% para áreas rurais dispersas. Isto nos permite concluir que são as periferias urbanas os focos tanto da saída como da chegada dos migrantes, comprovando seu papel de *locus* da mobilidade e da reprodução da força de trabalho, ou seja, daquela população já dissociada dos meios de produção e que se proletariza. No caso dos destinos urbanos, destacaram-se São Luís, Marabá e Imperatriz como os principais focos receptores, demonstrando sua importância crescente na estruturação da rede urbana regional.

Por outro lado, o razoável percentual de migrantes oriundos de povoados/vilas e o aumento relativo de sua importância como situação de domicílio de destino tornam necessário um maior conhecimento da especificidade destas categorias de aglomerados em áreas de fronteira. Assim, se considerarmos os municípios de maior ocorrência destes povoados, veremos que, no caso de Santa Luzia, os mesmos apresentam-se fundamentalmente como sede de pequenos produtores rurais (ex.: Mineirinho, Auzilândia, Presa de Porco e Alto Alegre, este último também com função de comercialização de produtos rurais, em especial o arroz). Já no Município de Marabá, os povoados caracterizam-se pelo seu crescente papel de "reservatórios de mão-de-obra", dispendo-se ao longo das principais rodovias, apresentando uma população economicamente ativa mais diversificada, isto é, de pequenos comerciantes, garimpeiros, volantes, prostitutas e pequenos produtores rurais, além de uma considerável massa de desempregados e "ambulantes".

Ao se verificar a dinâmica do Município de Marabá, impõe-se um comentário sobre o aglomerado de Serra Pelada, ponto focal das migrações temporárias para o garimpo no Pará. Pesquisa<sup>5</sup> realizada no local apontou que 49,3% dos garimpeiros deslocados de 1984 a 1986 procederam do Maranhão,

30,8% do Pará, 9,2% de Goiás, 4,6% do Piauí e 1,7% do Ceará, cabendo ao conjunto dos demais estados apenas 4,4%. Quanto à situação de domicílio destas pessoas, foi possível concluir que 74,6% eram provenientes de cidades, 21,5% de povoados e vilas e 3,8% de áreas rurais dispersas (seja de fazendas, seja de zonas de colonização ao longo de rodovias, como os assentamentos do INCRA no Pará).

Uma tentativa de espacializar estas procedências, permitiu identificar que do total de garimpeiros provenientes de povoados e vilas, 57% eram oriundos do Maranhão e tinham suas atividades ligadas à terra, demonstrando uma vez mais que o garimpo constitui, para estas áreas, uma estratégia de sobrevivência, tanto para os pequenos produtores no período da entressafra na lavoura quanto para os "sem-terra", que dela vão sendo progressivamente liberados.

Apesar de se admitir que a lavoura é a atividade origem de grande parte dos garimpeiros, há que perceber, no caso de Serra Pelada, o urbano como situação de domicílio anterior predominante. O fato pode estar a indicar, entretanto, uma característica do processo de urbanização levado a efeito em áreas de fronteira, isto é, a proliferação das periferias de pequenas e médias cidades como local de aporte dos "deserdados da terra" e que lá aguardam o momento de ingresso no mercado de trabalho, seja local ou não. Nesse momento, as "empreitadas de mão-de-obra" para serviço assalariado temporário, nas fazendas, bem como o garimpo, constituem atividades esperadas.

Outra faceta da população regional, passível de ser considerada, é a referente à estrutura de suas atividades. Como principais grupos de ocupação anterior foram apontadas as ocupações da agropecuária (29,7%), seguidas pelas ligadas ao comércio e atividades auxiliares (15,0%), bem como de indústrias de transformação e construção civil (13,5%). Apesar destes mesmos grupos continuarem sendo os mais significativos na ocupação atual, foi possível registrar variações quanto ao grau de importância de alguns subgrupos. Assim, paralelo a uma di-

<sup>5</sup> Amostra de 2,0% realizada na Cooperativa de Garimpeiros de Serra Pelada – COOGAR – nos dias 10, 11 e 12 de julho de 1986.

minuição dos trabalhadores na agropecuária, constataram-se aumentos nas ocupações relacionadas ao garimpo, ao comércio por conta própria, à construção civil e, em menor importância, às atividades da indústria de móveis, assim como às ocupações de prestação de serviços (em especial de porteiros, serventes e domésticas). Já categorias específicas como "dona-de-casa" e "procurando trabalho" aumentaram consideravelmente.

Conclui-se, portanto, pela existência de um mercado de trabalho em formação, onde, de um lado, ocorre a diminuição das ocupações ligadas à lavoura como decorrência da entrada de grandes fazendas de pecuária, e, de outro, o crescimento de grupos de ocupação de caráter urbano, como é o caso do pequeno comerciante, da prestação de serviços e das atividades ligadas ao beneficiamento da madeira, típicos de áreas de fronteira. A produção extrativa mineral (garimpo), pela sua natureza, surge como uma atividade intermediária entre os quadros rural e urbano, ao mesmo tempo em que, pelas atividades complementares que agrega (o pequeno comércio de merca-

dorias, a prostituição, os serviços de alimentação, etc.), propicia um embrião de urbanização. Ocupações ligadas à construção e/ou conservação de estradas e ferrovias, ao lado das referentes às atividades de reparação (mecânica), de alimentação e alojamento, proliferam ao longo dos principais eixos de penetração. Outro fato a ser registrado é o aumento, nas periferias dos principais centros urbanos, dos contingentes de desempregados com origem rural, aposentados do FUNRURAL, donas-de-casa e dos integrantes das ocupações "mal definidas", o que reflete, em certa medida, uma transição na estruturação do mercado de trabalho regional, com nova divisão social do trabalho, característica de áreas de fronteira.

Quanto à posição na ocupação (Tabela 15), declarada pelos passageiros da EFC, constitui excelente indicador das relações sociais de trabalho. A comparação das situações anterior e atual permitiu perceber que a dinâmica da ocupação recente na área efetuou-se a partir da diminuição do número de posseiros, arrendatários, agregados rurais e dos ocupados em trabalho familiar

TABELA 15  
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS, SEGUNDO POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO ANTERIOR  
E ATUAL, PELA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS — JULHO/1986

POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO	PERCENTAGEM DE DECLARANTES	
	Posição anterior (%)	Posição atual (%)
TOTAL .....	100,0	100,0
Empregado rural permanente .....	—	0,4
Empregado rural temporário (volante) .....	3,7	3,4
Arrendatário .....	5,2	1,9
Agregado rural .....	3,0	1,9
Posseiro .....	10,5	5,2
Proprietário rural .....	2,2	1,5
Trabalho familiar sem remuneração .....	2,6	1,1
Empregado urbano .....	34,8	34,8
Conta-própria urbano .....	12,0	13,1
Empregador urbano .....	1,9	2,6
Desempregado .....	0,8	5,6
Dona-de-casa .....	9,0	9,4
Inativo (estudante e aposentado) .....	10,5	8,6
Garimpeiro assalariado .....	1,1	5,2
Garimpeiro cotista (meia-praça) .....	0,8	3,0
Outros .....	0,8	1,1
Sem informação .....	1,1	1,1

FONTE — Pesquisa IBGE/CVRD. Amostra realizada nos dias 7, 14 e 16 de julho de 1986.

sem remuneração, além dos pequenos proprietários rurais; por outro lado, cresceu o número dos desempregados, dos "contra-próprios urbanos", dos garimpeiros (assalariados e semi-assalariados) e das "donas-de-casa". Já os empregados, tanto urbanos como rurais, tiveram uma certa permanência de participação, indicando, portanto, que a ferrovia é um elemento que possibilita a circulação da força de trabalho assalariado nestas áreas de fronteira.

## CONCLUSÕES

a) O fato de uma ferrovia de 890 km ter sido construída sobre extensos e diversificados espaços, ocupados por populações que certamente não foram consultadas sobre a conveniência de tal empreendimento, levou ao questionamento da sua real função regional e social. Os estudos realizados permitiram perceber que a população está descobrindo a ferrovia e que esta, ao ampliar sua função inicial de transporte de minério de ferro com vistas ao mercado externo, passando a deslocar pessoas que lhe são "ribeirinhas", parece estar se transformando numa via de caráter efetivamente regional. Neste sentido, entende-se que a ferrovia atende às necessidades do capital, tanto no que se refere às possibilidades de maior lucro (complexo mina-ferrovia-porto), quanto à estruturação do mercado de trabalho (via aumento da circulação da força de trabalho). É importante, pois, reconhecer que esta recente função da ferrovia, em prestar serviços à população, devolve à região, em alguma medida, a possibilidade de uma rearticulação do ponto de vista sócio-econômico.

b) A ocupação capitalista das áreas ao longo da Estrada de Ferro Carajás vem-se processando, sobretudo, através da concentração fundiária e do avanço do assalariamento. Esta região de fronteira, onde há pouco menos de uma década falava-se em "espaços vazios" e em projetos de colonização dirigidos para o povoamento, caracteriza-se hoje pela presença de imensos "canteiros de mão-de-obra" formados pela rotatividade de uma população extremamente móvel do ponto de vista espacial

e ocupacional, refletindo uma urbanização crescente. Esta se desenvolve alimentada por uma migração explosiva ocasionada, de um lado, pela quase impossibilidade de acesso à terra por parte dos pequenos produtores, e, de outro, pela desmobilização das frentes de trabalho (setor da construção civil) ligadas às grandes obras de infraestrutura regional (Usina Hidrelétrica de Tucuruí, Estrada de Ferro Carajás, Rodovias PA-275, PA-070, etc.). Tal "mão-de-obra" liberada, bem como os desapossados da terra, localizaram-se tanto nas periferias dos centros urbanos (Marabá apresentou um crescimento populacional de 206,0% e Imperatriz, de 65,6%, totalizando 265 900 pessoas no período 80/85), quanto em povoados ao longo das principais rodovias (destacando-se Rio Verde, Parauapebas, Curionópolis e Eldorado).

A não implantação de uma efetiva reforma agrária, ao lado do brusco "desenvolvimento industrial" esperado a partir da implantação de siderurgias para produção de ferro gusa (preconizado pelo Programa Grande Carajás), permite prever para a região gravíssimos conflitos, decorrentes da intensificação do afluxo migratório urbano e da precariedade (em alguns casos, inexistência) dos serviços de saúde, educação, água, luz e saneamento básico.

c) O garimpo, atividade largamente disseminada na região, antes de ser um fator de atração migratória, constitui uma estratégia de sobrevivência. Isto ocorre, tanto para as populações anteriormente vinculadas à terra (pequenos produtores que se deslocam no período de entressafra da lavoura), quanto para os "sem-terra", os quais, juntamente com os desempregados e subempregados urbanos, apostam numa solução, ou pelo menos numa melhoria temporária de sua condição de miséria crescente: um jogo no qual esta maioria é perdedora. Configura-se, assim, como uma das formas de penetração do capitalismo na fronteira. Este tipo de trabalho assalariado iniciou-se quando muitos sócios de barranco (então ainda na condição de "conta-própria" não puderam arcar com as despesas do empreendimento e passaram, progressivamente, a trabalhar como "meia-praça" e "diarista". Pode ser dito, portanto, que o garim-

po propicia uma nova divisão social do trabalho onde figuram, de um lado, os detentores dos meios de produção (donos de barranco, donos de moinho, comerciantes) e, de outro, os assalariados e os semi-assalariados.

d) Ainda que não haja dúvidas sobre a ocorrência de lucros, do ponto de vista econômico, tanto a nível nacional, quanto internacional, questiona-se o ônus que a região vem pagando pelo modelo de crescimento econômico aí instalado nos últimos dez anos e que deflagrou transformações estruturais significativas. Assim, pode ser identificado um ônus ambiental, decorrente da agressão ecológica à Amazônia e um ônus social, representado pelo elevado desemprego e subemprego, prostituição, instabilidade ocupacional, deterioração do nível de vida das populações, além do desarraizamento do homem da terra, efeitos dire-

tos da migração e da urbanização descontroladas aí vigentes.

Quanto à questão ambiental é fácil reconhecer que a devastação acelerada da cobertura vegetal vem-se intensificando com a derrubada dos babaçuais (Maranhão) e queimada dos castanhais (Pará), objetivando a formação de pastagens para a pecuária extensiva, a qual assegura a propriedade das terras até então devolutas. Este quadro tende ainda a se agravar com o programa de carvoamento para a produção de ferro gusa, preconizado pelo Programa Grande Carajás.

Do ponto de vista social, há que reconhecer que a intensificação dos conflitos — expressos em invasões tanto de propriedades rurais quanto de periferias urbanas — reflete uma reação da população num contexto onde ela não participa a não ser enquanto força de trabalho nos mercados local e regional.

## BIBLIOGRAFIA

- BECKER, Bertha K.; MACHADO, Lia O. Relações de trabalho e mobilidade na Amazônia brasileira: uma contribuição. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 32: 26-50, 1982. ✓
- BECKER, Olga M. S. O significado das migrações em sociedades periféricas; comentários a partir do caso brasileiro. *Boletim Gaúcho de Geografia*. Porto Alegre, 10: 18-32, 1983. ✓
- COELHO, Maria Célia N.; COTA, Raymundo G. Carajás; processo decisório e impacto espacial. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 32: 103-18, 1982. ✓
- DIAGNÓSTICO sócio-econômico da Área do Programa Grande Carajás. Rio de Janeiro, IBGE/DAG/DEGEO. 1982. 162 p. (mimeo).
- ESTUDO comparativo de áreas do Programa Grande Carajás, segundo estrutura e mobilidade de força de trabalho. Rio de Janeiro, IBGE/DGC/DEGEO. 1986. (mimeo).
- GAUDEMAR, Jean Paul de. *Mobilidade de trabalho e acumulação do capital*. Lisboa, Editorial Estampa. 1977. 405 p.
- HEES, Dora R. Apropriação do espaço nas áreas de fronteira agrícola brasileiras. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 44 (4): 703-19, out./dez. 1982. ✓
- MACHADO, Lia O. Urbanização e Migração na Amazônia Legal; sugestão para uma abordagem geopolítica. *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 32: 1-10, 1982. ✓
- MIRÓ, Carmen; RODRIGUES, Daniel. Capitalismo y población en el agro latinoamericano; tendencias y problemas recientes. *Revista de la CEPAL*. Santiago, (16): 53-75, 1982. ✓
- SALATI, Eneas et alii. Amazônia; desenvolvimento, integração e ecologia. São Paulo, Brasiliense, 1983. 327 p.

## RESUMO

Pretende-se, neste estudo, caracterizar o processo migratório desencadeado ao longo dos municípios cortados pela Estrada de Ferro Carajás, tentando identificar os mecanismos comuns de apropriação desses espaços. Busca-se, também, entender o significado das migrações nesta etapa de reocupação de áreas em retarguarda de fronteira.

O trabalho foi desenvolvido através de uma leitura censitária dos deslocamentos populacionais e complementada por um estudo sobre a tendência migratória recente, percebida a partir de pesquisa direta realizada com passageiros transportados pela ferrovia.

A área em foco representa um exemplar modelo de transição do rural para o urbano, tendo em vista o caráter predominantemente rural das populações que se destinam às suas periferias urbanas, e a função crescentemente urbana dos aglomerados rurais (povoados) que se multiplicam ao longo das rodovias e principais eixos de penetração.

A ocupação capitalista desses espaços vem-se processando, entre outros aspectos, através do avanço do assalariamento, destacando-se a proliferação de verdadeiros "canteiros de mão-de-obra", alimentados por uma população extremamente móvel, tanto do ponto de vista espacial, quanto ocupacional. Tal mobilidade decorre, em especial, da progressiva dificuldade de acesso à terra enfrentada pelo pequeno produtor.

Por outro lado, a análise da posição na ocupação apresentada pelos migrantes recentes revelou, também, a ocorrência de formas intermediárias nas relações de produção, como são exemplos as categorias "conta-própria" e "sem remuneração", que atestam a presença, ainda importante na área, das relações não tipicamente capitalistas. Assim, a manutenção, de um lado, destas formas intermediárias nas relações de trabalho, e, de outro, a expansão do assalariamento permitem inferir a ocorrência de uma reestruturação do mercado de trabalho na área em questão.