

CADERNOS DO CEOM

Revista do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina - Ano 34 - n. 55 - Dez. 2021 - ISSN 2175-0173

50 anos da
Transamazônica

55


UNOCHAPECÓ

CEOM

CADERNOS DO CEOM

50 anos da Transamazônica

v. 34, n. 55

(Dez/2021)

<http://dx.doi.org/10.22562/2021.55>



REITOR: Claudio Alcides Jacoski

PRÓ-REITORA DE GRADUAÇÃO E VICE-REITORA: Silvana Muraro Wildner

PRÓ-REITORA DE PESQUISA, EXTENSÃO, INOVAÇÃO E PÓS-GRADUAÇÃO: Andrea de Almeida Leite Marocco

PRÓ-REITOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO: Márcio da Paixão Rodrigues

PRÓ-REITOR DE ADMINISTRAÇÃO: José Alexandre de Toni

Cadernos do CEOM

Revista do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina em parceria com os Programas de Pós-Graduação em Ciências Ambientais e em Educação da Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Pró-Reitoria de Pesquisa, Extensão, Inovação e Pós-Graduação

Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina

Rua Líbano, 111-D, CEP: 89805-510, Chapecó-SC (Brasil)

Fone: (49) 3323-4779

E-mail: ceom@unochapeco.edu.br

Webpage: www.unochapeco.edu.br/ceom

Responsável pelo CEOM: Mirian Carbonera

Editores

Mirian Carbonera – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

André Luiz Onghero – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Editores convidados

César Martins de Souza – Universidade Federal do Pará

Magno Michell Marçal Braga – Instituto Federal de Alagoas

Matilde de Souza – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

Renato Leão Rego – Universidade Estadual de Maringá

Bolsista

Jafson Bonatti – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Conselho Editorial Nacional

Alda Lucia Heizer - Instituto de Pesquisa Jardim Botânico do Rio de Janeiro

Arlene Renk – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Celeida Maria Costa de Souza e Silva – Universidade Católica Dom Bosco

Elison Antonio Paim – Universidade Federal de Santa Catarina

Luciana Gonçalves de Carvalho – Universidade Federal do Oeste do Pará

Mário de Souza Chagas – Universidade Federal do Rio de Janeiro

Mariana Batista Sampaio – Universidade Federal do Pará

Sérgio Monteiro – Universidade Federal do Pernambuco

Sibeli Viana – Pontifícia Universidade Católica de Goiás

Conselho Editorial Internacional

Antoine Lourdeau – Muséum National d'Histoire Naturelle, Paris (França)

Daniel Loponte – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas/Instituto Nacional de

Antropología y Pensamiento Latinoamericano (Argentina)

Giulia Marciani – Università di Bologna (Itália)

Jorge Santos – Universidad de Buenos Aires (Argentina)

Avaliadores

Os editores agradecem a todos os avaliadores que emitiram pareceres para as submissões editadas em 2021:

Airton dos Reis Pereira – Universidade do Estado do Pará

Alejandro Acosta – Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas/Instituto Nacional de

Antropología y Pensamiento Latinoamericano, Argentina

Aline Bertoncello – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Aline Lazarotto – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Aline Montenegro – Museu Histórico Nacional

Ana Lúcia de Abreu Gomes – Universidade de Brasília

Atila Bezerra Tolentino – Ministério da Economia

Aureli Alves de Alcântara – Memorial da Resistência

Camilo de Mello Vasconcelos – Universidade de São Paulo

Carla Rocha – Universidade Federal do Pará

Claudia Battestin – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Claudia Miranda – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Clovis Antonio Brighenti – Universidade Federal da Integração Latino-Americana

Concepción de la Peña Velasco – Universidad de Murcia, Espanha

David Junior de Souza Silva – Universidade Federal do Amapá

David Ribeiro – Universidade de São Paulo

Diego Lemos Ribeiro – Universidade Federal de Pelotas

Douglas Franzen – Centro Universitário UCEFF

Edma Moreira – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

Fabio Hering – Universidade Federal de Ouro Preto

Fernanda Arno – Universidade Federal de Santa Catarina

Fernando Sáez Lara – Museo Nacional de Antropología, Madrid, Espanha

Francilene de Aguiar Parente – Universidade Federal do Pará

Francisco Oliveira – Universidade Federal do Pará

Francisco Smith – Universidade Federal do Pará

Helena Maria Marques Araújo – Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Inês Gouveia – Universidade de São Paulo

Inmaculada Sánchez-Macia – Universidad de Valladolid, Espanha

José Carlos Radin – Universidade Federal da Fronteira Sul

Josiane Beloni de Paula – Universidade Federal de Santa Catarina

Judite Primo – Universidade Lusófona – Lisboa, Portugal

Julia Moraes – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Juliana Ricarte Ferraro – Universidade Federal do Tocantins

Juliana Santos Monteiro – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Karin Schwabe Meneguetti – Universidade Estadual de Maringá

Karla Ferreira – Instituto Federal de São Paulo

Katia Barros Santos – Universidade Federal do Pará

Keila Paula Fernandes Quadros – Prefeitura de Maracanã-PA

Laécio Rocha de Sena – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

Luciano Ferreira da Silva – Universidade Estadual do Piauí

Luís Aramis Silva – Universidade Federal de São Paulo

Luiz Carlos Bastos Santos – Universidade Federal do Pará

Marcelo do Vale Oliveira – Universidade Federal do Pará

Márcia de Souza – Universidade Comunitária da Região de Chapecó

Maria Aparecida Papali – Universidade do Vale do Paraíba

Maria Fernanda Derntl – Universidade de Brasília

Marília Xavier Cury – Universidade de São Paulo

Mona Ribeiro Nascimento – Universidade Federal da Bahia

Murad Jorge Mussi Vaz – Universidade Federal da Fronteira Sul

Natacha Buc - Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano

Nívia Vieira Costa – Instituto Federal do Pará

Norma Vieira Costa – Universidade Federal do Pará

Ozias de Jesus Soares – Fundação Oswaldo Cruz

Paulino Eidt (*in memoriam*)

Ramofly Bicalho – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Reinaldo Lindolfo Lohn – Universidade Federal de Santa Catarina

Renato Viana Boy – Universidade Federal da Fronteira Sul

Renato Costa – Universidade Federal do Pará

Sebastião Rodrigues – Universidade Federal do Pará

Simone Flores Monteiro – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

Vânia de Oliveira – Universidade Federal de Goiás

Vladimir Sibylla Pires – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Ygor Klain Belchior – Universidade do Estado de Minas Gerais

Zita Possamai – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Revisão: revisão dos textos sob responsabilidade dos autores

Diagramação e Capa: CEOM/Unochapecó

Fotografia de capa: Rodovia Transamazônica em Estreito, Maranhão. Foto: César Martins de Souza, 2010.

SUMÁRIO

DOSSIÊ

50 ANOS DA TRANSAMAZÔNICA

- 11** **Apresentação do Dossiê – 50 anos da Transamazônica: grandes projetos, integração sul-americana e memórias**
César Martins de Souza
Matilde de Souza
Magno Michell Marçal Braga
Renato Leão Rego
- 13** **A Amazônia no discurso ditatorial brasileiro: notas introdutórias**
The Amazon in brazilian dictatorial speech: introductory notes
Anderson Vieira Moura
- 23** **A trajetória de uma estrada: análise de discurso de representações da rodovia Transamazônica em seus cinquenta anos de história**
The trajectory of a road: discourse analysis of representations of the Transamazon Highway in its fifty years of history
Matilde de Souza
Guillermina Elias
Victor Nascimento
- 39** **A Transamazônica a partir da narrativa de uma família camponesa migrante: da fuga da seca no Nordeste aos desafios da reconstrução da vida no bioma amazônico**
The Transamazon from the narrative of a migrant peasant family: from the escape from the drought in the Northeast to the challenges of life reconstruction in the amazonian biome
Ricardo Eduardo de Freitas Maia
Roberta Rowsy Amorim de Castro
Gutemberg Armando Diniz Guerra

- 54** **As ações sociais da Irmã Serafina Cinque na Transamazônica (1970-1979) e as aproximações teóricas de Paul Ricoeur sobre o sentido de esperança**
Sister Serafina Cinque's social actions in the Transamazônica (1970-1979) and Paul Ricoeur's theoretical approaches to the sense of hope
Léia Gonçalves de Freitas
Irlanda do Socorro de Oliveira Miléo
Francilene de Aguiar Parente
- 67** **As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira**
The contractors and the Transamazônica highway: economic interests and social impacts of a big project of the Brazilian dictatorship
Pedro Henrique Pedreira Campos
- 83** **Construindo caminhos e chegando ao fim da linha? Trabalho e trabalhadores da Transamazônica**
Building paths and reaching the end of the line? Work and Transamazônica workers
Magno Michell Marçal Braga
- 99** **Entre esperanças e desafios: os nordestinos na colonização da Transamazônica na década de 1970**
Among hopes and challenges: the Northeasterners in the colonization of the Transamazônica highway in the 1970s
César Martins de Souza
Maria Cândida de Oliveira Batista Souza
- 113** **Literatura e a construção da rodovia Transamazônica (BR-230): a euforia com a estrada na obra de Consuelo Belloni**
Literature and the construction of the Transamazônica Highway (BR-230): the euphoria with the road in the work of Consuelo Belloni
José Valtemir Ferreira da Silva

- 123** ***Operação Oswaldo Cruz: as políticas médico-sanitárias para a viabilização da rodovia Transamazônica (1970-1974)***
Operation Oswaldo Cruz: medical-sanitary policies for the viability of the Trans-Amazon highway (1970-1974)
Erika Marques de Carvalho
- 135** ***Os Arara, seu território tradicional e a irrupção do “milagre econômico brasileiro” em Altamira: a Transamazônica atravessa o baixo e médio Xingu (1967-1987)***
The Arara Indians, their traditional territory, and the irruption of the “Brazilian economic miracle” in Altamira: The Trans-Amazonian Highway crosses the low and mid Xingu River region (1967–1987)
Felipe Matos
Carlos Eduardo Caldarelli
- 151** ***Transamazônica trans: cinco leituras possíveis***
Transamazônica trans: five possible readings
Ricardo Trevisan
Simone Buiate Brandão
Lucas Felício Costa (*in memoriam*)
Richardson Thomas da Silva Moraes
Talita Rocha Reis
Nádia Botelho Trindade Vilela
Carolina Guida Teixeira
- 175** ***Transamazônica, Guerrilha do Araguaia e luta pela terra: a ocupação territorial no Sudeste do Pará durante a ditadura civil-militar***
Trans-Amazonian, Araguaia guerrilla and the struggle for the land: the territorial occupation in the Southeast of Pará during the Civil-Military dictatorship
Naurinete Fernandes Inácio Reis
Valeria de Marcos
Edma Silva Moreira

ARTIGOS

- 190 Capitão Pedro Leite: um sujeito em transição**
Captain Pedro Leite: a person in transition
Janaina Amorim da Silva
Giovanna Santana
Elison Antonio Paim
- 203 Carta pedagógica: um diálogo freiriano em tempos de pandemia e desgovernos**
Teaching letter: a dialogue freirian teaching in times of pandemic and disgovernment
Greicy Gadler Lang
Leonel Piovezana
Luciana Fatima Narcizo
- 215 Do Plano Urbano ao heliponto: notas sobre o processo histórico das transformações urbanas em Araranguá/SC (1886-2017)**
From the Urban Plan to the helipad: notes on the historical process of urban transformations in Araranguá/SC/Brazil (1886-2017)
Richard Vieira Ronconi
Josiel dos Santos
- 234 Qual o lugar da Educação de Jovens e Adultos nos museus brasileiros?**
What is the place of the Youngs and Adults Education in Brazilian museums?
Magaly Cabral
- 249 Um estudo sobre o papel da mulher na sociedade brasileira por meio de O Cravo e a Rosa e Coisa Mais Linda**
A study about women role in brazilian society by O Cravo e a Rosa and Coisa Mais Linda
Maiara Leite
Ana Carolina Silva
- 261 Um estudo sobre o uso de QR Codes na exposição Vibrantes Caminhos**
A study of QR Codes use in the Vibrant Paths exhibition
Bruno Santana da Silva

RESENHA

274 Energia e pobreza energética

Arlene Renk

Beatriz Quadros

Apresentação do Dossiê – 50 anos da Transamazônica: grandes projetos, integração sul-americana e memórias

César Martins de Souza*
Matilde de Souza**
Magno Michell Marçal Braga***
Renato Leão Rego****

Em 09 de outubro de 1970, o general-presidente Emílio Garrastazu Médici inaugurava o monumento marco da rodovia Transamazônica, na entrada da cidade de Altamira, e dava o ponto de partida para um longo processo de transformações na Amazônia. A região assistiu a 50 anos de embates, conflitos, desafios e alterações profundas com a implementação de rodovias, hidrovias, hidrelétricas, mineração, portos, aeroportos e outras megaobras de infraestrutura e exploração econômica, muitas vezes pautadas em discursos de ocupação da região, desenvolvimento e integração.

Os 50 anos da Transamazônica completados em 2020, em meio à grave pandemia de Covid-19 que assolou o Brasil e o mundo, seriam um motivo para comemorar ou para acender o sinal de alerta sobre uma rodovia que atravessa áreas onde vivem populações indígenas, ribeirinhas e urbanas, bem como diversos rios e outros cursos d'água e uma imensa biodiversidade? Ao mesmo tempo, esta

estrada pensada para integrar dois oceanos e atravessar a América do Sul tem oferecido esperança para as vidas de milhares de pessoas que partiram, sobretudo do Nordeste e Sul do país, em busca de novas possibilidades. E o que ficou da Transamazônica e o que desapareceu das memórias nacionais?

O presente dossiê busca mergulhar nestes 50 anos da rodovia e trazer para o público da Cadernos do CEOM artigos pautados em pesquisas multidisciplinares para que se possa pensar não apenas na Transamazônica, mas, a partir dela, desencadear reflexões sobre os caminhos de uma região que habita debates internacionais e preocupações globais quanto ao seu presente e futuro. Este dossiê não pretende necessariamente responder a todas estas questões, mas lançar possibilidades de debates e abrir caminhos para estudos sobre os próximos 50 anos de uma rodovia que habitou e habita os sonhos e pesadelos de centenas de milhares de pessoas.

* Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia e do Campus de Bragança, ambos da UFPA. Investigador Externo do Centro de Estudios de la Argentina Rural/Universidad de Quilmes-Argentina. Editor-Chefe da Nova Revista Amazônica/UFPA. E-mail: cesar@ufpa.br.

** Doutorado em Ciências Humanas -DCP/UFMG. Professora da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. E-mail: matilde@pucminas.br.

*** Licenciado em História pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Mestre em História do Norte e Nordeste pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Doutor em História contemporânea pela Universidade de Coimbra. Membro pesquisador do Centro de Estudos Interdisciplinares do século XX da Universidade de Coimbra. Membro pesquisador do Grupo Culturas, Identidades e Dinâmicas Sociais na Amazônia Oriental brasileira. Professor do Instituto Federal de Alagoas. E-mail: magno.michell@ifal.edu.br.

**** Doutor em Arquitetura e Urbanismo e Professor Titular do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá e pesquisador nível 1 do CNPq. E-mail: rlrego@uem.br.

Portanto, memórias, trajetórias, narrativas, identidades, populações tradicionais, discursos, reminiscências, imprensa, economia, e outras categorias, disciplinas e temáticas participam do dossiê como um grande desafio acadêmico.

Na primeira parte temos uma visão geral sobre a rodovia, buscando entender discursos, políticas e representações durante a implementação e que se consolidaram ao longo dos anos. Assim, temos os artigos “A trajetória de uma estrada: as diferentes representações da rodovia Transamazônica em seus cinquenta anos de história”, de Matilde de Souza, Guillermina Elias e Victor Nascimento; “A Amazônia no discurso ditatorial brasileiro: notas introdutórias”, de Anderson Vieira Moura; “Transamazônica trans: cinco leituras possíveis”, de Ricardo Trevisan, Simone Buiate Brandão, Lucas Felício Costa, Richardson Thomas da Silva, Talita Rocha Reis, Nádia Botelho Trindade Vilela e Carolina Guida Teixeira; “Operação Oswaldo Cruz: as políticas médico-sanitárias para a viabilização da rodovia Transamazônica (1970-1974)”, de Erika Marques de Carvalho.

O dossiê tem sua sequência com textos que buscam analisar o cotidiano das condições de trabalho, a ação das construtoras, os impactos sobre populações indígenas atingidas pela Transamazônica e um evento que ficou conhecido na história nacional – a Guerrilha do Araguaia, que se desencadeou às margens da rodovia. Mergulhando nestas e em outras temáticas relacionadas, temos os textos “Construindo caminhos e chegando ao fim da linha? Trabalho e trabalhadores da Transamazônica”, de Magno Michell Marçal Braga; “Os Arara, seu território tradicional e a irrupção do ‘milagre econômico brasileiro’ em Altamira: a Transamazônica atravessa o baixo e médio Xingu (1967-1987)”, de Felipe Matos e Carlos Eduardo Caldarelli; “As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira”, de Pedro Henrique Pedreira Campos; e “Transamazônica, Guerrilha do Araguaia e luta pela terra: a ocupação territorial no Sudeste do Pará durante a ditadura civil-militar”, de Naurinete Fernandes Inácio Reis, Valeria de Marcos e Edma do Socorro Silva Moreira.

Finalizando o dossiê temos textos que adentram o cotidiano dos migrantes, a organização da agricultura familiar, as organizações sociais e religiosas que buscaram atuar para diminuir o sofrimento e as dificuldades das pessoas que já viviam na região ou que lá chegaram a partir da década de 1970. Desta forma, temos os artigos “Entre esperanças e desafios: os nordestinos na colonização da Transamazônica na década de 1970”, de César Martins de Souza e Maria Cândida de Oliveira Batista Souza; “A Transamazônica a partir da narrativa de uma família camponesa migrante: da fuga da seca no Nordeste aos desafios da reconstrução da vida no bioma amazônica”, de Ricardo Eduardo de Freitas Maia, Roberta Rowsy Amorim de Castro e Gutemberg Armando Diniz Guerra; “Literatura e a construção da rodovia Transamazônica (BR-230): a euforia com a estrada na obra de Consuelo Belloni”, de José Valtemir Ferreira da Silva; e “As ações sociais da Irmã Serafina Cinque na Transamazônica (1970 – 1979) e as aproximações teóricas de Paul Ricoeur sobre o sentido de esperança”, de Léia Freitas, Irlanda Miléo e Francilene Parente.

Boa leitura!

A Amazônia no discurso ditatorial brasileiro: notas introdutórias¹

The Amazon in brazilian dictatorial speech: introductory notes

Anderson Vieira Moura*

Palavras chave:
Getúlio Vargas
Emílio Médici
Ditadura

Resumo: Em um intervalo de trinta anos, dois ditadores brasileiros – Getúlio Vargas e Emílio Garrastazu Médici – se voltaram à região amazônica com um problema (o suposto vazio demográfico) e sua solução (migração de trabalhadores nordestinos castigados pela seca). No entanto, a ideia de um vasto território despovoado e consequentemente alvo fácil para invasores é bem mais antiga e surge praticamente com a colonização portuguesa na Amazônia, no início do século XVII. Ao fim e ao cabo, as duas ditaduras instaladas no Brasil no século XX possuíam uma visão muito semelhante acerca da Amazônia e chegaram a mesma conclusão, mesmo estando em contexto completamente diferentes.

Keywords:
Getúlio Vargas
Emílio Médici
Dictatorship

Abstract: In an interval of thirty years, two Brazilian dictators – Getúlio Vargas and Emílio Garrastazu Médici – returned to the Amazon region with a problem (the supposed demographic void) and its solution (migration of northeastern workers punished by the drought). However, the idea of a vast unpopulated territory and therefore an easy target for invaders is much older and appears practically with the Portuguese colonization in the Amazon, in the beginning of the 17th century. In the end, the two dictatorships installed in Brazil in the 20th century had a very similar view of the Amazon and reached the same conclusion, even though they were in a completely different context.

Recebido em 15 de junho de 2021. Aprovado em 17 de setembro de 2021.

Introdução

Em texto clássico, Francisco Jorge dos Santos (2002) demonstra como a Amazônia colonial pode ser caracterizada como “um problema militar português”. O próprio início da ocupação portuguesa na Amazônia começou, em 1616, com a construção de um forte onde posteriormente fundou-se a cidade de Belém, atual capital do Pará.

Naquele momento, “a Amazônia portuguesa ficou sendo uma área predominantemente militar e geopolítica, e menos aproveitável economicamente” (SANTOS, 2002, p. 16).

Diversos outros estudos demonstram como a Amazônia foi pensada externamente, seja enquanto colônia, seja enquanto província imperial (ALMEIDA, 1997; DIAS, 2007; PINHEIRO, 2000; SECRETO, 2007; SOUZA, 2003). E para

* Doutor em História Social pela Universidade Estadual de Campinas. Professor adjunto do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Vice-coordenador do Laboratório de Estudos sobre História Política e do Trabalho na Amazônia (LABUHITA). E-mail: anderson@ufam.edu.br.

além do que Santos (2002, p. 16) chamou de “problema militar”, algumas ideias surgiram e foram se cristalizando, das quais destaco a do “vazio demográfico”². María Verónica Secreto (2007) discutiu a propagação dessa ideia em meados do século XX, mais precisamente no início da década de 1940, quando Getúlio Vargas, então ditador do Brasil, viajou até Manaus e lá fez um discurso emblemático, o famoso “Discurso do rio Amazonas” (VARGAS, 1942, p. 259-262), que seria consolidado com os chamados Acordos de Washington e com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Naquela ocasião, Vargas convocava os nordestinos atingidos pela seca a migrarem até à Amazônia para trabalharem no extrativismo – a borracha entraria em cena pouco depois, novamente em alta após a tomada dos seringais asiáticos pelos japoneses.

Trinta anos depois e com o país novamente mergulhado em uma ditadura, Emílio Garrastazu Médici viajou até Altamira, interior do Pará, com o objetivo de iniciar mais uma etapa nas obras de construção da rodovia Transamazônica. O ato simbólico que marcou aquele momento foi a derrubada de uma árvore com mais de 50 metros e a exibição de uma placa, cravada em outra árvore, onde lia-se o seguinte: “Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o Senhor Presidente da República deu início à construção da Transamazônica, *numa arrancada histórica para a conquista e a colonização deste gigantesco mundo verde*” (Diário de Pernambuco, Recife, 10 out. 1970, p. 1. Grifos meus). Mais de três séculos e meio depois, a Amazônia ainda se mostrava, a olhos externos, como um problema militar.

Esse texto objetiva apresentar as falas sobre a Amazônia feitas por dois ditadores – Vargas e Médici – em momentos distintos da história do Brasil. As semelhanças da argumentação e a ideia de colonizar a Amazônia brasileira com migrantes nordestinos ajudam-nos a pensar a visão que ditadores tão díspares entre si possuíam da região, os problemas que acreditavam existir e a forma de resolvê-los. Da mesma forma, revela uma linha de pensamento com séculos de existência, que perpassou a colônia, o Império e seguiu durante a República praticamente incólume e sem grandes modificações. Em resumo, a Amazônia seguia como um “problema militar” (SANTOS, 2002, p. 16) e pouco viável

economicamente, cuja resolução passava pelo povoamento da floresta como forma de defendê-la de invasores.

Nesse sentido, o artigo foi estruturado em dois tópicos. No primeiro é destacado alguns aspectos do discurso que Getúlio Vargas pronunciou em Manaus em 1940. O chamado “Discurso do rio Amazonas” foi bastante debatido e problematizado no citado texto de María Verónica Secreto. O intuito é pontuar algumas passagens desse discurso para situar, no tópico seguinte, a argumentação feita por Emílio Médici em Manaus no ano de 1970. Com isso, observar as semelhanças nas falas de ambos, separados por um intervalo de trinta anos.

Segundo Michel Foucault, discursos são “Práticas que formam sistematicamente os objetos de que falam. Certamente os discursos são feitos de signos; mas o que fazem é mais que utilizar esses signos para designar coisas. É esse mais que os torna irredutíveis à língua e ao ato da fala” (FOUCAULT, 2007, p. 55). Em outro texto, o filósofo resume:

Por mais que o discurso seja aparentemente bem pouca coisa, as interdições que o atingem revelam logo, rapidamente, sua ligação com o desejo e com o poder. Nisto não há nada de espantoso, visto que o discurso - como a psicanálise nos mostrou - não é simplesmente aquilo que manifesta (ou oculta) o desejo; é, também, aquilo que é o objeto do desejo; e visto que - isto a história não cessa de nos ensinar - o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos apoderar (FOUCAULT, 1996, p. 10).

Ainda que o objetivo em tela seja analisar a visão apresentada pelos dois ditadores acerca da Amazônia, esses discursos são carregados de sentidos que exprimem o momento que o país passava e revelam questões maiores em suas falas, como a interferência do capitalismo internacional e como o Estado – aqui representado por líderes autoritários – encaminhava algumas questões importantes em ambos períodos, como a migração e a falta de trabalho para uma camada pobre da população. Em outro sentido, revelam igualmente um completo desconhecimento (para ficarmos no mínimo) da região amazônica, de sua dinâmica e da sua

população, com soluções que, de tão esdrúxulas e sem aproximação com a realidade local, mostram-se carregadas de preconceitos.

Vargas e a Amazônia

Em outubro de 1940, o Brasil vivia sob uma ditadura, o Estado Novo, instalada em 1937 e que duraria até os fins de 1945. Naquela oportunidade, o então ditador Getúlio Vargas foi até Manaus e no prestigiado Ideal Club fez o “Discurso do rio Amazonas” para uma plateia composta pela elite econômica do Amazonas e sua representação política, o interventor Álvaro Maia, ele também parte dessa elite. O estado já vivia há mais de 20 anos distante do tempo áureo da extração e exportação da borracha, quando uma parcela ínfima da população enriqueceu sobremaneira e a taxaço alfandegária gerou recursos para urbanizar Manaus e fez da capital uma cidade de primeiro mundo, afastando os pobres do Centro para regiões periféricas (DIAS, 2007).

Os tempos agora eram outros. A borracha continuava sendo extraída da floresta, mas as exportações caíram a níveis baixíssimos, gerando uma crise financeira ainda pouco explicada³. A elite seringalista e os comerciantes pressionavam Álvaro Maia em busca de uma solução que, em sua visão, viabilizasse economicamente o Amazonas mais uma vez. A ida de Vargas até a capital somente três anos após o início do Estado Novo talvez seja um indicativo de que a região não estava nos planos mais imediatos do novo regime. O discurso proferido no Ideal Club não dirime a dúvida, mas lança luz no que pensava o ditador.

Vargas investia na industrialização e na urbanização de grandes centros urbanos no sul do país. No entanto, o discurso modernista parecia não caber para a floresta amazônica. Sobre essa situação, afirma María Secreto (2007, p. 116):

Sempre que pensamos no que foi chamado de “era Vargas” vêm a nossa memória imagens urbanas, de trabalhadores industriais, de operários da construção civil. Parece que o Brasil deixou de ser agrário em 1930. É verdade que o processo de industrialização se aprofundou e o de urbanização se acelerou de forma inédita, mas muitas pessoas

continuaram a trabalhar e morar no campo. O que aconteceu com essas pessoas? Todas migraram para os centros urbanos? Evidentemente, não. O governo Vargas tinha planos para os habitantes do campo. O principal: que eles ficassem onde estavam. Os trabalhadores rurais seriam mantidos no seu “habitat” e as leis trabalhistas não os atingiriam se não num futuro que não podia ser determinado.

A visão que Vargas possuía da Amazônia é revelada logo nas primeiras palavras ditas no Ideal Club: “este vale maravilhoso aparece ao espírito jovem, simbolizando a grandeza territorial, a feracidade inigualável, os fenômenos peculiares à vida primitiva e à luta pela existência em toda a sua pitoresca e perigosa extensão” (VARGAS, 1942, p. 259). O próprio retrato do atraso e de um ambiente inóspito que precisava ser dominado. Se não tanto “militar”, mas ainda um “problema”. A ponte com o passado colonial é feita pelo ditador: “Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta, foram as nossas tarefas. E, nessa luta, que já se estende por séculos, vamos obtendo vitória sobre vitória” (VARGAS, 1942, p. 259). No entanto, nem só do passado vivia a Amazônia varguista. Ele imediatamente remeteu os problemas da região ao presente e, finalmente, a integrou ao resto do Brasil: transporte, infraestrutura, economia forte eram questões do Brasil e também da Amazônia. Uma em especial chama a atenção para o objetivo desse texto: a necessidade, segundo Vargas, de “adensar o povoamento”⁴.

O “vazio demográfico” da Amazônia decorria, igualmente, pela não vinda de brasileiros moradores de regiões mais densamente povoadas para o Norte, em decorrência do “clima caluniado” (VARGAS, 1942, p. 259). Mas havia solução:

Vulgarizou-se a noção, hoje desautorizada, de que as terras equatoriais são impróprias à civilização. Os fatos e as conquistas da técnica provam o contrário e mostram, com o nosso próprio exemplo, como é possível, às margens do grande rio, implantar uma civilização única e peculiar, rica de elementos vitais e apta a crescer e prosperar (VARGAS, 1942, p. 259).

Queixas sobre a falta de mão de obra na Amazônia são tão antigas quanto a própria

ocupação portuguesa na região. Basta lembrar-nos que uma das primeiras revoltas ocorridas no Brasil, ainda no século XVII, teve como uma de suas razões a falta de escravizados africanos e a proibição da escravização de indígenas para trabalhar nas plantações do então Estado do Maranhão e Grão-Pará. Várias foram as tentativas da Coroa portuguesa no sentido de resolver essa suposta falta de braços. No Império esse ponto ganhou ares dramáticos com a Cabanagem e suas consequências⁵. Ao que parece, três séculos depois, não fora resolvida essa matéria, conforme Getúlio Vargas atestou: era preciso vencer “o grande inimigo do progresso amazonense, que é o espaço imenso e despovoado” (VARGAS, 1942, p. 260)⁶.

Exatos dez anos depois desse pronunciamento, Vargas retornou ao Amazonas, agora na condição de candidato à presidência poucos meses antes da eleição de 1950 – pleito esse em que se consagraria vencedor e pela primeira vez governaria o país por meio do sufrágio. Para uma plateia mais ampla e sem o aparato intimidador do Estado Novo, o candidato discursou em praça pública diante de um público entusiasmado. As condições políticas eram outras, mas o discurso pouco modificou-se (MOURA, 2021).

A princípio, a Segunda Guerra Mundial teria impedido a execução de planos firmados outrora, como se buscasse justificar perante os ouvintes a não execução de promessas passadas. Argumento no mínimo contraditório, visto que justamente a guerra abriu espaço para um curto período de crescimento nas exportações da borracha e a migração de um grande contingente de nordestinos para a floresta. Evocando fantasmas do passado colonial – e que seria slogan dos militares posteriormente –, falou sobre a necessidade de proteger a Amazônia de invasores estrangeiros: mais precisamente os interesses dos europeus e uma possível internacionalização da floresta. Para tanto, era necessária uma “integração econômica e social da bacia do grande rio” (*A Crítica*, Manaus, 21 ago. 1950, p. 6) junto ao restante do Brasil e nossos vizinhos sul-americanos, com uma parceria comercial e divisão de gastos com Bolívia, Colômbia, Peru e Venezuela (*A Crítica*, Manaus, 21 ago. 1950, p. 6). Em seguida, finalmente entrou na questão do “vazio demográfico”.

E rapidamente trouxe a solução: o trabalho. A Amazônia, terra de oportunidades, carecia de pessoas para trabalhar. Sem mão de obra a economia não se desenvolvia, estagnando toda região socialmente. Conforme indicado por Maria Secreto acima, a ideia de Vargas era primeiro povoar e posteriormente trazer a legislação social implementada na década de 1940. Isso não estava no horizonte e sequer foi citado no discurso de 1950. Assim, a necessidade primordial era a migração e a fixação (*A Crítica*, Manaus, 21 ago. 1950, p. 6).

No campo econômico, a borracha ganhou destaque especial:

O eixo em torno do qual gira vossa vida econômica é ainda a borracha. Criou-se, em grave situação de emergência, com fomento da produção imediata, órgão proposto a tal fim – o Banco da Borracha. Nas contingências especiais de muito nos serviu essa organização bancária. Passados os tempos, porém, mudadas as circunstâncias e desaparecido o incentivo da exportação, o referido órgão atrofiou-se, como contingência da falta ou variação da função. O Banco da Borracha já não corresponde às necessidades, porque o problema não é mais o da exportação. Logo que eleito, se o for, transformarei essa organização em outra com atribuições para disciplinar a extração, equilibrar os preços, financiar as safras e cuidar da cultura da fibra e vegetais oleaginosos (*A Crítica*, Manaus, 21 ago. 1950, p. 6. Grifos meus).

Em suma, a Amazônia ficaria com a função de produzir matéria-prima para o mercado nacional. A produção de látex serviria para suprir as “indústrias modernas e bem equipadas” (*A Crítica*, Manaus, 21 ago. 1950, p. 6) brasileiras e estas, por conseguinte, exportaria produtos industrializados – inclusive para o Amazonas. Em suas palavras finais, afirmou ter “convicção de que a grandeza futura do Brasil está guardada nas suas terras fertilíssimas, cobertas por vastas florestas e regadas por caudalosos rios” (*A Crítica*, Manaus, 21 ago. 1950, p. 6). Ou seja, no interior da floresta, no extrativismo (que prometeu organizar), longe das cidades – e das indústrias.

Cerca de trinta anos depois, o Brasil vivia em uma nova ditadura, dessa vez sob o comando das Forças Armadas, especialmente do Exército. A Amazônia, mais uma vez, entrou na mira do regime

de exclusão por outras vias, mas com um discurso muito semelhante, inclusive nos termos.

A transamazônica e o desafio de 500 anos

Em outubro de 1966, o governo Castelo Branco publicou o decreto n. 59.428 que regulamentava a colonização no Brasil, feita pelo Estado e empresas. O objetivo, segundo o decreto, era promover o acesso à terra e sua viabilidade econômica por meio da agricultura, pecuária e agroindústria. Os candidatos deveriam ter bons antecedentes, experiência na área agrícola e “capacidade empresarial” (BRASIL. Decreto nº 59.428, de 27 outubro de 1966). No local dos lotes deveria existir uma estrutura mínima, com moradia, educação, saúde e lazer nas sedes, revenda de ferramentas, além da possibilidade de se fomentar cooperativas, auxílio no beneficiamento dos produtos entre outros. O governo, por seu turno, ofereceria financiamento para aquisição do que fosse necessário. Para o caso aqui exposto, as modificações vieram em seguida:

Mas foi no início da década de 1970, já no governo Médici, que algumas mudanças institucionais importantes ocorreram, e passou a ser estimulada a colonização em áreas consideradas de fronteira: foi criado o Plano de Integração Nacional (PIN), pelo Decreto-lei nº 1.106, de 16 de julho de 1970, que previa que cem quilômetros a cada lado das estradas a serem construídas na região Norte seriam destinados à colonização, iniciando pela Transamazônica. Prognosticava-se também orientar a migração da mão de obra das regiões mais secas do Nordeste em direção aos vales úmidos da região amazônica (MEDEIROS, 2019, p. 226).

Em resumo, Médici daria continuidade o projeto prometido por Vargas, em Manaus, vinte anos antes. Ironias do Brasil republicano: o governo militar deu continuidade a um projeto varguista, sendo que o golpe de 1964 derrubou justamente o maior dos herdeiros de Vargas (FERREIRA e DELGADO, 2019).

Outro ponto de aproximação dos militares com Vargas é na questão da integração da Amazônia com o Brasil. No caso de Vargas, ficou restrito ao seu discurso em 1950. No caso dos militares, a construção de rodovias cortando a floresta era pôr a ideia em prática. “Com a implantação da Transamazônica e a abertura de uma nova rodovia projetada para ligar Cuiabá, no Mato Grosso, a Santarém, no Pará, o governo federal deverá ocupar toda a região amazônica até o final do mandato do Presidente Garrastazu Médici” (*Jornal do Comércio*, Manaus, 17 abr. 1970, p. 1). O início dessa investida se deu no Nordeste:

Durante um discurso em Recife (PE), o presidente Médici teria cunhado a frase-símbolo da neocolonização de Amazônia, afirmando ter o desejo de “abrir uma estrada que leve os homens sem terra para uma terra sem homens”. Ele referia-se ao povo nordestino, que vivia em grande pobreza, e à Amazônia, com os seus baixos índices de ocupação, propondo uma rodovia que servisse, ao mesmo tempo, à correção dos desníveis regionais e à integração nacional (COUTINHO JR., 2013, p. 13).

Cabe destacar toda a empolgação do *Jornal do Comércio*, então o mais longo periódico em circulação no Amazonas, com a obra, incluindo referências ao “vazio demográfico” da região. São vários os editoriais, reportagens, matérias na primeira página e até mesmo uma entrevista com Arthur César Ferreira Reis, naquele momento presidente do Conselho Federal de Cultura (CFC) e outrora redator da folha pertencente aos *Diários Associados*. Nesse intervalo entre redator do *Jornal do Comércio* e presidente do CFC, Ferreira Reis publicou inúmeros trabalhos sobre a história da região Norte e foi o primeiro governador do Amazonas após o golpe de 1964. Nessa entrevista mostrou-se entusiasmado com a obra. Em relação ao processo migratório, afirmou:

Com a Transamazônica, cria-se a área nova para essa mobilização de recursos humanos, obtidos no Nordeste, desse modo abrindo-se, ao próprio Nordeste, um novo polo de atração para suas energias criadoras. Porque, com a industrialização do Nordeste, lembramos, adotadas as práticas de

modernidade do instrumental mecânico da indústria, as sobras de mão de obra serão fatais. Uma reforma agrária no próprio Nordeste não resolverá o problema dessa mão de obra sem utilização. Mesmo porque, com a mecanização da lavoura e essa mecanização terá de ser um dos pontos básicos de qualquer reforma agrária que resulte em progresso, a mão de obra em desuso continuará a existir. O novo espaço que se abre, através da Transamazônica, surge como o sorvedouro imediato para esse excedente populacional, que deve ser assistido, deve ser integrado nos melhores hábitos de civilização, desde que se lhe proporcionem os instrumentos de que carece para essa mudança, de natureza física e cultural (Jornal do Comércio, Manaus, 1 jul. 1970, p. 9).

A citação é longa, mas resume bem a entrevista. Ferreira Reis falou bastante sobre o Nordeste, sobre a migração de nordestinos para a Amazônia, da sua necessidade, de não ser uma rota de fuga e escapou da armadilha da seca. No entanto, em momento algum, fez qualquer menção a situação demográfica na região – e também não foi questionado. Percebe-se que, naquele momento, era mais importante justificar a ida dos nordestinos: faltava terra, ocupada pelo latifúndio cada vez mais mecanizado, faltava trabalho, faltava perspectiva. Ao invés de seguirem para o sul, em especial São Paulo, que se encaminhassem para a floresta, longe dos grandes centros urbanos densamente povoados.

Coube ao ministro dos Transportes, Mário Andreazza, vincular a obra com o passado. Ao Congresso Nacional, afirmou: “A construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém é uma iniciativa histórica, pois representa a coragem e a determinação de um presidente, que vai mudar a fase da região que nos desafiava há quase 500 anos” (Jornal do Comércio, Manaus, 3 jul. 1970, p. 2). Em artigo, o jornalista Genesino Braga comparou a construção da rodovia às expedições realizadas nos séculos XVI e XVII por Francisco de Orellana e Pedro Teixeira pelo rio Amazonas (Jornal do Comércio, Manaus, 5 jul. 1970, p. 13). O sentido da comparação com os navegadores ibéricos dizia respeito ao projeto de integrar a Amazônia ao restante do continente, um desafio de cinco séculos nas palavras do ministro.

No decorrer de 1970, o *Jornal do Comércio* publicou inúmeras reportagens em que observamos falas de militares de alta patente, engenheiros, técnicos e políticos da região Norte, todos entusiasmados com a construção da rodovia. No geral, todos falaram da grandiosidade da obra, de sua importância para o desenvolvimento da Amazônia, para o escoamento da produção pelos rios em direção aos portos, da integração com o restante do país e das futuras melhorias que viriam juntamente com a mão de obra migrante. A título de exemplo, disse o general Maciel Augusto Alves, então diretor de vias e transportes do Ministério do Exército: “(...) é uma obra hercúlea, que nos empolgou principalmente pelo que possa representar para o desenvolvimento da Amazônia e sua maior integração ao Brasil” (Jornal do Comércio, Manaus, 21 jul. 1970, p. 2). Um engenheiro-chefe do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) na Amazônia tem uma visão que certamente era muito comum entre os envolvidos no Programa de Integração Nacional e outros setores da sociedade brasileira:

Até 1970, toda essa imensa região, que corresponde a mais da metade da superfície do Brasil, estava praticamente abandonada, entregue apenas a índios, animais selvagens, seringueiros, caçadores de peles e extratores de castanha. Era território brasileiro, mas carente de nossa soberania. Quando o Presidente Médici esteve no Nordeste, onde se estarreceu com a visão de nossos irmãos vítimas de seca, pensou em aproveitar aquele elemento humano, primeiro para desbravar, depois para colonizar a Região. Temos então o primeiro motivo da construção da estrada: a fixação do homem na Região – e a sua efetiva ocupação pelo Brasil (COUTINHO JR., 2013, p. 13-14. Grifos meus).

Por seu turno, o general Bandeira de Melo, presidente da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), mais parecia um emissário da Coroa portuguesa no século XVIII ao falar em “pacificação das tribos hostis ao longo da Transamazônica”⁷. Em um primeiro trecho com mais de mil quilômetros de extensão, explicou que “existem aproximadamente 3 mil [indígenas] em estado selvagem” (Jornal do Comércio, Manaus, 8 ago. 1970, p. 5). Segundo

Jainne Bandeira (2018, p. 11-13), a Transamazônica era a inserção da floresta no sistema capitalista – o decreto de 1966, citado no início desse tópico, é revelador nesse sentido –, e essa inserção “vem acompanhado de expropriação e superexploração” (BANDEIRA, 2018, p. 11), além de um tratamento desumano com os povos indígenas realizado justamente por agentes do Serviço de Proteção aos Índios (SPI). Ao fim e ao cabo, os discursos pouco diferem daqueles proferidos por Getúlio Vargas e evocavam o longínquo passado colonial e imperial, em especial na questão de inserir os indígenas em uma lógica de trabalho e economia que não respeitava sua própria lógica – daí a ideia do “vazio demográfico”, pois essas populações não se encaixavam nessa lógica capitalista, sendo consequentemente apagadas, sendo necessário um processo de migração para a região que se adequasse a essa mesma lógica.

Nos primeiros dias de outubro de 1970, o presidente Médici finalmente desembarcou em Manaus. Em uma espécie de preparação para a chegada, ao longo de todo aquele ano, especialmente a partir do segundo semestre, as notícias, reportagens e matérias do *Jornal do Comércio* sobre a Transamazônica eram praticamente diárias. No dia do desembarque na capital, a capa do periódico trazia a seguinte chamada: “De Manaus, Médici anuncia ao país: Amazônia prioritária nos setores econômico, social e de segurança”. O ministro do Planejamento, João Paulo dos Reis Veloso, anunciou no Teatro Amazonas de que forma o estado seria prioritário. Segundo Veloso, além das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, o objetivo do governo podia ser dividido em dois eixos, um de caráter global (englobando toda região) e outro mais específico, distribuído em nove pontos. De maneira geral, seriam investimentos para construção de mais rodovias e na melhoria da navegação fluvial como suporte ao transporte rodoviário, investimentos na pesquisa dos recursos naturais da floresta, no extrativismo da borracha e na produção de juta e malva. Dois ligados diretamente à Transamazônica chamam a atenção: previdência social para os trabalhadores da rodovia e construção de unidades básica de saúde em núcleos populacionais ao longo da estrada (*Jornal do Comércio*, Manaus, 9 out. 1970, p. 1). Ou seja, Médici desejava ir além de Vargas, com

políticas assistencialistas para os trabalhadores na floresta, um grande incentivo para fixá-los nas localidades distantes dos grandes centros urbanos.

Garrastazu Médici iniciou seu discurso com alusões religiosas e professando seu catolicismo – outubro é o mês do Círio de Nazaré e o presidente se dirigiu a Belém em seguida, reservando um momento de sua agenda para comparecer à procissão (*Jornal do Comércio*, Manaus, 9 out. 1970, p. 2). Nesse sentido, afirmou seguir um tom realista em contraste ao messianismo ou fantasioso de outros tempos, “na terra em que tudo sempre se permitiu à imaginação” (*Jornal do Comércio*, Manaus, 9 out. 1970, p. 17). Em uma plateia composta majoritariamente por amazonenses, arrematou:

A Amazônia ainda não encontrou sua vocação econômica. O café e o cacau; a madeira e a borracha; o boi, a juta e a castanha tem sido momentos passageiros de riqueza; momentos que não trouxeram mais duradouras mudanças da infraestrutura socioeconômica. Não encontrou a Amazônia a sua vocação porque sendo mais da metade do Brasil, não se fez ainda de todo conhecida (*Jornal do Comércio*, Manaus, 9 out. 1970, p. 17).

Daí em diante fez alusões à importância da Amazônia para os governos militares, mormente na questão da soberania nacional e na defesa do território, evocando o nacionalismo dos ouvintes. De resto, nada de novo: a falta de estrutura, tecnologia e mão de obra legava à região ao seu atraso histórico, deixando o Norte ao lado do Nordeste como os rincões mais pobres do Brasil.

O atraso e a pobreza da Amazônia e do Nordeste, além de social e politicamente inaceitáveis tem repercussões negativas que chegam a prejudicar fortemente a produção e a economia do Centro-Sul. Por não constituírem um mercado consumidor com efetivo poder de compra, essas duas regiões não participam substancialmente do mercado interno brasileiro, não contribuem para a diluição dos custos da produção industrial e, por sua baixa produtividade, deixam de fornecer matérias-primas necessárias à indústria do Centro-Sul (*Jornal do Comércio*, Manaus, 9 out. 1970, p. 17).

Após esse diagnóstico completo, no qual culpou a pobreza e o atraso do Norte e Nordeste pelas mazelas do Brasil, faltava apenas mais uma questão: o “vazio demográfico”. O presidente Médici foi econômico nesse quesito, mas não deixou de mostrar como era “legítimo afirmar que a pobreza do Nordeste e a escassez do homem na Amazônia exercem uma pressão estrutural na alta dos preços no Brasil e que só o equilíbrio de regiões e estruturas permitirá a eliminação das forças inflacionárias no país” (*Jornal do Comércio*, Manaus, 9 out. 1970, p. 17). Não apenas demonstrou um completo desconhecimento das realidades das duas regiões, como insistiu em ignorar as especificidades das populações, perpetuando uma ideia no mínimo equivocada.

Em resumo – e de forma mais elaborada –, Médici pretendia seguir a lógica de Vargas: enviar os pobres do Nordeste à Amazônia, igualmente pobre, na tentativa de equilibrar a economia brasileira. Ou, quem sabe, igualar a pobreza. O mais importante era manter distância das cidades, pois era no interior da floresta que sua força de trabalho fazia-se necessária, seja no desenvolvimento da infraestrutura na Amazônia, seja no fortalecimento da produção e consequente distribuição de matéria-prima para as indústrias, conforme desejou Vargas em 1950.

À guisa de conclusão, tencionei nesse texto demonstrar como a construção de uma imagem da Amazônia feita por agentes externos seguiu uma linha cronológica com poucas alterações em seus aspectos mais gerais. A escolha das duas ditaduras instaladas ao longo do século XX, nosso século republicano e pouco democrático, é intencional, pois o golpe civil-militar de 1964 tinha, entre outros objetivos, extirpar da vida política do país os herdeiros e as práticas ensejadas por Getúlio Vargas. No entanto, para o caso amazônico, percebe-se uma continuidade no discurso, nas práticas, na identificação e solução dos problemas, sendo todos eles bem anteriores a essas duas ditaduras. A Amazônia seguia carente de ideias vindas daqueles que, claramente, pouco conheciam sua história, suas especificidades e seu povo.

Notas

1 O artigo é o primeiro desdobramento do projeto de pesquisa iniciado em março de 2020. No entanto, devido à pandemia causada pelo COVID-19, não foi possível acesso aos arquivos e às bibliotecas, fechados ao público. Nesse sentido, dependeu-se do único jornal amazonense disponível na Hemeroteca Digital (o *Jornal do Comércio*) e de algumas fontes esparsas disponibilizada por colegas. Em razão disso, o texto apresenta apontamentos iniciais dessa pesquisa, realizados com esse material. Agradeço aos pareceristas anônimos pelas críticas e sugestões de leitura. Os equívocos, obviamente, são de minha inteira responsabilidade.

2 Optei por utilizar o termo entre aspas por ser algo recorrente no discurso sobre a Amazônia, desde os tempos coloniais (SANTOS, 2002) até o período republicano, conforme demonstrado ao longo do texto. Ao fim e ao cabo, a ideia do “vazio demográfico” surge em especial nos contextos de fluxos migratórios incentivados pelo Estado, justificando a migração para a Amazônia, em um processo que exclui as populações locais, mormente as indígenas. No caso em tela, ele ressurgiu quase que de maneira semelhante.

3 Aos poucos, novas pesquisas vão avançando para além do marco de 1930 no Amazonas e questionando essa possível crise econômica que ainda resiste na historiografia, mas sem muita comprovação empírica. Entre outros, cf.: ALVES, 2009; ANDES, 2019; PIO JUNIOR, 2015. Por outro lado, em seu discurso proferido em 1940, Getúlio Vargas usou desse expediente ao se referir ao interventor Álvaro Maia, que “há de aproveitar a oportunidade para reerguer o Estado e preparar os alicerces da sua prosperidade” (VARGAS, 1942, p. 261).

4 Cabe ressaltar que muito dessa visão exposta aqui existiu também em nossa historiografia. Uma crítica a essa ideia historiográfica homogeneizadora pode ser conferida em: PINHEIRO, 2000; SAMPAIO, 2003.

5 Cf.: FULLER, 2012; PAZ, 2020; PINHEIRO, 2011.

6 Não é o objetivo desse texto, mas a título de informação, a ideia de Vargas para preencher esse “vazio demográfico” era enviar nordestinos castigados pela seca ao norte do Brasil. Cf.: SECRETO, 2007, p. 120-122.

Referências

ALMEIDA, Rita Heloísa de. **O Diretório dos índios: um projeto de civilização no Brasil do século XVIII**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1997.

ALVES, Hosenildo Gato. **Imprensa e poder: a propaganda varguista na imprensa amazonense (1937-1945)**. 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

ANDES, Pedro Marcos Mansour. “Não delegamos poderes a quem quer que seja”: os sindicatos dos trabalhadores de Manaus no contexto do golpe do Estado Novo”. In: XXX Simpósio Nacional de História, 2019, Recife. **Anais do XXX Simpósio Nacional de História**, Recife: ANPUH, 2019, p. 1-25.

BANDEIRA, Jainne de Castro. **Os Tenharim do Rio Marmelos e os impactos da Transamazônica (1972-1985)**. 2018, 26 f. Relatório Final (Programa Institucional de Iniciação Científica) – Pró-Reitoria De Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

COUTINHO JR., Walter. **Os Kagwahiva e a Transamazônica: notas para uma história do contato interétnico no sul do Amazonas**. Manaus: Procuradoria da República no Amazonas (Procedimento no 1.13.000.000828/2013-87), 2013.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A ilusão do fausto – Manaus 1890-1920**. 2 ed. Manaus: Editora Valer, 2007.

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil republicano v. 3 – O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964 – Terceira República (1945-1964)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019 [versão digital].

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. 3 ed. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

FULLER, Claudia Maria. Os Corpos de Trabalhadores e a organização do trabalho livre na província do Pará (1838-1859). **Mundos do Trabalho**. Florianópolis, v. 3, n. 6, p. 52-66, 2012.

MEDEIROS, Leonilde Servolo de. O regime empresarial-militar e a questão agrária no Brasil. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. (Orgs). **O Brasil republicano v. 4 – O tempo do regime autoritário: ditadura militar e redemocratização – Quarta República (1964-1985)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019 [versão digital], p. 212-244.

MOURA, Anderson Vieira. “Delirante manifestação popular”: o comício de Getúlio Vargas em Manaus (agosto de 1950). In: QUEIRÓS, César Augusto; LEAL, Davi Avelino e MOURA, Anderson Vieira (Org). **Amazônia republicana: estudos sobre poder, política e trabalho**. Curitiba: Editora CRV, 2021, p. 83-96.

PAZ, Adalberto. Classe, cor e etnia nas legislações de compulsão ao trabalho na Amazônia: do Diretório ao fim dos Corpos de Trabalhadores (1755-1859). **Mundos do Trabalho**. Florianópolis, v. 12, p. 1-28, 2020.

PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. De vice-reino à Província: tensões regionalistas no Grão-Pará no contexto da emancipação política brasileira. **Somanlu**. Manaus, v. 1, n. 1, p. 83-107, 2000.

PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. Cabanagem: percursos históricos e historiográficos. In: DANTAS, Monica Duarte (Org). **Revoltas, motins, revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX**. São Paulo: Alameda, 2011.

PIO JUNIOR, Amaury Oliveira. **O trabalhismo no Amazonas:** o periódico Tribuna Popular como instrumento de orientação das hostes trabalhistas. 2015. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.

SAMPAIO, Patrícia Melo. Administração colonial e legislação indigenista na Amazônia portuguesa. *In:* PRIORE, Mary Del e GOMES, Flávio. (Orgs). **Os senhores dos rios** – Amazônia, margens e histórias. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2003, p. 123-139.

SANTOS, Francisco Jorge dos. **Além da conquista:** guerras e rebeliões indígenas na Amazônia pombalina. 2 ed. Manaus: EDUA, 2002.

SECRETO, María Verónica. A ocupação dos “espaços vazios” no governo Vargas: do “Discurso do rio Amazonas” à saga dos soldados da borracha. **Estudos Históricos.** Rio de Janeiro, n. 40, p. 115-135, 2007.

SOUZA, Márcio. **A expressão amazonense:** do colonialismo ao neocolonialismo. 2 ed. Manaus: Editora Valer, 2003.

VARGAS, Getúlio. Discurso do rio Amazonas. **Revista Brasileira de Geografia,** p. 259-262, 1942.

A trajetória de uma estrada: análise de discurso de representações da rodovia Transamazônica em seus cinquenta anos de história

The trajectory of a road: discourse analysis of representations of the Transamazon Highway in its fifty years of history

Matilde de Souza*

Guillermina Elias**

Victor Nascimento***

Palavras chave:
Transamazônica
Desenvolvimento
Trajetória

Resumo: A rodovia Transamazônica teve ampla repercussão na imprensa nacional quando foi inaugurada na década de 1970. Passados cinquenta anos, considerando que a estrada segue inacabada, indaga-se quais representações estão presentes no imaginário social sobre ela. O objetivo deste artigo é identificar a percepção que se tem construído sobre a Transamazônica, utilizando a metodologia da análise de discurso. Foram selecionados reportagens e textos jornalísticos de quatro veículos da grande imprensa nacional, entre 1970 e 2020. Foram destacados os seguintes marcadores: desenvolvimento, esperança, integração e devastação. Concluímos que a percepção sobre a rodovia muda com o tempo, evidenciando as contradições nos conceitos que expressam a trajetória da estrada.

Keywords:
Transamazon
Development
Trajectory

Abstract: The Transamazon Highway had wide repercussions in the national press when it was inaugurated in the 1970s. Fifty years later, considering that the road remains unfinished, one asks which representations are present in the social imagination about it. The aim of this article is to identify the perception that has been built about the Transamazon, using the methodology of discourse analysis. Journalistic texts from four major national press vehicles were selected, between 1970 and 2020. The following markers were highlighted: development, hope, integration and devastation. We conclude that the perception of the highway changes over time, highlighting the contradictions in the concepts that express the trajectory of the highway.

Recebido em 09 de junho de 2021. Aprovado em 21 de setembro de 2021.

* Professora do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da PUC Minas. Doutora em Ciências Humanas pela UFMG. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5241-5644>. E-mail: matilde@pucminas.br.

** Pós-Graduada e Doutoranda em Relações Internacionais na Universidad Nacional de Rosario, Argentina. Instituto Argentino de Nivología, Glaciología y Ciencias Ambientales (IANIGLA) - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2282-5228>. E-mail: geliass@mendoza-conicet.gov.ar.

*** Doutorando em Relações Internacionais pelo Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da PUC Minas. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9767-0769>. E-mail: victormatosnasc@gmail.com.

Introdução

Nosso objetivo é identificar a percepção que se tem construído sobre a Transamazônica, que entendemos como uma rota que permanece, embora inacabada, mas cujas representações migram em função de mudanças no seu significado. Ela foi catalisadora da esperança de muitos imigrantes, corroída e recuperada ao longo do tempo. Foi vista como passagem aberta ao desenvolvimento e porta de entrada da integração da Amazônia ao Brasil, ideias que perduram, vestidas de novos entendimentos. E, como parte do Plano de Integração Nacional (PIN), foi criticada pela ameaça ao meio ambiente e pela potencial devastação que poderia promover. Desenvolvimento, esperança, integração e devastação são os termos identificados como mais presentes na definição do significado da rodovia.

Nossas fontes são matérias jornalísticas publicadas por veículos da grande imprensa, além de material bibliográfico. A metodologia é a Análise de Discurso tipo 2 (AD-2), a partir das contribuições de Lene Hansen (2006). Mostramos que, como viajantes, os significados da rodovia seguem a trajetória da ocupação da região. Para a escrita elaboramos, além desta introdução e da conclusão, três seções: a primeira apresenta breve histórico da Transamazônica; a segunda discute os significados que os termos anotados acima possuem na literatura e que serão os marcadores dos discursos que analisamos, e ainda apresentamos a metodologia empregada; a terceira seção analisa os sentidos que esses termos/marcadores tomam e que são o traçado, para além do desenho da “faixa” (PANTOJA & CORDEIRO, 2012), da viagem de sentidos da rodovia.

A construção da Rodovia foi um dos elementos principais do PIN, do governo ditatorial do General Emílio Garrastazu Médici, cujo objetivo era integrar a Amazônia ao país. Ao lado dessa ideia, havia a de conquista, que compõe o imaginário relativo à “invenção” da Amazônia (GONDIM, 1994), parte do universo simbólico construído em torno do projeto de ocupação. Anterior a esse processo, a Rodovia Belém-Brasília, a BR-010, era importante via de ocupação. Sua construção, iniciada em 1958, compunha o Plano de Metas do

Governo Juscelino Kubitschek, 1956/1960. A BR-010 foi aberta ao tráfego em 1961 e acelerou a transferência de populações para a Amazônia (MARTELLI, 1969). É desse modo que a ocupação da Amazônia ganha outra direção: das margens dos rios para as margens das estradas, com a chegada da agropecuária, da exploração mineral e da industrialização (SOUZA, 1995). Assim nasce a Transamazônica.

Breve Histórico da Rodovia Transamazônica

Rumo ao progresso e em ritmo de Brasil grande, o PIN foi o principal instrumento da intervenção federal na Amazônia. A construção da rodovia teve início em setembro de 1970 e foi vista como ideia-força a inspirar a unidade nacional (MARTINS DE SOUZA, 2016). Naquele período, a ideia de integração parecia exercer certo encantamento sobre parcela importante da população brasileira (SOUZA, 1995). A Transamazônica era chamada de rodovia da integração, no âmbito do PIN. Previa-se que seu traçado cortaria o norte do país, desde a cidade de Cabedelo, na Paraíba, rompendo a selva até a cidade de Lábrea, no Amazonas (SOUZA, 2020). O projeto foi acompanhado de ações para fins de reforma agrária: criação de áreas de colonização para assentamento de famílias; criação da Delegacia Regional da Amazônia, do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e de cooperativas; regularização de títulos de propriedade em favor de posseiros. Essas ações foram instruídas pelos Decretos 67.113/1970 e 67.557/1970 (BRASIL, 1970a; BRASIL, 1970b).

A mudança na paisagem foi logo sentida, a pressão sobre a terra teve impacto quase imediato, e foram intensas as repercussões sobre as populações locais, indígenas e não indígenas. Em outubro de 1971 o Presidente Médici visitou as obras da rodovia em “Itaituba, às margens do rio Tapajós, o centro pioneiro de colonização em Altamira, às margens do rio Xingu e o primeiro trecho inaugurado, de 252 km, em Marabá” (VEJA, nº 161, 06/10/1971, p. 24-25)¹. A inauguração oficial foi em 1972, mas a obra não foi concluída e a estrada continua sem

pavimentação em grande parte de sua extensão. Àquela época, os moradores ficavam isolados e sem comunicação por vários meses; atualmente, o trânsito é quase impraticável nos períodos de chuvas. Para muitos moradores, a rodovia é a única via de acesso e comunicação com outras localidades, e uma referência socioespacial importante (PANTOJA; CORDEIRO, 2012).

Abertas as portas para a conquista, no governo do General Ernesto Geisel a intervenção na região foi redirecionada para polos de desenvolvimento cujos efeitos deveriam se irradiar para a circunvizinhança. O segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, II PND, 1975-1979, instituído pela Lei Nº 6.151, de 4 de dezembro de 1974, projetava o Brasil como potência emergente. Seu texto de abertura avalia que o “continente tropical úmido da Amazônia” permanecia quase intocado, apesar dos empreendimentos do governo anterior (BRASIL, s/d, p. 10).

Nesse período ocorreu a implantação de grandes projetos, cujo objetivo era promover a integração harmônica da região à economia nacional (CARDOSO; MULLER, 1977). Foram formadas grandes fazendas, e “a fronteira, que deveria ser a terra da promessa, onde, finalmente, os despossuídos se transformariam em uma inédita classe média rural, fechou por dentro, à frente de milhares de porteiros bloqueando o acesso à propriedade por posseiros, peões e colonos” (PINTO, 2020). O II Plano de Desenvolvimento da Amazônia, PDA, trazia os desdobramentos do II PND para a região, incluindo projetos de construção de grandes hidrelétricas. Na perspectiva de Lúcio Flávio Pinto (2020), o II PDA não sofreu interrupções desde sua implantação em 1975, e tem estimulado ações que inseriram e consolidam a região nos principais mercados internacionais.

A construção da rodovia, peça importante na engrenagem das políticas de desenvolvimento regional do governo Médici e da Política Nacional de Transportes da década de 1970 (OLIVEIRA NETO, 2015) foi praticamente abandonada após sua inauguração. A estrada lá está. É a atual BR-230. Foram também abandonados os projetos dos assentamentos, substituídos por grandes projetos de colonização, agora realizada pela empresa privada (RIBEIRO, 2020).

De tempos em tempos a estrada volta a ocupar lugar importante no noticiário nacional. Com o passar dos anos, as representações sobre a rodovia foram mudando, influenciadas pelos que ali vivem e pelos que transitam pela estrada. É através de trocas intersubjetivas, que expressam vivências e experiências, que a realidade da vida cotidiana desses habitantes se constrói, significativa para eles (BERGER; LUCKMANN, 2004). Muitas vezes, e considerando que tal realidade é multifacetada, ela não se reflete no modo como outros agentes interpretam a rodovia. Apesar disso, identificamos termos comumente utilizados, com diferentes significados, e que formam o entendimento do que hoje é a Transamazônica.

Possivelmente, a construção de novos significados teve sua origem na apropriação do espaço pelos colonos que ocuparam os lotes nas estradas vicinais à “faixa”. Embora relegados ao descaso e lançados ao “Deus dará”, a reação dos agricultores produziu novas trajetórias e instituiu novos sujeitos, novas identidades (MENESES, 2014; PANTOJA; CORDEIRO, 2012). A rodovia foi sendo apropriada pelos seus novos habitantes e seus moradores desenvolveram formas de pertencimento e elaboraram demandas que, vocalizadas, projetaram seus autores. A região deixou de ser vista como um espaço vazio. A Transamazônica era mais do que um traçado no mapa, era um lugar, um espaço, um território: um espaço territorializado (PANTOJA; CORDEIRO, 2012). Não uma estrada-fantasma, mas uma realidade que “teve seus significados e memórias metamorfoseados e passou a carregar as marcas negativas do período em que foi construída” (MARTINS DE SOUZA, 2016).

Esse processo fez descer a cortina da invisibilidade e esses novos atores passaram a ocupar espaço político. Isso porque a ideia de que a estrada teria sido engolida pela floresta é também uma forma de tornar invisível o povo que a habita (MARTINS DE SOUZA, 2016). Enquanto a estrada desaparecia como foco da narrativa, os moradores apareciam, davam vozes a si mesmos (MENESES, 2014). Nesse processo expõem-se as precariedades: o que os mantinha invisíveis foi a mola mestra para a sua visibilidade. É nesse ambiente que fazem sentido os termos que identificamos como recorrentes nos

discursos sobre a rodovia: desenvolvimento, esperança, integração e devastação.

Alguns conceitos e estratégia de análise

O conceito de desenvolvimento tem sofrido mudanças e, até meados do século XX, significava, sobretudo, crescimento econômico. Ao final da Segunda Guerra a ideia estava atrelada à recuperação econômica e material dos países assolados pelo conflito (VEIGA, 2008; MCCORMICK, 1992). Depois, falar sobre desenvolvimento demandava observar os fatores humano e ambiental: considerando indicadores de promoção do bem-estar social, de redução das desigualdades na distribuição de renda e de degradação que a ação humana provoca no planeta (SACHS, 2015).

Atualmente, desenvolvimento está atrelado à sustentabilidade, relação que começou a ser construída em meados de 1972, na Conferência de Estocolmo, ganhou força com o Relatório Brundtland de 1987 e se expandiu por meio da ONU em 2015, com a Agenda 2030 e com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS). Embora o debate sobre sustentabilidade possua dimensão geracional, com o tempo sua abordagem articulou a inclusão social, o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade ambiental (SACHS, 2015; UNITED..., 2016).

Durante os governos militares, a ideia de desenvolvimento aplicada à Amazônia colocava a questão ambiental em segundo plano, com uma abordagem econômica agressiva que implicava ocupação demográfica, desmatamento e exploração de seus recursos naturais. Essas ações, além dos investimentos em infraestrutura e incentivos fiscais para indústrias, agroindústrias e mineradoras, eram realizadas em um contexto de preocupação com a segurança nacional (ALLEN, 1992).

Crescia a pressão internacional por uma abordagem mais sustentável em relação à Amazônia, chamada de “pulmão do mundo”, respondida pelo governo do General João Batista Figueiredo com a promulgação da Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente. Com a redemocratização, mesmo persistindo uma noção sobre supostas ameaças à soberania, a partir

do interesse dos países do Norte sobre a região, buscou-se melhorar a percepção internacional quanto à articulação entre desenvolvimento econômico e sustentabilidade, culminando na candidatura do Brasil e depois na realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) em 1992, na cidade do Rio de Janeiro (PEREIRA, 2019).

Nos governos democráticos houve várias iniciativas para melhorar a proteção do meio ambiente e promover a sustentabilidade. Criou-se o IBAMA em 1989 e o Ministério do Meio Ambiente em 1992. Além disso, nos governos Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva, foram criadas e ampliadas estruturas de prevenção e combate ao desmatamento, inclusive da Amazônia Legal. O Brasil assinou e ratificou o Protocolo de Kyoto. Contudo, e embora o Brasil tenha se destacado internacionalmente por sua atuação nas negociações do Acordo de Paris e pela definição da Agenda 2030 na Rio+20, a aprovação do Código Florestal, após 13 anos de discussão no Congresso Nacional, significou retrocesso na proteção ambiental (LINHA..., 2020).

Uma controvérsia que marcou o governo Dilma Rousseff foi a construção da hidrelétrica de Belo Monte (PA), na bacia do rio Xingu. Embora a obra tenha se iniciado em julho de 2010, sua concepção é de 1975, e o projeto integrou o Plano Nacional de Energia Elétrica 1987/2010, que propunha a construção de 165 usinas hidrelétricas no período, 40 delas na Amazônia Legal. Antes de se chamar Belo Monte, o projeto recebera o nome indígena de usina Kararã. Após debates no 1º Encontro dos Povos Indígenas do Xingu, em Altamira, 1989, o governo optou por não denominar esse tipo de empreendimento com nomes indígenas (ARAÚJO *et al.*, 2014).

Em 2005, ainda como Ministra de Minas e Energia, Dilma Rousseff atuou em favor de se destravar um processo de licenciamento de Belo Monte e comunicou ao Ministério do Meio Ambiente e à Funai que a usina era prioridade estratégica do governo. Apesar de entraves burocráticos e de manifestações de lideranças indígenas e outros grupos da sociedade civil contrários à usina, a obra foi realizada e inaugurada

em 2016 (FAINGUELERNT, 2016). Em que pesem as características da matriz energética brasileira, essa obra, além de desrespeitar direitos de populações tradicionais atingidas por ela, expressa retorno a um padrão ultrapassado de desenvolvimento.

Após serem largados ao “Deus dará”, colonos e moradores da região atravessada pela Transamazônica desenvolveram esforços para sua organização e atuação política, em defesa de suas condições de vida. Em reação ao abandono, eles se articularam em vários movimentos e organizações, como, por exemplo, o Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica (MPST), a Fundação Viver, Produzir e Preservar (FVPP), e a escola Casa Familiar (CFR). São iniciativas interligadas e que incorporam demandas socioambientais (MENESES, 2014), contrapondo-se a uma visão do desenvolvimento baseada na grande empresa agropecuária. Neste sentido, não só retomam a ideia de desenvolvimento com sustentabilidade, mas também a esperança, sentimento que estimulou a migração dos primeiros colonos, ainda nos idos de 1970.

Recentemente, a articulação entre desenvolvimento e sustentabilidade voltou a sofrer mudanças. Ainda em sua campanha, Jair Bolsonaro declarou que priorizaria o desenvolvimento de políticas econômicas agressivas, ainda que prejudicassem o meio ambiente (ESCOBAR, 2018). Depois de eleito, propôs projetos de lei que ameaçam o sistema de proteção ambiental nacional, mas defendidos por ele com o argumento de que licenças ambientais não poderiam servir como impeditivos para o desenvolvimento econômico e da infraestrutura. No que concerne à Amazônia, implicações das ações do atual governo foram a redução da fiscalização ambiental, o aumento do desmatamento, e o aumento de conflitos com povos indígenas (ABESSA, FAMÁ, BARUEM, 2019). Observa-se, portanto, que a noção de desenvolvimento e a abordagem em relação à Amazônia expressas nas ações do governo Bolsonaro sinalizam um retorno à concepção dos governos militares, pois desenvolvimento volta a focar na dimensão econômica, tendo como protagonista a grande empresa, e a região amazônica volta a ser alvo

de preocupação internacional em relação à sua conservação. Há desesperança?

Diz-se que o desespero é falta de alento, desânimo, angústia e aflição. Por seu oposto, esperança é o ato de esperar o que se deseja. Pode também ser entendida como ter expectativa, confiança ou fé em conseguir algo que se deseja (FERREIRA, 1999). Esperança pode ser vista como virtude para quem nela crê, mas não é nada além de imaginação. Só se pode esperar ter o que não se tem. Por isso, a esperança está sempre fadada à falta e ao irreal, podendo ou não ser superada caso esta falta seja contemplada (COMTE-SPONVILLE, 2016).

Esperança é também uma das três virtudes teológicas, que ligam os indivíduos a Deus, ao se fundirem com virtudes humanas, e os auxiliam a participar da natureza divina. São elas: Fé, Esperança e Caridade (O..., 2018). Na lógica cristã, ela está relacionada à aspiração da felicidade, colocada no coração dos indivíduos por Deus, protegendo-os do desânimo e da fraqueza, defendendo-os do egoísmo e levando à outra virtude teológica, a caridade (O..., 2018). Faz sentido falar de tais virtudes, dada a influência da Igreja Católica na organização de movimentos sociais na região, através da Prelazia do Xingu (MENESES, 2014).

No Brasil, há que se considerar as contradições presentes no que se entende por esperança. Tomando, por exemplo, a desigualdade social e o racismo, problemas que persistem há séculos alimentados por práticas diárias, e cuja erradicação também alenta as esperanças por um país melhor (SCHWARCZ, 2019). Para esta discussão, interessa uma visão sobre esperança que auxilie a reflexão sobre as ondas migratórias para a colonização da Transamazônica, e a compreensão da expectativa difundida pelos governos da época de que o Brasil se tornaria mais integrado e economicamente desenvolvido.

A ideia de integração envolve o sentido de nação e de identidade. Integração nacional remete a uma identidade comum - unificar o território e as gentes que o habitam, como parte de uma comunidade política. Assim, a integração territorial consiste na produção das condições materiais para a obediência, e a integração nacional envolve a construção das condições ideacionais para a aceitação legítima, pela população, das ordens

provenientes das autoridades centrais. Podemos dizer que ambos os processos de integração se relacionam e se complementam, envolvendo a legitimação da soberania do Estado, e a legitimação da autoridade política do Estado sobre o povo (WEBER, 1982).

Importante nesse processo é a criação de um consenso mínimo sobre alguns valores e a aceitação de procedimentos para a solução pacífica de conflitos. Envolve, portanto, “a superação das divisões e rupturas e a união orgânica entre os membros de uma organização” (PASQUINO, 1992, p. 632). Sobre a relação entre integração e desenvolvimento, suposta nos processos de modernização, é provável o surgimento de conflitos entre grupos afeitos a diferentes interesses e valores. A integração, amparada por mecanismos de controle e por meios diretos de coerção, é uma forma de reduzir conflitos, preferencialmente através de controles que não envolvam o uso da força. Isso demanda maior proximidade cultural entre os nacionais e alguma certeza quanto ao acesso a benefícios materiais e imateriais.

A integração prevista no PIN era orientada por uma perspectiva territorial e econômica. Os discursos que a sustentaram silenciaram quanto à oposição política, e as ações de integração foram extremamente contidas quanto à oferta de benefícios à gente comum. Mas, alimentados pela esperança, os imigrantes e parcelas da população brasileira aceitaram a promessa ofertada pela Transamazônica. Esperança que não demorou a se tornar desesperança, face ao abandono e à devastação.

Devastar é termo que designa destruição, assolamento; também dano, ruína. Devastação é destruição vandálica, ruína proveniente de grande desgraça, assolação (FERREIRA, 1999). Por

aproximação, podemos falar de degradação. A Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981 (BRASIL, 1981) entende por degradação da qualidade ambiental a alteração adversa das características do meio ambiente (Art. 3º, Inciso II), e define como recursos ambientais - aqueles passíveis de serem degradados - a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora (Art. 3º, Inciso V - Redação dada pela Lei 7.804, de 1989) (BRASIL, 1989).

Como se vê pelas definições estabilizadas dos termos desenvolvimento, esperança, integração e devastação, eles se tocam em vários pontos e aspectos e fazem parte de vários contextos sociais nos quais se realizam as ações humanas. Por se relacionarem de modo tão próximo e, às vezes, tão contraditório, e por serem dependentes de interpretação por parte dos agentes inseridos nesses contextos, é que adotamos a análise de discurso para interpretar, a partir da fala de agentes específicos, como tais sentidos são formados e performados.

O modelo teórico-analítico para a análise das reportagens selecionadas busca permitir compreender, a partir de uma perspectiva temporal, diferentes representações que se tem da Transamazônica. A Análise de Discurso 2 (AD-2) permite acessar os discursos além do sentido linguístico, considera os contextos em que eles são performados, e trata de discursos produzidos em condições pouco homogêneas e pouco estabilizadas (MUSSALIM, 2006).

O modelo proposto por Hansen (2006) permite trabalhar com os discursos a partir de quatro dimensões: (1) Número de sujeitos; (2) Modelos intertextuais; (3) Perspectiva temporal; e (4) Número de eventos (HANSEN, 2006).

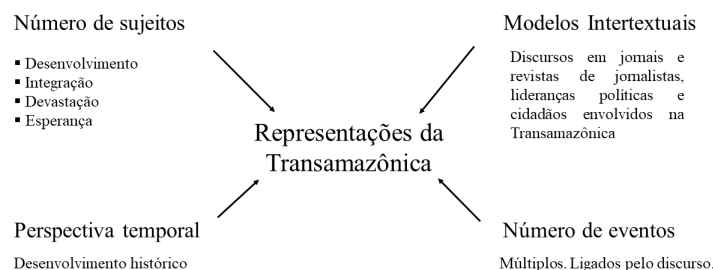


Figura 1 - Modelo de análise a partir de Hansen (2006).

Fonte: elaborado pelos autores a partir de Hansen (2006).

Com essa adaptação do modelo de Hansen (2006), tem-se que o (1) Número de sujeitos expressa as diferentes identidades que os agentes podem assumir ao performar seus discursos. Trabalhamos com quatro sujeitos/formações discursivas: desenvolvimento, esperança, integração e devastação. A escolha desses sujeitos foi feita a partir de nossa pesquisa sobre o tema, de forma que se considera que eles sintetizam representações da Transamazônica. Os (2) modelos intertextuais dizem respeito às diferentes esferas onde os discursos se localizam; trabalhamos com discursos selecionados em jornais e revistas que tenham sido produzidos por jornalistas, ou a partir de reportagens que apresentam entrevistas com lideranças políticas e cidadãos envolvidos com a rodovia. As quatro fontes utilizadas são: Revista Realidade, Revista Manchete, Jornal O Estado de São Paulo e Jornal O Globo.

A (3) perspectiva temporal trata da posição do discurso no tempo, e nessa discussão o tempo são os 50 anos da Transamazônica, espaço que permitirá verificar o que permanece e o que muda. Finalmente, o (4) número de eventos, aqueles aos quais o discurso se refere, são múltiplos, ligados pelo tempo, uma vez que se trabalha com diferentes sujeitos, tendo em vista os contextos nos quais os enunciados sobre a Transamazônica são produzidos.

O trânsito dos sentidos: a Transamazônica na trajetória de seus 50 anos

Em 9 de outubro de 1970, o presidente Médici sorriu quando, em meio a selva amazônica, foi derrubada uma árvore de 50 metros para iniciar as obras da Transamazônica. Segundo Murilo Melo Filho, a construção da estrada era uma “arrancada histórica para a conquista e a colonização deste gigantesco mundo verde” (MANCHETE, nº. 1445, 1979, p. 74)². No mesmo ano, o Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, afirmou: “pode-se dizer que a construção da Transamazônica e da Rodovia Cuiabá-Santarém representa[m] a obra rodoviária desta década, destinada a produzir um impacto na Amazônia ainda maior do que o operado pela Belém-Brasília” (MANCHETE, nº 0950, 1970, p. 107).

Nessas declarações identificamos as quatro formações discursivas: o desenvolvimento, expresso na colonização da região e na emancipação econômica do país; a esperança, presente nos anseios de melhoria das condições de vida do povo; a integração aparece através do planejamento e construção de grandiosas estradas e pela colonização; e a devastação é potencializada na posição predatória face àquele “gigantesco mundo verde”. Para efeito de organização das análises, trataremos de cada marcador individualmente, percorrendo os 50 anos da rodovia, e ressaltando as mudanças que cada um foi sofrendo ao longo do tempo.

O Desenvolvimento - Na primeira metade da década de 1970, ao anunciar a Transamazônica como importante obra do desenvolvimento nacional expressava-se um sentimento de poder e grandeza, que suscitava “no Brasil a mística do desenvolvimento, espécie de ideologia do trabalho, aquele algo de místico que faltava para esquentar a frieza tecnocrática” (BETING, 1973, p. 252). Isso se reforça em afirmações como: “quem viaja na Transamazônica sente-se como um Vasco da Gama do século XX, descobrindo continentes perdidos e inexplorados” (MANCHETE, nº. 0987, 1971, p. 83). E ainda: “agora surgiu uma nova Canaã: a Transamazônica. Metade dos colonos da estrada veio do Nordeste e até 1975 o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária pretende instalar 100.000 famílias” (REALIDADE, nº. 80, 1972, p. 208)³.

Poucos anos depois de sua inauguração, promessas não cumpridas da Transamazônica começaram a ser reveladas:

quem quiser percorrer os 2.348 quilômetros da parte amazônica já construída da rodovia (de Estreito a Humaitá) deve saber que, ao contrário do frequentemente imaginado, a Transamazônica não é asfaltada, mas uma estrada de terra de terceira categoria, com 20 centímetros de cascalho, rampas de até 10%, centenas de pontes de madeira e, longe dos marcos inaugurais, a faixa de rolamento de 8,60 metros (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 30.318, 29 de janeiro de 1974, p. 64)⁴.

Fontes mais alinhadas ao governo insistiram por mais tempo na narrativa do progresso: “esse

conjunto de características das regiões servidas pela Transamazônica e pela Cuiabá-Santarém vem permitindo o desenvolvimento do plano de colonização em toda a área, favorecendo a construção de obras necessárias ao estabelecimento de núcleos pioneiros" (MANCHETE, Ed. Especial, 1976, p. 314). Mas, abandonando o otimismo de antes, a Revista publicou reportagens compartilhando a noção de que a estrada não havia cumprido seu propósito.

Não há nem como pensar em viajar pela Transamazônica no trecho que vai de Jacareacanga, na margem do Tapajós, até Lábrea, quase às margens do Purus. Na verdade, todo esse trecho de mais de mil quilômetros do estradão não passa hoje de uma ficção rodoviária: praticamente não existe, a não ser nos cem quilômetros que antecedem Humaitá. O resto é picada pura, pedaços de um caminho abandonado e ligados entre si por pontilhões de madeira que o tempo, a chuva e a ausência de qualquer manutenção fizeram apodrecer. Noutros trechos, a Transamazônica foi simplesmente engolida pela floresta, e atravessá-la é como correr por um túnel verde e sombrio, coberto pelas copas das árvores que voltaram a se abraçar (MANCHETE, nº 1477, 1980, p. 84).

Na década de 1990, reportagens evidenciavam a situação de abandono da estrada, sua deterioração pelas chuvas e o retorno de muitos colonos ao Nordeste. Além disso, passados alguns anos desde a redemocratização, em 1995, o governo FHC propôs elaborar um plano de recuperação da Transamazônica (MANCHETE, nº. 2244, 1995, p. 92), que não saiu do papel. Durante o governo Lula, mesmo com embates com o IBAMA sobre a demarcação de áreas de conservação, algumas obras foram realizadas para reabrir trechos da estrada (ASFALTO..., 2009). Há que se considerar também que, em 2002, o Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica (MPST), criado em Altamira, passou a se chamar Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e do Xingu, visando articular a floresta e o sistema produtivo da região (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 39.758, 25/08/2002, p. 42; FVPP, 2006). Esse movimento amplia a voz dos moradores e se fortalece enquanto

expressão de outra visão sobre o desenvolvimento da Amazônia.

Nos anos 2000, junto aos debates sobre a necessidade de obras, são ainda mais recorrentes as reportagens que refutam o desenvolvimento prometido pela rodovia. Em 2002, o Estadão declarou: "a estrada tem asfalto apenas em 1 de cada 10 km. [...] No verão, atropelamentos são frequentes, porque nuvens de poeira encobrem a Transamazônica e atrapalham a visão de motoristas. [...] De Itaituba a Jacareacanga o abandono é total" (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 39,758, 25/08/2002, p. 42).

Em reportagem intitulada "Delírios amazônicos", Bernardo Mello Franco reforçou que "alguns trechos foram engolidos pela floresta, outros jamais saíram do papel" e apontou a relação do governo Bolsonaro com os governos militares da época: se além do propósito desenvolvimentista também havia uma narrativa de proteção da Amazônia contra interesses estrangeiros, hoje os aliados do governo aludem ao mesmo nacionalismo da época para rebater críticas sobre queimadas e desmatamentos. "Meio século depois, as teorias conspiratórias voltaram a ser úteis ao governo" (O GLOBO, 8/10/2020, p.03)⁵¹. Nas idas e vindas do conceito, um desenvolvimento que incluía as pessoas e preservava o meio ambiente não parece ter sido a mola mestra da modernidade na selva. Aparece entre um discurso e outro, mas não chegou a compor a principal ária da melodia.

O desenvolvimento traz esperança - O anúncio da rodovia acenou a esperança como promessa de desenvolvimento e melhora das condições de vida dos habitantes da região. "O homem brasileiro aceitou o desafio da floresta densa, para construir um país mais forte. Integral. Total. Para nossos irmãos da Amazônia o amanhã será diferente. E este amanhã já está chegando" (REALIDADE, nº 67, 1971, p. 03). Neste mesmo ano, a reportagem intitulada "A busca da terra prometida (inferno ou paraíso?)" difundia promessas sobre um "amanhã melhor", com progresso e ajuda às vítimas da seca:

os primeiros anúncios do plano de colonização da Amazônia surgiram com as notícias da construção da Transamazônica. Dizia-se então que nas margens da estrada seriam instalados os 2 milhões

de nordestinos vítimas da grande seca do ano passado, e naquela época subempregados nas chamadas frentes de trabalho, ganhando do governo menos que o mínimo legal: 2 cruzeiros por dia (REALIDADE, nº. 67, 1971, p. 217-219).

A promessa era também para a região que, de acordo com uma moradora de Altamira, esteve até então esquecida pelo governo federal.

Quando o presidente chegou a Altamira, a cidade começou a viver um dia muito especial. Esquecida, isolada, senhora do mais vasto município brasileiro, a cidade interpretava o governo federal como um poder muito remoto. [...] 'Deus proteja esse homem que se lembrou de nós', disse uma senhora. E todos passaram a fazer planos para depois - quando a Transamazônica chegar" (MANCHETE, nº. 0966, 1970, p. 27).

Passados alguns anos desde o início das obras, já se criticava a Transamazônica por suas promessas não cumpridas. Mas, em 1978, a Revista Manchete seguia ressaltando a narrativa do progresso prometido: "a Transamazônica, representou um dos compromissos desta geração com o futuro. Foi a nossa contribuição: porta ampla que se abriu para o povoamento da Amazônia e ampliação do Brasil. Com sua construção, a Pátria pode sentir-se maior, e seus filhos, mais confiantes nos próprios destinos" (MANCHETE, nº. 1375, 1978, p. 147).

Findados os governos militares e passadas quase duas décadas desde o início das obras da rodovia, tal como visto na perspectiva do desenvolvimento, a Manchete também admitiu o desapontamento:

para a maior parte das cerca de oito mil famílias que ouviram a conclamação do governo entre 1970 e 1974, o sonho revelou-se um amargo desapontamento. O solo, ao contrário da terra fértil do Oeste americano, era tão pobre que o resultado das colheitas começou a piorar consideravelmente, depois de três ou quatro anos. A maioria dos colonizadores acabou desistindo e partiu (MANCHETE, nº. 1954, 1989, p. 31).

Em 1990, o Estadão publicou: "o Incri recebeu críticas desde o planejamento da Transamazônica. Antes de a estrada começar a ruir,

com a chuva e o abandono, os colonos, sem assistência, já deixavam a região de volta ao Nordeste" (ESTADO DE SÃO PAULO, nº 35.477, 10/10/1990, p. 36). Apenas duas décadas após a promessa feita, o que se registrava era abandono e desesperança.

Refletindo sobre as promessas e os resultados da construção da estrada em meio à floresta, Gilles Lapouge sintetizou: "com a Transamazônica, tudo mudou. Hoje a civilização e as técnicas puseram suas garras, seus estigmas e suas feridas sobre o grande corpo sublime do mundo, sobre essa jóia do mundo" (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 40.751, 14/05/2005, p. 84). À desesperança houve reações, através da organização de moradores e trabalhadores que ocuparam espaço político para resistir, propor e abrir novas oportunidades.

Integração e desenvolvimento como promessa - Em 1971 a Revista Realidade questionou seus leitores: "será que você já ouviu falar na Transamazônica? É uma estrada em construção, de 2.600 km [...] e que promoverá a incorporação de 1/2 Brasil para os brasileiros: exatamente uma das regiões mais ricas do mundo" (REALIDADE, nº. 60, 1971, p. 76). Ainda em 1970 a Revista Manchete publicou: É tríplice a importância da obra: ligará o Nordeste com a Amazônia, estimulará a colonização e a conquista da Amazônia e, finalmente solucionará o problema nordestino [...].(MANCHETE, nº. 0950, 1970, p. 107). Como está posto, a integração territorial que a rodovia promoveria iria proporcionar acesso a "uma das regiões mais ricas do mundo" ao pobre nordestino. Integração e desenvolvimento são promessas de melhores dias e alimentam a esperança dos imigrantes.

Além da Transamazônica, o PIN também projetava a construção da ponte Rio-Niterói e da rodovia Cuiabá-Santarém. Esta última, em 1971, abrigava cerca de dois milhões de brasileiros ao longo de seus 2.080 km. Esperava-se grande ocupação também na Transamazônica (MANCHETE, nº. 0979, 1971, p. 66). Para Atenéia Feijó, repórter que visitou comunidades em agrovilas ao longo da rodovia em 1972, "a geração que começa a surgir na Transamazônica marcará a queda de barreiras étnicas e culturais" (MANCHETE, nº. 1056, 1972, p.82). Essa afirmação se repete em 1978 pelo jornalista Joel Silveira: "é da mais variada e imprevista etnia a

população que hoje habita os trechos colonizados da Transamazônica. A predominância ainda é para os nordestinos, na maioria antigos peões que participaram da construção da estrada” (MANCHETE, nº. 1372, 1978, p. 85). E continua: “uma estrada metade viva, metade morta. Várias vezes, nos últimos meses, vieram me dizer que a Transamazônica havia acabado. Que o indomável mato acabara por cobrir a maior parte dos seus mais de dois mil quilômetros” (MANCHETE, nº. 1372, 1978, p. 88).

Mas, dissolve-se a promessa: “a rodovia, que deveria ser o caminho da ‘integração nacional’, era apenas o testemunho rasgado na mata de um período onde apenas uma voz podia dar o tom dos destinos do país” (ESTADO DE SÃO PAULO, nº 35.477, 10/10/1990, p. 36). Nessa reportagem o jornal enfatiza que as críticas à estrada também se relacionavam à falta de planejamento e à intempestividade de sua construção: alguns motivos do insucesso da empreitada estavam relacionados ao contexto político autoritário do país.

Ainda que em seus primeiros anos a empreitada conseguisse cumprir parte de seu propósito de integração, também neles ficava claro que a estrada já se encontrava em situação precária. Passados os anos, muitos colonos regressaram às suas regiões de origem e a situação da estrada não melhorou substancialmente e em sua integralidade. Mesmo como promessa não cumprida, o desenvolvimento abriu as portas para a exploração dos recursos da região, apesar dos esforços para a sustentabilidade por parte de agricultores e moradores.

Devastação: avesso do desenvolvimento e negação da promessa - A devastação foi uma consequência das ações para o desenvolvimento, embora ignorada por muitos durante algum tempo. Ela teve pelo menos dois vetores: a devastação da floresta e o impacto sobre as populações autóctones, principalmente as indígenas. No início a floresta foi representada como obstáculo: “mais de dois mil homens, entre trabalhadores nordestinos e engenheiros, [...] lutam em cinco frentes contra a maior selva do mundo. [...] Pesados tratores derrubam gigantescas árvores, aplainam a terra vermelha, rasgando a floresta virgem” (MANCHETE, nº. 0965, 1970, p. 149). A floresta

deveria ser “vencida” para dar lugar ao desenvolvimento.

Não havia constrangimento em celebrar a derrubada da floresta. “Em pouco tempo se aprende que o desmatamento é o grande esforço dessa fase inicial - e mais penosa - da Transamazônica. [...] Conhecer o trabalho dos desmatadores é conhecer a parte heróica dessa fase pioneira da transamazônica” (MANCHETE, nº. 0977, 1971, p. 89).

Sobre os indígenas, o Ministro do Interior, Costa Cavalcanti, sintetiza o pensamento da época: “os índios devem ser protegidos e cuidados, mas em momento algum poderão atrapalhar o desenvolvimento nacional. Se estiverem nas áreas destinadas à colonização e criando problemas, e se não existirem sucedâneos próximos para essas áreas, os índios deverão ser deslocados” (MANCHETE, nº. 0954, 1970, p. 91). Em resposta a críticas sobre a abordagem do governo em relação aos indígenas, a Manchete publicou:

... muito das campanhas levantadas no exterior, falando em massacres de índios, devem-se a interesses contrários à ocupação da Região Amazônica por brasileiros. A denúncia de falsos massacres ou crueldades objetiva criar um ambiente contrário à Transamazônica, com evidentes lucros para os que não desejam o Brasil assentado no domínio de suas riquezas (MANCHETE, nº. 0954, 1970, p. 91).

Retoma-se a narrativa dos interesses estrangeiros e do imperativo do desenvolvimento a todo custo. Mas havia vozes discordantes. Os irmãos Vilas-Boas afirmavam a necessidade de “preservar a vida dos índios dentro do seu ambiente natural. [...] Os dois irmãos querem defender o seu parque, mantendo distanciada a fronteira agrícola e pastoril, e daí o temor que eles têm do impacto que as novas estradas, como a Transamazônica, ora em construção, possam causar no ambiente natural dos índios” (MANCHETE, nº. 1005, 1971, p. 60).

Enquanto a Revista Realidade reconhecia que a imagem internacional do Brasil não ia bem em razão da abordagem do governo sobre a Amazônia, a Revista Manchete continuava em defesa da rodovia. Realidade publicou em 1975:

[...] a ocupação da Amazônia com seu tremendo choque cultural para os aborígenes; a modificação do meio-ambiente, [...] são assuntos não só para artigos ou notas, mas para livros inteiros. Não devemos esquecer que a Amazônia é maior do que a Europa. E o que aconteceria se contassem a alguém que já desapareceram bosques do tamanho de um país como a Alemanha? (REALIDADE, nº. 110, 1975, p. 15).

Disse o climatologista Salomão Serebrenick: “os profetas das catástrofes alegam que as florestas originam as chuvas. Isto é falso. [...] Que representa a Transamazônica em face da enormidade da selva amazônica? [...] Espanta-me o fato de que alguém possa imaginar que a abertura de uma simples rodovia tenha podido, em tão poucos anos, originar um deserto a mil e 300 quilômetros de distância” (MANCHETE, nº. 1369, 1978, p. 86-87). Ressalta-se que a lógica desta época orientou muitas políticas públicas no Brasil voltadas para a região amazônica, e um dos principais expoentes disso é o projeto da usina de Belo Monte que, como visto, data do mesmo período.

Nas décadas seguintes as menções feitas nas reportagens sobre devastação versavam, principalmente, sobre os impactos sociais da obra: “Transamazônica 20 anos depois: o sonho que virou poeira”. Em entrevista, Dom Erwin Krautler, bispo que morou na região, disse: “sempre fui contra rasgarem a selva. Mas agora, é preciso manter a estrada conservada. Afinal existe gente morando e sofrendo aqui. Aliás, sempre houve” (MANCHETE, nº. 2024, 1991, p. 68).

Nos anos 2000, muito se reportou sobre os conflitos entre indígenas e madeireiros da região. Em 2014, o Ministério Público Federal entrou com uma ação pedindo que os povos Jiahui e Tenharim da região de Humaitá (AM) fossem indenizados em R\$ 20 milhões, alegando que “a União, e a Fundação Nacional do Índio (Funai) são responsáveis por danos ambientais socioculturais e morais coletivos causados pela construção da Transamazônica (BR-230) em terras indígenas” (ESTADO DE SÃO PAULO, nº 43.912, 8/01/2014, p. 06). Em 2019 a União e a Funai foram condenadas a pagar R\$10 milhões por danos morais coletivos, e obrigadas a

promover campanhas de conscientização aos direitos indígenas e a implementar medidas de proteção a locais sagrados (JUSTIÇA..., 2019).

Em reportagem recente sobre os 50 anos da rodovia, o jornal O Globo sintetizou o que foi feito na região a partir do pensamento de Médici e daqueles em seu entorno: “sua visão de futuro resumia a fumaça, asfalto e motosserra. A pretexto de povoar a Amazônia, os militares promoveram a exploração predatória da floresta. Tudo em nome da soberania nacional” (O GLOBO, 08/10/2020, p. 03). Esta síntese, além resumir a abordagem da devastação, também evidencia que a visão de desenvolvimento dos governos militares era predatória, e não é anacronismo dizer que era incompatível com a realidade, pois na mesma década da construção da obra, também se construía um consenso sobre sustentabilidade e a relação dos seres humanos com o meio ambiente.

Conclusão

Passados 50 anos, a Transamazônica é uma estrada inacabada, ganhando por vezes uma nova ponte, um novo trecho de asfalto, ou um novo elemento no conjunto de contradições que compõem seus significados. Com o tempo, mais trechos foram asfaltados, outros permanecem intransitáveis e mudou o entorno geo-demográfico da rodovia. Além disso, mudaram também as representações sobre a estrada, em sintonia com alterações no cenário político, cultural e social do Brasil. Nosso objetivo de identificar a percepção que se tem construído sobre a rodovia foi realizado utilizando textos jornalísticos selecionados a partir dos marcadores desenvolvimento, esperança, integração e devastação.

Desenvolvimento é um conceito em constante mudança, carregando consigo, hoje, além da dimensão econômica, a preocupação com a redução de desigualdades e com a sustentabilidade. Na Transamazônica, o desenvolvimento proposto não chegou para as pessoas porque faltou planejamento da obra, acompanhamento de longo prazo por parte do governo e uma concepção de desenvolvimento que incluísse as pessoas e tomasse a natureza como aliada. Por conseguinte, a esperança

morreu junto com a promessa, mas renasceu nos movimentos organizativos dos que teriam sido vítimas de tal engodo.

Quanto à integração, a estrada lá está, “metade viva, metade morta”, com trechos intransitáveis em determinadas épocas do ano, e engolida pela floresta em outros trechos. Mas a Amazônia se tornou realidade viva para os brasileiros de lá e de cá. A devastação, como visto, engloba o impacto da integração, parcialmente promovida pela rodovia, sobre o meio ambiente e sobre as comunidades locais. Responsabilizar a estrada pelos danos atuais é muito. Mas, com ela e com a mística em seu entorno, o caminho de ida foi aberto. Urge retomar o caminho do desenvolvimento com sustentabilidade, recuperar a esperança e o sentimento de pertencimento a uma comunidade nacional democrática.

Notas

1 Esta reportagem da Revista Veja foi acessada no acervo da revista, disponível no link:

<http://veja.abril.com.br/acervodigital/>.

2 Todas as reportagens da Revista Manchete utilizadas neste artigo foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

3 Todas as reportagens da Revista Realidade utilizadas neste artigo foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

<http://bndigital.bn.gov.br/acervo-digital/realidade/213659>.

4 Todas as reportagens do jornal Estado de São Paulo utilizadas neste artigo foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

https://acervo.estadao.com.br/paginas-da-historia/decada_1980.shtm

5 Todas as reportagens do jornal O Globo, utilizadas neste artigo, foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

<https://acervo.oglobo.globo.com/>.

Referências

“21 razões para confiar no Brasil”. **Manchete**, nº 0979, 1971, p. 66.

“A Amazônia - sol, floresta e rios - é um fascínio só, compacto, inteiriço e contínuo”. **Manchete**, nº 1477, 1980, p. 84.

“A busca da terra prometida (inferno ou paraíso?)”. **Realidade**, nº 67, 1971, p. 217-219.

“A grande decisão”. **Manchete**, nº 0950, 1970, p. 107.

“A estrada da pacificação: Transamazônica”. **Manchete**, nº 0954, 1970.

“A mulher na Transamazônica”. **Manchete**, nº 1056, 1972, p.82.

“As luzes se acendem na Amazônia”. **Manchete**, nº 0987, 1971, p. 83.

“Brasil: o esplendor e o caso do AI-5”. **Manchete**, nº 1445, 1979, p. 74.

“Brincando com fogo”. **Manchete**, nº 1954, 1989, p. 31.

“Delírios amazônicos”. **O Globo**, 8/10/2020, p. 03.

“Ecologia: o apocalipse não será amanhã”. **Manchete**, nº 1369, 1978, p. 86-87.

“Estrada tem asfalto em apenas 1 de cada 10 km”. **Estado de São Paulo**, nº 39.758, 25/08/2002, p. 42.

“Examinando as obras”. São Paulo, **Veja**, nº 161, 06 outubro 71, p. 24-25.

“Gente de todo o Brasil vive hoje na parte colonizada da Transamazônica”. **Manchete**, nº 1372, 1978.

“Incêndios criminosos destroem pontes”. **Estado de São Paulo**, nº 35.477, 25 de outubro de 1990, p. 36.

“Índios vão reabrir pedágios no Amazonas”. **Estado de São Paulo**, nº 43.912, 8/01/2014, p. 06.

“Transamazônica: uma porta ampla para a civilização”. **Manchete**, nº 1375, 1978, p. 147.

“Transamazônica 20 anos depois: o sonho que virou poeira”. **Manchete**, nº 2024, 1991, p. 68).

“O amanhã está chegando”. **Realidade**, nº 67, 1971, p. 03.

“O Brasil em Manchete: a grande decisão”. **Manchete**, nº 0950, 1970, p. 107.

“O Brasil visto de fora”. **Realidade**, nº 110, 1975, p. 15.

“O caminho dos desamparados”. **Realidade**, nº 80, 1972, p. 208.

“O desafio da Transamazônica”. **Manchete**, nº 0965, 1970, p. 149.

“O dia em que Altamira foi capital”. **Manchete**, nº 0966, 1970, p. 27.

“O nobel para os Vilas-Boas”. **Manchete**, nº 1005, 1971, p. 60.

“O que FHC foi plantar na Amazônia”. **Manchete**, nº 2244, 1995, p. 92.

“Os estranhos caminhos da Transamazônica”. **Estado de São Paulo**, nº 30.318, 29 de janeiro de 1974, p. 64.

“Os estudos provam: um fracasso total”. **Estado de São Paulo**, nº 32.352, 31 de agosto de 1980, p.19.

“Os heróis da Transamazônica”. **Manchete**, nº 0977, 1971, p. 89.

“Pare de rir e leia este anúncio”. **Realidade**, nº 60, 1971, p. 76.

“Um segmento rodoviário de integração estende-se por território virgem entre os vales do rio Xingu e do Tapajós”. **Manchete**, Ed. Especial, 1976, p. 314.

“Uma declaração de amor ao Brasil”. **Estado de São Paulo**, nº. 40.751, 14/05/2005, p. 84.

ABESSA, Denis; FAMÁ, Ana; BARUAEM, Lucas. The systematic dismantling of Brazilian environmental laws risks losses on all fronts. **Nature Ecology & Evolution**. 2019. DOI: 10.1038/s41559-019-0855-9.

ALLEN, Elisabeth. Calha Norte: Military Development in Brazilian Amazônia. **Development and Change**, v. 23, p. 71-99, 1992.

ARAÚJO, Mayara Moreno Vasconcelos; PINTO, Karina de Jesus; MENDES, Flávio de Oliveira. A Usina de Belo Monte e os impactos nas terras indígenas. **Planeta Amazônia:** Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas. n. 6, p. 43-51, 2014.

ASFALTO na Floresta: A história da BR-319 na Amazônia. **BBC News Brasil.** 2009. Disponível em:
https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/10/091022_asfaltoflorestahistoriaebc. Acesso em: 08 jun. 2021.

BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade.** 24 ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

BETING, Joelmir. “Política Econômica - O Desenvolvimento Econômico e a Integração Econômica Setorial e Nacional”. *In:* WIEDEMANN, Gen. Luiz Felipe da S. (Coord.) **Brasil: Realidade e Desenvolvimento.** São Paulo, Sugestões Literárias: 1973.

BRASIL. **Decreto Nº. 67.113, 26 de agosto de 1970.** Regulamenta o Decreto-lei nº. 1.106, de 16 de junho de 1970, que instituiu o Programa de Integração Nacional. 1970a. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67113-26-agosto-1970-408679-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 08 jun. 2021.

BRASIL. **Decreto Nº 67.557, de 12 de Novembro de 1970.** Dispõe sobre a criação de área prioritária ao longo da rodovia Transamazônica, para fins de Reforma Agrária, a ser incluída no Plano de Integração Nacional, e dá outras providências. 1970b. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67557-12-novembro-1970-409139-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 08 jun. 2021.

BRASIL. Governo Federal. **II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979).** S/Ed. S/data. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-6151-4-dezembro-1974-357400-anexoii-pl.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2021.

BRASIL. **Lei Nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2021.

BRASIL. **Lei Nº 7.804, de 18 de julho de 1989.** Altera a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, a Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, a Lei nº 6.803, de 2 de julho de 1980, e dá outras providências. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7804.htm. Acesso em: 11 jun. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique; MUELLER, Geraldo. **Amazônia:** expansão do capitalismo brasileiro. São Paulo: Brasiliense, 1977.

COMTE-SPONVILLE, André. **Pequeno Tratado das Grandes Virtudes.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2016.

DE SOUZA, Matilde. **Transamazônica:** Integrar para não entregar. Nova Revista Amazônica, v. 8, n. 1, p. 133-152, abr. 2020.

ESCOBAR, Herton. ‘We are headed for a very dark period.’ Brazil’s researchers fear election of far-right presidential candidate. **Science.** October, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1126/science.aav7518>.

FAINGUELERNT, Maíra Borges. A trajetória histórica do processo de licenciamento ambiental da usina de Belo Monte. **Ambiente & Sociedade**, v. XIX, n. 2, p. 247-266, 2016.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Século XXI**: o dicionário da língua portuguesa. 3 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FVPP. **A história do movimento pelo desenvolvimento da Transamazônica e Xingu/SDS/ PDA/PPG7**. Brasília: MMA, 2006. Disponível em: https://cepalforja.org/sistem/documentos/fvpp003a1_completo.pdf. Acesso em: 08 jun. 2021.

GONDIM, Neide. **A Invenção da Amazônia**. São Paulo: Marco Zero, 1994.

HANSEN, Lene. **Security as practice**: Discourse analysis and the Bosnia War. New York: Routledge, 2006.

JUSTIÇA condena Funai e União por violações contra povos Tenharim e Jiahui durante construção da Transamazônica. **G1**. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2019/08/30/justica-condena-funai-e-uniao-por-violacoes-contra-povos-tenharim-e-jiahui-durante-construcao-da-transamazonica.ghtml>. Acesso em: 09 jun. 2021.

LINHA do tempo. **Fundação Fernando Henrique Cardoso**. 2020. Disponível em: <https://linhasdotempo.fundacaofhc.org.br/politica-ambiental/>. Acesso em: 08 jun. 2021.

MARTELLI, Amália. **Amazônia: Nova dimensão do Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1969.

MARTINS DE SOUZA, César.. Percorrendo memórias na Rodovia Transamazônica. *In*: SCHITTINO, Renata; CORDEIRO, Janaina (Orgs.). **Caminhos de História Política**: os 20 anos do NEC/UFF. Niterói, RJ, 2016.

MCCORMICK, John. **Rumo ao Paraíso**: a história do movimento ambientalista. Rio de Janeiro: Relumê-Dumarã, 1992.

MUSSALIM, Fernanda. Análise de discurso. *In*: MUSSALIM, F.; BENTES, A. C. (Orgs.). **Introdução à linguística**: domínios e fronteiras, v. 2. 5 ed. São Paulo: Cortez, 2006.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo?. **Revista Gestão & Políticas Públicas**, v. 5, n. 2, p. 284-308, 2015. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rgpp/article/view/139510>. Acesso em: 04 jun. 2021.

PANTOJA, Wallace W. Rodrigues; CORDEIRO, Rosilene da Conceição. A Transamazônica como referência sócio-espacial no processo de formação de professores. *In*: **VI Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação em Pesquisa em Meio Ambiente e Sociedade**. Belém, Pará, 18 a 21 de setembro de 2012.

PASQUINO, Gianfranco. “Integração”. *In*: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. 4 ed. Brasília, DF, Editora da Universidade de Brasília, 1992.

PEREIRA, Elson de Menezes. **Política Externa Brasileira, governança do clima e cooperação**: a importância estratégica e operacional do INPE. 2020, 190 f. Tese (Doutorado – Programa de Doutorado Interinstitucional em Relações

Internacionais. Brasília-DF: Universidade de Brasília, 2019.

PINTO, Lúcio Flávio. **Planejamento de volta.** Amazônia Real. 05/11/2020. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/o-planejamento-de-volta/> - Acesso em: 04 jun. 2021.

RIBEIRO, Vanderlei Vazelesk. Terra de ninguém? Estados, questões agrárias e movimentos sociais nas Amazônia brasileira e peruana: do extrativismo ao neoextrativismo passando pelos regimes militares (1850-2009). **Nova Revista Amazônica.** Belém, Pará. v. 8, n. 1, p. 113-131, 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.18542/nra.v8i1.8623>.

SACHS, Jeffrey D. **The age of sustainable development.** New York: Columbia University Press, 2015.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **Sobre o autoritarismo brasileiro.** São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SOUZA, Matilde de. **A Epopeia da Transamazônica: 90 milhões em ação.** 1995. Dissertação (Mestrado em Ciência Política). Belo Horizonte: Programa de Pós-graduação em Ciência Política/UFMG, 1995.

UNITED NATIONS. **The Sustainable Development Goals Report 2016.** New York, 2016.

VEIGA, J. E. **Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI.** 3 ed. Rio de Janeiro: Gramond, 2008 [2005].

A Transamazônica a partir da narrativa de uma família camponesa migrante: da fuga da seca no Nordeste aos desafios da reconstrução da vida no bioma amazônico

The Transamazon from the narrative of a migrant peasant family: from the escape from the drought in the Northeast to the challenges of life reconstruction in the amazonian biome

Ricardo Eduardo de Freitas Maia*
Roberta Rowsy Amorim de Castro**
Gutemberg Armando Diniz Guerra***

Palavras chave:
Mobilidade espacial
Trajetória familiar
Reforma agrária

Resumo: Esse texto descreve o processo de migração de uma família nordestina para a Amazônia. A narrativa trazida aqui é uma história baseada na memória desse grupo, ilustrada com fotos do acervo familiar. Os fatos compartilhados no texto são provenientes de depoimentos e diálogos com os membros da família e da vivência dos primeiros autores na região, sendo o primeiro autor membro da terceira geração da família enfocada, acrescidos de observações e vivências do terceiro autor. A obtenção dos dados foi iniciada em novembro de 2020 e finalizada em maio de 2021. O texto está dividido em quatro partes, além da introdução. Depois de uma contextualização, inicia fazendo uma breve descrição da família e da vida no Nordeste, assim como os fatores que influenciaram no processo de tomada de decisão para a migração, os fatos da viagem e da chegada à Transamazônica. Além disso, discute o processo de fixação de moradia e adaptação ao novo bioma, com enfoque especial nas atividades produtivas. Por fim, apresenta a percepção dos participantes sobre o processo migratório e um resumo da saída dos filhos, envelhecimento do casal e venda da propriedade, bem como tece as considerações finais do artigo.

Keywords:
Spatial mobility
Family trajectory
Land reform

Abstract: This text describes the migration process of a northeastern family to the Amazon. The narrative brought here is a story based on the memory of this group, illustrated with photos from the family collection. The facts shared in the text come from testimonies and dialogues with family members and from the experience of the first authors in the region, being the first author a third generation member of the focused family, plus third author's observations and experiences. Data collection started in November 2020 and ended in May 2021. The text is divided into four parts, in addition to the introduction. After an initial contextualization giving a brief description of the family and life in the Northeast, as well as the factors that influenced the decision-making process for migration, the facts of the trip and arrival at Transamazon road. Furthermore, it discusses the process of fixing housing and adaptation to the new biome, with a special focus on productive activities. Finally, it presents the participants' perception of the migratory process and a summary of the children leaving, the couple's aging and the property's sale, as well as making the final considerations of the paper.

Recebido em 31 de maio de 2021. Aprovado em 15 de outubro de 2021.

* Doutorando em Desenvolvimento Rural pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Professor da Faculdade de Formação e Desenvolvimento do Campo, Campus Universitário de Abaetetuba, Universidade Federal do Pará. E-mail: ricardomaiaufpa@gmail.com.

** Doutoranda em Agroecossistemas pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professora da Faculdade de Formação e Desenvolvimento do Campo, Campus Universitário de Abaetetuba, Universidade Federal do Pará. E-mail: robertarowsyac@gmail.com.

*** Engenheiro agrônomo, doutor em socioeconomia do desenvolvimento pela École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris, Professor aposentado do Instituto Amazônico de Agriculturas Familiares da Universidade Federal do Pará. E-mail: gguerra@ufpa.br.

Introdução

No início da década de 1970, os governos militares iniciaram o assentamento de populações humanas oriundas das regiões Sul, Sudeste e, sobretudo, do Nordeste na Amazônia brasileira. O objetivo propagandeado, na época, era transferir e deslocar “homens sem terra para terra sem homens”. Para além do slogan, que desconsidera a ancestralidade da ocupação humana indígena e não-indígena na região, o processo seria inevitavelmente conflituoso, embora os chegantes não tivessem a noção exata do que enfrentariam.

Ocupar a Amazônia ou inventá-la como espaço ocupado foi uma preocupação recorrente dos governos brasileiros, como o que originou os investimentos de Henri Ford, nos anos 1920 e 1930 (COSTA, 2012), o Projeto Jari (PINTO, 1986) e a Transamazônica nos anos 1970 (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970), desconsiderando a existência de uma sociedade estruturada, com funcionamento e características distintas (WAGLEY, 1988) e propostas estratégicas de como seria o seu desenvolvimento, como chegou a sugerir explicitamente o professor Armando Dias Mendes e

seus alunos do recém fundado Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, no livro que se tornou um clássico do pensar e refletir sobre essa região (MENDES *et al.*, 1975). Anos depois, com o mesmo título, Neide Gondim publica uma obra que segue como referência sobre como se construiu o imaginário sobre a Amazônia, em particular na sua relação com os europeus (GONDIM, 1994).

No Brasil, a abertura da Rodovia Transamazônica durante o regime militar, que vigorou de 1964 a 1985, suscitou intensos debates e posicionamentos prós e contras o empreendimento que tinha, declaradamente, o objetivo de ocupar o espaço com atividades produtivas, militares e de caráter integrador à economia da nação, embora todos esses aspectos estivessem sendo praticados há pelo menos quatro séculos (MENEZES; GUERRA, 1998). O que a construção da proposta da rodovia sugere é uma integração via terrestre de uma área que vivia, tanto quanto as outras do país, isolada como ilhas, conforme explica Hervé Théry na Figura 1, extraída, segundo ele, da obra de Golbery do Couto e Silva.

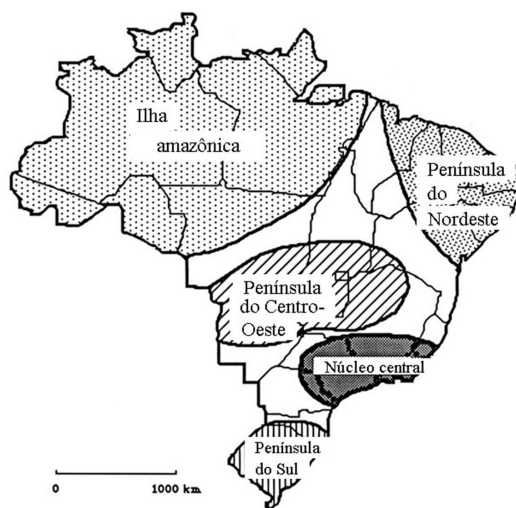


Figura 1 – O arquipélago Brasil segundo Golbery do Couto e Silva

Fonte: Théry (1989, p. 88).

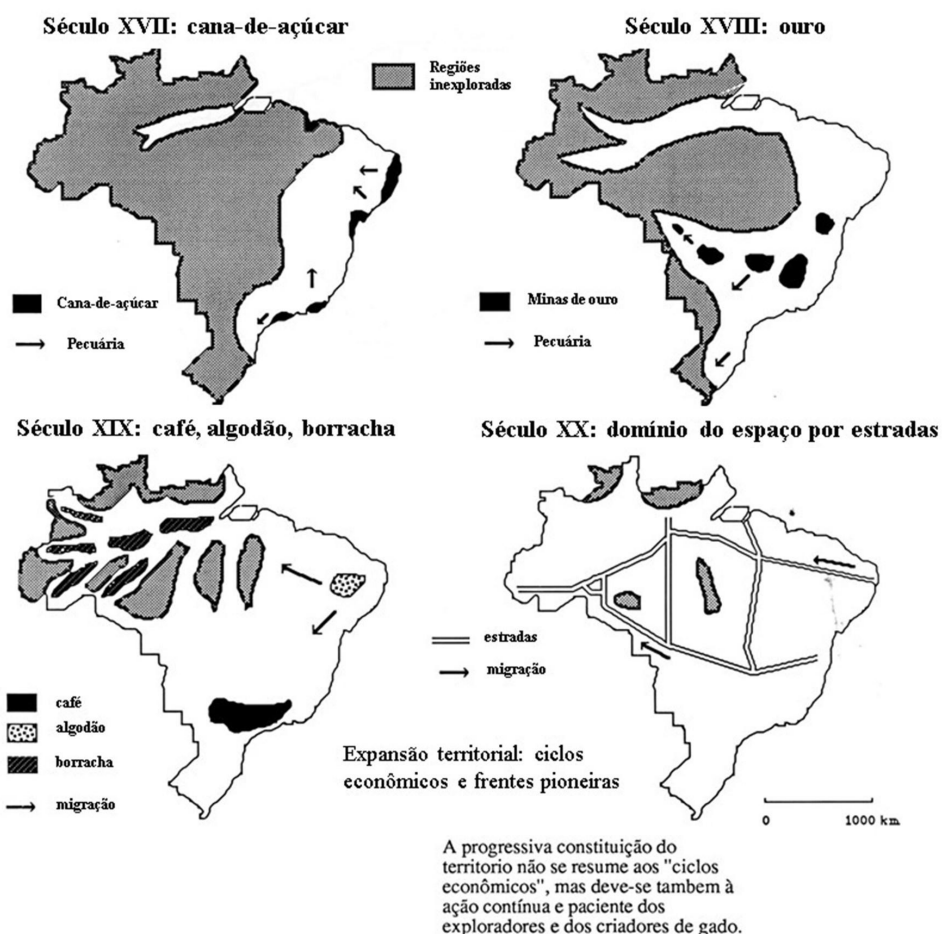


Figura 2 – A expansão territorial e os ciclos econômicos.

Fonte: Théry (1989, p. 33).

O Projeto da Rodovia Transamazônica não se encerrava em si mesmo, pois trazia em seu bojo uma proposta de Reforma Agrária que consistia em desconstruir as tensões de outras regiões do país como o Sul, Sudeste e Nordeste, ao incorporar novas áreas ao processo econômico do país, considerando critérios modernos – leia-se como parâmetros dessa modernidade a tecnologia fundada na aplicação de produtos agroquímicos, uso de sementes melhoradas e mecanização agrícola – a princípio com assistência técnica e financiamento bancário oficial ou oficioso. Alguns autores e o próprio governo proclamavam essa como a sua mais importante obra (MORAES; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

O processo de assentamento de migrantes na região vem sendo documentado em literatura científica que destaca as dificuldades enfrentadas

pelos sujeitos que, atraídos pela propaganda oficial, foram trazidos ou migraram espontaneamente para a região, como relatam Mendes, Souza e Miranda Neto (2018), Santos, Souza e Silva (2020); Silva, Smith Júnior e Silva (2018); Silva (2008) e Souza (2012). Esses autores destacam os fracassos e sucessos desses migrantes e as estratégias utilizadas para a sobrevivência na Transamazônica, como o trabalho de Silva (2008) que trata da atuação política de mulheres migrantes.

Este artigo busca contribuir com esse debate a partir da descrição do processo de migração de uma família nordestina para a Amazônia. A narrativa trazida aqui é uma história baseada na percepção particular de membros dessa família específica e da memória desse grupo, ilustradas com fotos dos acervos familiares e pessoais. Os fatos

compartilhados no texto são provenientes de depoimentos e diálogos com os membros da família e da vivência dos primeiros autores na região, sendo o primeiro autor membro da terceira geração da família enfocada, acrescidas de observações e vivências do terceiro autor.

A principal fonte de dados é a memória de membros do grupo familiar sobre fatos que consideram importantes do e no processo, manifestada em falas e iconografia pertinente ao assunto. O processo de obtenção dos dados foi iniciado no mês de novembro de 2020 e finalizado no mês de maio de 2021. Inicialmente os membros do grupo familiar foram convidados a participar da pesquisa a partir da solicitação do envio de depoimentos de fatos que consideravam relevantes sobre a vida no Nordeste, os motivos da migração, as percepções da chegada na Amazônia e o processo de reinício da vida na região.

Todas as informações foram obtidas por meio de ligações telefônicas e conversas em texto e áudio via aplicativo de mensagens. Os contatos foram retomados sempre que houve necessidade de esclarecimento. Os depoimentos foram transcritos e parcialmente adicionados ao texto. A parte narrativa foi revisada com apoio de dois entrevistados que se dispuseram a esta tarefa.

O texto está dividido em quatro partes, além da introdução. Depois de uma contextualização inicia fazendo uma breve descrição da família e da vida no Nordeste, assim como os fatores que influenciaram no processo de tomada de decisão para a migração, os fatos da viagem e da chegada à Transamazônica. Além disso, discute o processo de fixação de moradia e adaptação ao novo bioma, com enfoque especial nas atividades produtivas. Por fim, apresenta a percepção dos participantes sobre o processo migratório e um resumo da saída dos filhos, envelhecimento do casal e venda da propriedade, bem como tece as considerações finais do artigo.

A família e as condições de vida no Nordeste

A família pesquisada formou-se no município de Sítio Novo no estado do Rio Grande do Norte. Nessa região viviam e vivem diversos grupos

familiares ligados por relações de parentesco e compadrio. Por essa característica, eram comuns os casamentos entre primos. Foi isso que ocorreu com Maria e Severino que se casaram no religioso no ano de 1948. Da união, na ocasião da mudança, já haviam nascido nove filhos: Maria Juventina, Maria José, Elias, Maria Francisca, Maria Rosa, Elizeu, Maria Verônica, Maria Claudia e Maria de Fátima. Além dos já mencionados, outros quatro filhos faleceram nos primeiros meses ou anos após nascidos. Além disso, a genitora estava grávida no ano da viagem para a Transamazônica, fato que vamos retomar adiante.

A família camponesa vivia da renda da pouca terra que tinham, algo em torno de 5 ha, que lhes foi concedida pelo genitor do Severino. A lembrança que os interlocutores têm do lugar, além da seca, é que a topografia era irregular e a fertilidade do solo mediana, em virtude dos sucessivos cultivos, o que dificultava a sobrevivência no local, obrigando-os, quando possível, a arrendarem terras de outros proprietários. Na Figura 3 pode ser vista a fotografia atual (2021) da casa onde moraram, embora com algumas modificações feitas como a presença de cisternas, antena parabólica e energia elétrica, permite uma ideia das características da moradia e do espaço disponível, com destaque para o relevo, o isolamento, o afloramento rochoso e a aridez do ambiente.



Figura 3 – Casa onde moraram no município de Sítio Novo, Rio Grande do Norte.

Foto: Maria de Fátima (2021).

Um detalhe importante é que a família aumentou o número de alimentandos rapidamente, porém a maior parte dos membros não estava pronta para o trabalho na terra em função das baixas idades,

o que obrigou os genitores a aumentarem a quantidade de trabalho que realizavam para conseguirem os recursos necessários para a reprodução do grupo. Dessa forma, nem sempre era possível escolher os meios para garantir o sustento familiar. O cultivo de plantas alimentícias, em particular o milho (*Zea mays* L.) e o feijão (*Phaseolus vulgaris* L.), sempre foi prioridade. Em alguns anos, aventuraram-se em culturas agrícolas exclusivamente para a comercialização como o sisal (*Agave sisalana* Perrine) e o algodão (*Gossipi hirsutum* L.) em terra própria e/ou arrendada.

A necessidade de complementar a renda fez com que o genitor vendesse sua força de trabalho, enquanto a genitora cuidava das tarefas da casa e da terra onde moravam. O genitor, em conversas sobre o trabalho para fazendeiros, relatou que às vezes conseguia, por ter capacidade de ler e fazer operações matemáticas, a função de coordenação do processo de trabalho. Porém, isso era a exceção, pois na maior parte das vezes não havia possibilidade de escolha. “O trabalho para os fazendeiros era quase que como escravidão” dizia ele, ao lembrar da baixa remuneração e da penosidade excessiva do trabalho.

Quando instados a falar da vida no Nordeste, os membros da família recordam dois tipos de sentimentos conflitantes. Quando chovia, as lembranças estão permeadas de bons momentos. A ideia é de que se chovesse bem, isto é, todos os anos, talvez a migração¹ nunca tivesse ocorrido. A genitora lembrava com saudade dos momentos da relação com os seus parentes de lá, das festas de São João, ocasião em que havia comida feita com o milho verde e eram comuns instituírem laços de compadrio de fogueira.

Se por um lado a chuva traz boas memórias, por outro lado, a seca representa a penosidade desumana para a garantia da reprodução social da família. Tudo o que era construído em anos bons (com chuva) desmoronava nos períodos de seca: não era possível plantar, criar animais, assim como o próprio acesso à água era difícil. Segundo contava a genitora, era comum andar quilômetros com latas na cabeça para buscar água salobra que utilizavam para beber e cozinhar. A fome era uma ameaça real e constante.

Nos anos de maior seca, quando mais nada restava, trabalhavam nas frentes de trabalho do

Governo em troca de alimentos. De acordo com o genitor, o alimento recebido contribuía para que não morressem de fome. Os trabalhos consistiam na construção de açudes, manutenção de estradas, dentre outros serviços.

Esse processo em que a luta para a reprodução social era cada vez mais difícil e arriscada fez com que fosse cogitada a migração. Nas conversas sobre esse momento de decisão o genitor relata um fato que foi decisivo. Aqui tentaremos narrar conforme ele contou:

No ano de 1971 ou 1972, havia uma esperança de chuva. Preparamos a terra e a tão aguardada chuva veio, não como a gente queria, pois não foi uma chuva forte, mas já era alguma coisa em meio àquela seca. Nós ficamos animados e plantamos a roça de milho, que nasceu e estava muito, muito bonita. Tudo ia bem, mas a gente esperava outra chuva, a lavoura precisava de outra chuva. Eu lembro que nós capinamos toda a roça para evitar que as outras plantas puxassem a água que era para o milho. O milho chegou a empenoar, mas a chuva não veio. Secou tudo. Naquele momento, tomei a decisão de mudar de lá (SEVERINO, aposentado, 92 anos, memória do primeiro autor, 2021).

A solução veio quando escutavam o programa “A Voz do Brasil” no rádio. A notícia anunciava a possibilidade de migração para a Amazônia através do Programa de Integração Nacional (PIN)². A partir da decisão tomada foi necessário preparar a documentação para a viagem, visto que, na ocasião, o casal não havia se casado no civil e muitos filhos não haviam sido registrados, sendo estas comprovações documentos necessários para o cadastro da família junto ao Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Quando tudo estava pronto, foram até Natal, capital do Rio Grande do Norte, e fizeram a inscrição para participar do Programa.

Para a aprovação da família ainda foi necessário que todos os seus membros fossem vacinados e fizessem uma bateria de exames. Todo esse processo documental que implicava cadastro, vacinas e exames, durou aproximadamente seis meses. Após isso, viajaram para a cidade de Altamira em avião de carreira contratado pelo Governo. A família de um sobrinho de Severino chamado

Manoel viajou com eles, assim como Oscar, noivo de Maria José.

Deixaram para trás toda a história de vida no lugar de origem, os parentes e amigos de uma vida. Ficou no local somente a filha mais velha, que na ocasião estava casada, e o esposo não achou promissora a ida para a Amazônia. Levaram consigo a esperança de dias melhores, um pouco de dinheiro resultante da comercialização da terra e de outros bens que possuíam, roupas e algumas sementes como caju (*Anacardium occidentale*, L.) e manga (*Mangifera indica*, L.).

O processo de mudança para a Amazônia

No dia 20 de outubro de 1972, a família pesquisada chegou ao município de Altamira, estado do Pará. Notaram logo a mudança na paisagem que os cercava. Antes rodeados pela vegetação da caatinga, na Amazônia defrontaram-se com a floresta densa. Observaram que no município de Altamira estavam próximos ao belíssimo rio Xingu. Na ocasião da chegada ainda não havia começado o inverno amazônico, mas lembram que já chovia bastante.

Logo de início, eles foram levados para a Agrovila do Km 40, atualmente conhecida como Agrovila Carlos Pena Filho, que funcionava como um lugar provisório para as famílias que aguardavam o assentamento. O governo forneceu alimentação e moradia. Na casa foram alojadas duas famílias, totalizando 16 membros. Conforme lembra uma das filhas:

Ficamos numa agrovila bem no centro da mata onde a gente só ouvia bicho gritando, macacos gritando, que a gente ficava assombrado de noite com a zoada, mas a gente foi se acostumando com essa ideia, né?, porque pelo menos viemos para uma terra que tinha fartura (MARIA ROSA, pensionista, 62 anos, comunicação pessoal em novembro 2020).

Dois meses após a chegada, Maria, que estava grávida de 7 meses, no momento da mudança, deu à luz a Maria Vitória. O que parecia ser um bom sinal de recomeço no novo lugar, deu lugar ao sentimento

de tristeza da perda, pois a criança adoeceu e faleceu quatro meses após o nascimento.

Nesse ínterim, enquanto ainda estavam no Km 40, os funcionários do INCRA levavam o genitor e outros migrantes para conhecer lotes que estavam disponíveis para o assentamento de famílias. O genitor lembra que primeiro o levaram para o Km 211, no entanto, a distância dos principais centros urbanos e a infraestrutura precária fizeram com que declinassem a ida para o local.

Deram lote para o meu pai no [km] 211. Ele foi em cima de uma caçamba mais um monte de gente. Quando chegou lá as onças não deixavam eles dormirem de noite, esturrando lá perto deles. Eles fizeram uma fogueira lá e ficaram se aquecendo. O pessoal do INCRA disse para ele fazer um tapiri, e queria que meu pai trouxesse nós para o meio da selva. Uma poeira danada, no inverno atolava, como até hoje atola, todo mundo sabe e todo mundo vê, [...] durante essa viagem meu pai deu um jeito na coluna, quase morreu! Aí voltou pra casa e a gente chorando com saudade do Rio Grande do Norte. Depois ele foi lá no INCRA e disse que “se eles não dessem um lote perto da cidade, eles vão me levar e me deixar lá onde me acharam, pois não foi isso que eles prometeram pra nós” (MARIA JOSÉ, aposentada, 69 anos, comunicação pessoal no mês de novembro de 2020).

A cogitação de retornar para o Rio Grande do Norte era uma possibilidade real diante das dificuldades que se apresentavam, porém se a vida antes de migrarem já estava difícil, seria muito pior voltar após ter gastado as principais economias. Foi quando ofereceram outra oportunidade no Km 50, vicinal 18, atualmente município de Brasil Novo, mais próximo de Altamira.

A essa altura é importante destacar que a família era composta por 10 membros. A filha mais velha ficara no Nordeste, a seguinte, Maria José, estava noiva e se casou nos primeiros meses após a chegada, e não chegou a ser assentada no lote, pois se mudou para o município de Itaituba, Pará, acompanhando seu esposo que foi trabalhar naquele município.

Enquanto estavam na Agrovila do Km 40, os trabalhos na terra foram iniciados por Severino. Ele e vários outros colonos juntavam-se e iam de carro até

o Km 50 e, de lá, adentravam a vicinal 18 caminhando por cerca de 10 Km até a agrovila do assentamento, que posteriormente foi chamada de Agrovila Princesa Izabel. Lá era o ponto de apoio para que se organizassem para ir até os lotes, uma caminhada de aproximadamente 5 Km. Foi nesse período que tentaram a primeira roça.

Depois de quatro meses vivendo na Agrovila do Km 40, em janeiro de 1973 a família mudou-se para a agrovila do assentamento. Na agrovila, as ruas formavam uma figura geométrica semelhante a um retângulo e no meio havia o centro comunitário, o grupo escolar e outras estruturas necessárias à administração do assentamento. Aos assentados era assegurada uma casa construída de madeira, levantada do solo cerca de 1 metro, piso de madeira e cobertura com telha ondulada de fibrocimento. Embora sempre houvesse a possibilidade de voltar para o Rio Grande do Norte em função da não adaptação ao novo local, um sinal de que a família iria ficar na região foi o fato de que a genitora plantou uma árvore, uma mangueira, que demora pelo menos cinco anos para frutificar.

Foi nessa agrovila que se construíram os primeiros laços de sociabilidade na região. Não era difícil encontrar pessoas em condições semelhantes às deles, a maior parte vinda do Nordeste. Na ocasião em que todos estão em dificuldades cresce a solidariedade e a reciprocidade entre os membros dos grupos familiares. Esses laços foram reforçados a partir das relações religiosas, inclusive o genitor contribuía com as celebrações e a catequese.

Os lotes destinados aos assentados na localidade eram de 100 ha cada, todos cobertos com floresta, porém devido a problemas na hora da medição alguns lotes ficaram com áreas maiores ou menores que isso. No caso da família em questão, o tamanho da terra foi de 88 ha. De acordo com os interlocutores, a eles restaram os braços e o incentivo governamental para desmatar 50% do lote para garantir a propriedade. Essa era uma espécie de compromisso e demonstração da capacidade do trabalho que resultou no desmatamento de boa parte da floresta. Duas características do lote são importantes de serem destacadas: havia uma mancha de terra roxa estruturada, um tipo de solo com boa fertilidade, e a disponibilidade de nascentes e igarapés que favoreciam o assentamento da família

no local, visto que em outros lugares da mesma vicinal não havia água corrente para os colonos.

A Amazônia e os desafios da adaptação ao novo bioma

Quando a família chegou à Transamazônica se defrontou com uma série de problemas como doenças, infraestrutura precária no assentamento, dificuldades de adaptação ao clima, rendimentos parcos dos plantios agrícolas e distanciamento do mercado consumidor.

O adoecimento de qualquer colono era um desafio para a família e para a comunidade. Neste sentido, um fato que marcou a memória foi quando um assentado teve um acidente com uma espingarda enquanto caçava e teve que ser retirado numa rede pelos vizinhos que o levaram, por meio das matas, até a agrovila. Mais especificamente sobre a família, há lembranças de adoecimentos como malária e gripes nos membros do grupo e sucessivos casos de Leishmaniose. A assistência estatal nos casos de adoecimento era precária, o que fazia com que buscassem medicamentos alternativos para se tratar.

Assim, a falta de infraestrutura era outra questão problemática que dificultava a manutenção das famílias nos lotes. Conforme destaca Souza (2012), eram várias as carências, como problemas de saúde oriundos de doenças, epidemias, acidentes e picadas de cobras e insetos, que se somavam a falta de postos de saúde e hospitais próximos. Além disso, a impossibilidade de estudo para além das séries iniciais era outro desafio, já que as escolas que foram construídas nas agrovilas atendiam somente a essas séries. Neste caso, filhos de famílias que residiam distantes das agrovilas tinham o acesso à educação prejudicado em função da distância e das dificuldades para o deslocamento. Nas conversas sobre o período, sempre aparece como algo emergencial os temas do transporte, principalmente devido a inexistência de estradas, e a precariedade da moradia no lote.

Era comum andar por quilômetros com mantimentos nas costas. O trajeto para o lote era dificultado pela ausência de estrada até o local, o que os forçavam a transitar por trilhas no meio da floresta e atravessar igarapés em pontes improvisadas,

conhecidas como pinguelas, dentre outros obstáculos, para chegar até o local de moradia. Uma filha lembra como era feito o trajeto:

Quando a gente ia da agrovila para o lote, papai carregava a feira e Elizeu levava Fátima, que ainda era muito pequena. E os outros filhos levavam o que conseguiam carregar. Era pelo meio do mato mesmo, nas picadas, atravessando as pinguelas (MARIA FRANCISCA, cabeleireira, 63 anos, comunicação pessoal em fevereiro de 2021).

A perspectiva inicial era de trabalhar no lote e morar na agrovila até que a infraestrutura do assentamento melhorasse. No entanto, anteciparam os planos e se mudaram para o lote após construírem um barraco, denominado pela família como tapiri. Fizeram-no de pau a pique, coberto com as folhas da palmeira babaçu (*Attalea speciosa* Mart. e Spreng) e amarradas com cipós titica (*Heteropsis flexuosa* (Kunth) G.S.Bunting) e timbó (*Serjania spp*). Para cobrir as portas e janelas colocaram sacos de estopa (sacos feitos de juta) e varas.

A gente morava numa casa chamada de Tapiri. Era uma casa de pau a pique, coberta com folhas de palmeira babaçu, o piso era o chão mesmo, a gente cozinhava em fogão de lenha, e não tinha porta [n]a casa. Usávamos um saco de aninhagem também chamado de estopa, que era aberto e ficava tipo uma cortina, pregado com dois pregos, né? Essa que era a porta da nossa casa. Onça tinha muita. Quando era no mês de agosto a gente acordava com onças esturrando bem pertinho de casa, que chega estremecia o chão. Eram duas ou três. E a gente acordava morrendo de assustada, os cachorrinhos todos se enfiavam pra dentro de casa com o medo da onça, que a gente criava cachorro, né? E era assim, selva pura, era pelos anos de 1973, 1974 e 1975 (MARIA FRANCISCA, comunicação pessoal em fevereiro de 2021).

Enquanto a casa no lote tornou-se a morada definitiva da família, a da agrovila tornou-se um ponto de apoio. Sempre quando era necessário utilizavam a residência para pernoitar, como quando iam fazer compras na cidade, que, pela ausência de transporte, longas distâncias eram caminhadas e não havia tempo suficiente para retornar ao lote no mesmo dia.

As memórias dessa época denotam que o desafio era reconstruir as condições mínimas para iniciar a vida no novo lugar, providenciar itens básicos como as panelas, as roupas, as camas e redes, lamparinas, ferramentas e, ao mesmo tempo, lidar com necessidades urgentes, como adquirir as calorias necessárias para a manutenção da família.

No período inicial, a possibilidade da fome que fizera com que migrassem do Nordeste também espreitava na Amazônia, sobretudo após a finalização do período de seis meses da ajuda governamental. Assim, foram as relações sociais de solidariedade e reciprocidade que colaboraram para a reprodução social do grupo. Segundo lembra o filho Elizeu, foi de enorme importância a solidariedade dos vizinhos para passar esse período, traduzida em ajuda das pessoas que já estavam instaladas no assentamento, através do fornecimento de mandioca e farinha para os que estavam desguarnecidos. Ajudou também o fato de o responsável pela comercialização dos alimentos na Companhia Brasileira de Alimentos – COBAL ser assentado que vendia fiado para os agricultores sem perspectiva de pagamento até que pudessem fazer suas primeiras roças no ano seguinte.

Esse período é lembrado como crítico e decisivo para a permanência do grupo no lote. Um fato importante dessa fase inicial é o abandono do lote pela família de Manoel, sobrinho de Severino, que migrou junto com eles. Eles optaram por voltar ao Rio Grande do Norte e, dessa forma, a partir daquele momento não havia mais laços de parentesco na região, o que aumenta a importância das relações construídas com outros colonos que estavam na mesma condição.

Assegurar a alimentação era a prioridade. No entanto, as tarefas relacionadas a esse empreendimento demandaram um processo de aprendizagem e adaptação. Embora detivessem um acúmulo de saberes, quando chegaram à região observaram que precisavam atualizar esse conhecimento, assim como havia necessidade de aprender coisas novas para a sobrevivência da família. Por exemplo, o momento certo de fazer as roças, a maneira de fazer a limpeza das áreas, o tempo de proceder à queima da vegetação, as práticas de caça e pesca, os animais e plantas que poderiam ser

utilizados na alimentação, as estratégias para enfrentar as intempéries, dentre outras.

Esses saberes foram aprendidos e incorporados de diferentes formas por meio do convívio com o ambiente e com o tecido social. Os conhecimentos acumulados por várias gerações, detido por famílias que já viviam na Amazônia, foram compartilhados com os migrantes. Estes, por seu turno, a partir da observação atenta e do método de tentativa, acerto e erro, atualizaram os saberes necessários para viver no ambiente amazônico. “Inclusive aqui [na Amazônia] a gente não sabia quando era inverno e quando era verão porque era todo o tempo chovendo e só as pessoas que vieram pra cá no tempo da seringa, que já tinha 30 e 40 anos que moravam aqui, que instruíram papai a plantar” (MARIA ROSA, comunicação pessoal em novembro de 2020).

Quando chegaram à região, a caça foi a principal forma de adquirir proteína, visto que havia abundância de animais silvestres nas matas. No entanto, não bastava apenas saber utilizar os apetrechos necessários para a captura dos bichos, mas também compreender seus comportamentos, sobretudo alimentares, e as técnicas de caça como: muntá (conhecido também como mutá), varrida e o uso de armadilhas. Tudo isso aprenderam com pessoas que residiam na Amazônia.

A gente ia junto com eles e eles explicavam sobre os bichos, os perigos da atividade da caça, como as onças e cobras. Eles ensinavam qual tipo de planta os bichos comiam, por exemplo, a flor da sapucaia (paca), flor de matamatá (paca e veado), frutão (anta, porco do mato, veado e paca), gameleira (veado e paca), tuturubá (muitos bichos), caju do mato (cajuí) (paca, anta, porco do mato), e outras, que eram as plantas que nós aprendemos com eles (ELIZEU, agricultor, 60 anos, comunicação pessoal em fevereiro de 2021).

Embora seja uma atividade que depende da competência e da sorte do caçador, esse foi o primeiro meio utilizado para aquisição de proteína animal e demandava trabalho durante as noites e aos finais de semana, portanto, não concorria diretamente com a agricultura.

A agricultura e a criação de pequenos e médios animais sempre foram as principais

atividades da família desde seu local de origem. Por meio dessas conseguiam os alimentos e comercialização de algum excedente para adquirir os bens que não eram produzidos. Dessa forma, investiram a maior parte do trabalho disponível nessas atividades.

Anteriormente mencionamos que o genitor havia começado a trabalhar na terra, mesmo antes da família chegar ao assentamento. Essa foi a primeira tentativa de fazer uma roça, ainda no ano de 1972, porém a queima não foi boa, pois as chuvas amazônicas já haviam começado, o que inviabilizou os plantios, visto que na limpeza das áreas era utilizado o fogo. Esse fato desafiou a perseverança do grupo. O único plantio que conseguiram fazer foi de batata doce (*Ipomoea batatas* L. (Lam.)), no quintal da casa da agrovila, e foi feito pela genitora. Segundo relatos dos membros da família, este plantio ajudou bastante, pois produziu muito.

O fracasso da primeira roça, porém, não impediu que no ano de 1973, no mês de maio, o genitor juntamente com seus dois filhos mais velhos, comessem a limpeza da área por meio do roço e posterior derrubada das árvores com o uso de machado. No entanto, novamente não conseguiram fazer uma boa queima. Um filho narra esse período:

Aquele tempo chovia muito. Em [19]73 sapecou a roça, queimou muito mal. Só queimava alguma bolinha de chão e ficava outras sem queimar, aí a gente fazia coivara onde não queimava e acendia com jeito até queimar. E assim ia emendando os locais queimados e ficando maior para plantar. Naquele tempo quase não tinha verão³. (ELIZEU, comunicação pessoal em fevereiro de 2021).

Embora os rendimentos não fossem animadores e diferentes dos que alcançaram nos anos bons no Rio Grande do Norte, a decisão familiar foi continuar investindo em culturas alimentares como arroz (*Oriza sativa*, L.), feijão (*Phaseolus vulgaris*, L.), milho (*Zea mays*, L.), mandioca (*Manihot esculenta*, Crantz.) e banana (*Musa ssp.*).

A criação animal no assentamento foi uma atividade que demandou tempo para iniciar. Isso ocorreu, por um lado, pela escassez de animais, assim como de dinheiro em espécie para aquisição destes. Uma prática comum era a troca de dias de serviço

por exemplares de galinhas, patos, perus e porcos, assim como por animais domésticos como gatos e cachorros⁴. O ano de 1975 é tido pelos membros da família como o momento em que foi iniciada a criação de galinhas e porcos, o que possibilitou uma segurança maior na aquisição de alimentos, assim como a obtenção de dinheiro no caso de uma emergência ou quando da necessidade de fazer algum investimento.

Segundo os interlocutores, na segunda metade da década de 1970, a insegurança alimentar foi superada em virtude da melhora dos rendimentos agrícolas e da criação animal. O aumento da produção de alimentos foi possibilitado em parte pelo acesso ao crédito, embora se destaque que situações específicas fizeram com que esse tipo de mecanismo contribuísse para a dinamização do sistema de produção familiar. O primeiro crédito foi concedido no ano de 1975 para a produção do arroz. No entanto, o acesso demandou dos colonos além do domínio da agricultura, conhecer minimamente a burocracia bancária. Esse era o caso do genitor, que mais de uma vez havia tomado empréstimos bancários enquanto esteve no Rio Grande do Norte. Para além de financiar a cultura agrícola do arroz, o dinheiro liberado contribuía para a reprodução social da família no período da entressafra. Funcionava assim:

O dinheiro do financiamento era utilizado para a manutenção da família, conforme as parcelas iam saindo, pai comprava os mantimentos como açúcar, óleo, sabão, querosene, algum remédio, quando precisava. A gente fazia todo o trabalho, então, não era necessário contratar mão-de-obra. Os vizinhos ajudavam também através da troca de dias de serviço quando era necessário. Quando chegava o tempo da colheita, parte do arroz era retirado para a despesa da família e o restante era levado para pagar o financiamento. Aí pai pegava outro financiamento para o próximo ano. Dois ou três anos as coisas funcionaram assim (ELIZEU, comunicação pessoal em fevereiro de 2021).

Quando perguntados se conseguem delimitar um momento em que ocorreu sensação de melhoria na condição de vida, isto é, quando passaram por aquela condição de risco alimentar, os membros do grupo relatam o período iniciado na segunda metade da década de 1970, que coincide com relativa

melhoria da infraestrutura, sobretudo, a abertura de estradas e a chegada no local de colonos vindos do Sul e Sudeste.

A dureza da vida no assentamento fez com que muitas famílias, que chegaram na primeira metade da década de 1970, abandonassem os lotes (SOUZA, 2012). Também, segundo os interlocutores, alguns vizinhos venderam propriedades para agricultores vindos do Sul e Sudeste que migraram por conta própria, a chamada colonização espontânea. Algumas dessas famílias migrantes chegavam com algum capital para investimento e compravam terra. Esse fato é lembrado como um momento de dinamização do assentamento, visto que alguns dos recém-chegados tinham caminhonetes, que puderam ser utilizadas para o transporte e escoamento da produção das famílias, em geral, mediante pagamento. Não eram muitos os que tinham essa condição social, no entanto, logo se tornaram referência. Por exemplo, eram a eles que recorriam quando havia necessidade, em função de alguma doença, de levar alguém com urgência para os núcleos urbanos de Brasil Novo ou Altamira.

Outro fator narrado como elemento de mudança de vida foi a transição da dinâmica do lote de uma atividade estritamente ligada a culturas agrícolas e criações de animais para fins quase que exclusivamente alimentares para a implantação de espécies perenes, como a seringueira (*Hevea brasiliensis*, Willd ex adr. De Juss. Muell-Arg.), pimenta-do-reino (*Piper nigrum*, L.), café (*Coffea canephora* P.), guaraná (*Paullinia cupana* Kunth.) e cacau (*Theobroma cacao*, L.), e pecuária bovina, incentivadas pelo acesso às políticas de Assistência Técnica e Extensão Rural (ATER) e crédito ou com investimentos da família.

O cacau é a cultura agrícola que exemplifica bem esse processo e cujo plantio foi iniciado em 1977. Inicialmente feito sem qualquer financiamento externo como explica o filho Elizeu: “Nós plantamos 3 mil pés de cacau por nossa conta, sem financiamento. As sementes de cacau foram conseguidas com a CEPLAC. E nós fizemos o plantio. Em 1979, meu irmão havia chegado de São Paulo, aí nós plantamos mais 5 mil pés”. Foram os técnicos da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC) os responsáveis pela

difusão de técnicas de cultivo e o fornecimento de sementes para a implantação da cultura na região.

Para a família, o cacau está estritamente ligado ao início da criação de gado. Mais uma vez esta utiliza a estratégia de pegar parte do crédito rural destinado ao pagamento da mão-de-obra para a implantação da lavoura cacauzeira e utiliza também para a aquisição de reses:

A criação de gado começou em 1979. Foi assim: pai fez financiamento para 5 mil pés cacau, vinha uma parte do dinheiro que era para custear a mão-de-obra, mas nós que fizemos todo o serviço. Então ele pôde usar o dinheiro para comprar uma vaca e duas novilhas (ELIZEU, comunicação pessoal em março de 2021).

Enquanto o cultivo de plantas perenes passou por várias fases, sendo que em momentos distintos essas culturas assumiram papel de protagonismo ou foram escamoteadas e abandonadas durante as décadas seguintes. Por exemplo, o cacau foi abandonado na década de 1990, em função dos preços baixos e de doenças como a vassoura-de-bruxa (*Moniliophthora perniciosa*), e retomado no início da década de 2000. A pecuária bovina, por seu turno, foi a principal atividade da família após o início. Esta assumiu um papel fundamental na geração de recursos financeiros para situações emergenciais e para o investimento no lote.

A Transamazônica a partir dos discursos dos participantes da pesquisa: do sucesso da migração à saída dos filhos, envelhecimento do casal e venda do lote

A narrativa dos participantes da pesquisa, embora apresente dualidade, evoca sempre a ideia de sucesso com a migração. Sempre lembram a dificuldade do período inicial, mas esse peso parece diminuir na medida em que reconstruíram não só sua capacidade de reprodução material, mas também todo um conjunto de relações sociais, que, como visto anteriormente, foram fundamentais para a superação dos períodos de maior penúria, conforme as memórias narradas a seguir:

No começo a gente tinha um sentimento que tinha dado uma errada, a gente tinha saído do Nordeste e ido pra lá [Amazônia] e aquele lugar não ia melhorar porque ele foi melhorando muito devagarzinho, mas depois se tornou bom e ficou um sentimento bom pra gente porque o lugar melhorou. [...] Hoje eu tenho o sentimento que foi a coisa correta que pai fez indo pra lá, porque lá foi onde ele conseguiu alguma coisa e se tivesse ficado no Nordeste talvez não tivesse conseguido não (ELIZEU, comunicação pessoal em maio de 2021).

Na narrativa o interlocutor justifica o argumento positivo para a processo de migração comparando a vida na região, onde foi possível sobreviver e acumular bens, a uma possível vida no Nordeste, onde tentaram por anos, mas não obtiveram as condições mínimas para a reprodução social da família. Outro filho resume sua visão do processo de migração destacando o apoio dos governos militares:

Nós viemos pra cá por aquele projeto criado pelo governo do Emilio Garrastazu Médici, Programa de Integração Nacional, o programa significava integrar para não entregar [...] Nós, de 1972 até a entrega do governo militar para o governo civil vivemos um período de muita ordem e muito progresso, não faltava nada aqui na região, nós passamos por dificuldade por aqui era floresta pura, não havia estrada, caminhava nas veredas [...]. Havia fartura, havia resultado, nosso trabalho gerava uma grande renda, havia incentivo para o trabalho, o governo militar fazia de tudo para que o pequeno e médio agricultor produzisse (ELIAS, mecânico e agricultor, 64 anos, comunicação pessoal, 2021).

Essa segunda narrativa apresenta um sentimento de gratidão aos governos militares, justificado pelo apoio inicial e creditício, bem como a melhoria nas condições de vida, mesmo diante de todas as dificuldades enfrentadas no início. Essa perspectiva é comum no discurso de vários pioneiros na região, conforme pode ser visto no trabalho de Souza (2012), sobretudo, em relação ao presidente Médici, “o presidente símbolo da repressão, é símbolo de esperança e mudança em suas vidas, o que não implica, necessariamente, em apoio ao regime, mas em se identificar com o

governo, devido aos benefícios diretamente recebidos” (SOUZA, 2012, p. 205).

No terceiro depoimento, da filha mais nova no casal, aparece um mix de sentimentos, no entanto, são memórias mais recentes, visto a pouca idade no momento da mudança:

Viver lá era bom, era uma mistura de sofrimento, medo, tranquilidade, calma, paz, mas tudo tem os prós e os contras, né? Na infância da gente, a gente não pensa muito nas coisas, tudo é mais fácil, é melhor, né? (MARIA DE FÁTIMA, cabeleireira, 50 anos, comunicação pessoal em maio de 2021).

Enquanto as três narrativas reforçam sentimentos antagônicos. De um lado uma positividade, conforme identificaram em suas pesquisas Braga e Souza (2019, p. 190), isto é, a perspectiva dos vencedores, dos que permaneceram na região em oposição aos que voltaram para suas terras. Por outro lado, todas as dificuldades já apresentadas durante o texto e reforçadas por esses autores como: “a falta de conhecimento técnico dos colonos, a dificuldade para conseguir crédito para produzir, a ausência de estradas vicinais que permitissem escoar a produção e o transporte de doentes, remédio e produtos”, ajudam a explicar, pelo menos em parte, o fenômeno encontrado ao reconstruir a trajetória familiar que foi uma diáspora dos filhos do casal durante o processo.

A saída dos filhos iniciou já na década de 1970. Alguns saíram em função de matrimônios em que foram morar em outras propriedades e/ou cidades da região. Outros saíram para estudar e/ou trabalhar. Na Figura 4 estão os membros familiares que permaneciam no lote no ano de 1978. Houve situações em que membros retornavam após um período fora, no entanto, acabavam por sair em definitivo nos anos seguintes. A fotografia apresentada a seguir foi feita em 1978, na agrovila Princesa Izabel, ocasião em que a família se preparava para participar da missa.

A diáspora dos filhos e filhas fez com que já na década de 1990 permanecessem no lote somente os genitores e a filha Maria Verônica, que não havia casado. O casal já em processo de envelhecimento obteve o direito à aposentadoria, o que foi fundamental para a manutenção da família, tendo

em vista a menor capacidade de trabalho no lote. Os anos de penosidade do trabalho na terra, a idade em avanço e o aparecimento de doenças levaram à decisão de vender a propriedade no início da década de 2000. A sucessão entre os membros da família no lote não ocorreu e todos os residentes se mudaram para uma casa na sede do município de Brasil Novo. Em 2013, em função do agravamento de problemas de saúde de Maria, o casal juntamente com Maria Verônica, se mudou para Altamira para que a genitora pudesse fazer tratamento, contudo ela faleceu em 2017.



Figura 4 – Da esquerda para a direita: Elizeu, Maria Verônica, Maria Claudia, Maria de Fátima, Maria e Severino.

Fonte: Acervo da família.

Considerações Finais

A decisão de migrar de seu local de origem para a Amazônia envolveu a esperança de melhoria de vida por meio do acesso à terra, assim como a perspectiva de fugir dos terríveis anos de seca e da ameaça da fome, portanto, a propaganda governamental alcançou pessoas que não tinham margem de escolha. A decisão de migrar se dava tanto em função das dificuldades de sobrevivência no seco Nordeste quanto pela perspectiva motivada pela propaganda governamental acenando com a possibilidade de uma terra promissora, na úmida e irrigada Amazônia. Levar toda a família e mantê-la unida, se reproduzindo naquele novo espaço era um objetivo tácito.

A perspectiva positiva se esvaiu na medida em que o grupo se defronta com a dura realidade da vida

nos assentamentos. A superação se dá por processos que ocorreram no interior da família e sua relação com fatores externos, seja em nível da comunidade e/ou com atores e oportunidades externas, cuja importância permanece na memória até o presente, visto que foram lembrados na ocasião da coleta de dados para este artigo.

Todo o esforço da família de Severino e Maria não logrou manter a família unida. No momento de reunião dos dados, verificou-se a dispersão espacial dos filhos e netos, em contatos possíveis apenas por telefone e pelas mídias disponíveis nas redes sociais. O registro iconográfico da época em que a família aparece com o maior número de membros reunidos é a fotografia apresentada como Figura 4, com quatro dos nove filhos e o casal ainda jovem.

Merece menção o grau de penosidade do trabalho e do acesso ao lote que conseguiram, considerado aceitável, mas com relatos que impressionam, em particular pelo deslocamento que era preciso ser feito entre a Agrovia e o lote. A mãe e os filhos carregavam nos braços e nas costas tanto os apetrechos de trabalho, vestimentas e utensílios necessários, como as crianças de mais tenra idade. O caminho era acidentado e com riscos de ataque de animais peçonhentos e ferimentos em pedras, espinhos e tocos, comuns nesse tipo de trilha. Soma-se a essas dificuldades as instalações precárias da casa e as condições alimentares e de equipamentos rudimentares de trabalho.

Acrescenta-se a todos os aspectos acima a disponibilidade e a distribuição do trabalho conforme idade e gênero dos membros familiares, fatores que, inicialmente, foram determinantes das estratégias e lógicas de gestão produtiva da família já que o casal à época em que chegou à região trouxe consigo sete filhas e dois filhos, sendo que algumas das filhas saíram da propriedade logo após os primeiros anos devido contraírem matrimônio ou para trabalharem e/ou estudarem e as que permaneceram tinham pouca idade e ficavam responsáveis pelo auxílio nas atividades domésticas da genitora. Assim, havia uma clara divisão do trabalho, sendo a genitora e filhas responsáveis pela casa e seus arredores, afazeres domésticos e cuidados com os pequenos animais, e o genitor, juntamente com os dois filhos, desempenhavam funções braçais,

desenvolvendo plantios, roças e lidando com as atividades ligadas à criação de gado.

Embora nos discursos dos membros da família a importância da genitora enquanto membro produtivo seja pouco evidenciada, o que talvez seja resultante da rígida divisão sexual do trabalho no meio rural e que delimita às mulheres e às crianças o ambiente de consumo (e portanto, não trabalho) e aos homens, o ambiente de produção (HEREDIA, 1979), refletindo na invisibilidade do trabalho feminino no campo (GALIZONI; RIBEIRO, 2004) ou mesmo na reprodução do discurso que a mulher não trabalha, ou que as atividades exercidas por ela são consideradas “leve” ou “ajuda”, conforme mencionam Paulilo (1987) e Boni (2005), há de se destacar a relevância do trabalho exercido pela genitora, por exemplo, no primeiro plantio de batata doce, que foi primordial para a alimentação da família e permanência desta na região.

A memória afetiva preserva a valorização dos pais como pessoas que tentaram resolver os problemas que se punham em sua existência, submetendo igualmente a família a uma verdadeira saga em busca da reprodução camponesa que se dilui em um processo histórico em que se pode encontrar semelhanças com muitas outras delas, em que pese a trajetória particular e específica do grupo aqui descrito.

Notas

1 Sobre esse aspecto é importante considerar que, conforme Sayad (1998), há diversas motivações que levam as pessoas a migrarem, que vão desde eventos naturais até questões do campo político-econômico. Contudo, para esse autor, a razão essencial para migração reside na busca pelo trabalho. No caso da família estudada, pode-se sugerir que não se tratava apenas da busca pelo trabalho, mas pelos meios de trabalho que a posse de uma terra produtiva e de oportunidades proporcionaria. Neste sentido, a propaganda governamental sobre a Amazônia, e em especial, a Transamazônica, como uma terra prometida que deveria ser ocupada e conquistada, foi essencial para atração dessa família de migrantes e de outras que buscavam melhorias nas condições de vida em um lugar de afamada prosperidade (SOUZA, 2012).

2 No leque de políticas criadas para a Amazônia, uma das que teve grande repercussão foi a Política Nacional de Colonização da Amazônia, lançada em 1970 como parte

do Programa de Integração Nacional. Criada com vistas a promover o “povoamento da Amazônia”, considerada então um “vazio demográfico”, esta política foi responsável pela atração de grandes levas de migrantes para a região, vindos não só estimulados pelos incentivos públicos, mas também impulsionados pelos problemas decorrentes de secas no Nordeste e conflitos de terra em várias regiões do país (OLIVEIRA, 1988; SMITH, 1977). 3 Verão amazônico é o período em que as chuvas são mais esparsas, geralmente de julho a dezembro.

4 Cães e gatos foram fundamentais para a família. Enquanto os primeiros ajudavam na proteção da casa e nas atividades de caça, os últimos predavam roedores que invadiam os espaços de armazenamentos de grãos.

Referências

- BRAGA, Magno Michell Marçal; SOUZA, César Martins de. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. **Revista Territórios & Fronteiras**, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.
- BONI, Valdete. **Produtivo ou Reprodutivo: O trabalho das mulheres nas agroindústrias familiares - um estudo na região oeste de Santa Catarina.** Orientadora: Maria Ignez Silveira Paulilo. 2005. 99 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.
- COSTA, Francisco de Assis. **Formação Agropecuária da Amazônia.** Os desafios do desenvolvimento sustentável. 2 ed. Belém: NAEA, 2012.
- GALIZONI, Flávia Maria; RIBEIRO, Eduardo Magalhães. Trabalho feminino na agricultura familiar do Alto Jequitinhonha, Minas Gerais. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE ECONOMIA E SOCIOLOGIA RURAL, 42., 2004, Cuiabá. **Anais...** Brasília: SOBER, 2004.
- GONDIM, Neide. **A Invenção da Amazônia.** São Paulo: Marco Zero, 1994.
- HEREDIA, Beatriz Maria Alásia de. **A Morada da Vida: trabalho familiar de pequenos produtores no Nordeste do Brasil.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- MENDES, Armando Dias; HEBETTE, Jean; CASTRO, Edna Maria Ramos de e FERREIRA, Roberto da Costa. **A invenção da Amazônia.** Belém: Universidade Federal do Pará, 1975 (Coleção Amazônia – Série Tavares Bastos).
- MENDES, Francivaldo José da Conceição; SOUZA, César Martins; MIRANDA NETO, José Queiroz De. Memórias de migração na Amazônia: um estudo a partir das narrativas orais dos sujeitos no território da Transxingu. **Revista Cadernos do Ceom**, v. 31, n. 49, p. 72-82, 2018.
- MENEZES, Maria de Nazare Angelo; GUERRA, Gutemberg Armando Diniz. Exploração de madeiras no Pará: semelhanças entre as fabricas reais do período colonial e as serrarias de hoje. **Cadernos de Ciência e Tecnologia (EMBRAPA), BRASILIA**, v. 15, n.3, p. 123-145, 1998.
- MORAES, Fernando; GONTIJO, Ricardo e CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1970.
- OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia.** Campinas, SP: Papirus, 1988. 107 p.
- PAULILO, Maria Ignez Silveira. O peso do trabalho leve. **Ciência Hoje**, v. 5, n. 28, p. 64-70, jan./fev. 1987.

PINTO, Lúcio Flávio. **Jari**. Toda a Verdade sobre o Projeto de Ludwig. As relações entre estado e multinacional na Amazônia. São Paulo: Editora Marco Zero, 1986.

SANTOS, Aldizio Ribeiro; SOUZA, César Martins; SILVA, José Valtemir Ferreira. A colonização da rodovia Transamazônica e os desafios de adaptação: um estudo a partir da comunidade Carlos Pena Filho. **Cadernos do Ceom**, v. 33, n. 52, p. 93-104, 2020.

SAYAD, Abdelmalek. **A imigração ou os Paradoxos da Alteridade**. Tradução Cristina Murachco. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

SILVA, Maria Ivonete Coutinho. **Mulheres migrantes na Transamazônica**: construção da ocupação e do fazer política. 2008, 374 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

SILVA, José Valtemir Ferreira; SMITH JÚNIOR, Francisco Pereira; SILVA, Aline Costa. Migração e colonização da Transamazônica na obra de Odette de Barros Mott. **Nova Revista Amazônica**, v. 6, n. 2, p. 103-122, 2018.

SMITH, N. O modelo brasileiro de assentamento na Rodovia Transamazônica: agrovilas, agrópolis e rurópolis. **Cadernos do NAEA**, n. 4, p. 71-79, 1977.

THÉRY, Hervé. **Le Brésil**. 2 ed. Paris, Milan, Barcelone, México, Masson, 1989. (Collection Géographie).

SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. 2012,

264 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

WAGLEY, Charles. **Uma comunidade amazônica**. 3 ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 1988.

As ações sociais da Irmã Serafina Cinque na Transamazônica (1970-1979) e as aproximações teóricas de Paul Ricoeur sobre o sentido de esperança

Sister Serafina Cinque's social actions in the Transamazônica (1970-1979) and Paul Ricoeur's theoretical approaches to the sense of hope

Léia Gonçalves de Freitas*
Irlanda do Socorro de Oliveira Miléo**
Francilene de Aguiar Parente***

Palavras chave:
Esperança
Existência humana
Ações Sociais

Resumo: Este estudo buscou identificar o sentido da esperança expressa nas ações sociais desenvolvidas pela Irmã Serafina Cinque na Transamazônica na década de 1970 a partir das aproximações teóricas sobre o sentido de esperança refletida à luz de Paul Ricoeur. Nos interessou investigar qual o sentido da esperança nas ações sociais voltadas às mulheres grávidas realizadas pela Irmã Serafina Cinque na Transamazônica, no Município de Altamira- PA e como esse trabalho se articula com as discussões teóricas ricoeuriana. Os caminhos metodológicos utilizados foi a pesquisa documental com abordagem qualitativa, fundamentado em Ricoeur nas obras “História e Verdade” (1968) e “o Conflito das interpretações” (1999); as fontes foram: acrósticos, poesias, literatura de cordel e Relatórios de Atividades (1970 - 1979) das ações de Irmã Serafina Cinque. Os resultados evidenciaram que o sentido da esperança para Ricoeur (1968; 1999) é um esperar, mas também um caminhar rumo à liberdade; a esperança como paciência de esperar, aguardar o livramento e a libertação chegar. E, para Irmã Serafina Cinque a esperança é uma espera de transformação social e de libertação.

Keywords:
Hope
Human existence
Social actions

Abstract: The Transamazônica highway is 50 years old. By delimiting this period, the text exposes to interested readings five possible parties of its history. Certain that a reliable portrait of its trajectory is infactible in History studies, we assume the deliberate selection of episodes found in consulted sources and documents, so that we could somehow represent the countless faces of such an object. We started with the prefix “trans” as a device for interpreting the word “transamazônica”. When determining such a prefix as an enhancer of meanings, we can identify other qualities and understandings for this road than just a transport infrastructure. The Transamazônica highway is, above all, an action, surrounded by innumerable attributes: is to transfigure by symbologies, it is to go through scales, it is to transform by technification, it is to show through utopian landscapes, it is upsetting by the invisible. They are portraits of a highway that the forest, in its own way, managed to tame. But until when?

Recebido em 15 de junho de 2021. Aprovado em 15 de outubro de 2021.

* Professora Doutora em Educação, Universidade Federal do Pará/Campus Universitário de Altamira/Faculdade de Educação. E-mail: leiafreitas@ufpa.br.

** Professora Doutora em Educação, Universidade Federal do Pará/Campus Universitário de Altamira/Faculdade de Etnodiversidade. E-mail: irlanda@ufpa.br.

*** Professora Doutora em Antropologia, Universidade Federal do Pará/Campus Universitário de Altamira/Faculdade de Etnodiversidade. E-mail: faparente@gmail.com.

Introdução

Este artigo objetiva identificar o sentido da esperança expressa nas ações sociais desenvolvidas pela Irmã Serafina Cinque na Transamazônica na década de 1970 a partir das aproximações teóricas sobre o sentido de esperança refletida à luz de Paul Ricoeur. Nosso problema de pesquisa busca refletir qual o sentido da esperança nas ações sociais voltadas às mulheres grávidas efetivadas pela Irmã Serafina Cinque na Transamazônica, no Município de Altamira-PA e como esse trabalho se articula com as discussões teóricas ricoeurianas? Esse sentido impacta o itinerário filosófico dos trabalhos realizados pela Irmã Serafina Cinque, no tocante às interfaces socioeducativas e políticas da assistência e proteção à infância em Altamira-PA?

O Caminho metodológico adotado foi a pesquisa documental com abordagem qualitativa, acrescida de revisão bibliográfica analisada à luz de Paul Ricoeur (1968; 1997; 1997; 1999). O documento é a prova material das evidências, daí ser necessário assegurar a sua autenticidade, confiabilidade e qualidade. Sua procedência deve ser verificada, assim como as intenções de seus autores, a natureza do texto, os conceitos chave e a lógica interna da escrita.

Em relação às fontes, os documentos estudados foram acrósticos, poesias, literatura de cordel, relatórios de atividade e plano de aplicação encontrados no arquivo particular da Congregação das Adoradoras do Sangue de Cristo, da qual integrava Irmã Serafina Cinque. Dois arquivos foram pesquisados: 1) Casa Divina Providência em Altamira Pará; 2) Sede da Congregação em Belém, capital do estado do Pará. Em relação às fontes documentais da Casa Divina Providência, tivemos acesso aos acrósticos, poesias, literatura de cordel, que descrevem e contam a história da instituição religiosa, caritativa e filantrópica, integrante das Obras Sociais da Prelazia do Xingu - Congregação da Igreja Católica, desde 1934, quando foi desmembrada da Arquidiocese de Belém-PA.

A Casa foi fundada em 1972, pela religiosa Serafina Cinque, da Congregação das Adoradoras do Sangue de Cristo, e tem como filosofia educacional a Pedagogia do Amor, cujos princípios “visava à formação da criança, do jovem e da mulher

no plano natural, atingindo toda a sua espiritualidade moral social e religiosa e fundamentava-se na essência dos ensinamentos de Jesus e no seu amor fortalecido pela cruz” (OLIVEIRA, 2005, p. 67).

As bases teóricas da Pedagogia do amor das Adoradoras baseavam-se na Pedagogia do Amor criada por Johann Heinrich Pestalozzi, em 1798, cujos trabalhos tiveram início com a educação dos órfãos e desabrigados. O método pedagógico, baseava-se na bondade, no amor, na fraternidade, na igualdade e na liberdade, defendendo a ideia de que a educação visava formar o educando em seu desenvolvimento cognitivo, afetivo e espiritual; já os fundamentos pedagógicos das Adoradoras, pautava-se no bem e no amor caridoso (FREITAS, 2019).

Na sede da Congregação das Adoradoras do Sangue de Cristo, tivemos acesso aos Relatórios de Atividade da Casa Divina Providência do ano de 1979, apontando que se trata de uma entidade confessional vinculada à Igreja Católica, que ao longo dos anos vem se dedicando à assistência, proteção e à educação da mulher e da criança pobre, abandonada e órfão na Transamazônica.

O Objetivo da Casa é “receber as mães gestantes doentes ou não, que moram nas vicinias da Rodovia Transamazônica, nas Colônias e nas áreas ribeirinhas, independente de raça e credo, que vem dar à luz ao seu bebê” (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979, p. 1). Com essa intenção, essa instituição acolheu, ao longo desses anos, mulheres grávidas, que em sua maioria, chegavam desnutridas, com malária, hepatite, anemia profunda, verminose, albumina e doenças venéreas, em carência total, situações essas que se estendiam aos recém-nascidos. A Casa da Divina Providência fazia acolhimento também aos portadores de doenças infectocontagiosas, fruto da realidade tão dura e desafiante da região (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979).

Amor, caridade e justiça social foram discursos eminentes nas ações da religiosa, bem como a existência de uma prática libertadora no atendimento aos oprimidos; trabalhos sociais que eram desenvolvidos com os objetivos de proporcionar um sentimento de esperança no tocante à garantia de direitos da assistência e

proteção aos mais empobrecidos, ideal filosófico e pedagógico da Congregação. Esses ideais fundamentaram-se na Pedagogia do Amor, vislumbrando o “viver a partir da realidade do Evangelho uma educação comprometida com a organização, participação, reflexão e solidariedade” (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979, p. 2).

A dimensão social desta pesquisa se pauta na reconstrução da memória documental como fonte histórica, rica em informações e grandeza de detalhes, especialmente se considerarmos a década de 1970 como um marco na vida da sociedade altamirense. Época em que a visita do presidente Emílio Garrastazu Médici ao município de Altamira selou a fase inicial da construção de uma das maiores rodovias federais do país, Rodovia BR-230, conhecida como Transamazônica.

A rodovia teve como monumento inaugural uma placa fixada a uma castanheira, conhecida popularmente como “pau do presidente”. Nela está cravado o texto: “nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o Senhor Presidente da República dará início a construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista desse gigantesco mundo verde” (PLACA INAUGURAL, 1970).

Segundo Freitas (2019), no decorrer do processo de abertura da rodovia Transamazônica, Altamira se destaca entre os municípios que atraíram muitas pessoas e se transforma na “Princesinha do Xingu”, ou mesmo na “Capital da Transamazônica”, como ficou popularmente conhecida. Milhares de famílias chegavam à procura de terra e de dias melhores. Os comerciantes locais sonhavam com muito dinheiro a ser derramado na pequena cidade da Amazônia paraense. Os fazendeiros e os grandes latifundiários exploravam mão de obra barata dos nordestinos, provindos geralmente do Ceará e do Maranhão, à procura de trabalho e de um lugar para morar e construir sua vida.

Como diz Kräutler (2005), era o “Eldorado do Xingu”. O governo investia em propagandas de progresso e modernidade, incentivando o processo migratório de nordestinos e sulistas. A Amazônia aguardava para ser explorada, habitada e civilizada. Nesse ideal de civilização, também estava posto o de modernização das cidades e de higienização.

Por isso, era preciso investir em uma empreitada governamental que divulgasse o discurso

da boa moradia e da farta qualidade de vida em lugares ventilados, arborizados, com altos índices de plantações naturais, o que proporcionava ao povo ar puro e benefícios ambientais inigualáveis, contudo, se a propaganda oficial mostrava a heroica conquista do território, de progresso a todo custo e de uma arrancada e acelerada modernidade dos espaços, a realidade daqueles anos de construção provocou efeitos intensos na vida dos que viviam na região antes da construção da estrada e daqueles que vieram para trabalhar nela (FREITAS, 2019).

Esses efeitos foram evidenciados na sociedade altamirense, sobretudo, à infância, que de acordo com Freitas (2019) enfrentaram problemas relacionados à privação de direitos de assistência, proteção e educação. As infâncias amazônicas são múltiplas e articulam-se às complexas redes de relações formadas por pessoas, lugares, tempos, atividades, papéis e instituições, mediadas por normas, crenças e valores do grupo social aos quais os sujeitos estão inseridos, possibilitando-nos capturar os muitos fios tecidos na construção da sua identidade.

Tais fundamentos subsidiam a compreensão de infância, partindo do pressuposto de que os processos vivenciados se tornam a base para as experiências subsequentes, principalmente se foram consolidados em um alicerce estável por tempo prolongado, como se deu com as crianças de Altamira na década de 1970, que viviam em constante situação de violação de direitos. Neste contexto, as ações sociais da Irmã Serafina Cinque, surge como raios de esperança para os mais empobrecidos, em especial, para as mulheres grávidas que viviam ao longo da Transamazônica.

Estruturalmente, esse artigo se divide em duas seções, na primeira apresentamos a as vivências experienciadas pela religiosa na Transamazônica, fundamentada no aporte teórico e metodológico da Pedagogia do Amor, buscando problematizar o sentido de esperança para Irmã Serafina Cinque e sua articulação com as discussões ricoeurianas. Na segunda seção, apresentamos as ações de assistência, proteção e educação à infância pobre, abandonada e órfã na Casa Divina Providência, instituição fundada e dirigida pela Irmã Serafina Cinque, na Transamazônica, nos idos de 1970 a 1979.

Irmã Serafina Cinque e o sentimento de esperança: diálogo com Paul Ricoeur

Serafina foi professora dedicada, competente enfermeira e ser humano sensível às causas sociais. Multiplicava-se no atendimento aos pobres, às mulheres desassistidas e à infância órfã e desvalida. Em uma região onde faltava médico, ela foi enfermeira; onde faltava advogada, ela foi defensora dos direitos dos excluídos; onde faltavam políticas sociais, implantou a equipe social e promoção humana. Sabia bem o que fazer quando era solicitada. Tinha saberes instrumentais e humanos adquiridos nos tempos de formação de professora que cursara em 1933 e no curso de enfermeira prática em 1943, ambos ocorridos na cidade de Manaus - Amazonas; e no curso de formação teológica em 1947, realizado nos Estados Unidos (MENEZES, 2008).

Os saberes de Irmã Serafina Cinque cotidianamente eram postos à prova. Todos os dias era um recomeçar, uma nova luta. E, ao assumir uma história de empoderamento social e político junto aos excluídos de Altamira, Transamazônica e Xingu, expunha toda a sua experiência com a vida humana. Confrontava-se com a ambiguidade do progresso e das catástrofes sociais da década de 1970, um período com tantas turbulências econômicas, políticas, ideológicas, sociais e culturais.

Saberes que para Ricoeur (1968, p. 83), refletem produções humanas, ou seja, é “tudo quanto o homem aprendeu, tudo quanto ele sabe, tudo aquilo que ele sabe pensar, dizer, sentir e fazer, tudo isto é adquirido” e se sedimenta, estratifica, ganha vida e acumula-se nas ações práticas do cotidiano social, político e educacional dos sujeitos. Esses cotidianos são produzidos nas atividades experienciadas a partir de entendimentos historicamente vivenciados, especialmente em um período cujo progresso significava civilização - “uma maneira temporal de projetar um estilo concreto de existência, de querer de homem” (RICOEUR, 1968, p. 88). Seria isso a dissimulação da humanidade?

Para Ricoeur (1968) a humanidade passa pelas civilizações e estas nascem e morrem. Ao mesmo tempo podemos ter uma concepção cíclica e uma concepção linear do progresso. No primeiro caso, temos um nível mais ético, no outro, o nível

mais técnico. Mas, em ambos os casos, é preciso encontramos o centro do processo histórico para dar sentido à condição humana, visto ser “a humanidade promovida, instituída, educada pela política” (RICOEUR, 1968, p. 125).

Irmã Serafina Cinque, acreditava nisso, tanto que o princípio ético do sentido da esperança que trazia em suas ações sociais não se esgotava com a crise dos períodos históricos, com a grandeza dos fatos e nem com a culpabilidade mesclada. O sentimento ético de esperança que movia a religiosa era o amor. Amor profundo devotado aos pobres. Ela compreendia que o “amor não prejudica o próximo. O Amor é pleno cumprimento da lei” (RICOEUR, 1968, p. 124), destarte, não se podia então deixar de doar amor. Mesmo sendo “o progresso o que há de racional na história [...] e a esperança o sentido supra-racional, da maneira que se diz, surrealista” (RICOEUR, 1968, p. 95).

Era movida por sentimento amor-esperança, que com persistência e humildade, a pé ou de carro; de noite enfrentando duro açoite, quer da chuva, quer do sol quente, procurava soluções e, abrir corações para a gestante sem atendimento. “Quantas vezes enfrentou poeira, chuva, indiferença, Transamazônica, doença. Mas nunca se abateu. Trazia no coração a chama viva do amor. Distribuía carinho para quem só conhecia a dor” (MENEZES, 2008, p. 5).

A religiosa não se eximia da responsabilidade de assistir e proteger o povo sofrido que vivia entre a injustiça e a violência de um local esquecido. Lutava contra o poder e a tirania em prol da gente desvalida. “Contra a cultura da morte Serafina foi mais forte lutando em favor da vida!” (SIQUEIRA, 2001, p. 29).

O nome de Serafina cruzou a Transamazônica, ela foi pioneira no atendimento das grávidas e dos excluídos, mas foi na infância que, com extrema dedicação e ações, ficou conhecida nas cidades, campos, matas e rios. A doação de Irmã Serafina Cinque não se esgotou nas obras de sua missão, dava conselhos aos jovens, aos adultos e aos cristãos. Estes eram seu querido próximo - “a maneira pessoal pela qual eu encontro o outro, para além de toda mediação social; [...] não sendo definitivamente reconhecida pelos próprios atos exteriores, mas será revelada no último dia, com a

maneira pela qual terei, sem o saber, encontrado Cristo” (RICOEUR, 1968, p. 102).

Nos idos de 1970 a 1979, Irmã Serafina vai assistindo e protegendo a vida cotidiana das mulheres grávidas e crianças órfãs e desvalidas. Aos poucos, a vida dessas mulheres e crianças eram preenchidas de amor e esperança. Esperança “enquanto prática que exige completude; mas ela crê, a maneira da espera, da esperança, na existência de uma ordem onde esta completude pode ser efectiva”. [...] (RICOEUR, 1999, p.409).

Esperança como fonte de libertação dos cansados e oprimidos. Libertação que só ocorre no embate da luta. Libertação como liberdade humana. Mas, o que é a liberdade sustentada pela esperança? Para Ricoeur (1970, p. 688) a liberdade é aquilo que ele chamou de “duplo limite: o limite de meu conhecimento, e o limite de meu poder. Por um lado, não conheço a origem de minha liberdade má; por outro lado descubro a falta-de-poder de minha liberdade”.

O entendimento de liberdade aqui é transgressão à norma; a esperança é um esperar, um caminhar rumo à libertação (FREIRE, 1992). De qualquer modo, a liberdade se constitui como algo extremamente difícil, por isso deve ser sustentada pela esperança. É ela que possibilita condições para que os sujeitos vislumbrem a dignidade ameaçada e agredida. É a partir dela que a liberdade se torna necessária e recobra o ânimo de lutas por direitos negados. Mas ainda, mesmo não sendo o mundo a pátria definitiva da liberdade, a esperança consiste em resgatar desse mundo uma nova liberdade (RICOEUR, 1968). Sendo irracional, ela [a liberdade] nasce da provação e no interior dos conflitos, dos sofrimentos, da provação e dos dramas sociais, assim, existe apesar do sofrimento, para além do desespero.

Racionalmente, a lei da superabundância é afirmada na lógica do amor, concretizando-se pela gratuidade e pelo perdão (RICOEUR, 2012), do sentido sobre o não sentido, porque a esperança é paciência de esperar, aguardar o livramento e a libertação chegar. É esperar - um processo de acontecer.

A partir das próprias experiências, Irmã Serafina vai se debruçando para aquilo que julgava necessário, assistir e proteger à mulher grávida e à

infância pobre; vai conquistando liberdade humana e as cadeias vão sendo quebradas, para criar um lugar de respeito permanente e conhecimento de si-mesmo e do outro.

As condições sociais e políticas vão sendo resgatados e os aportes pedagógicos e filosóficos conquistados, assim, fundamentada na Pedagogia do Amor, a religiosa foi ao longo da década de 1970, intensificando suas ações práticas e se afirmando no cenário altamirense, imbuída de sentimento de justiça social, participando do cotidiano dos oprimidos, incitando discussões e reivindicações de ordem econômica, política, cultural e social do período. São ações com aportes metodológico, eclesiológico, político e da espiritualidade, imbuídas dos princípios do amor, da caridade e da justiça social para pobres.

No nível metodológico, as ações da religiosa assumiam uma mediação sociopolítica mais plural, da prática cotidiana do olhar sensível do Outro; no nível eclesiológico, o trabalho se voltava mais para as Comunidades de Bases e havia maior liberdade para se debater temas sobre o papel social da Igreja, religião popular, fé e política, mídia, movimentos sociais e realidades urbanas. Em relação ao nível político, a prioridade pautava-se em discussões voltadas para o atendimento dos excluídos (caridade e assistência), situação propícia para as alianças e acordos que visavam o bem comum e; no nível da espiritualidade, o centro do debate era a mística de Deus, seu amor e seu ensinamento como reflexão para a simbólica luta de classes (FREITAS, 2019).

A partir do mandamento do amor como caridade, as ações socioeducacionais da religiosa tiveram como lema “o espírito é todo amor e toda caridade” (OLIVEIRA, 2005, p. 21). Com efeito, a caridade é para a Pedagogia do Amor a ordem infinitamente mais elevada. Nas palavras de Ricoeur (2012, p. 5):

[...] de todos os corpos juntos não se pode fazer resultar um pequeno pensamento: é impossível, e de outra ordem. De todos os corpos e espírito, não se podem extrair um movimento de verdadeira caridade, é impossível, e de outra ordem, sobrenatural (RICOEUR, 2012, p. 5).

A caridade exalta o amor como virtude ascendente ao amor a Deus e ao querido próximo. Amor sublime, encantamento difícil de ser explicado. O amor, ah, o amor! Ele é eletrizante e provoca em nós reações que se manifestam nos olhos e em todo o corpo (RICOEUR, 2012). É descoberta do outro, é inexprimível e retórico, metafórico. É poesia. Amar é romper barreiras, costumes, leis e rotinas sociais que prejudicam o próximo querido. É tomar parte do sofrimento do outro como sendo o si do outro. É a sublimação da alma, do imaginário, do sentir-se amada. Enfim, amor é doação (RICOEUR, 2012).

O amor é divino, humano e caridoso (RICOEUR, 1999), ideal propagado na filosofia educacional da Pedagogia do Amor, vivenciado nas ações sociais da religiosa simbolizado no sentido de caridade e amor, manifestado na lógica do dom e do sentimento de esperança (OLIVEIRA, 2015).

Serafina era a esperança dos oprimidos, cuidava junto às autoridades de enterros de pobres e desassistidos; ajudava aos doentes, especialmente, tuberculosos e hansenianos; socorria os idosos, muitas vezes, abandonados; e recolhia e tratava de mulheres grávidas e crianças órfãs e desvalidas. Ela derrubava estereótipos que reduzia e limitava o pensamento humano sobre a esperança, ao mesmo tempo em que transgredia as normas ao rebelar-se e buscar a promoção da liberdade e do conhecimento.

Conhecedora dos princípios pedagógicos e filosóficos da Pedagogia do Amor, que defendia os ensinamentos pautados no binômio amor e caridade, a religiosa cotidianamente se afirmava como acalento dos oprimidos como demonstrado nos trechos do poema “Irmã Serafina Cinque: “O Anjo da Transamazônica” de Antônio Juraci Siqueira (2001), ao registrar em versos as atitudes de respeito, afeição, trabalho e compromisso da religiosa com os povos da Transamazônica, em plena Ditadura Militar:

Migrantes de toda parte por todo canto se via,
plantando sonho e esperança, às margens da rodovia.
O progresso propalado nos ditos da Ditadura
foi aos poucos, se tornando semente de desventura.

Comparada à bomba atômica a estrada Transamazônica tornou-se Transamargura. Foi

nesse campo minado por tanta desigualdade que nossa Irmã Serafina e a sua comunidade, lutaram bravamente para atender tanta gente que chegava na cidade.

Do malfadado projeto foi a miséria um produto. Na cidade de Altamira esse crescimento bruto transformou-se num tumor traduzido em muita dor, desavença, pranto e luto (SIQUEIRA, 2001, p. 16).

Serafina era sinônimo de doação ao Outro, aquele de quem nos aproximamos e de quem nos tornamos próximos. Tornar-se próximo é, para Ricoeur (2004), uma reponsabilidade ética, ação de solicitude. A lógica do dom se articula com o caráter unilateral e bilateral do amor, pois, em verdade, o funcionamento da lógica do dom não está na “coisa dada, mas na relação doador-recebido” (RICOEUR, 2004, p. 8). Desse modo, o reconhecimento mútuo da ação se configura pelo próprio ato do dom, visto ser a supremacia do amor a generosidade oferecida no dom inicial e não “exigência de equivalência e de retribuição” (RICOEUR, 2004, p. 8). Ao doar-se aos pobres e oprimidos Serafina, simbolicamente, trocava gratidão, alegria do reconhecer e ser reconhecido, estimado e querido (RICOEUR, 2004).

A sabedoria do amor de Irmã Serafina tem a intencionalidade de fluir no outro a percepção da alteridade. Assim, na relação com o outro considera, justamente, a bondade, o respeito e o amor como sentimento. O encontro com o outro – que sofre – é, por consequência, a manifestação do simples amor como disposição do amar. Neste interim, o que está em jogo é a sensibilidade humana, alicerçada na sabedoria do amor e da caridade. Trata-se de perceber o outro, como alguém que está disposto a ensinar o que é o amor, seja como louvor ou como obrigação. De qualquer maneira, o amor é uma aceitação pessoal, mas nem por isso é solitário. Não há amor sem socialização, logo, o amor é um fenômeno social. Quando ocorre a aceitação do outro ou o ato da doação (lógica do dom), há socialização e, por conseguinte, humanização. Isso significa que para Ricoeur (2012), o amor humaniza o homem.

É no domínio do amor que a caridade se fundamenta e, para Serafina, esse amor vinha de Deus. Toda sua vida e obra era toda bondade.

era como que uma repetida, afetuosa e sempre reconhecida manifestação da gratidão amorosa que crescia cada vez mais em seu coração diante da constatação da bondade de Deus em cada ocorrência de sua vida. “Como Deus é bom”, com esse lema, agradecia a Deus e ajudava a todos. [...] Tinha um grande espírito de sacrifício e doação. Esquecia-se de si para ajudar os outros (ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, 2007, v. V, p.10).

Esse amor se espalhava pela comunidade, pela cidade, pela Congregação e por toda sua obra socioeducativa. Era um amor que acolhia, protegia e educava mulheres grávidas e lhes davam um parto humanizado, como identificado nos Relatórios de Atividade de 1979, que registrava a política social da Casa Divina Providência.

Política Social da Casa Divina Providência e suas repercussões no cenário transamazônico

A primeira sede surgiu em 1972, na Rua 1º de Janeiro, no centro da cidade de Altamira. Esse espaço foi cedido pela Prefeitura Municipal, e servia de acolhimento dos doentes graves e gestantes em perigo, que vinham dos travessões da estrada da Transamazônica e Xingu. Todavia, os registros documentais apontaram que sua origem se deu quando, certo dia, uma senhora grávida recebeu alta do Hospital São Rafael. Sentindo-se fraca, sem assistência e direcionamento sobre o que fazer, procura Irmã Serafina que, ao vê-la, acolheu-a já desmaiada. Improvisou um leito para ela; de repente, a pequena sala teve que acolher dez outras senhoras, que se encontravam na mesma situação (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979).

Com o decorrer do tempo, o espaço ficou sem condições de habitação e higiene e por isso um segundo local precisou ser instalado. A nova sede estava localizada na Travessa Comandante Castilhos, parte central da cidade, onde também faltavam alimentos e suporte necessário para atender a demanda. Como essa também não comportava os atendimentos, Serafina começa a receber muitas críticas da comunidade local e da própria Prelazia.

Com tenacidade, ela procura outro alojamento para as gestantes, crianças e doentes. Assim, a terceira casa é conseguida na própria Travessa Comandante Castilho, hoje número 190, atual sede da Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias – EMBRAPA (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979).

No ano de 1977, a terceira sede da casa não comportava os abrigados e outro local precisou ser providenciado temporariamente, até a construção da sede definitiva. Assim, após anos de luta, inicia-se a construção da Casa Divina Providência. A parceria veio da Prelazia do Xingu. Dom Eurico Kräutler, junto ao Governo de Vorarlberg, na Áustria, e amigos de uma Paróquia de Biberach, no Sul da Alemanha, conseguiram doações para a tão sonhada obra. Em 1979, à Rua Antônio Vieira, bairro de Brasília, ergue-se a Casa, que foi inaugurada em 1984. Padre Frederico Tschol projetou e foi incansável durante a construção, com o objetivo de a deixar funcional para os fins desejados (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979).

Na Casa Divina Providência, mesmo no seu início, “as mulheres não iam para lá apenas para ter seus bebês, todavia, adquiriam conhecimentos que lhes melhorassem a vida” (ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, 2007, v. III, p. 10). Recebiam educação entendida na sua forma mais ampla – como prática social, como cultura, “como prática criadora, que visa a levar o ser humano a realizar suas potencialidades físicas, morais, espirituais e intelectuais” (BRANDÃO, 2007, p. 63). Educação como processo contínuo que abrange o ser integral, pois ela existe sob tantas as formas, em diferentes contextos e situações que muitas vezes, parece invisível.

Na Casa Divina Providência, a educação era o “resultado da ação de todo o meio sociocultural sobre seus participantes. É o exercício do viver e conviver o que educa” (BRANDÃO, 2007, p. 47). Desse modo, durante o período que antecedia a chegada dos bebês, o que às vezes durava várias semanas, e no período após o parto, dependendo do estado de saúde das mulheres, elas recebiam formação religiosa, moral, higiênica e profissional materializada em cursos sobre trabalhos manuais, medicina caseira, orientação religiosa, aleitamento materno, pré-natal, espaçamento entre uma gestação

e outra, prevenção de doenças, alfabetização por meio do método freiriano.

Educacionalmente, essas mulheres aprendiam “misturadas com a vida em momentos de trabalho, de lazer, de camaradagem ou de amor” (BRANDÃO, 2007, p. 17). Mas, também, trocavam saberes experienciais que fluíam pelos atos, de quem sabe-e-faz, ensina-e-aprende. Essa troca de aprendizado acontecia na Casa, por meio de relações dialógicas, observações livres e dirigidas e conversação, cujo objetivo era fazer surgir novas formas sociais de condução do processo de aprender-e-ensinar.

Todo trabalho conduzido era pautado, preferencialmente, nas formas livres, familiares e ou comunitárias de educação. Porém, ideais higienistas e princípios religiosos eram também existentes e comuns, no programa de educação da Casa Divina Providência. Assim, quando a Casa ensina às mães a forma correta de cuidar e educar os filhos, realizava educação. Como importante espaço de formação doméstica, religiosa, social e moral dos sujeitos, essa instituição, enquanto ação caritativa, acolheu e educou a mulher e a infância e, ao mesmo tempo em que disciplinava, buscava desenvolver novos conhecimentos, habilidades e atitudes a partir de princípios cristãos. Centrou suas ações na integridade do ser moral, pois, como ser moral, o sujeito é aquele que se orienta, “que se agarra e se mantém no espaço moral; e a consciência, a este primeiro nível, pelo menos, não é outra coisa senão esta orientação, este agarrar-se e este manter-se [aceito]” (RICOEUR, 1995, p. 187). Explanatoriamente, pelo viés da política higienista, a Casa atendeu diferentes sujeitos desvalidos, formou bons hábitos, instruiu e educou “essa gente boa” – pobres, que ameaçavam à Doutrina Segurança Nacional e as Políticas de Assistência (FREITAS, 2019).

Neste momento, a preocupação da Casa Divina Providência era prestar assistência e proteção às mulheres grávidas da cidade e do campo. Devido à mobilidade urbana, as mulheres cidadinas eram a maior demanda de atendimento da instituição. Todavia, as grávidas lavradoras, que morriam sem qualquer assistência, porque ficavam cuidando de suas terras e dos produtos, esperando a hora de vendê-los, para irem à cidade dar à luz aos seus filhos

sem quaisquer assistências. Pensando nessa situação recorrente, a Irmã Serafina Cinque viu que “se houvesse parteiras nos ramais, dentro da Estrada, muitas crianças não morriam” (SUPER ... vol. III, 2007, p. 7).

Em parceria com o Serviço de Saúde Pública do Pará, a religiosa oferta aulas a 700 mulheres, a quem o povo chamava de “curiosas”, preparando-as para a responsabilidade do parto (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979). Essa atitude melhorou a sorte das grávidas e parturientes do campo, já que houve arrefecimento nos atendimentos entre os anos de 1976 e 1978.

Durante o ano de 1977, o total de atendimento foi de 332 gestantes, dentre elas, 08 senhoras conceberam natimorto. Isso se deve em parte às visitas domiciliares realizadas pelas “parteiras”; a doação de medicamentos pela Casa em parceria com a Prelazia às enfermas e à concessão de vale transporte às mulheres grávidas moradoras da zona rural. Ao final, os investimentos totalizaram um montante de 16.809,00 mil cruzeiros (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979).

No ano de 1978, a Casa atendeu 248 gestantes, desse quantitativo, nasceram 233 crianças vivas e 15 natimortos. A mortalidade, segundo o Relatório de Atividade, se deu devido à debilidade de suas mães que não tinham condições de vir do interior até a cidade para fazer o pré-natal ou uma consulta médica. Também foram atendidas 312 crianças para consultas e tratamento de saúde (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979).

Em 1979, a casa acolheu 330 gestantes. Desse total, 278 deu à luz, sendo 271 vivos e 07 natimortos. Houve ainda registros de 03 abortos. As 49 grávidas a mais, vieram para tratamento de saúde. Dos 281 nascimentos, 210 foram normais e 71 partos Cesário, com a incidência de 03 crianças gêmeas (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979). A despeito das grávidas urbanas, registramos a existência dos Projetos: “Clube de Mães” e o de “Alfabetização de Jovens e Adultos”. O primeiro era financiado pela LBA, que investia mensalmente um valor de 15 mil cruzeiros nas obras sociais, os demais recursos advinham da Prelazia do Xingu. O projeto em 1973, contou com mais de mil membros que participavam ativamente das aulas de bordado, pintura, corte e costura, horticultura, palestras

educativas curso de educação doméstica. A partir dos cursos ofertados, o projeto Clube de Mães objetivava “melhorar o nível socioeconômico das associadas e sua participação na vida grupal” (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1973, p. 1).

No decorrer de 1973, o projeto contou com a parceira de duas extensionistas, uma da Associação de Crédito e Assistência Rural do Pará (ACAR-PA), outra das Cáritas Brasileira. Ao final do ano, foram confeccionados enxovais para os bebês da Casa Divina Providência; abertura de poços (cacimba) para as residências carentes; doação de filtros de barro para água; registro de nascimento e realização de casamentos. Nos anos de 1976, o projeto recebeu mais 150 gestantes, que participaram das atividades desenvolvidas.

Concomitante, ao programa de confecção de enxovais, ocorreram encaminhamentos das grávidas para o serviço de Pré-Natal, constante de consulta médica e exames e medicamentos, quando necessários, ao Hospital São Rafael e ao Ambulatório João XXIII.

Em 1973, esteve vinculado este ano ao projeto um médico, duas enfermeiras, duas extensionistas da ACAR-PA, três instrutoras voluntárias e uma auxiliar social. Os investimentos de recursos chegaram a 25 mil cruzeiros, 15 mil da LBA e 10 mil da Prelazia do Xingu (PLANO DE APLICAÇÃO, 1976, p. 2).

No ano de 1977, foram atendidas 250 grávidas adultas, 300 crianças de até doze anos de idade e 300 adolescentes doentes e algumas grávidas. Entre as crianças, atenderam-se órfãs (PLANO DE APLICAÇÃO, 1977, p. 2).

No ano de 1978, o projeto atendeu 750 mulheres participantes dos cursos e palestras e grávidas menores de 18 anos. Para esse atendimento, a turma foi dividida em cinco grupos: o primeiro grupo foi formado de 400 grávidas que compôs o programa de enxovais; o segundo correspondeu a 337 crianças e adolescentes para aquisição do registro de nascimento; o terceiro grupo foi formado por 50 participantes aptos para o casamento; o quarto foi o grupo responsável por promover as atividades culturais com um total de 144 participantes. O quinto grupo foi o de palestras educativas de formação moral e religiosa e cursos

profissionalizantes, composto por 669 mulheres (PLANO DE APLICAÇÃO, 1978, p. 1).

O projeto de “Alfabetização de Jovens e Adultos” adotava a metodologia cunhada por Paulo Freire (1981), que afirmava que a educação pode ser libertadora e opressora. O que as distingue, é a intenção do trabalho educativo desenvolvido. Como libertadora, a prática educativa tem o poder de transformar gerações, que uma vez potencializada pela formação, se colocará como sujeito ativo no mundo. Mas não se trata de qualquer ensino, qualquer conteúdo, ela aposta em uma educação popular, cuja prática garante aos sujeitos, pelo saber-fazer cotidiano, a valorização de si, dos seus saberes e suas identidades culturais (FREIRE, 1981). Segundo os dados do Plano de ação Pastoral da instituição de 1979, a cada 30 gestantes participantes das aulas, cinco foram alfabetizadas e saíram aptas para leitura e escrita. As demais assinavam o nome e lia pequenas frases (PLANO DE AÇÃO PASTORAL, 1979).

Esse tipo de metodologia dotada pela Casa se assemelha segundo (ROSEMBERG, 2016) com a metodologia de trabalho entendida como Desenvolvimento de Comunidade, por se tratar de ações com participação social. Os significados atribuídos a tal organização tiveram presente nos discursos da prevenção, com conotações eugênicas, visto que a LBA orientava suas atividades e seus recursos “na defesa de nossa raça, cuidando das mães e das crianças, os homens de amanhã” (ROSEMBERG, 2016, p. 218); posteriormente, sua ação visou evitar a mendicância e a vadiagem, tendo na profissionalização a possibilidade de desenvolvimento da Nação. No pensamento de Rosemberg (2016), os eventos e projetos gestados pela LBA adotaram as mesmas estratégias da Doutrina de Segurança Nacional e do Desenvolvimento de Comunidade, tendo na participação comunitária, redução de custos.

Em Altamira, a LBA foi parceira da Casa Divina Providência ao destinar recursos para o Projeto Clube de Mães, que previa ações educativas às grávidas e à infância de forma direta, visando capacitar as mulheres empobrecidas para a vivência social e profissional.

Outra finalidade da Casa era formar boas mães. Nos lembra Freitas (2019) que os discursos

apontados nessas ações eram de que as mulheres deveriam ser educadas porque geravam o embrião da sociedade. Portanto, seu comportamento e atitude deveriam ser revistos, pois mulheres bem instruídas são capazes de melhor criar, cuidar e educar seus filhos.

Evidenciamos um processo de molde não apenas da mãe, mas, em longo prazo, da infância. Era um ideário de sujeito sendo pensado e construído pela Igreja e pelos religiosos, que, influenciados por discursos higienistas “salvavam” moral e eticamente a criança, sujeito esquecido pelas autoridades políticas e jurídicas “que não via a criança como sujeito em si, mas na perspectiva de concretude e perfeição para o futuro: o adulto do amanhã” (GUIMARÃES, 2016, p. 88).

“Ao educar a mãe educava-se o filho” (RELATÓRIO DE ATIVIDADE, 1979, p. 3). Esses discursos, de unidade mãe-filho como foco de atenção médica, colocam as crianças como sujeito biopolítico da nação; à mulher é dado o lugar de reprodutora e a responsabilidade pela educação e criação dos filhos, idealmente fortes, saudáveis e úteis para o bem do país e para o progresso da nação.

Em Altamira, esses discursos se unem aos de higienização da urbe, justificando, assim, a nosso ver, uma das prerrogativas para a criação da Casa Divina Providência – embora não a mais importante, visto que seu objetivo geral era dar assistência e proteção às mulheres grávidas que, sem ter para onde ir, desamparadas e expostas a todo tipo de perigo, se refugiavam neste local.

Por conseguinte, recebiam ensino moral, religioso e profissional fundamentado em modernos princípios higiênicos voltados para a formação da mulher como boa mãe de família e uma boa cidadã. Ao serem retiradas das ruas, essas grávidas não perambulavam como mendigas, não gatunavam e evitavam a perversão, a vadiagem e, o pior, a morte.

A Casa Divina Providência, neste ponto de vista, era um espaço privilegiado para a formação da mulher, pois legitimava escolhas e condutas, civilizava e salvava a criança. Salvar, neste caso, significa modificar seu comportamento, moldar. Para Rizzinni e Schueller (2011, p. 71): “[...] uma ação de intenso investimento na fase da infância fazia sentido dentro de um arcabouço ideológico subjacente ao projeto civilizatório, pois se acreditava

que a criança tanto poderia ser moldada para tornar-se virtuosa quanto viciosa”.

Como alvo, a educação doméstica atingia a família e a criança, que, educada corretamente, seria sociável e útil à sociedade, cabendo à mulher o papel dessa educação. Percebe-se essa situação nos documentos da Casa Divina Providência, os quais apontam que o cuidado com a saúde das grávidas, parturientes e recém-nascidos era detalhadamente prescrito. O serviço de enfermagem era fundamental nesse processo e as intervenções médicas e odontológicas e indicações farmacêuticas se materializavam em discursos higienistas ao pretenderem formar um determinado padrão de sujeito para um “cenário político que buscava a inserção do país como nação civilizada [...] favorável às ações de saúde pública” (PACHECO, 2017, p. 69).

Constituir o problema da saúde e da educação como uma questão local “funcionou como uma espécie de exorcismo de angústias alimentadas” por melhores condições de vida para essas mulheres e suas famílias, pois as existentes na região postulavam efeitos nocivos à população, tornando-as “infundadas para as esperanças de progresso para o Brasil” (CARVALHO, 2016, p. 411).

À vista disso, as ações socioeducativas e protetivas da Casa Divina Providência estavam carregadas de discursos ideológicos, que buscavam intervir na saúde e prescrever práticas saudáveis de comportamentos às abrigadas.

Ao examinar as grávidas e encaminhá-las ao tratamento conveniente, ao prepará-las para o parto, ao dar assistência ao berçário e ao fornecer orientação sobre medicina caseira e uso de medicamentos, essa instituição buscava intervir na saúde de mãe-filho, pois estes precisavam estar fortes e saudáveis, longe de quaisquer doenças ou problemas que pudessem colocar em risco a capacidade institucional de cuidar e educar.

Entretanto, esta não era uma premissa para Serafina, tampouco se prendia ao puro ideal da política higienista da época. Ela era transgressora quando o assunto era assistir e proteger as mulheres grávidas pobres e carentes. “Tinha grande amor à Igreja, ao Papa e à Congregação com profundo senso de pertença. Porém, era firme em não deixar que pequenas leis de estrutura comunitária derrubassem

a suprema lei da caridade e de amor ao próximo” (ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, 2007, v. V, p. 13). E a quem não compreendia os excessos de sua obra para com as gestantes, ela explicava: “a situação das mulheres pobres é muito difícil, não é fácil evitar filho!” (ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, 2007, v. IV, p. 8).

Para Irmã Serafina, a situação da mulher grávida era para além das convenções religiosas da constituição familiar. Seu amor e luta em favor dessas mulheres não era uma luta apenas social, mas um “compromisso particular para sensibilizar os ricos em favor dos pobres, e as autoridades políticas para que essa porção do povo não fosse abandonada” (ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, 2007, v. II, p. 462). Essas mulheres, geralmente, eram mães de duas ou mais crianças, nem sempre com a presença paterna, ou seja, eram “famílias incompletas” (PUEBLA, 1979), muito presentes na região naquele dado momento.

Esse era o diferencial de Serafina, o divisor de águas. Pensamos que, apesar do entrelaçamento da Pedagogia do Amor e da política higienista, posta em sua obra, sua grande contribuição para região era exatamente seu deslocamento formal de princípios norteadores que oprimem e censuram.

Sua mente era livre; para ela não havia distinção de raça, cor, religião ou posição social. Não via complexidade na sua atividade socioeducativa, pois interpretava tudo pelo amor, caridade e justiça social. A despeito de incompreensões e insensibilidade humana por parte de alguns religiosos e da sociedade, que, por vezes, não reverenciava sua ação, Serafina “ao socorrer ao pobre [a grávida], não se limitava a satisfazer as exigências do momento, mas procurava promover a pessoa, torná-la autônoma, livre, restituir a sua dignidade e esperança” (ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, 2007, v. II, p. 462).

Pontuando algumas considerações

Irmã Serafina Cinque, às vezes nos confundia com tanto zelo, paciência e caridade genuína. Mãe dos pobres e doentes acolhia sua gente de vida tão marginal, dava banho e medicava, resgatava a autoestima e alimentava a alma com luzes divinal.

Era um encontro com o querido próximo, com o carente e com os desprovidos de justiça.

Em Altamira, era por conversas formais e informais que Irmã Serafina Cinque instigava as pessoas a um novo olhar sobre o exercício da liberdade como suporte para justiça. Seu desejo era a possibilidade de renovação, não só do sistema político e da sociedade como um todo. Mas era sabedora que sozinha não mudaria a estrutura do sistema. Mesmo assim, sua esperança na existência humana era maior e, em meio a essas ações, estimulava os excluídos a valorizar o que podem controlar (sua política de assistência e proteção à infância).

Seu sentimento não era de culpa por não conseguir libertar a todos dos paradigmas de uma sociedade cética e exploradora, mas de esperança e felicidade em ver a vida de mulheres, homens, jovens, especialmente de crianças, caminhando em direção às conquistas importantes tais como: direito à educação, à saúde e à moradia. Dessa relação dialógica sobressaía uma reflexão que implicava um ato constante de conhecimento social e posicionamento crítico frente à realidade.

Ao debruçar-se sobre a realidade exigia das mulheres atendidas na Casa novas posturas políticas e sociais; reverberava vozes esperançosas de participação social e comunitária buscando mitigar discursos higienistas voltados para a formação e orientação moral e religiosa priorizando a adequação de comportamentos sociais.

Se por um lado, os discursos higienizadores perpassavam as práticas cotidianas da instituição destinadas às grávidas, abordados nos eixos:

1) da saúde – unidade mãe-filho, visando proporcionar bem-estar, segurança e conforto por meio de ações de orientação materno-infantil e atendimento pré-natal;

2) e no eixo da ação social, com a finalidade de formação sanitária, doméstica e social, por meio de cursos de curta duração como aulas de trabalhos manuais (tapeçaria, bordado, pintura, crochê e costura), palestras, orientação familiar e vivência comunitária;

3) e nos eixos da educação religiosa, que priorizava a formação moral e cristã, visando combater vícios oriundos da má formação social e dos maus hábitos domésticos.

Por outro, os discursos de esperança como prática de liberdade materializado nas ações de Irmã Serafina e na política social da Casa Divina Providência resultou em importantes medidas de assistência e proteção à infância ao conferir às mulheres pobres e silenciadas, oportunidade de vivenciar novas experiências comunitárias, sociais e política cujo entendimento pauta-se no cuidar, educar e evangelizar como processos indissociáveis.

No projeto de Alfabetização, por exemplo, as vivências dessas mulheres eram discutidas no contexto do Método Paulo Freire, que defende uma educação emancipadora, promotora de conhecimento crítico para a compreensão da realidade e para a transformação social, cuja prática garante aos sujeitos, pelo saber-fazer cotidiano, a valorização de si e do outro – ponto de aproximações teóricas entre os sentimentos de esperança de Irmã Serafina e Paul Ricoeur.

Para ambos a esperança realiza o encontro do eu com o si-mesmo e revela a dimensão do ser humano nas suas mais extensas necessidades de autoconhecimento pessoal. A esperança é um processo de completude do ser, uma condição da existência humana, por isso, o homem precisa se autoconstruir enquanto agente de transformação social, pois, é na esperança que o eu-dos-atos, se encontra com o si-mesmo. Por ela o homem se move e se supera. Ela é a responsável por fazer brotar no íntimo do homem a sensibilidade do direito à liberdade e à libertação do corpo e da alma. Mas ao fazer isso, o homem também reconhece a si-mesmo e a outrem; reconhece seu direito e o direito alheio. Sai da subserviência.

Referências

- ADORADORAS DO SANGUE DE CRISTO, Super vida, virtudes e fama de santidade. Roma, 2007. 7 vols (livros).
- BRANDÃO, Carlos. Rodrigues. **O que é educação?** São Paulo: Brasiliense, 2007.
- CARVALHO, Marta Maria Chagas de. Quando a história da educação é a história da disciplina e higienização das pessoas. In: FREITAS, Marcos Cezar de (Org.). **História Social da Infância no Brasil**. São Paulo: Cortez, 2016. p. 395-416.
- FREITAS, Léia Gonçalves. **Políticas de assistência, proteção e educação à infância pobre, abandonada e órfã e as ações da Prelazia do Xingu no município de Altamira – Pará (1970-1979)**. 2019, 262 f. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.
- FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido**. 17 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Esperança: reencontro com a Pedagogia do Oprimido**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- GUIMARÃES, Jaqueline Tatiana da Silva. **Os discursos dos médicos do Estado do Pará nas teses de doutoramento ou inaugurais (1929-1954): saúde, assistência e educação da infância pobre**. 2016, 320 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2016.
- KRÄUTLER, Erwin. Mensagem de Abertura. In: SEVÁ FILHO, A. Oswaldo (Org.). **Tenotã-mô: alerta sobre as consequências dos projetos hidrelétricos no Rio Xingu**. São Paulo: International Rivers Network, 2005. p. 9-12.
- MENEZES, Marília. **O Anjo da Transamazônica: Irmã Serafina Cinque**, ASC. Belém, 2008.
- OLIVEIRA, Maria Cledes. **Maria de Mattias como eu vejo**. Belém, PA, 2005.

OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno. Diretrizes metodológicas freireanas e a educação jurídica popular. **Revista InSURgência**, Brasília, DF, v. 1, n. 1, p. 16-31, jan./jun. 2015.

PACHECO, Tatiana do Socorro Corrêa. **Infância, crianças e experiências educativas no Educandário Eunice Weaver em Belém do Pará (1942-1980)**. 2017, 250 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2017.

PLACA inaugural do marco da Transamazônica. Altamira, 1970.

PLANO DE AÇÃO PASTORAL DA CASA DIVINA PROVIDÊNCIA. Altamira, 1979.

PLANO DE APLICAÇÃO. Clube de Mães. Altamira, 1976; 1977; 1978.

PUEBLA, Documento. **Evangelização no presente e no futuro da América Latina**: conclusões da III Conferência geral do Episcopado Latino-americano. Texto Oficial. Puebla de los Angeles, México, Edições Paulinas, 1979. Disponível em: http://portal.pucminas.br/imagedb/documento/DOC_DSC_NOME_ARQUI20130906182452.pdf. Acesso em: 30 nov. 2018.

RELATÓRIO DE ATIVIDADE, Casa Divina Providência. Altamira, 1973.

RELATÓRIO DE ATIVIDADE, Casa Divina Providência. Altamira, 1979.

ROSEMBERG. Fúlvia. O LBA, o Projeto Casulo e a Doutrina de Segurança Nacional. In: FREITAS, Marcos Cezar de (Org.) **História Social da**

Infância no Brasil. São Paulo: Cortez, 2016. p. 205-228.

RIZZINNI, Irene; SCHUELLER, Alessandra. O instituto do Prata: índios e missionários no Pará (1898-1921). **Currículo sem Fronteiras**, v. 11, n. 2, p. 86-107, jul./dez. 2011.

RICOEUR, Paul. **História e verdade**. Trad. F. A. Ribeiro. Rio de Janeiro: Forense, 1968.

RICOEUR, Paul. Culpa, ética e religião, In: **Concilium**: Revista Internacional de Teologia. Petrópolis, v. 07, fas. 56, 1970, p. 688.

RICOEUR, Paul. **O Justo ou a essência da justiça**. Trad. Vasco Cassimiro. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

RICOEUR, Paul. **Tempo e narrativa**. Vol. III. Trad. Roberto Leal Ferreira. Campinas, SP: Papirus, 1997.

RICOEUR, Paul. **O conflito das interpretações**: ensaios de hermenêutica. Trad. CORREA. M. F. Sá. Porto, Portugal: Rés, 1999.

RICOEUR, Paul. **A luta por reconhecimento e economia do Dom**. Trad. Cláudio Reichert do Nascimento e Noeli Dutra Rossatto. Paris: Unesco, 2004.

RICOEUR, Paul. **Amor e Justiça**. Trad. BRANDÃO. Eduardo. São Paulo: WMF Fontes, 2012.

SIQUEIRA. Antônio Juraci. **Irmã Serafina Cinque, o Anjo da Transamazônica**. Literatura de Cordel. Belém, 2001.

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

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

Pedro Henrique Pedreira Campos*

Palavras chave:
Empreiteiras de obras
públicas
Transamazônica
Ditadura brasileira

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

Keywords:
Public works contractors
Transamazônica
Brazilian dictatorship

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

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

Introdução

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

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

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

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

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

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

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

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

As empreiteiras e a ditadura brasileira

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

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

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

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

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

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

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

Transamazônica – características e interesses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As empreiteiras de obras públicas e a construção da Transamazônica

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

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

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

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

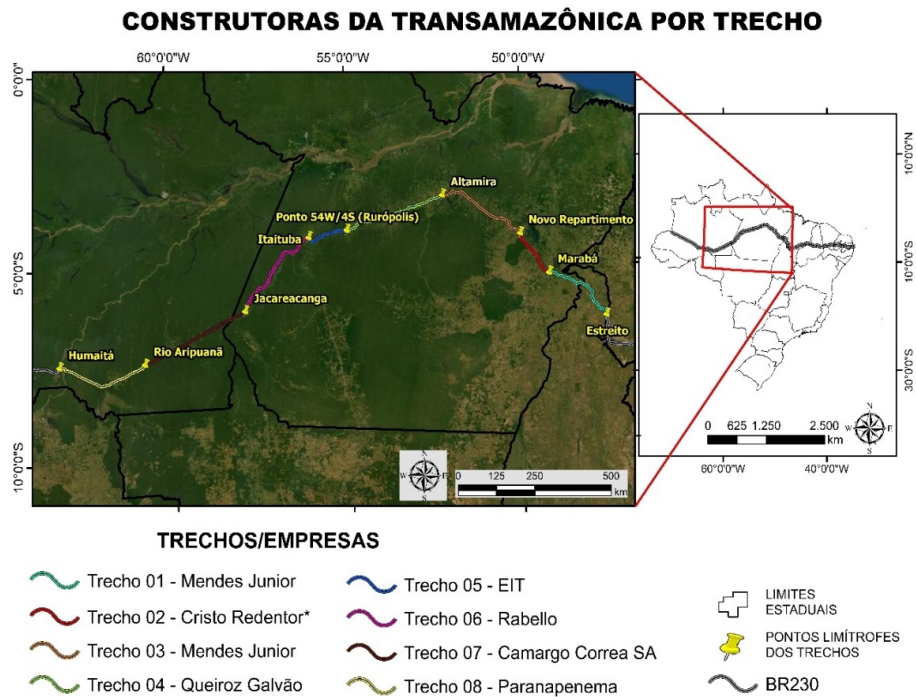


Figura 1 – Trechos da obra da Transamazônica e as construtoras responsáveis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusão

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

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

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

Notas

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

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

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

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

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

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

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

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

Referências

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Construindo caminhos e chegando ao fim da linha? Trabalho e trabalhadores da Transamazônica

Building paths and reaching the end of the line? Work and Transamazônica workers

Magno Michell Marçal Braga*

Palavras chave:
Trabalho
Trabalhadores
Transamazônica

Resumo: A rodovia Transamazônica nasceu filiada ao Programa de Integração Nacional (PIN) no auge da ditadura civil-militar em 1970 e teve a incorporação do território amazônico à lógica do capital nacional como pano de fundo da estratégia do Estado, que contava com o Nordeste como área de repulsão de um exército de mão de obra, além de grandes empresários interessados no megaempreendimento de construção civil e nos grandes projetos agropecuários com financiamentos subsidiados. A execução do projeto exigiu a migração de milhares de trabalhadores contratados de maneira direta ou indireta por grandes empreiteiras nacionais ou por intermediários e submetidos a diversos tipos de abusos e desrespeito às leis trabalhistas em vigor no momento. A obra, apesar da subnotificação de casos, fez disparar o número de acidentes de trabalho comunicados às autoridades, além de resultar em um boom de ações trabalhistas movidas por trabalhadores contra as empreiteiras envolvidas no projeto. Chamados a “construir o Brasil Grande”, muitos desses trabalhadores que construíram caminhos e acabaram encontrando o fim da linha de suas próprias trajetórias.

Keywords:
Work
Workers
Transamazônica

Abstract: The Transamazônica highway was born affiliated to the National Integration Program (PIN) at the height of the civil-military dictatorship in 1970 and had the incorporation of the Amazon territory into the logic of national capital as a backdrop for the State's strategy, which relied on the Northeast as an area of repulsion of an army of labor, as well as large businessmen interested in the mega construction enterprise and in large agricultural projects with subsidized financing. The execution of the project required the migration of thousands of workers hired directly or indirectly by large national contractors or intermediaries and subjected to various types of abuse and disregard for the labor laws in force at the time. The work, despite the underreporting of cases, triggered the number of occupational accidents reported to the authorities, in addition to resulting in a boom in labor lawsuits brought by workers against the contractors involved in the project. Called to “build Brasil Grande”, many of these workers who built paths and ended up finding the end of the line of their own trajectories.

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

* Licenciado em História (UFPE). Mestre em História do Norte-Nordeste (UFPE). Doutor em História (Universidade de Coimbra). Membro do Centro de Estudos interdisciplinares do século XX da Universidade de Coimbra. Professor do Instituto Federal de Alagoas – IFAL. E-mail: magnomichellmarcalbraga@gmail.com.

*O que faz andar a estrada? É o sonho.
Enquanto a gente sonhar, a estrada
permanecerá viva. É para isso que
servem os caminhos, para nos fazerem
parentes do futuro.
(Mia Couto)*

Como afirma Tuahir, personagem de Mia Couto, as estradas são pensadas como pontes do agora com o futuro sonhado, mobilizadoras do movimento vital. A rodovia Transamazônica, iniciada em 1970, representava muito mais do que um projeto de estrada, pois buscava materializar um grande programa de colonização na Amazônia e a transformação de um território, a construção de uma nova sociedade. Seu público-alvo para executar a colonização da vasta região era, em sua maioria, constituído por migrantes nordestinos, a quem o discurso do Estado buscou convencer de que seria a redenção, e sulistas com dificuldades para encontrar terras em sua região e interessados em trabalhar na expansão da fronteira agrícola. As atividades agrícolas viriam a ser, portanto, o elo entre pessoas de outros lugares do país e a região amazônica.

A obra foi dividida em lotes que seriam executados por construtoras escolhidas através de editais públicos. O primeiro edital foi publicado no dia 20 de junho de 1970, dividiu a primeira etapa da construção em cinco lotes e previa que as empresas vencedoras deveriam “recrutar os trabalhadores na região seca do Nordeste”¹. As empresas vencedoras foram as seguintes: Construtora Mendes Júnior (lote 1 e 3); S.A. Paulista Com. E Construções (lote 2)²; Construtora Queiroz Galvão (lote 4); EIT Empresa Industrial Técnica S.A. (lote 5). O contrato foi celebrado em 06 de agosto de 1970 e poucas semanas depois a obra foi iniciada.

A segunda licitação, feita em agosto de 1971 teve a seguinte configuração: Construtora Rabello, no trecho Itaituba – Jacareacanga (lote 6); Construtora Camargo Correa S.A., no trecho Jacareacanga - Rio Aripuanã (lote 7); Construtora Paranapanema, no trecho Rio Aripuanã - Humaitá-AM (lote 8) (SOUZA, 2012). Na figura 1 podemos observar a distribuição espacial dos trechos, por empresa construtora.



Figura 1 – Construtoras da Transamazônica por trecho.
Autor: Kleython Monteiro.

Cabe destacar que todas as empresas ganhadoras do processo licitatório eram brasileiras. Isso ocorreu porque havia reserva de mercado, criada em 1969, para garantir que empresas nacionais estivessem ligadas às grandes obras da ditadura. Segundo Pedro Campos,

partindo de uma crítica à política do governo Castello de fazer uso de empresas de engenharia estrangeiras, que vinham atreladas aos financiamentos de organizações forâneas, a mobilização desses empresários conseguiu auxiliar a reorientar as políticas para o setor, tendo como resultado direto a criação de um grupo de trabalho governamental em 1967 e, em especial, um decreto de 1969 que estabelecia a reserva de mercado para construção, projetos e montagem industrial de obras realizadas pelo governo brasileiro a companhias nacionais. Apesar da participação não tão exposta de empresários da construção pesada, esses foram beneficiários diretos desta medida. (CAMPOS, 2011, p. 302).

O Slogan adotado pelo governo e repetido pelo presidente da República Emílio Garrastazu Médici afirmava que Transamazônica seria uma estrada para garantir “terras sem homens para homens sem terras”³. Esta representação da Amazônia como espaço vazio a ser ocupado viria a permear toda a propaganda utilizada pelo Estado para persuadir a opinião pública sobre o empreendimento e acarretaria encontros e desencontros entre grupos muito distintos.

A ideia era construir uma obra em formato de espinha de peixe, com uma rodovia principal e, a cada dez quilômetros, estradas vicinais perpendiculares, para atrair populações visando ocupar a Amazônia e proteger a região de um suposto assédio estrangeiro. Assim, a rodovia Transamazônica foi projetada para iniciar em Cabedelo⁴, no Estado da Paraíba, às margens do oceano Atlântico, e terminar na fronteira com o Peru, para conseguir alcançar o oceano Pacífico, em Lima. Teria mais de 5000 km de extensão. Entretanto, a rodovia se encerra na cidade de Lábrea, localizada no estado do Amazonas.

Trabalho e trabalhadores na Transamazônica

A primeira etapa do processo de construção da rodovia foi o recrutamento de milhares de trabalhadores de diversas partes do país, em especial do Nordeste, como já previa o decreto de criação do PIN, para executar a obra. O número exato de trabalhadores envolvidos na execução da obra não é de conhecimento público. A falta de transparência que envolvia a coisa pública nos anos de ditadura e a massiva contratação de trabalhadores sem registro dificultam ainda mais uma estimativa. Os dados apresentados pelos boletins informativos da FUNDACENTRO⁵ aqui apresentados não trazem o número de contratados, nenhum dos trabalhos que tratam do tema apresentam tais números, nem foram encontrados dados oficiais. Em informações circuladas pela mídia estimava-se entre 4 e 6 mil trabalhadores, entretanto um texto de Damião Gaspar apresentou números que julgamos mais factíveis. Segundo o texto a gigante obra promoveria “Uma movimentação de terras equivalente a 12 represas como a de Boa Esperança, realizada por 15 mil homens, enfrentando as mais adversas condições na selva amazônica”⁶.

É com as experiências dos trabalhadores envolvidos no megaprojeto que este trabalho se constrói. Sabia-se, a partir de experiências em grandes obras passadas, que a vida do trabalhador envolvido nesses projetos não é nada fácil e chegou-se a especular a utilização de mão de obra vinda do sistema prisional para garantir formação de contingente de trabalhadores a baixo custo, como noticiou o jornal Correio da Manhã de 14 de outubro de 1970⁷.

A ideia de utilizar mão de obra do sistema prisional não vingou e os milhares de trabalhadores mobilizados em torno da execução da obra foram contratados ou aliciados em diferentes localidades. O universo de trabalhadores pode ser dividido entre aqueles que eram vinculados formalmente às grandes empreiteiras contratadas pelo Governo Federal, aqueles que eram contratados formalmente por empreiteiras menores subcontratadas pelas grandes empreiteiras e aqueles que eram aliciados pelos chamados *gatos*⁸ e que não possuíam nenhum

tipo de registro legal, mas estavam prestando serviços para alguma das empreiteiras.

Apesar de as grandes empresas ganhadoras das licitações terem efetuado recrutamento em várias localidades do país onde tinham escritórios, também se utilizaram do expediente da subcontratação de empresas para execução de parte da obra e da figura dos *gatos* para intermediar a contratação de trabalhadores. As consequências das subcontratações, além dos limites legais de sua utilização, como veremos nas páginas subsequentes, foram terríveis para a classe trabalhadora e fizeram surgir uma espécie de subcategoria de trabalhador, mais precarizado, vilipendiado em seus direitos, mais suscetível a doenças, acidentes e morte. Ademais, a maioria dos trabalhadores contratados por intermediários não possuía registro em Carteira de Trabalho e engrossava o caldo das subnotificações acerca de acidentes de trabalho nas estatísticas oficiais.

O caso do aliciamento de trabalhadores pobres chegou a ser noticiado em periódicos. O *Correio Braziliense* de 25 de julho de 1973 trazia notícia positiva sobre a atuação do Ministério do Trabalho e Previdência Social na capacitação de trabalhadores da obra da Transamazônica a fim de garantir mão de obra qualificada na região amazônica. No entanto, a matéria trouxe também:

É verdade que existem os “gaiteiros”. Elementos responsáveis pelo aliciamento de trabalhadores no Nordeste e em outras áreas que querem emprego na Transamazônica. Esses gaiteiros, porém, de uma forma geral, são despídos de escrúpulos e, ânsia de lucros fáceis, transportam qualquer um que queira ir para as frentes de trabalho da rodovia. Às vezes, sem condições para serem utilizados, quer devido a idade avançada, quer porque são doentes?

A maior parte dos trabalhadores não qualificados tinha como suas funções desmatar, abrir a picada e auxiliar a chegada dos topógrafos. Esses trabalhadores eram recrutados em seus lugares de origem ou se deslocavam por conta própria para a Transamazônica com a esperança de abandonar a condição social na qual estavam. Um grupo grande desses trabalhadores era migrante interno da própria região ou oriundo do Nordeste, a maioria sem letramento algum e desconhedores dos direitos legais. Por outro lado, eram conhecedores da luta pela sobrevivência. Movimentar-se no território era a única chance vista por muitos desses sujeitos que acompanharam historicamente os ciclos desenvolvimentistas no Brasil.

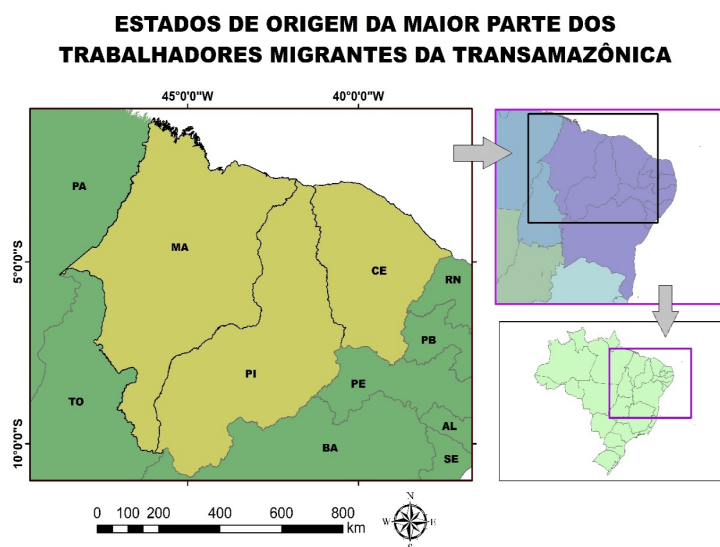


Figura 2 – Estados de origem da maior parte dos trabalhadores da Transamazônica.

Autor: Kleython Monteiro.

As representações feitas destes homens tendiam a caricaturá-los, como vemos em matéria especial publicada pela revista *Manchete* em 09 de janeiro de 1971. Conforme a notícia, a maior parte dos trabalhadores com baixa qualificação era recrutada nos estados nordestinos do Maranhão, Piauí e Ceará. “Os mateiros, uns 700, **são uma gente só**. Tudo nordestino do Maranhão, Piauí e Ceará.” (Revista *Manchete*, 09/01/1971, p. 91 - grifo nosso).

Não há dúvida de que os mateiros são homens rudes. Oitenta por cento deles são analfabetos. Os outros soletram alguma coisinha. Andam sempre armados e ao primeiro contato mostram-se bastante arredios. Depois, à medida que vai rompendo a barreira da desconfiança, vão se mostrando como realmente são: ingênuos e infantis. (Revista *Manchete*, 09/01/1971, p. 93).

Foram essas pessoas, juntamente com as populações indígenas, as que mais sofreram as consequências catastróficas do desenvolvimentismo que Transamazônica representa. Uma obra reprodutora da violência estrutural e do biopoder estatal que recai pesadamente sobre a classe trabalhadora definindo quem, onde e como se deve viver ou morrer¹⁰.

No universo de trabalhadores de baixa qualificação que formam a maior parte dos trabalhadores mobilizados por empreiteiras há aqueles que, no curso da atividade laborativa, conseguiram se profissionalizar e alcançar melhores posições na hierarquia do trabalho. Seu Dão¹¹ é uma dessas personagens que representariam o “sucesso” do trabalhador na trajetória laborativa:

O meu primeiro serviço na Queiroz Galvão foi britador. Ajudante de britador. É fazendo brita. Fazendo brita. Daí fui... fui crescendo, fui subindo. Com poucos anos eu tava como operador de máquina. [...] Em 74, o DNER, o Inca tava contratando eles. Aí eu fiz o concurso do Inca. O DNER criou o concurso, eu fiz o concurso do DNER. [...] Aí fiquei... fiquei no DNER. De 74, fiquei até me aposentar em 2003. [...] Eu... eu iniciei como operador de máquina, mas logo em seguida... me botaram como encarregado de... de equipe¹².

Uma vez que grandes obras de infraestrutura mobilizam números muito grandes de trabalhadores e elas, por sua vez, tem data para serem finalizadas, a questão da desmobilização da massa de trabalhadores se torna imperativa nos projetos. No caso da Transamazônica, a parte absorvida pelas instituições públicas como INCRA e DNER foi insuficiente em relação ao número total de desmobilizados. Para garantir a fixação dos trabalhadores na região, o Governo Federal prometia distribuir terras nas margens da própria rodovia, através do INCRA, transformando os trabalhadores em colonos. No entanto, após o término dos trechos muitos eram transferidos para outras obras (na época havia um boom de obras infraestruturais) ou migravam para os centros urbanos, fazendo inchar as pequenas cidades amazônicas e implicando no aumento das demandas sociais de toda ordem.

No caso de Seu Luis¹³, o recrutamento para trabalhar na obra ocorreu em Curitiba, capital do Paraná. Ele passou por uma seleção e, após percorrer as etapas que envolveram uma ida à Belo Horizonte, foi contratado pela empresa Mendes Júnior para exercer a função de mecânico na obra. No entanto, grande parte dos trabalhadores recrutados para a obra da Transamazônica teve outro tipo de experiência.

Seu Edson¹⁴, um pernambucano que trabalhou como motorista na Construtora Rabello afirmou que “quem trabalhava na empreiteira era registrado. Agora, quem não trabalhava registrado, trabalhava como gato, aí não era registrado, trabalhava avulso”. Após a fase de arregimentação dos trabalhadores era necessário fazer o deslocamento de máquina e pessoal para o local da obra.

A chegada de maquinário e a construção do acampamento eram os passos iniciais para garantir condições de alojamento e organização de pessoal para a abertura da primeira picada e marcação topográfica, seguida da derrubada da mata. Os primeiros a caminhar na mata eram os auxiliares de topógrafos, topógrafos e mateiros que abriam a picada e faziam a marcação para a chegada das máquinas e demais trabalhadores. A maior parte das obras de construção se dava em área de floresta, cercada por centenas de quilômetros de mata densa, rios e igarapés, por isso o acesso inicial se dava pelo

caminho das águas. Os trabalhos se iniciavam com a abertura de uma clareira na mata onde seria construído o acampamento. Estes, por sua vez, eram compostos de barracões, onde se construíam as oficinas, a cantina e o refeitório que preparava e servia as alimentações e o alojamento para descanso, normalmente composto por uma lona e madeiras fincadas no chão para servirem de base para montagem das redes. Em muitos casos improvisava-se uma pista para pouso de pequenas aeronaves que tinham a função de transportar autoridades, chefias do canteiro de obras, notícias, suprimentos e doentes ou acidentados graves.

Seu Pedro¹⁵, que já havia trabalhado na construção da rodovia Belém - Brasília pela Rodobrás, atuou na Transamazônica pela empresa S/A Paulista como ajudante de máquinas e descreveu o acampamento do canteiro de obras:

Naquele tempo que tudo era difícil, é a mata, né, era o alojamentão, fazia... do começo era até de lona e nós entrava [sic] pra debaixo, depois quando era... já na cidade, já... mais... já fazia um barracão de... brasilit, madeira.... Porque aquilo ali era... Era provisório. Dali nós já ia [sic] mais pra frente, tocando a rotina¹⁶.

Fazer chegar grandes tratores, como os Carterpillar D-8, até o ponto da obra foi um dos problemas encontrados pelos empreiteiros. Para superar as dificuldades foi montada uma logística de guerra. Parte do maquinário chegava desmontado e era remontado no canteiro de obras, todavia essa operação encarecia e atrasava o cronograma da obra. A solução, segundo Wilson Quintella¹⁷, foi dada pela própria empresa norte-americana: “transportar os tratores montados em barcas de desembarque utilizadas pelos aliados na invasão da Normandia no dia D, que estavam disponíveis como sobras de guerra e custavam uma pechincha” (QUINTELLA, 2008, p. 268). Neste caso, segundo Quintela, um navio cargueiro partiu da Flórida, nos Estados Unidos, com os tratores e rebocando as barcas que foram utilizadas no transporte local do maquinário.

Trabalho e trabalhadores na Transamazônica

O isolamento continuado por meses, a ausência das famílias, a falta de atividades de lazer nas horas de ausência de serviço e a dificuldade de manter relacionamentos sexuais configuraram um ambiente de pressão psicológica que por vezes desencadeou conflitos mais sérios.

A não definição por parte dos responsáveis pelas firmas empreiteiras de espaços e momentos para o não-trabalho tem sido uma regra com poucas exceções ao longo da trajetória histórica do trabalho. Gustavo Lins Ribeiro chama a atenção para este fato que ganha destaque em grandes obras, como a que estudamos:

A utilização por parte do operário do tempo de não-trabalho como tempo de lazer não entra necessariamente nos cálculos dos capitalistas individuais como algo necessário para a manutenção e reprodução da força de trabalho. Isto é ainda mais visível quando se trata de utilizar uma força de trabalho por um período definido a priori, em uma situação tão específica quanto a de um território de construção de um grande projeto no qual, para se oferecer maiores prestações de serviço, são necessários grandes investimentos. (RIBEIRO, 2008, p. 216).

A fala de Seu Dalvâneo¹⁸, engenheiro que chefou uma turma de trabalhadores, permite ao historiador fazer abstrações acerca do ambiente psicológico experimentado pelos sujeitos envolvidos na obra:

Operário, operário braçal a gente levou daqui (Nordeste), topógrafos, niveladores, auxiliares, gente pra trabalhar no escritório, não tinha ninguém. Era recrutar daqui e levar pra lá. Teve gente que trabalhou comigo que matou gente, teve gente que tocou fogo em avião, ficou doido, pirou. Ficava isolado lá muito homem junto e a diversão era tomar cachaça. [...] Teve um que pirou que eu tive que trazer ele aqui sedado. Ele ficou perturbado, rapaz. Aí eu tive que dá uns calmantes pra ele. Resumindo, eu viajei com ele de avião, dormi com ele lá em Belém e vez por outra botava um cachetizinho na boca dele pra ele ficar meio doidão, meio sedado porque ele tinha sido

recrutado aqui e eu tinha que entregá-lo aqui (Pernambuco). [...] Eu contratei um índio, meio safado, mas só pra fazer, pra ser caçador. Interessante que quando ele chegava assim à tardinha aí a gente falava “tem nada hoje não pra sopa?” Ele entrava no mato nu, ele tinha assim essa psicose. Ele já tava... é... mais ou menos civilizado. Ele tirava a roupa não demorava muito tempo ele vinha com a caça. O bicho é jeitoso. [...] Quando você tá numa situação dessa você tem que se nivelar com o pessoal, senão você não tinha como ter um certo controle. Ia ser na força? Não podia ser. Claro que eu andava armado, lá todo mundo andava armado. Eu tinha dois revólveres, só andava com meu 38 de lado. Atirei como o diabo. E tinha outras armas mais pesadas lá no acampamento. Mas pra gente conseguir alguma coisa tem que ser, tem que se dar as mãos, senão você não consegue tanger esse povo¹⁹.

O depoimento de seu Dalvâneo é rico em informações e significados. Deixa claro que a grande parte dos trabalhadores era contratada na região Nordeste e levada para floresta pela própria empresa contratante.

Também deixa escapar a visão hierarquizada que possui acerca dos trabalhadores “braçais”. O engenheiro constrói sua identidade na medida em que se distancia dos demais sujeitos envolvidos na obra. “Operário braçal”, “pessoa que matou gente”, “tocou fogo em avião”, “ficou doido”, “pirou”. Sua fala também joga luz sobre a pressão psicológica a qual estavam expostos os trabalhadores envolvidos.

Os trabalhadores *braçais* são descritos como personagens limitados em sua razão, que precisam ser “tangidos”. Quando diz “você tem que se nivelar com o pessoal” expõe a hierarquização naturalizada por si. Há, todavia, um conjunto de lógicas e valores que os tornam até certo ponto compreendidos, já que cita a necessidade de flexibilizar, negociar com os trabalhadores quando destaca o tempo de isolamento e as formas de superá-lo, como com o uso de bebidas alcoólicas, normalmente proibidas oficialmente, mas toleradas como escape e alívio das tensões, o que por vezes poderia se reverter no contrário, incrementando situações de conflito como os descritos pelo próprio engenheiro.

O outro personagem que aparece na fala de Seu Dalvâneo é o indígena contratado para caçar. Este, por sua vez, é apresentado como o outro mais

distante que os encontros e desencontros da fronteira fazem ver. Incompreendido na forma de ser e animalizado.

A estrutura dos acampamentos variava de acordo com a empresa construtora e demanda por trabalhadores no trecho. As grandes empreiteiras mantinham uma base maior, com o mínimo de estrutura necessária, como posto médico, pistas de pouso e escritórios. Nos acampamentos construídos para atender pequenas demandas, como a construção de pontes pequenas, as estruturas eram mais precárias e temporárias. Em seu romance memorialista *A ponte sobre o rio Tueré*, John Coningham Netto, que trabalhou na construção de pontes da Transamazônica, descreve os acampamentos:

Os nossos subempreiteiros, os lavradores de madeira e os caçadores e pescadores que mantêm os acampamentos supridos de carne, constroem seus próprios barracos nas proximidades, e alguns deles tem mulheres. [Vivem] cerca de vinte nos canteiros das pontes menores, mais de cem, às vezes, nas maiores. É assim: conforme vamos terminando as pontes pequenas em setembro, outubro, os homens são pagos - só pagamos quando está pronta a ponte - e então os levamos de caminhão para Marabá, dando-lhes 15 dias de folga. De lá, os que tem família tomam o ônibus para Carolina ou Imperatriz no Maranhão - de onde vem a maioria deles - e os que não tem, ou cujo pessoal more longe demais, em estados como Ceará, por exemplo, gastam seu dinheiro em Marabá mesmo, geralmente na zona. Quando voltam - alguns precisando de tratamento para gonorreia - são designados para ajudar a terminar as pontes maiores. (CONINGHAN NETTO, 2000, p. 26-27).

Do trecho citado, é possível depreender uma série de características da obra e da rotina dos trabalhadores envolvidos. Dentre elas destacamos as seguintes: 1- Adoção do sistema de subemprego que tende a extrapolar os limites legais da exploração da força de trabalho e dificulta a punição dos agentes envolvidos; 2- Fica evidenciado que aos trabalhadores subempregados não estava disponível lugar nos acampamentos oficiais uma vez que, “constroem seus próprios barracos nas proximidades”; 3- A predominante presença masculina nos

acampamentos; 4- A origem nordestina da maior parte dos trabalhadores menos qualificados que eram do Maranhão ou Ceará.; 5- A relação entre a construção da rodovia e o crescimento das zonas de meretrício das cidades e vilas do entorno da obra e a circulação de doenças sexualmente transmissíveis entre os trabalhadores.

A Alimentação

Suprir de alimentação um exército de trabalhadores com alta necessidade calórica e no meio da floresta amazônica foi um dos grandes obstáculos enfrentados na execução do projeto Transamazônica. A oferta de alimentos nos acampamentos por parte das empresas era limitada, o que normalmente implicava na necessidade de recorrer à caça para suprir as necessidades de proteína de trabalhadores que enfrentaram um regime duro de trabalho, com turmas que se revezavam vinte e quatro horas por dia nos tempos da estação seca.

Em um acampamento visitado pela reportagem da *Revista Manchete* em 1971, a carência alimentar era mitigada pela caça. Segundo reportagem de Atenéia Feijó:

A comida depende muito do caçador - e a companhia construtora tem até isso contratado. Carne de boi só uma vez por semana, vinda de uma fazenda longínqua, do outro lado do rio. Não há verdura de espécie alguma. Quando seu Antônio, o caçador, não mata bicho algum a solução é o jabá (carne seca com farinha). Para a cozinheira caça é o mais difícil de preparar. (*Revista Manchete*, 09/01/1971, p. 86).

Seu Raimundo²⁰, que trabalhou como operador de motosserra subcontratado da Construtora Rabello, afirmou que a comida

era peão que fazia, né?! Que num tinha mulher, num tinha ninguém pa [sic] fazer. Era o cozinheiro que fazia... era... aquela comida... grosseira. Mas você tinha que comer, que senão tu ia passar fome, ia morrer de fome, né?! Dento da mata [sic]. E também, carne de caça. Carne de

caça, que tinha um caçador que matava caça pra gente comer²¹.

Os relatos dos trabalhadores acerca da alimentação nos acampamentos deixam transparecer que normalmente estavam submetidos à alimentação com sérias restrições nutritivas e em condições precárias de preparo e consumo.

Apesar da notória dificuldade em se criar condições mínimas para o exercício da atividade laboral no meio da floresta, o que justificaria o improvisado de instalações como a cantina nos primeiros dias de trabalho, o permanente improvisado com o qual lidavam os trabalhadores aponta para o tratamento imposto ao conjunto dos trabalhadores por parte das empreiteiras. Essas gentes, caricaturada por agentes do Estado, da mídia e alguns outros setores da sociedade como “uma gente só”²², eram duplamente sobreviventes - no lugar de origem e no lugar de chegada.

Seu Edson descreve um cenário muito semelhante ao que foi descrito por seu Luis:

São seis meses sem comer carne, só conserva. Era sardinha, aí depois eles inventaram uma tal de almôndega, depois teve uma tal de salsicha. Quando eles mandavam salsicha aí os peão [sic] botavam até nome nas salsichas. Quando chegava comida a gente já sabia o gosto... Aquele cheiro... Além de ser conserva, era mal feita! Era. Comia pra não morrer. Lá a gente não tinha outra opção, ou comia ou passava fome. Então a conserva que tinha ninguém aguentava mais. Então comia feijão com arroz. E o engenheiro que trabalhava lá com a gente era muito rígido. Ele tinha muito medo que o peão adoecesse. Só que a empresa não era dele. Ele era chefe só, do setor... Teve uma vez que ele pegou uma panela lá cheia de jabá e jogou no meio da rua dizendo que peão não podia comer aquilo porque aquilo ia adoecer o peão que comesse. Tinha um fardo e meio de jabá.

De maneira geral, as condições de alimentação eram impróprias, mas ainda podia ser pior. Os trabalhadores subcontratados tinham ainda menos assistência. Seu Dão, que trabalhou na Queiroz Galvão, nos disse:

Vixe, e depois eu ajudei eles [sic] (os subcontratados) demais da conta, que era um sofrimento pra aquele pessoal. Eles não tinham transporte, eles não tinham como trazer alimentação pra... as máquinas tavam [sic], vamos supor, as máquinas tavam [sic] aqui no 40... lá no quilômetro 40... e eles tavam [sic] trabalhando aqui no 80. Quarenta quilômetros de a pé [sic] com a coisa nas costas, trazendo rancho (alimento) pra eles. Era um sofrimento... para aqueles homens²³.

A fala de Seu Dão joga luz sobre as condições de trabalho e sobrevivência de um exército de trabalhadores que, sem vínculos formais com as empresas contratantes, estavam entregues à própria sorte. Caminhar dezenas de quilômetros durante o dia, sob o sol e a umidade amazônica não é tarefa fácil para o mais saudável e nutrido dos homens e se tornava um calvário para os trabalhadores mal alimentados que caminhavam carregando suas “trouxas” nas costas. A experiência de classe nessas condições extremas às quais estavam expostos, como já demonstraram estudos anteriores²⁴, costumam influenciar também na construção de laços de solidariedade e na construção de estratégias para sobreviver da melhor maneira possível. Caronas e partilha do rancho (comida) eram formas de fazer suportar as dificuldades.

Há, todavia, de se salientar que as condições mais precárias às quais estavam expostos os trabalhadores aliciados e subcontratados eram percebidas nas mais diversas questões, desde uma má alimentação que implicava na conformação de corpos mais frágeis e vulneráveis às doenças (entre elas a devastadora malária), passando pela questão de deslocamento e acomodação e finalizando nos níveis de exposição diferenciados aos riscos de acidentes de trabalho e morte.

Acidentes de Trabalho

Os acidentes de trabalho também faziam parte do cotidiano da massa trabalhadora mobilizada em torno do projeto. Chamamos a atenção novamente para a diferenciação entre os trabalhadores ligados formalmente às grandes construtoras e aqueles subcontratados através de

pequenas empresas ou intermediadores. Os últimos raramente entram nos dados estatísticos sobre acidentes de trabalho, uma vez que

nas séries históricas de acidentes de trabalho, apenas os acidentes que foram notificados ao sistema público através do CAT (Comunicação de Acidente de Trabalho) foram contabilizados e utilizados como base para políticas públicas, o que só foi modificado a partir de 2007. (SILVA, 2019, p. 22).

O setor da construção civil no Brasil é historicamente um dos setores em que mais se nota a subnotificação de acidentes de trabalho. Parte dessa subnotificação se dá por causa do alto número de trabalhadores sem registros oficiais. Alguns trabalhadores que conversaram conosco prestaram serviços na construção da Transamazônica na forma de subempreitados e outros contratados com registro na carteira de trabalho. Seu Raimundo, contratado através de gatos pela construtora Rabello, recorda assim de sua experiência:

No tempo eles num [sic] falavam nada de direitos trabalhistas e com os pobres que eles arranjaram ela [sic] só fazia contrato, não fichava carteira nenhuma de ninguém. [...] Você pegava, você é dono da Rabello, pegava a empreitada e então você passava pra meia. A meia já passava pra outro, num trecho pegava oito gato, (grifo do autor) até que chegasse de um pro outro, pro outro, nós já tava passando fome. [...] De vez em quando morria gente. Um amigo meu morreu, ele cortou a perna com a motosserra, num foi indenizado, num foi nada e... quem era contrato, quando o cara chegava a família nem sabia pra onde que o cara tava, aí ficava por lá e enterrava na beira da pista. [...] Ele (Médici) que foi inaugurar Rurópolis, que nós tava lá e fizeram até uma festa. Eu num fui porque tinha furado o pé. E uma, eles (empresa) não davam nem bota. Nós trabalhava com o que nós tinha. Eu trabalhava com aquele Kichut, cortaram um pau, o cara cortou o pau e eu vareei meu pé. Foi por isso que eu não fui pra inauguração²⁵.

Acidentes graves com mutilações e até mesmo mortes faziam parte da rotina de trabalhadores na Transamazônica, fossem eles contratados oficialmente pelas grandes empresas ou

subempreitados, todavia, os últimos ocupavam as funções mais expostas à riscos ao passo que não possuíam os equipamentos de segurança, tampouco a assistência mínima necessária. A utilização do expediente da subemprego e suas consequências nefastas também foram lembradas por seu Edson, que assim como Seu Raimundo, trabalhou na obra como operário da construtora Rabello, mas com registro na Carteira de Trabalho:

Lá (no trecho) tinha gente que trabalhava pra ela, mas o trecho era dela (Rabello). Quem trabalhava na empreiteira era registrado, agora quem não trabalhava registrado trabalhava como gato. Aí não era registrado, trabalhava avulso. Era o cara que prestava serviço para a construtora... era o cara que ajudava lá. Esse cara era o gato. Então esse pessoal não tinha nada, era avulso. Até transporte aqui quando precisava dava um pouco de trabalho porque eles não tinham nada a ver com a empresa (grifó nosso)²⁶.

Ao descrever a rotina de acidentes e ser questionado se havia melhorias ou paradas após os acidentes de trabalho, Seu Edson disse que “não parava nada. A empresa pegava aquele cara, botava lá no caixão. Era normal, ninguém parava não por uma coisa dessas”²⁷.

Apesar da construção civil ser notadamente uma das atividades em que mais se morre em serviço, chama a atenção a condição descartável da vida humana em grandes obras desenvolvimentistas como a Transamazônica. Para Achille Mbembe, uma das características do exercício da soberania, em especial por Estados Modernos, “é a capacidade de definir quem importa e quem não importa, quem é “descartável” e quem não é” (MBEMBE, 2016, p.135). Neste sentido, os acidentes de trabalho aqui estudados são entendidos como

a culminância de um longo e duro processo de exploração e das péssimas condições de trabalho a que os trabalhadores são expostos e obrigados a suportar, por falta de outras opções que lhes garantam a sobrevivência. (SILVA, 2015, p. 216).

A banalização dos eventos envolvendo acidentes de trabalho e a precarização ou a falta de atendimento de saúde nos canteiros também pode

ser percebida nas falas de outros entrevistados. Seu Dalvâneo, por exemplo, disse que acidentes eram comuns e citou picadas de escorpião, de cobra, acidentes com ferramentas perfurocortantes que implicavam em afastamento longo ou definitivo do trabalhador e até um caso em que o trabalhador, na ausência de atendimento adequado dentro do canteiro de obra, decidiu tratar leishmaniose com uma “chave de fenda incandescente queimando a ferida”. A frequência com que ocorriam acidentes e o acometimento de doenças implicava em uma alta rotatividade da mão de obra nos canteiros, o que por sua vez resultava na chegada constante de novos trabalhadores que, por não terem tido tempo para dominar as habilidades necessárias ao desenvolvimento laboral adequado estavam expostos com mais facilidade à reprodução de novos acidentes.

Além de gerar dados estatísticos que subsidiam políticas públicas, o acidente de trabalho,

à medida que reduz ou extingue a capacidade individual do trabalho, para o trabalhador representa a cassação do seu direito de viver dignamente como ser humano ou mesmo do direito à própria vida (CHON; KARSCH; HIRANO; SATO, 1985, p. 37).

A partir de 1972 os boletins informativos da FUNDACENTRO²⁸ passaram a apresentar tabelas com uma linha dedicada apenas aos acidentes na região da Transamazônica, quando em regra a apresentação era feita por estados, como vemos no Boletim Informativo de outubro de 1972 (tabela 2) e julho de 1973 (tabela 1).

Sem informações sobre o número de empregados na Transamazônica, o ano de 1972 registrou 554 acidentes, aproximadamente um terço do que foi registrado em todo o Estado do Piauí no mesmo período. Por sua vez o Estado do Piauí possuía 44.879 trabalhadores registrados. No mesmo período foram registradas 554 doenças de trabalho. De acordo com os dados do boletim informativo apenas no estado de São Paulo, maior parque industrial do país, teriam ocorrido mais registros de doenças do trabalho. Para efeito de comparação, o antigo Estado da Guanabara²⁹ com mais de um milhão de trabalhadores registrados apresentou 223

casos, ou seja, menos da metade dos casos registrados em trabalhadores da Transamazônica, onde seguramente o número de trabalhadores registrados não ultrapassava duas dezenas de milhares. Havia uma verdadeira “epidemia” de doenças do trabalho na Transamazônica. Os dados apresentados no

boletim, e reproduzidos na tabela 2, também chamam a atenção pela gravidade dos acidentes.

Tabela 1 – Destaques de acidentes de trabalho na Transamazônica

Acidentes de trabalho						
Unidades da federação	Número de empregados	Típicos	Doenças de Trabalho	Trajeto	Total	% de acidentados
Acre	---	80	---	1	81	---
Alagoas	101.019	4.763	---	12	4.775	4,73
Amazonas	51.310	9.023	---	86	9.109	17,75
Bahia	396.102	68.820	3	809	69.632	17,58
Ceará	95.254	11.909	148	161	12.218	12,83
Espírito Santo	104.119	20.529	1	180	20.710	19,89
Goiás	82.135	6.683	57	218	6.958	8,47
Guanabara	1.099.640	133.294	223	3.637	137.154	12,47
Maranhão	66.963	3.434	30	11	3.475	5,19
Mato Grosso	72.114	5.420	---	240	5.660	7,85
Minas Gerais	675.370	104.535	128	1.915	106.578	15,78
Pará	82.345	15.240	20	103	15.363	18,66
Paraíba	94.864	4.705	3	105	4.813	5,07
Paraná	491.652	59.859	2	987	60.848	12,38
Pernambuco	303.555	27.313	153	443	27.909	9,19
Piauí	44.879	1.559	---	62	1.621	3,61
Rio G. do Norte	62.491	5.148	---	23	5.171	8,27
Rio G. do Sul	563.023	175.852	105	2.375	178.332	31,67
Rio de Janeiro	300.358	75.548	8	1.020	76.576	25,49
Santa Catarina	274.868	53.686	255	1.235	55.176	20,07
São Paulo	2.674.992	669.604	712	8.897	679.213	25,39

Sergipe	37.661	3.513	73	43	3.629	9,64
Distrito Federal	98.660	18.161	---	453	18.614	18,87
Transamazônica	---	554	554	---	1.108	---
TOTAL	7.773.374	1.479.232	2.475	23.016	1.504.723	19,36

Fonte: Boletim Informativo FUNDACENTRO, V. 4, nº43, julho de 1973.

Tabela 2 – Acidentes de Trabalho

SEGUROS SOCIAIS - ACIDENTES DE TRABALHO								
1º semestre 1972								
Unidades da Federação	Acidentes Registrados	Acidentes liquidados					Morte	Total
		Simplex assistência médica	Incapacidade temporária	Incapacidade permanente				
				1% a 25%	30% a 60%	100% a 125%		
Norte								
Amazonas	4.683	50	3.687	95	18	3	7	3.860
Pará	8.439	372	6.332	282	52	---	27	7.065
Acre	48	---	26	---	12	---	---	38
Nordeste								
Maranhão	1.917	17	1.561	19	4	---	3	1.604
Piauí	1.208	---	1.031	33	6	---	7	1.077
Ceará	6.761	95	5.895	171	77	8	33	6.279
Rio Grande do Norte	3.122	29	2.659	85	18	1	10	2.802
Paraíba	2.515	58	2.084	64	18	---	8	2.232
Pernambuco	19.196	42	13.475	499	200	19	51	14.286
Alagoas	2.680	125	2.243	30	14	---	10	2.422
Sergipe	2.123	136	1.784	27	13	---	12	1.972
Bahia	36.379	8.371	23.074	263	71	13	36	31.848
Sudeste								
Minas Gerais	52.283	5.407	41.669	1.091	189	26	135	48.317

Espírito Santo	12.009	860	8.120	321	64	2	39	9.406
Rio de Janeiro	41.541	1.941	33.527	1.227	71	10	95	36.871
Guanabara	73.430	945	63.825	3.466	187	33	203	68.709
São Paulo	356.302	61.326	273.526	7.801	801	102	425	344.008
Sul								
Paraná	36.037	293	28.972	781	138	18	39	30.261
Santa Catarina	30.781	460	26.914	716	501	9	32	28.352
Rio Grande do Sul	100.017	8.333	83.890	1.758	311	15	72	94.979
Centro Oeste								
Mato Grosso	3.432	23	2.403	42	25	2	13	2.510
Goiás	3.246	40	2.788	108	41	3	19	2.999
Distrito Federal	9.813	9	9.561	232	50	36	35	9.923
Transamazônica	553	92	311	8	2	---	133	546
BRASIL	808.537	89.421	639.437	19.119	2.783	300	1.506	752.66

Fonte: Boletim Informativo da FUNDACENTRO, v. 3, Out. 1972, n. 34.

Como vemos na tabela 2 foram registrados na região da Transamazônica 553 acidentes de trabalho no período analisado. Destes apenas 92 resultaram em simples assistência médica, ou seja, a maior parte dos acidentes tiveram maior gravidade. 321 acidentes provocaram incapacidade temporária ou permanente e 133 mortes foram provocadas por acidentes de trabalho na Transamazônica no período computado. Este número corresponde a 24% do total de acidentes registrados.

Segundo os dados analisados, aproximadamente um a cada quatro acidentados no trabalho que entrou para as estatísticas da Transamazônica naquele primeiro semestre de 1972 acabou perdendo a vida, o que fazia da região, em termos proporcionais, o lugar mais mortífero para trabalhadores da construção civil do país inteiro. São Paulo, região mais industrializada e com o maior número absoluto de acidentes do país, registrou 356.302 acidentes e 425 mortes, o que significa menos de 0,2% de acidentes fatais. A desproporção correlata entre os dados da Transamazônica e os

Estados da federação são alarmantes. Nesse período, o Estado que registrou a maior letalidade proporcional de acidentes de trabalho foi Goiás, com 0,58% de acidentes de trabalho que resultaram em mortes. Em outras palavras, significa dizer que, em números redondos, os acidentes na Transamazônica eram quase 50 vezes mais letais do que no Estado de Goiás.

Considerações finais

As condições de trabalho encontradas pelos trabalhadores da Transamazônica foram, de maneira geral, muito difíceis. As dificuldades passavam pela adaptação ao meio ambiente e se agravavam na medida em que as empresas não cumpriam com suas obrigações legais. O caso dos trabalhadores aliciados e subcontratados por terceiros era ainda pior, uma vez que constituíram um grupo de seres humanos cujas vidas eram mais descartáveis.

Entre os trabalhadores que fizeram parte do projeto da Transamazônica há trajetórias individuais que devem ser vistas como tal, todavia, há também um conjunto de similitudes nas experiências que são geradas pela condição e natureza do trabalho imposto. Questões como superexploração do trabalho, mutilações e mortes nos canteiros de obra, além da imposição de violências simbólicas e físicas fizeram parte da rotina de pessoas anônimas que poucas vezes podem registrar suas impressões a respeito do processo histórico que protagonizaram.

Completados mais de cinquenta anos do início da obra que foi pensada sob a égide da doutrina de segurança nacional implementada durante a ditadura civil-militar e sustentada sob pressupostos equivocados como a noção de vazio demográfico amazônico e a ameaça da soberania nacional, a Transamazônica que prometeu integrar o Brasil e equacionar os problemas sociais e econômicos que impediam o país de se tornar o “Brasil Grande” deixou um rastro de violações de direitos humanos e degradação ambiental que até hoje repercutem nas demandas socioambientais da região. Os sujeitos anônimos que tiveram suas vidas afetadas pelo empreendimento têm normalmente suas vozes silenciadas nos registros oficiais e daí urge a necessidade de cada vez mais se contar a história dos que construíram caminhos e, não raramente, acabaram encontrando o fim da linha.

Notas

1 Edital nº 36/70 In: Jornal Correio da Manhã, 20/06/1970.

2 A empresa inicialmente indicada para execução foi a Construtora Cristo Redentor, entretanto após dificuldades financeiras teve seu lote dividido entre as empresas S.A. e Construtora Mendes Júnior. Cf. CAMPOS, 2012.

3 Trecho retirado do discurso do Presidente Médici em Recife, 6 de junho de 1970 *apud* Gomes (1972, p. 8).

4 O trecho pioneiro de abertura iniciava-se em Estreito-MA, aproveitando o trecho já existente que partia de Cabedelo-PB.

5 A Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO) é um órgão criado pelo Estado brasileiro em 1966 com a finalidade de fazer o Brasil cumprir a resolução nº 112 da Organização

Internacional do Trabalho (OIT), que dispõe sobre serviços de medicina do trabalho em um contexto de grande alta nos índices de acidentes do trabalho no país. Em 1978 passou a se chamar Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO). Cf. MONTEIRO, 2013)

6 Revista O Cruzeiro 15/09/1971 nº 37, p. 236.

7 Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

8 Gato ou Gaiteiro é o termo pelo qual os habitantes locais se referem ao sujeito que faz a intermediação entre o trabalhador e a empresa contratante. Uma espécie de arregimentador de mão de obra. As pessoas recrutadas por gatos são, normalmente, pouco escolarizadas, exercem tarefas braçais e não são contratadas em acordo com a legislação trabalhista. Por vezes o termo gato também é usado para se referir ao próprio trabalhador recrutado.

9 Correio Braziliense, 25/07/1973. Acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_02&Pesq=%22visitou%20uma%20serraria%20do%20c3%b3rg%20a3o%22&pagfis=35575 Acesso em: 12 out. 2020.

10 Utilizamos o conceito de violência estrutural tomado de empréstimo de Johan Galtung e replicado por José María Tortosa e Daniel La Parra, para os quais o conceito pode ser aplicável “en aquellas situaciones en las que se produce un daño en la satisfacción de las necesidades humanas básicas (supervivencia, bienestar, identidad o libertad) como resultado de los procesos de estratificación social, es decir, sin necesidad de formas de violencia directa. El término violencia estructural remite a la existencia de un conflicto entre dos o más grupos de una sociedad (normalmente caracterizados en términos de género, etnia, clase, nacionalidad, edad u otros) en el que el reparto, acceso o posibilidad de uso de los recursos es resuelto sistemáticamente a favor de alguna de las partes y en perjuicio de las demás, debido a los mecanismos de estratificación social. (TORTOSA; PARRA, 2003, p. 57). Existe um grande debate historiográfico em torno do conceito de biopoder que não cabe neste trabalho. Sobre as discussões e os limites do conceito, cf. BERTOLINI, 2018.

11 Seu Dão trabalhou na obra da Transamazônica como operador de máquinas pela empresa Queiroz Galvão. No período da entrevista (maio de 2018) estava aposentado pelo DNER e vivia em Uruará-PA, onde é um personagem conhecido por ter protagonizado o primeiro casamento da Transamazônica, sendo noticiado e inclusive recebendo presentes da comitiva presidencial que havia visitado a obra semanas antes.

12 Entrevista realizada em maio de 2018 na cidade de Uruará-PA.

13 Seu Luis é paranaense de Curitiba. O fato de ter vivido em uma capital do Sul do país permitiu construir uma formação técnica pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). Trabalhou na Transamazônica contratado como mecânico na construtora Mendes Jr em uma das primeiras frentes de trabalho. Abandonou a obra e a região e hoje é um pequeno empresário na cidade de Fortaleza-CE. Entrevista realizada na cidade de Fortaleza em fevereiro de 2018.

14 Entrevista concedida a Magno Braga. Petrolina-PE, 16 de julho de 2010.

15 Seu Pedro nasceu no Estado do Goiás e trabalhou na Transamazônica na manutenção de máquinas pela empresa S.A. Paulista. O caso de seu Pedro se assemelha com o de outros trabalhadores que já possuíam algumas experiências em obras rodoviárias anteriores. Trabalhou na Rodobras, empresa pública criada para construção da rodovia Belém-Brasília. Seu Pedro conseguiu se especializar no trabalho e após sair da empresa foi contratado pelo DNER que era responsável pela manutenção da estrada. No período da entrevista (maio de 2018) vivia na região de Marabá-PA e estava aposentado.

16 Entrevista concedida a Magno Braga. Marabá-PA, 17 de maio de 2018.

17 Wilson Quintella foi executivo e presidente da construtora Camargo Corrêa, responsável pela construção de trecho da Transamazônica.

18 Seu Dalvâneo nasceu em Pernambuco, é engenheiro e trabalhou na obra da Transamazônica como mão de obra altamente especializada por uma empresa subcontratada chamada Astep S.A. Engenheiros consultores. O discurso de Seu Dalvâneo deixa transparecer a diferenciação social que enxerga entre si e os demais trabalhadores que chefiava, além dos privilégios que um grupo muito restrito de trabalhadores altamente qualificados tinham nos canteiros da obra. No período da entrevista vivia na cidade de Olinda-PE, era aposentado e continuava trabalhando como engenheiro.

19 Entrevista concedida a Magno Braga. Olinda-PE, 13 de abril de 2011.

20 Seu Raimundo nasceu no Pará e sua trajetória se confunde com a de grande parte dos trabalhadores que atuaram na obra da Transamazônica. Sem registros oficiais e permanentemente em movimento migratório pela sobrevivência. Tentou viver em lotes da Transamazônica, mas desistiu da vida na Amazônia. Trabalhadores como seu Raimundo foram a maioria envolvida na obra, mas nos dias de hoje são sujeitos mais difíceis de se encontrar pela região, seja pelas constantes movimentações internas, seja por terem sido expostos a um tipo de vida que

diminui as chances de envelhecer. No período da entrevista (maio de 2018) vivia na cidade de Goiânia-GO e era aposentado.

21 Entrevista concedida a Magno Braga. Goiânia-GO, 14 de maio de 2018.

22 Destaque da matéria da Revista Manchete citada anteriormente.

23 A entrevista com Seu Dão foi realizada na cidade de Uruará-PA, em maio de 2018, A pequena cidade surgiu após o *boom* da Transamazônica na década de 1970. As entrevistas realizadas nas cidades amazônicas nos exigiram mais esforço de deslocamento devido às condições locais (Estradas sem condições de trafegabilidade, longas distâncias e o fato de o país ter vivido uma greve geral de caminhoneiros que bloqueou diversas rodovias nacionais em maio de 2018), às longas distâncias e às características naturais da região.

24 Cf. SPERANZA, 2014.

25 Entrevista concedida a Magno Braga. Goiânia-GO, 14 de maio de 2018. Grifo nosso. Gato era como eram chamados os trabalhadores não registrados pelas empresas.

26 Entrevista concedida a Magno Braga. Petrolina-PE, 16 de julho de 2010.

27 Entrevista concedida a Magno Braga. Petrolina-PE, 16 de julho de 2010.

28 No período estudado, a FUNDACENTRO tinha uma publicação regular chamada de Boletim Informativo, aos quais tivemos acesso e onde constam os dados estatísticos acerca dos acidentes de trabalho, das diretrizes e chamamentos para congressos e outras pautas relacionadas à temática. Os dados estatísticos contido nesses boletins são construídos a partir das informações do INPS, o que fazia com que apenas os trabalhadores com carteira de trabalho assinada fossem considerados.

29 Hoje englobado pelo estado do Rio de Janeiro.

Referências

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **A ditadura dos Empreiteiros:** as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985. 2012, 584 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

CHON, Amélia; HIRANO, Sedi; KARSCH, Ursula S.; SATO, Ademar K. **Acidentes de**

Trabalho: Uma forma de violência. Editora Brasiliense, São Paulo, 1985.

CONINGHAM NETTO, John. **A ponte sobre o rio Tuerê:** Drama na Abertura da Transamazônica. Campinas-SP: Editora Komedi, 2000.

BERTOLINI, Jeferson. O conceito de biopoder em Foucault: apontamentos bibliográficos. **Saberes**, Natal-RN, v. 18, n. 3, p. 86-100, dez. 2018.

FUNDACENTRO. **Boletim Informativo**. v. 4, n. 43, julho de 1973.

GOMES, Flávio Alcaraz. **Transamazônica:** A redescoberta do Brasil. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica:** biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. *Arte & Ensaios*, Rio de Janeiro, n. 32, p. 123-151, jan. 2016.

MENEZES, Fernando Dominience. **Enunciados sobre o futuro:** ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”. 2007, 155 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

MONTEIRO, Juliana Santos. **Fundacentro:** Função Social da Política sobre Acidentes de Trabalho no período ditatorial brasileiro (1966-1976). 2013, 139 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013.

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

RIBEIRO, Gustavo Lins. **O Capital da Esperança:** A experiência dos trabalhadores na construção de Brasília. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2008.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. Acidentes, adoecimento e morte no trabalho como tema de estudo da História. *In:* OLIVEIRA, T. B., (Org). **Trabalho e trabalhadores no Nordeste:** análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2015, p. 215- 240.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Bastos. **Corpos para o Capital:** acidentes de trabalho, prevenicionismo e reabilitação profissional durante a ditadura civil-militar brasileira (1964-1985). Jundiá: Paço editorial, 2019.

SOUZA, César Augusto Martins de. **A estrada invisível:** memórias da Transamazônica. 2012, 264 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2012.

SPERANZA, Clarice Gontarski. **Cavando direitos:** As leis trabalhistas e os conflitos entre os mineiros de carvão e seus patrões no Rio Grande do Sul (1940-1954). Porto Alegre: Oikos, 2014.

PARRA, Daniel; TORTOSA, José María. “Violencia estructural: una ilustración del concepto”. **Documentación Social**. n. 131, p. 57-72, 2003.

Entre esperanças e desafios: os nordestinos na colonização da Transamazônica na década de 1970¹

Among hopes and challenges: the Northeasterners in the colonization of the Transamazônica highway in the 1970s

César Martins de Souza*

Maria Cândida de Oliveira Batista Souza**

Palavras chave:
Transamazônica
Migração
Nordeste brasileiro

Resumo: Em 1970, o general-presidente Emilio Médici anunciou a construção da rodovia Transamazônica que atravessaria o país no sentido Leste-Oeste visando integrar e ocupar a Amazônia com migrantes nordestinos flagelados pela seca e sulistas despossuídos de terras. A análise de obras de jornalistas, de projetos oficiais, de entrevistas com migrantes, bem como de reportagens em jornais e revistas de circulação nacional na década de 1970, permite problematizar visões sobre a rodovia e também sobre os dramas enfrentados por nordestinos na migração para a Transamazônica. Os discursos, memórias e reportagens muitas vezes são marcados por visões estereotipadas sobre nordestinos, quando se pensa o desenvolvimento do Brasil a partir da Amazônia. Estas visões são predominantemente etnocêntricas e pensam apenas em um progresso de fora para fora da Amazônia, vista apenas pelo potencial para gerar riquezas para o país, o que veio a causar impactos socioambientais na região.

Keywords:
Transamazônica
Migration
Northeast of Brazil

Abstract: In 1970, Army General President Emilio Médici announced the construction of the Transamazônica highway that would cross the country in an East-West direction in order to integrate and occupy the Amazon with drought-stricken Northeastern migrants and landless Southerners. The work analysis of journalists, official projects, interviews with migrants, as well as reports published in newspapers and magazines of national distribution in the 1970s, allow problematic viewpoints on the highway and also about the dramas faced by Northeasterners in the migration to the Transamazônica. Speeches, memories and reports are often marked by stereotyped views of Northeasterners, when thinking about the development of Brazil from the Amazon. These views are primarily ethnocentric and only think about the progress achieved outside the Amazon, seen solely by the potential to generate wealth for the country, which has come to cause socio-environmental impacts in the region.

Recebido em 18 de maio de 2021. Aprovado em 10 de setembro de 2021.

* Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes da Amazônia e do Campus de Bragança, ambos da UFPA. Investigador Externo do Centro de Estudios de la Argentina Rural/Universidad de Quilmes-Argentina. Coordenador da Rede Internacional de Estudos Patagônia-Amazônia – RIEPA da UFPA/UL/ UNQ. Editor-Chefe da Nova Revista Amazônica/UFPA. Email: cesar@ufpa.br.

** Especialista em Literatura e Cultura na Amazônia/UFPA. Licenciada em Geografia pela Universidade de Pernambuco. Email: mcandidaobsouza@gmail.com.

Introdução

No fim da década de 1960 e início de 1970, Gaspari (2002) afirma que crescia a repressão imposta pelo governo do general Emílio Garrastazu Médici aos opositores do regime e a seca que mais uma vez assolava o semiárido nordestino, atingindo sobretudo a parcela da população não possuidora de terras, dependente, portanto, de sistemas de exploração impostos pelos chamados “coronéis” da região, se tornando mais vulneráveis aos impactos provocados por este fenômeno natural, transformado em problema social².

Ao mesmo tempo, muitos discursos oficiais falavam sobre a Amazônia como um lugar vazio que deveria ser ocupado pela migração incentivada por políticas oficiais, pautadas na implementação de grandes obras de infraestrutura e exploração das riquezas naturais da região (BRAGA; MARTINS DE SOUZA, 2019). Cardoso & Muller (1978) argumentam que, neste momento, alguns discursos eram frequentemente proferidos por lideranças políticas que ignorava as diferentes populações da Amazônia, a partir de expressões como “deserto verde”, “vazio demográfico” ou que era cobiçada por outros países, para embasar políticas voltadas a explorar a região.

Em 1970, no governo do general-presidente Emílio Garrastazu Médici, se utilizou o slogan oficial “Integrar para não entregar”, como base propagandística para construir a rodovia Transamazônica (BR-230). Esta obra, envolveu diversos setores do governo, como o Exército, o Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), Banco da Amazônia (BASA) e vários ministérios, visando alcançar diversas metas, como a intenção de transferência de um milhão de famílias nordestinas para a Amazônia até o início da década de 1980 (INCRA, 1970), como parte importante dos Programas Integrados de Colonização (PICs)³.

Problematizando a proposta do governo que atribuiu aos migrantes a proteção da região contra um suposto assédio estrangeiro, o jornal *Estado de*

São Paulo questiona ironicamente, no tocante à colonização por nordestinos, se “não será por demais ambiciosa a terrível missão de guardião da Amazônia que o governo pretende lhe dar?” (É ESTE, 1970). Especialistas alertaram que se o processo de desenvolvimento da Amazônia fosse firmado na agricultura a ser desenvolvida prioritariamente por nordestinos, seria necessário ter cautela quanto a esta escolha e assentar os migrantes em locais que incentivassem a produção e o escoamento destes produtos, fortalecendo aos poucos a região (CARDOSO; MÜLLER, 1970). Nos núcleos de povoamento construídos ao longo da rodovia Transamazônica para receber os migrantes, um dos principais entraves surgidos foram as dificuldades para lidar com esta nova realidade, muito distinta dos lugares de origem dos novos moradores.

Assim, o presente artigo parte da pesquisa em jornais e revistas de circulação nacional do período, livros de jornalistas, projeto oficial de colonização, bem como entrevistas, com cerca de 23 moradores ao longo da rodovia⁴, que se estabeleceram na Transamazônica, para entender parte do processo vivenciado por nordestinos que partiram para a Amazônia em busca do sonho de se estabelecer com suas famílias. As pessoas que chegaram para viver às margens da estrada entre 1969 e 1985 são conhecidas na região como pioneiras, uma categoria identitária importante utilizada ao longo da rodovia.

Mesmo quando não aparecem trechos de algumas entrevistas neste artigo, pois são muitos os entrevistados nos mais de cinco mil quilômetros da rodovia, os depoimentos embasam a construção da análise sobre os desafios enfrentados por estas pessoas que aceitaram o desafio de “fazer a Amazônia”.

Memórias e migração na Transamazônica

As pessoas com as quais conversamos, com frequência se referem às dificuldades encontradas na região logo após a sua chegada. Muitos falaram sobre o quanto foi complexo aprender a lidar com o clima

extremamente quente e úmido; com a terra em decomposição; com a necessidade de implantação de novas lavouras desconhecidas para elas; com a falta de energia; com o medo constante de ataques de animais selvagens e a limitação de alimentos; porém, principalmente, relatavam os problemas que enfrentavam para enfrentar os insetos, sobretudo, o temível piom⁵, que inicialmente, tornou-se um dos principais causadores de expulsão dos migrantes.

Em seu estudo sobre os elementos motivadores e os problemas enfrentados pelas pessoas em processos de migração, Hasse (2007, p. 84) afirma que:

Na troca de uma terra por outra, perde-se um pouco e ganha-se outro tanto. Parte-se por necessidade econômica, para fugir da seca, do frio ou da fome, para escapar de conflitos ou pressões, renovar raízes, buscar nova identidade. Nesse processo de avanços e recuos, perdas e ganhos, o que sobra é a própria memória; ou, então, uma cultura.

A chegada de novos moradores advindos de diversos estados do Brasil, provocou profundas transformações nas paisagens da região. O governo divulgava as vantagens oferecidas aos que migrassem para a Amazônia, parcelando por baixos preços e em longo prazo a aquisição da tão divulgada terra própria e concedendo os títulos da mesma para posteriores financiamentos; um auxílio financeiro para instalação, através do pagamento de salário mínimo nos primeiros 06 meses. Ressalte-se, contudo, que a maioria dos migrantes não foram incluídos nos PICs, o que os deixou ainda mais vulneráveis as dificuldades para se estabelecerem na Transamazônica, pois não contavam com apoio governamental para suas empreitadas.

Os interlocutores da pesquisa se auto-identificam como protagonistas de um momento importante da História do Brasil, como no caso de Dona Mirtes, baiana, 62 anos de idade, morando às margens⁶ da rodovia, em Brasil Novo-PA, desde antes da construção da rodovia, pois chegou em 1969, e que acredita ter ajudado a construir as cidades pelas quais passou e onde vive. Ela se considera como parte de um momento histórico no Brasil e uma das construtoras da Transamazônica e de algumas de suas cidades.

As referências identitárias, de sujeitos que representam memórias coletivas, nos permitem entendermos um foco narrativo de quem vivenciou as transformações na região e protagonizou o surgimento da rodovia e dos programas de colonização nela implementados, mantendo vivas suas memórias no interior de seus grupos, marcadas por sentimentos e interpretações próprias. São memórias de pessoas que, como afirma Pollak (1992), protagonizaram eventos históricos em tempos difíceis e que as mantém no interior de seus grupos, as trazendo à cena pública décadas depois, com o receio de que venham a desaparecer com elas. Discutindo sobre as memórias traumáticas do Holocausto, Pollak (1992) argumenta que as memórias individuais foram mantidas pelos sujeitos e progressivamente vivenciadas coletivamente dentro de seus grupos para que se mantivessem vivas e pudessem emergir em outro momento. É o que Jelin (2002) denomina de “trabalhos da memória” que se manifesta em grupos sociais, espaços e práticas sociais, a partir da ação dos sujeitos que vivenciaram momentos traumáticos.

Oliveira considera as memórias um campo fundamental para entender narrativas marcadas por subjetividades e que trazem diferentes olhares para se pensar eventos históricos:

O trabalho da memória não consiste na reduplicação tautológica dos fatos históricos, nem a história se reduz à sedimentação empírica dos acontecimentos nos limites oficiais da memória. Tanto a história quanto a memória implicam processos multilaterais de subjetivação. [...] A memória não é um reflexo mecânico da realidade sobre a consciência e menos ainda uma reprodução objetivamente neutra, isenta de valores, que a consciência elabora do passado (OLIVEIRA, 2002, p. 17 e 20).

Em suas memórias, alguns migrantes relatam que tinham a intenção de conseguir terras e trabalhar intensamente para acumular bens e recursos na Transamazônica, para em seguida regressar aos seus lugares de origem, enquanto a maioria deles via na migração a possibilidade de começar um novo momento em suas vidas, como se estivessem chegando a uma nova casa, a partir da construção de

uma gigantesca estrada que atravessa o Brasil de Leste a Oeste.

Os desafios da Transamazônica

Fatores climáticos, mais especificamente a ausência de certa regularidade no regime das chuvas, levando a um longo período de estiagem e consequentemente de fome e miséria em parte do nordeste brasileiro, se constituíram, ao longo dos anos, em temas primordiais nos discursos feitos sobre a região.

Sucessivos e longos períodos de seca no nordeste brasileiro tornaram-se também o principal cenário de inúmeros livros de grande amplitude na literatura nacional, tais como: *O Quinze* de Rachel de Queiroz (2016)⁷, *A Bagaceira*, de José Américo de Almeida (2017)⁸, *Morte e Vida Severina*, de João Cabral de Mello Netto (2016)⁹, *Vidas Secas*, de Graciliano Ramos (2019)¹⁰. Estes livros trazem narrativas sobre problemas ocasionados pela seca ou em consequência dela, que provocam, por exemplo, o intenso fluxo de expulsão de moradores do semiárido, sobretudo para zonas litorâneas da própria região ou para estados do sudeste do país.

Percebe-se que as grandes estiagens que periodicamente castigam o semiárido nordestino, possuem forte impacto sobre as populações afetadas e a economia da região. Geralmente as secas são associadas a seus respectivos anos/décadas¹¹, simbolizando individual e coletivamente o sofrimento e as perdas afetivo-econômicas. Consecutivos governos optaram, como forma de amenizar tais problemas, pelas frentes de emergência ou de trabalho, criadas pelo Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS)¹², medida que consistia em utilizar a mão-de-obra afetada pela seca, em construções de açudes e na manutenção de estradas. Estas obras, segundo nordestinos na Transamazônica, incluíam atividades como varrer estradas de terra que seriam posteriormente cascalhadas ou tapar os buracos existentes nela (ver também MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

Segundo os interlocutores, tais trabalhos serviam somente para justificar o salário diário de dois cruzeiros, cedidos pelo governo nestas fases de crise, podendo, em alguns casos, o pagamento ser

repassado sob forma de mantimentos. A Transamazônica surge então (após mais uma tentativa governamental sem o êxito definitivo de enfrentar os efeitos da longa estiagem no Nordeste, com a criação da SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, em 1958), como a rodovia que traria novas esperanças e perspectivas para as pessoas afetadas pela seca.

Cardoso & Müller (1978, p. 129) afirmam que “o IBRA [Instituto Brasileiro de Reforma Agrária] calculou, com ajuda da FAO, que há [havia na década de 1970] no nordeste não menos do que 1.300.000 famílias subempregadas” e que este órgão federal enxergava como sendo a “colonização dirigida na Amazônia a que oferece maiores possibilidades de absorver essa população subempregada” (CARDOSO; MÜLLER, 1978, p.132)”. A rodovia Transamazônica, contudo, foi vista com desconfiança por diversos setores, que a criticavam, por ser uma obra que exigiu volumosa verba¹³ para sua construção.

Em contrapartida, o general Mário Andreazza, Ministro dos Transportes no governo de Médici, falava sobre o aumento anual da população nordestina que, segundo eles, era de cerca de 1 milhão de pessoas, necessitando por isso, de pelo menos 300 mil novos empregos para enfrentar os problemas socioeconômicos, de forma que, em sua concepção, a rodovia daria opção para esse excedente populacional e diminuiria as tensões por terra no Nordeste (ANDREAZZA, 1970). A Transamazônica traria, segundo esta lógica, benefícios para as pessoas atingidas pelas secas, por oferecer oportunidade de se tornarem proprietárias de terras em uma região marcada pela abundância de água.

A partir de 1974, o governo passou a tentar substituir os investimentos na agricultura familiar na rodovia, por políticas voltadas ao estímulo para a instalação de empresários do Sul e Sudeste do Brasil. O INCRA passou então a vender terras públicas na Transamazônica, com um discurso de viabilizar o cumprimento de metas que possibilitassem o desenvolvimento econômico. Com a implantação destas novas políticas fundiárias de ocupação da Amazônia houve o aumento do tamanho dos lotes, estimulando assim as grandes propriedades por empresários, que poderiam atingir os 72.000

hectares para a implementação de pecuária de corte em lugar dos lotes até então concedidos, de 100 hectares para a agricultura familiar (GOVERNO, 1975). Desta forma, foi forçada a coexistência entre agricultura familiar e grandes latifundiários, o que abriu caminho para um cenário de conflitos.

Escada *et alii* argumentam que esta política além de trazer sérios problemas ambientais, ainda provoca conflitos fundiários, por gerar pressão de latifundiários sobre agricultores familiares. Os autores problematizam que:

A preferência por esse uso da terra [pecuária], explica-se pelas seguintes razões: - Acesso a extensas terras públicas e condições que permitem a sua apropriação ilegal; - características biofísicas apropriadas para formação de pastagens e criação de gado; - elevado grau de organização da cadeia produtiva da pecuária, que permite o preço estável dos produtos e acesso facilitado aos mercados; - simples e eficiente pacote tecnológico que permite a obtenção de um certo lucro e, acima de tudo, a garantia da posse da terra, para posterior legalização (ESCADA *et alii*, 2005, p. 14).

Para estes autores, era de fundamental importância que antes da implementação destas políticas se realizasse um estudo geofísico e humano mais aprofundado, bem como de impactos socioambientais sobre a Amazônia para se compreender as reais consequências de uma interferência dessa magnitude. Contudo, cabe ressaltar que eram tempos de um governo autoritário de generais-presidentes que não demonstravam preocupação em ouvir as populações ou dialogar com a sociedade, o que acabava por ampliar os dramas vivenciados pelas populações tradicionais da região e ainda criar novos conflitos envolvendo os novos moradores (RUFFINI; MARTINS DE SOUZA, 2020).

O governo via como uma urgência a construção da rodovia, já que a mesma havia assumido um caráter emergencial, no sentido de diminuir os problemas dos habitantes “flagelados” do Nordeste e para a “ocupação” da Amazônia. Nilo Coelho¹⁴, então governador de Pernambuco, definiu de forma enfática a preocupação de alguns grupos políticos locais com os impactos provocados no Nordeste, pela implementação de alguns projetos

federais: “Valha-nos Deus nesta emergência histórica!”. Do mesmo modo, João Agripino, governador de Pernambuco, também critica a obra, por considerar que “a Transamazônica em termos de desenvolvimento não tem sentido, porque liga a miséria à pobreza, unindo o Nordeste com o Norte” (JOÃO, 1970).

Na esfera política, os maiores críticos da construção da Transamazônica eram os governadores de Pernambuco¹⁵ e da Paraíba os quais, juntamente com o governador do Acre Jorge Kalume¹⁶, não viam benefícios socioeconômicos para seus respectivos Estados pois, em sua opinião, inexistia um fluxo ou uma necessidade real com o empreendimento, além de temerem futura diminuição de incentivos fiscais (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

Alguns prefeitos tinham opiniões favoráveis à obra, pois viam nela a chegada do progresso, já que a rodovia proporcionou a alguns municípios destas regiões investimentos em infraestrutura, como a implantação de agências do Banco do Brasil e Banco do Nordeste e investimentos em saúde e educação, o que contribuiu para criar entusiasmo em grande parte da população (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970).

Como exemplo, no projeto inicial, cidades como Carolina (que já tinha 100 anos, em 1970), Balsas e Riachão, todas localizadas no sul do Maranhão, não faziam parte do trajeto da rodovia, o que despertou nos prefeitos o temor de a rodovia vir a provocar um deslocamento considerável de parte da população destas cidades para outras que teriam acesso à rodovia (MORAIS, GONTIJO, CAMPOS, 1970).

Para o jornalista Alberto Tamer (1970), que realizou diversas reportagens percorrendo a rodovia, algumas das discordâncias a respeito das consequências da construção da Transamazônica envolviam disputas políticas locais e regionais. Em sua concepção estavam em jogo os temores da chamada “indústria da seca” e o receio das personagens de destaque político-econômico, geralmente proprietários de terras, conhecidos como “coronéis” da região Nordeste, de virem a perder seu poder local frente ao deslocamento de famílias nordestinas para a Região Norte e a maior interferência federal para a execução deste projeto.

Morais considera que as pequenas cidades do Nordeste e suas populações estavam empobrecidas em 1970 pois, para ele, o que se via em suas andanças pela região, era “uma cidade do interior nordestino: Floriano, Picos, Balsas? Nas 20 cidades percorridas na região, a mesma rua calçada, a tropa de jegues e o homem, sempre faminto” (MORAIS, 1970, p. 78). Há um reforço frequente a visões estereotipadas sobre o Nordeste, tanto na mídia, quanto em discursos políticos, retratando a região como um grande e homogêneo sertão semiárido marcado pela seca e pela fome.

Entre divergências políticas e diálogos sobre a Transamazônica, os próprios migrantes, não concordavam entre si, em relação ao processo de colonização. As opiniões variavam, de um modo geral, conforme o lugar de origem dos interlocutores, havendo marcante etnocentrismo por parte de muitas pessoas do Sudeste e do Sul do Brasil em relação aos nordestinos, ao mesmo tempo em que cada sujeito exaltava a seu próprio papel na história da região.

Migração nordestina na Transamazônica

Muito interlocutores, veem a migração para a BR-230, sobretudo para os municípios e PICs no Maranhão, Pará e Amazonas, a partir de estereótipos demarcados pela construção de identidades. Os nordestinos foram duramente criticados por algumas reportagens dos principais jornais da época devido, dentre outros motivos, a seu profundo apego ao lugar de origem. Esse enraizamento a seu lugar de origem é evidenciado de diversas formas, como por exemplo nas músicas de Luiz Gonzaga¹⁷, ao exaltar a forte identidade dos nordestinos com a região.

O Nordeste aparece na literatura já citada neste artigo, nas músicas e nas falas dos interlocutores, como o lar e espaço definidor de identidades, de forma que muitos destacam seu desejo de um dia regressar ou falam com saudade do lugar onde nasceram. Castro também aborda o tema, trazendo uma reflexão sobre o apego ao lugar de origem das populações da região, ao afirmar que:

não há outro camponês no mundo que dê tal impressão de identificação absoluta com a terra. De participar tanto da vida da terra. Tudo aí – toda a vida e toda a morte - se desenrola na terra herdada. É o homem que pertence ao solo, não o solo ao homem.(CASTRO, 2007, p. 225).

Com a implementação dos PICs na Transamazônica, que se concentraram, em um primeiro momento, em incentivar a migração de agricultores e agricultoras do Nordeste para a rodovia (INCRA, 1970), surgiram em artigos de imprensa, críticas a uma suposta ausência de espírito comunitário dos nordestinos, como se pode encontrar no O Estado de São Paulo, em reportagem na qual se afirma que o “grande obstáculo que vejo para a integração do homem nordestino nessa área difícil é a falta de espírito comunitário” (DESDE, 1970). Já em setembro de 1975, o mesmo jornal argumenta que “o colono praticamente não tem alternativas para manter uma vida comunitária, encontrar-se com os colonos dos lotes próximos” (POR TERRA, 1975).

Havia uma grande distância entre cada lote de terra concedido pelo INCRA, o que, devido a dificuldades de deslocamento, provocadas pela carência de meios de transportes e pelas condições de trafegabilidade das estradas vicinais e da própria Transamazônica, provocavam um isolamento das pessoas, ocasionando crescentes casos de depressão que levaram muitos a abandonar suas novas propriedades e regressar a seus lugares de origem. Este fenômeno, da tristeza e depressão provocados pelo isolamento e pelas dificuldades enfrentadas pelos novos moradores da região, foi denominado pelo jornalista Flávio Alcaraz Gomes que viajou pela rodovia, de “altamirite”, em referência ao município onde foi “identificada”, Altamira-PA (GOMES, 1972).

É preciso destacar que, de acordo com Braga e Martins de Souza (2019), apesar de as fontes oficiais apontarem para a implementação dos PICs ao longo da Transamazônica, eles foram apenas parcialmente implementados em alguns núcleos e, mesmo nestes lugares, como em Marabá e Altamira, com diversos problemas de infraestrutura.

Em nossas viagens de campo percorrendo toda a BR-230, fica evidenciado que a maioria dos migrantes partiu por conta própria para enfrentar os

desafios de se estabelecerem em meio a grandes dificuldades e sem apoio oficial, como nos contou uma moradora de Aguiarnópolis-TO, que chegou em 1974, vinda do Ceará montada em um jumento para morar inicialmente no meio da mata, e lutar contra doenças, abandono oficial e animais selvagens para permanecer onde atualmente vive com seus filhos, netos e bisnetos. Gertrudes, atualmente moradora de Uruará-PA também narra uma trajetória semelhante, que inclui tragédias e perda de familiares por doenças e acidentes. As histórias destas pessoas apontam para narrativas que ficaram de fora das fontes oficiais, pois além dos problemas existentes nos PICs, muitos migrantes ficaram de fora de incentivos e do programa oficial, sofrendo ainda maiores perdas e privações nos desafios da Transamazônica, sem que suas trajetórias aparecessem nas narrativas oficiais.

Conforme relatos dos interlocutores e também de notícias na imprensa, inicialmente alguns colonos dos PICs optaram pelo cultivo de culturas temporárias, como feijão e milho, destinadas à própria subsistência, tendo por isso uma reduzida produtividade e sendo duramente criticados por não permitirem consolidar as ideias de desenvolvimento que se apregoava. Porém, cabe ressaltar a existência de etnocentrismo contra as populações migrantes do nordeste brasileiro, que se constituía muitas vezes no epicentro das “análises” sobre a suposta improdutividade ou apego às tradições como elemento que estaria tolhendo o desenvolvimento da agricultura na região.

Argumentou-se então que seria ineficiente basear a colonização na agricultura familiar a partir de trabalhadores nordestinos, que seriam limitados em suas práticas de plantio, pelo apego às tradições, como mostra a reportagem do *Estado de São Paulo*:

Quando perguntamos a um agrônomo sobre a orientação que se dava aqueles homens, respondeu-nos: -Eles não ouvem. Afirmam que o bisavô plantava assim, o avô também, e por que ele haveria de mudar? Essa tradição existe em todo o seu modo de vida, até nos pormenores de higiene. E a ignorância, acima de tudo. Ele vive essencialmente de uma tradição. Ele planta, come e procria como seus ancestrais (...) Esse diálogo, que se repetiu com frequência nos contatos com o lavrador nordestino e amazônico, revela até onde

será difícil desarraigá-lo dessa tradição tolhedora de qualquer progresso (CAVALCANTI, 1970).

As dificuldades em conseguir se estabelecer na região amazônica, não eram exclusivamente vivenciadas por migrantes nordestinos, pois pessoas de outras regiões do país, como o Sul e o Sudeste, apresentam histórias semelhantes. Neste sentido, Isaías, mineiro, que antes de migrar para a Transamazônica, trabalhava com sua família na pecuária, com vacas voltadas à produção de leite em seu estado de origem, afirma que sentiu dificuldade em se adaptar logo após a chegada. Isaías relata que não sabia como lidar com a terra na floresta e conseguir extrair dela um retorno financeiro suficiente para sustentar sua família. Logo foi incentivado por órgãos oficiais como a Comissão Executiva de Produção da Lavoura Cacaueira (CEPLAC) a plantar cacau, o que veio a se constituir em uma transformação em suas concepções sobre a vida no campo, obrigando a ele e seus familiares a aprender a lidar com a agricultura e em uma região diferente da que conheciam. Apesar das dificuldades, ele considera que “a maioria dos colonos do Sul prosperaram por, segundo ele, serem mais preparados em todos os sentidos, já que os migrantes do Centro-Sul do Brasil seriam empreendedores, enquanto os nordestinos estariam mais preocupados em garantir a sobrevivência:

Não posso falar pelo nordeste inteiro porque seria um erro, mas a maioria que se fixou aqui, são acomodados e sem nenhuma ambição, se contenta com pouco, ou melhor, se contenta só com o de comer. Acho que os nordestinos são mais ligados a sua região, vindo somente como única alternativa, e onde a maioria, devido a essa intensa ligação com o lugar de origem retornam na primeira oportunidade surgida. Já os provenientes do eixo centro-sul, vieram com o intuito de melhorar de vida, se fixando em definitivo e chegando a levar desenvolvimento a região. Fazendo um balanço econômico bem crítico da população daqui, na maioria, os que mais enriqueceram ou se estabeleceram bem são de origem centro-sul. Olhando os nordestinos, mas não generalizando, eles são os mais pobres hoje em dia. As pessoas de origem centro-sul vieram e vem com ambição, vem pra melhorar e por isso trás consigo o progresso. Os nordestinos vêm para tirar o sustento, sem

opção de escolha, ou somente o do dia-a-dia, olhe e compare a situação dos nordestinos e dos sulistas daqui. Os fatos respondem por si só¹⁸.

Quando o diálogo foi feito com migrantes nordestinos, que também estão na região desde o início da construção da rodovia, suas opiniões caminham em um sentido diferente para explicar a alegada prosperidade dos migrantes do Sul e Sudeste. Apolônio que chegou com recursos próprios à Transamazônica, após tentar se estabelecer em diversos municípios do Pará, acredita que:

[...] os sulistas estão melhores financeiramente, pois, vieram com capital para investir na nova terra, juntamente com os benefícios cedidos pelo Governo Federal. Já os nordestinos vieram sem alternativa, sem escolha, devido à necessidade mesmo e por isso não obtiveram tanto êxito, já que vieram sem dinheiro não tiveram como desenvolver e investir na propriedade, fato que não mudou muito até hoje¹⁹.

A visão de Apolônio se aproxima da análise de Moran (1977), o qual afirma que sobretudo os migrantes do Sul, mas também do Sudeste e Centro-Oeste do país, chegavam à Transamazônica muitas vezes com recursos da venda de terras em seus lugares de origem, o que lhes permitia ter como investir nas propriedades recém recebidas. Esta forma de se estabelecer na região seria, na concepção de Moran (1977), diferente da vivenciada pelos nordestinos, que na maioria dos casos contavam apenas com o apoio governamental, a partir das políticas de colonização implementadas pelo INCRA e com apoio de recursos do BASA. Sem esquecer ainda a maioria dos migrantes não foram incluídos nos PICs e não contavam com recursos próprios e nem com apoio oficial, de forma que ficaram expostos inclusive aos sistemas de exploração de mão de obra que foram progressivamente implementados a partir da ação dos agricultores mais prósperos (MARTINS, 1982).

Os jornais da época também abordaram o tema, como a *Folha de São Paulo*, o qual considerava que “em termos de produção os técnicos do INCRA constataram que, de um modo geral, os colonos nordestinos trabalham mais que os sulistas, mas

colhem menos; depois, acabam assimilando a melhor técnica do pessoal do sul” (NOVOS, 1972).

É importante destacar que apesar do objetivo governamental de dar prioridade nos PICs aos nordestinos atingidos pela seca (INCRA, 1970), não foram oferecidos programas de instalação, cursos de capacitação ou apoio socioeconômico para que pudessem se estabelecer ao longo da rodovia. Os problemas se agravam ainda mais nas vidas de pessoas como Gertrudes, em Uruará-PA que não conheciam a região, não estavam incluídas em nenhum programa oficial e tiveram de, sem recursos próprios, apoio técnico e incentivos, enfrentar as dificuldades para conseguir se estabelecer e permanecer na rodovia.

No tocante às obras de construção da rodovia, a mão-de-obra especializada para obtenção dos cargos e salários mais elevados ficaram, segundo o ex-ministro Roberto Campos e os jornalistas Ricardo Gontijo e Fernando Morais (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970), predominantemente ocupados por profissionais do Sul e Sudeste do Brasil. Além das obras de construção da estrada, a carência de qualificação profissional dificultava o estabelecimento dos migrantes como agricultores familiares em uma terra que lhes era estranha e no meio do floresta.

Alguns livros, como por exemplo, *Transamazônica*, em uma análise do jornalista Ricardo Gontijo, também considera ter ocorrido grande progresso em torno desta rodovia, devido, quase que exclusivamente, a um aspecto do constitutivo cultural dos sulistas: “O desenvolvimento extraordinário dessa área deve-se principalmente à mentalidade tecnológica trazida do Sul e aplicada ali, aproveitando ao máximo os benefícios da SUDAM” (MORAIS; GONTIJO; CAMPOS, 1970, p.79).

Contudo, o que vem a ser desenvolvimento? Jerónimo (2018) aponta que a implementação de obras de infraestrutura e a implementação de tecnologias no mundo contemporâneo, colocam em risco regiões fundamentais para o equilíbrio do planeta e que muitas vezes são vistas apenas sob a perspectiva de “zonas de sacrifício”:

A devastação da Amazônia é um cenário de ameaça global. Trata-se de uma imensa área frágil, vulnerável, muito permeável às alterações

climáticas e à contaminação de algumas instalações industriais pesadas ou atividades de exploração intensa, e onde a distribuição dos danos será sempre numa escala global, ainda que afete primeiramente as populações indígenas. A Amazônia parece configurar o que nos estudos de injustiça ambiental é conhecido por “zona de sacrifício” (JERÓNIMO, 2018, p. 33).

Como zona de sacrifício, a região se torna passível de exploração para o grande capital a despeito das populações que vivem nela. Desta forma, construir uma rodovia de mais de cinco mil quilômetros que rasga o ventre da maior floresta tropical do mundo e implementar núcleos de colonização para servirem de apoio a um ambicioso projeto de transferência de populações, confirma o debate proposto por Jerónimo, pois a Amazônia é sacrificada em nome do chamado desenvolvimento.

Segundo esta lógica, os migrantes que conseguiam, apesar das dificuldades, se estabelecer, derrubar a floresta e abrir áreas de agricultura para subsistência e comercialização, podem ser vistos como aqueles que se “desenvolveram. Por outro lado, agricultores que inicialmente não pensavam em enriquecer, mas somente em garantir o sustento necessário para suas famílias, são vistos como representando o “atraso” na rodovia, diferentemente daqueles que são exaltados por seu empreendedorismo.

Os impactos socioambientais sobre a região são ignorados ou vistos apenas como um sacrifício necessário (JERÓNIMO, 2018) para garantir o desenvolvimento do país. A Amazônia é vista assim, como afirma Martins de Souza (2018), enquanto um lugar que desde o século XIX ocupa os desejos de exploração de suas riquezas, o que é utilizado para propagandear as possibilidades de enriquecimento, como uma forma de atrair migrantes para programas de colonização.

Em trecho de reportagem da revista *Veja* (VEJA, 2008, p. 74), sobre a busca dos brasileiros por novas oportunidades nos novos pontos de migração que surgiram no país nas últimas décadas, o Ministro do Planejamento do governo Médici e do Governo Geisel (1969-1979), João Paulo dos Reis Veloso, também destaca esse “espírito desbravador dos sulistas”. Para ele, apenas os migrantes advindos desta região levaram benefícios e acréscimos

positivos à região Norte, o que difere da visão de Médici (1973) que discursava sobre a necessidade de favorecer primordialmente o Nordeste e sua população, para construir o desenvolvimento e a ocupação da Amazônia. O ministro defende, portanto, a lógica da colonização da Transamazônica a partir da transferência de populações, para garantir o desenvolvimento do país, diminuindo as tensões sociais nas regiões de origem dos migrantes, ao custo do sacrifício da Amazônia e de suas populações.

Esta visão revela um juízo de valor de cunho etnocêntrico, equivocado ou superficial sobre esta região e as suas populações. A construção da rodovia Transamazônica, que se torna um empreendimento de âmbito nacional e motiva amplo interesse popular, propicia também no seu discurso e na sua finalidade, esta visão falha, distorcida e generalizada não só em relação ao Nordeste, como também à região Norte, ambas marcadas por visões pré-concebidas e distorcidas. Assim, de um lado temos o discurso do “vazio” demográfico na Amazônia que ignora as populações tradicionais e do outro sobre uma região vista como sendo marcada apenas pela seca e pela carência. Um etnocentrismo utilizado como pressuposto para explorar a região amazônica, ocasionando-lhe danos socioambientais, através da transferência de populações das cidades nordestinas.

Apesar das nítidas e bem divulgadas dificuldades naturais, econômicas e sociais do Nordeste, em suas variadas zonas geográficas: Zona da Mata, Agreste e Sertão, cabe ressaltar que existem particularidades físicas e sociais que proporcionam um caráter distintivo entre elas. Os nordestinos mostraram ativa participação no processo de migração para a rodovia Transamazônica, propagandeado como tendo a função primordial de dar as “terras sem homens” da Amazônia “para homens sem terra” do Nordeste. Mas a lógica de transferência populacional, continuou não solucionando os problemas do Nordeste brasileiro e ainda criou problemas socioambientais na região amazônica.

Os PICs, implementados em parte da Transamazônica, criaram outras possibilidades para pequena parte da população nordestina que viu na Amazônia uma chance de melhoria, apesar de não receberem assistência e apoio técnico necessários.

Outros que tentaram se estabelecer fora dos poucos PICs existentes, tiveram de lidar com desafios ainda maiores, por não contarem com qualquer tipo de apoio governamental para se estabelecerem em uma região muito diferente da sua. A rodovia trouxe uma série de novos problemas, como a interferência etnocêntrica, racista e prejudicial sobre os povos indígenas e também sobre ribeirinhos e quilombolas, ignorados por políticas oficiais que afirmavam auxiliar os necessitados a explorar as riquezas naturais da Amazônia, o que, segundo os discursos, contribuiria para o desenvolvimento do país.

Assim a rodovia construída sob o *slogan* “integrar para não entregar” pode agora, dados os problemas que não resolveu no Nordeste e outros que causou na Amazônia, servir de cenário para diversos novos problemas socioambientais, por ter sacrificado a região amazônica, como se fosse um espaço vazio, utilizável para gerar riquezas.

Considerações finais

A Transamazônica surgiu nos discursos como a via que seria construída para desenvolver o Brasil, “ocupar” a Amazônia e resolver os problemas causados pela seca que ocorre em parte da região Nordeste. As propagandas oficiais enxergam a colonização da rodovia como “um programa de ocupação nacional de uma região marcada por um vazio demográfico, só comparável ao das desoladas calotas polares” (AGÊNCIA NACIONAL, 1970). O discurso do *vazio demográfico* torna a Amazônia passível da implementação de qualquer nova proposta, como uma forma de consolidação dos desejos (MARTINS DE SOUZA, 2018) de enriquecimento do Brasil e dos sujeitos que migrassem para a região, e coloca a rodovia como um novo sujeito na cena cotidiana, na década de 1970.

Assim, as propagandas atraíram os chamados colonizadores/pioneiros, e se tornaram um ponto atrativo para diversos agricultores oprimidos por não possuírem recursos e terras e também pela seca, no Nordeste e Sul do Brasil. Viver na Transamazônica se constituía em enfrentar desafios cotidianos, tais como a difícil adaptação dos novos habitantes nesta região de características físicas distintas de seus lugares de origem, e que sofreram ainda com a falta

de capacitação para trabalhar na agricultura na Amazônia, o que dificultou o estabelecimento de milhares de pessoas ao longo da rodovia. Outras pessoas ainda vivenciaram problemas por não se encontrarem incluídas nos programas e nem nas narrativas oficiais.

O general Médici prometia, em discurso presente em filme de propaganda da Agência Nacional, amplamente divulgado nos principais veículos de comunicação da década de 1970, “fazer andar o relógio amazônico que muito se atrasou ou ficou parado no passado” de uma região que ainda “não encontrou sua vocação econômica (AGÊNCIA NACIONAL, 1970).

Nesta lógica, a ditadura buscava afirmar o chamado *milagre brasileiro* que, segundo Reis (2014), se constituía em um slogan utilizado pelos governos dos generais para defender a soberania nacional, baseada no uso e exploração de todo o território, crescimento econômico e aumento das taxas de emprego, como alguns dos mecanismos para propagandear que o país caminhava para se tornar uma potência mundial.

A ideia de colonização foi direcionada no sentido de “povoar” a Amazônia com a finalidade de torná-la rentável, algo que foi propagandeado com frequência em diferentes veículos de comunicação. Os projetos pautavam-se em desenvolver o país a partir da exploração da Amazônia, ignorando os profundos impactos que grandes empreendimentos causam sobre populações que dependem dos territórios e da floresta para seus modos de vida, como os povos indígenas, quilombolas e os ribeirinhos. Uma obra do tamanho da Transamazônica provoca grandes e crescentes impactos ambientais e também sociais.

Assim, discussões, críticas e elogios surgiram sobre a concretização desta rodovia e a efetivação dos PICs às suas margens, gerando abordagens que se estenderam até livros mais atuais e não especificamente sobre este tema, como por exemplo, Código da Vida, livro autobiográfico do jurista Saulo Ramos (2007), que ocupou vários cargos²⁰ no governo federal ao longo de sua carreira:

Aproveitei o fato de estar sendo realizada a Conferência em Belém, para advertir sobre o desmatamento da Amazônia, recordando que a ditadura mandara abrir estradas na floresta sem

planejamento racional para a conseqüente povoação. Lembrei que tais estradas serviam mais ao desmatamento e ao incentivo de extração de madeira do que à defesa da Amazônia (RAMOS, 2007, p. 138).

[...] Na época, os militares sustentavam a tese, sempre fundada na maldita segurança nacional, de que a Amazônia deveria ser povoada pelos brasileiros e, assim, assegurar nossa posse do território. Nada de planejamento. Apenas povoar, e o resto que se danasse. Para isso, abriram a estrada Transamazônica sem nenhum planejamento para o que viria depois. (RAMOS, 2007, p. 145).

Esta rodovia, repleta de contradições, recebendo críticas e elogios sob os mais diversos aspectos, possibilitou uma alternativa para aqueles que a procuraram como uma tentativa de novas oportunidades, fixando ou expulsando os mesmos, e muitos deles ajudando na construção e formação das cidades que surgiram ao longo de seu trajeto ou nas que já existiam, como Altamira-PA, Marabá-PA, Jacareacanga-PA e Humaitá-AM, todas de base extrativista antes da década de 1970. A abertura da estrada e a chegada de levadas de migrantes, agricultores familiares, latifundiários e grandes empresas também provocaram uma série de conflitos fundiários e impactos socioambientais ao longo das décadas seguintes (MARTINS, 1982).

Para Sara Alonso e Edna Castro (2006, p. 165): “As narrativas sobre essa saga dos migrantes compõem capítulos da História, para uns gloriosa, para outros trágica, do que representou a ocupação e, sobretudo, a permanência nesse território”. Os migrantes de origens diversas, comumente reforçam, em suas narrativas, suas identidades de pioneiros, exaltando um certo heroísmo em suas trajetórias ao longo da rodovia, iniciadas a partir da sedução pela propaganda governamental durante e após a construção da rodovia.

Suas lembranças da chegada, dos conflitos, das perdas, das dificuldades que enfrentaram, nos contam sobre os desafios que vivenciaram e também nos permitem pensar sobre as dinâmicas de grandes projetos implementados na Amazônia, desde a década de 1970 e sobre como podem se constituir em um avanço sobre a maior floresta tropical do mundo, colocando em risco sua fauna, sua flora e as diferentes populações que vivem nela e dela.

Notas

1 O presente artigo foi elaborado a partir do projeto Amazônia e Patagônia: grandes projetos e meio ambiente, com apoio da PROPESP-UFGA e do PROCAD Amazônia/CAPES e da monografia de especialização de Souza (2008).

2 Em certas épocas, ocorre assim como nas outras zonas geográficas do Nordeste, um efeito contrário. A constância de chuvas em período de lavoura, também acarreta a perda de tais plantações.

3 Os PICs foram projetos de colonização que incluíam apoio oficial para o estabelecimento dos migrantes na Amazônia. Os Programas foram planejados, dentro da lógica do urbanismo rural que integraria estruturas urbanas, construídas pelo governo, aos lotes destinados aos agricultores migrantes, para garantir produção e a permanência destes na região, integrando pequenas vilas, agrovilas, a estruturas maiores como agrópolis e rurópolis de forma a viabilizar a instalação dos colonos. Os migrantes incluídos nos PICs recebiam auxílios oficiais e propriedades para que pudessem se estabelecer e desenvolver a agricultura. Sobre o tema, consultar Rego (2020) e INCRA (1970).

4 Ressaltamos que todos os nomes de interlocutores da pesquisa, utilizados neste trabalho, são fictícios para preservar suas identidades.

5 Pequeno inseto voador, que aparece, sobretudo, no período do “inverno” amazônico, possuindo uma dolorida picada, que leva a sangramento e inchaço, ocasionando, em alguns casos, devido a um desenvolvimento de processo alérgico, febre, podendo levar também, em raros casos, a morte, se a alergia não for contida por medicamentos. Sobre o tema, consultar Martins de Souza (2015).

6 Ela revelou que ao sair da Bahia, morou no Maranhão, não recordando o nome da cidade, e em diversas outras às margens da Transamazônica, incluindo Altamira-PA e Brasil Novo-PA. Entrevista realizada em 31 de outubro de 2007, na residência da mesma, em Brasil Novo.

7 Rachel de Queiroz (1910-2003), natural de Fortaleza - CE. Publicado em 1930, o livro se refere a grande seca de 1915 vivido pela escritora em sua infância. Disponível em: www.netsaber.com.br. Acesso em: 17 jun. 2008.

8 José Américo de Almeida (1887-1980), natural de Areia - PB. Baseia-se no êxodo da seca de 1898. Disponível em: www.jayrus.art.br. Acesso em: 17 jun. 2008.

9 João Cabral de Mello Netto (1920-1999), natural de Recife - PE. Publicado em 1965, descreve a vida de um retirante que como muitos outros fogem do sertão, cheio

de fome e morte, e rumam para o litoral. Disponível em: www.jayrus.art.br. Acesso em 17 jun. 2008.

10 Graciliano Ramos (1892-1953), natural de Quebrangulo – AL. Publicado em 1938, o livro retrata a fuga de uma família da seca no sertão nordestino, descrevendo cada personagem.

11 Exemplo são as secas de 1970, a de 1980 (que abrangeu de 1978 a 1982) e a de 1998 (que abrangeu de 1997 a 1999). Os ciclos das grandes secas são indefinidos, levando a divergências entre vários estudos quanto a sua frequência, porém, a preocupação dos que tiram o sustento da terra, torna-se quase anual no sertão nordestino, devido aos longos meses de estiagem ou a má distribuição no regime das chuvas. Sobre o tema, consultar Castro (2007).

12 A situação chegou a tal ponto em alguns casos, há relatos sobre diversos saques a armazéns, realizados em alguns Estados pela população vitimada pela seca, fato que pressionou o governo a tomar medidas de caráter imediato para amenizar a principal consequência de seca: a fome (MORAIS, 1970).

13 A estimativa é que para sua construção foram gastos quase US\$ 1,5 bilhão; o Ministro da Fazenda Delfim Neto anunciou que parte do dinheiro seria proveniente de incentivos fiscais das pessoas jurídicas através do imposto de renda (GOVERNO, 1975).

14 Governador de Pernambuco de 1967 a 1971, Nilo de Souza Coelho era médico, industrial, político e foi o primeiro governador de Pernambuco eleito por via indireta depois do Golpe Militar de 1964. Disponível em: www.fundaj.gov.br. Acesso em: 13 ago. 2008.

15 João Agripino Filho foi governador da Paraíba de 1966 a 1971 e também exerceu o mandato de Deputado Federal e Senador.

16 Todos os governadores citados, foram nomeados pelos generais-presidentes, e exerceram o mandato de 1967 a 1971.

17 Luís Gonzaga nasceu em 1912 em Exu, Pernambuco, falecendo em 1989. Possui vasta biografia musical, retratando os mais diversos temas, porém, se imortalizou cantando e ao mesmo tempo descrevendo a vida no nordeste brasileiro e a principal responsável por sua desgraça: a seca que vem acompanhada pela morte e fome. Como exemplo: Asa Branca; O Retorno da Asa Branca; Vozes da Seca; Súplica Cearense; Último Pau-de-arara. Sobre o tema, consultar: www.luizgonzaga.com.br. Acessado em 27 jul. 2008.

18 Entrevista realizada na residência de Isaías, em 13 de abril de 2007, em Altamira-PA.

19 Relato de Apolônio, baiano, narrou que antes de se fixar na rodovia Transamazônica em 1980, ele e sua família moraram em várias cidades (Castanhal-PA, Irituia-PA, etc.), saindo da Bahia no ano de 1968.

Trabalhando como balconista em uma loja que vendia peças de maquinários em Belém, conheceu e fez amizade com o prefeito de Altamira, na época Edmilson Moreira, vindo parar assim na rodovia Transamazônica, porém, antes de 1980 seu pai já havia vindo a esta parte da região para comprar terras no atual Km 27.

20 Saulo Ramos foi Consultor Geral da República no Governo de Jânio Quadros; Ministro da Justiça no Governo de José Sarney, dentre outros cargos.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL. **A Transamazônica**. Brasil, 1970. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=IPZ0h9yJ26M>. Acesso em: 12 mai. 2021.

ALMEIDA, José Américo de. **A Bagaceira**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2017.

ALONSO, Sara & CASTRO, Edna. Processo de transformação e representações do rural-urbano em Altamira. *In*: CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (Orgs.). **O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas**. Belém, EDUFPA, 2006, p. 161-215.

ANDREAZZA ressalta, em SP, importância da Transamazônica. **Folha de São Paulo**, 24 de julho de 1970.

BRAGA, Michell Magno Marçal; MARTINS DE SOUZA, César. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. **Territórios e fronteiras**, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.

CARDOSO, Fernando Henrique & MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CASTRO, Josué de. **Geografia da fome**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CAVALCANTI: estrada é elo na corrente de integração. **O Estado de São Paulo**, 09 de agosto de 1970.

DESDE o início, união na dura luta contra a selva. **O Estado de São Paulo**, 13 de agosto de 1970.

É ESTE o frágil guardião da floresta. **O Estado de São Paulo**, 16 de agosto de 1970.

ESCADA, Maria Isabel Sobral; VIEIRA, Ima Célia G.; KAMPEL, Silvana A.; ARAÚJO, Roberto; VEIGA, Jonas Bastos da; AGUIAR, Ana Paula Dutra; VEIGA, Iran; OLIVEIRA, Myriam; PEREIRA, Jorge Luís Gavina; CARNEIRO FILHO, Arnaldo; FEARNSSIDE, Philip Martin; VENTURIERI, Adriano; CARRIELLO, Felix; THALES, Marcelo; CARNEIRO, Tiago Senna G.; MONTEIRO, Antônio Miguel Vieira; CÂMARA, Gilberto. Processos de ocupação nas novas fronteiras da Amazônia: o interflúvio Xingu/Iriri. **Estudos avançados**. São Paulo, v. 19, n. 54, p. 9-23, 2005.

GASPARI, Elio. **A Ditadura Escancarada**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GOMES, Flávio Alcaraz. **Transamazônica** – a redescoberta do Brasil. São Paulo: Livraria Cultural Editora, 1972.

GOVERNO quer melhorar imagem da Transamazônica. **O Estado de São Paulo**. São Paulo, 21 de setembro de 1975.

INCRA. **Projeto Integrado de Colonização Altamira** – I. Brasília, 1970.

JELIN, Elizabeth. **Los trabajos de la memoria**. Madrid/Espanha: Siglo XXI de España Editores, 2002.

JERÓNIMO, Helena. “Quatro ideias-chave para pensar a proteção da Amazônia”. **Nova Revista Amazônica**, v. VI, n. Especial, p. 9-26, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/6461>. Acesso em: 11 mar. 2021.

JOÃO Agripino reitera suas críticas à nova estrada. **Folha de São Paulo**, 07 de agosto de 1970.

MARTINS DE SOUZA, César. A região dos desejos e das aventuras: diálogos sobre grandes projetos de integração e desenvolvimento na Amazônia nos séculos XIX e XX. **Cadernos do Ceom**, v. 31, n. 48, p. 21-29, 2018. Disponível em: <http://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/view/4287>. Acesso em: 13 abr. 2019.

MARTINS DE SOUZA, César. Morte, saúde e ditadura na construção da Transamazônica. **Tempos Históricos**, v. 19, p. 65-91, 2015.

MARTINS, José de Souza. **Expropriação e violência**: a questão política no campo. São Paulo: Hucitec, 1982.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. Discurso sobre a seca do Nordeste, na reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE, em Recife, a 6 de junho de 1970. *In*: REBELO, Darino Castro (Org.). **Transamazônica**: integração em marcha. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, p. 203-207, 1973.

MELO NETO, João Cabral de. **Morte e vida Severina**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2016.

MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo & CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MORAN, Emílio F. Estratégias de sobrevivência: o uso de recursos ao longo da rodovia Transamazônica. **Acta Amazônica**. Manaus, Editora do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, p. 363-379, 1977.

NOVOS colonos para as agrovilas. **Folha de São Paulo**, 30 de setembro de 1972.

OLIVEIRA, José Alcimar de. **Cultura, História e Memória**. Manaus, Valer/Governo do Estado do Amazonas, 2002.

POLLAK, Michel. Memória e identidade social. **Estudos históricos**, v. 5, n.10, p. 200-212, 1992.

POR terra, a caminho de Manaus. **Jornal da Tarde**, 30 de setembro de 1975.

QUEIROZ, Rachel de. **O quinze**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2016.

RAMOS, Graciliano. **Vidas secas**. Rio de Janeiro: Record, 2019.

RAMOS, Saulo. **Código da vida**. São Paulo, Planeta do Brasil, 2007.

REGO, Renato Leão. Arquitetura e urbanismo na Transamazônica: entre o real, o imaginário e o utópico. **Nova Revista Amazônica**, v. VIII, n. 1, p. 45-60, 2020.

REIS, Daniel Aarão. **Ditadura e democracia no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

RUFFINI, Martha; MARTINS DE SOUZA, César. Desenvolvimento e impactos socioambientais na

construção de grandes obras na Amazônia e na Patagônia (1964-1974). **Revista de História Comparada**, v. 14, n. 2, p. 189-225, 2020.

SOUZA, Maria Cândida de O. B. **Terras sem homens para homens sem terra: histórias de migrantes na construção e consolidação da Transamazônica**. 2008, 92 f. Monografia (Especialização em Literatura e Cultura na Amazônia) – Faculdade de Letras Dalcídio Jurandir/Campus de Altamira, Universidade Federal do Pará, Altamira, 2008.

VEJA. São Paulo: Editora Abril, ano 41, n. 29, 23 de julho de 2008.

Literatura e a construção da rodovia Transamazônica (BR-230): a euforia com a estrada na obra de Consuelo Belloni

Literature and the construction of the Transamazônica Highway (BR-230): the euphoria with the road in the work of Consuelo Belloni

José Valtemir Ferreira da Silva*

Palavras chave:
Transamazônica
Literatura
Otimismo

Resumo: O presente texto tem como propósito refletir e apresentar a obra da literatura nacional Transamazônica (*Brasil, 1970 – Momento histórico*) de Consuelo Belloni, que se ambienta no momento histórico da construção da rodovia Transamazônica (BR - 230) na década de 1970. Esta obra integra um conjunto de produções coletadas ao longo da pesquisa de doutoramento em andamento na área de Estudos Literários, iniciada em 2019 (PPGL-UFPA), e suscita reflexões sobre temáticas que permearam o ambiente de construção da referida rodovia e que surgem como possibilidades para uma abordagem da relação literatura e momento/evento histórico. Neste estudo delimita-se para a análise a evidência de uma posição otimista na obra literária acerca da construção da estrada na década de 1970. Para sua consecução foi feita a consulta de fontes documentais que se remetem ao evento histórico, como a revista *Manchete* e o jornal *Folha de São Paulo*, bem como a consulta de pesquisadores que abordam o evento histórico, como Martins de Souza (2012).

Keywords:
Transamazônica
Literature
Optimism

Abstract: The purpose of the present text is to reflect on and present the work of national literature Transamazônica (Brazil, 1970 - Historical moment) by Consuelo Belloni, which is set in the historical moment of the construction of the Transamazônica highway (BR - 230) in the 1970s. This work integrates a set of productions collected throughout the ongoing doctoral research in the area of Literary Studies, started in 2019 (PPGL-UFPA), and raises reflections on themes that permeated the environment of construction of the aforementioned highway and that arise as possibilities for an approach to the relationship between literature and historical moment/event. This study delimits for analysis the evidence of an optimistic position in the literary work about the construction of the road in the 1970s. For its achievement was made the consultation of documentary sources that refer to the historical event, such as the magazine *Manchete* and the newspaper *Folha de São Paulo*, as well as the consultation of researchers who address the historical event, such as Martins de Souza (2012).

Recebido em 26 de maio de 2021. Aprovado em 06 de outubro de 2021.

* Doutorando em Letras – Estudos Literários, PPGL/UFPA, Mestre em Linguagens e Saberes na Amazônia, PPLSA/UFPA, Graduado em Letras/Língua Portuguesa, UFPA/Campus de Altamira, Técnico-administrativo do Campus de Altamira da Universidade Federal do Pará; e-mail: valtemir@ufpa.br.

Introdução

Em 9 de outubro de 1970, o Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici participava, na cidade de Altamira¹ no estado do Pará, do ato simbólico que seria amplamente propagandeado pelos principais meios de comunicação da época, como início oficial dos trabalhos da construção de uma grande rodovia que atravessaria a Amazônia brasileira, a Transamazônica, promovida como a “arrancada histórica para a conquista deste gigantesco mundo verde”².

Esta rodovia que se apresentava como o plano do governo para a “ocupação” da “Amazônia brasileira por brasileiros”, chamou e chama atenção pelo conjunto de reflexões e significados que foram construídos nestes 50 anos de história. Neste sentido, entre as diversas facetas bibliográficas, documentais, audiovisuais acerca do empreendimento, demanda-se neste texto a evidência de uma produção literária pouco mencionada nas diversas discussões, acadêmicas ou não, que refletem sobre a rodovia nos anos iniciais de sua construção na década de 1970.

Diante das várias possibilidades simbólicas, ou mesmo para trazer e ressaltar a importância dessa literatura, bem como iniciar uma discussão (preliminar) que perpassa essa produção literária, propõe-se aqui, realizar alguns apontamentos com recorte em uma destas produções, sendo: *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, publicada pela editora Pongetti em 1973.

Esta obra literária é de autoria da escritora Consuelo Belloni que, conforme descreve no seu livro, foi Agente Fiscal de Tributos Federais de Porto Alegre-RS e posteriormente do Rio de Janeiro-RJ, onde aposentou-se. No que tange a sua carreira de escritora, consta que se dedicou a escrita de livros de trovas e poesias, o que possibilitou participar de entidades e movimento literários.

Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico) integra um conjunto de produções coletadas ao longo da pesquisa de doutoramento em andamento na área de Estudos Literários, iniciada em 2019 (PPGL-UFPA), que trazem como tema e ambientação a construção da rodovia Transamazônica na Amazônia brasileira e, portanto,

não deve e não pode ser subjugada, mas analisada dentro de uma produção literária peculiar que emite um ponto de vista do momento histórico.



Figura 1 – Capa do livro *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*.

Fonte: BELLONI, 1973, capa.

Assim, o presente texto tem como objetivo refletir e apresentar a obra de Consuelo Belloni, pontuando/levantando inferências pertinentes acerca dos significados do otimismo com a estrada constatado em seus versos, as quais também representam questões indagadas e consideradas ao se vislumbrar o que venho chamando de “uma produção literária sobre a construção da rodovia Transamazônica na década de 1970”.

Por se trata de apontamentos preliminares, a discussão acerca de *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* se dividirá em dois momentos que, ainda que de forma breve, conseguem evidenciar a importância de destacar a literatura dentro das discussões sobre a construção da rodovia Transamazônica. Inicialmente será apresentado o livro-poema de Belloni, relacionando-o e aproximando-o com alguns exemplos do cenário histórico-social, com o intuito de ratificar a leitura do discurso positivo desta obra; por conseguinte, apresenta-se algumas proposições a serem consideradas, no que tange a leitura desta produção de 1973 da escritora porto-alegrense.

Literatura e Transamazônica: a obra de Consuelo Belloni

O livro-poema da escritora de Consuelo Belloni (1973) ou o “pequeno livro”, dado ser composto por apenas 14 páginas, isso levando em consideração todas as seções (capa, contracapa, dedicatória, apresentação da escritora e os poemas), é dividido em duas partes, ou dois poemas: *Árvore Caída* e *Nova Bandeira*. Como o próprio título sugere, o primeiro, *Árvore Caída*, simbolicamente remete-se as diversas árvores que caíam para a abertura da estrada em meio a floresta amazônica. Observa-se que a escritora utiliza vários sentimentos e figuras de linguagens para alcançar a imagem e a reflexão pretendida, como se pode ver:

I ÁRVORE CAÍDA

Tu vivias feliz!
era o teu dia
um hosana de graça
ao Criador!
na tua opa cantavam passarinhos
— crescidos, ledos —
em espalhados ninhos
e nos teus ramos
apontava a flor.

Um dia veio o machado do progresso
e a serra cantou
a melodia da destruição
e, assim como tombam os heróis,
tu tombaste
num gemido de dor.

Correu pela mataria
a tal notícia;
todos vieram te reverenciar
e até o uirapuru
— rei mago da floresta —
veio aos teus galhos mortos
cantar em teu louvor.
[...]

Tu não morreste!
tu vais viver no amor de uma nova geração
que faz do trabalho uma epopéia
e, na História da Pátria,
compila
a sua página de ação.

Tombada!
és a glória perene de uma raça
que avança
e em te derrubar,
atestou e atestará
em cada dia que passa,
o seu valor!
(BELLONI, 1973, pp. 7-8).

No trecho inicial é utilizada uma gradação de sentidos que propicia um tom melancólico nos versos. A *Árvore Caída* tinha uma vida feliz (tu vivias feliz) e era fonte de vida (nos teus ramos, apontavam flor) em que toava a melodia dos pássaros, mas, com a construção da rodovia, surge a nova melodia, do progresso, da destruição, da dor. É pertinente destacar esse trecho para demonstrar como é construída a mensagem do poema, já que inicialmente evidencia-se esse pessimismo, ou mesmo, tristeza com relação às árvores que teriam que cair para o avançar da Transamazônica.

Porém, quando se observa o poema como todo, percebe-se que a árvore que cai é apresentada como um evento necessário para se alcançar um fim, a construção da rodovia. A “morte” da árvore surge como necessidade ou justificativa para o advento “de uma nova geração” que ficaria conhecida como uma “página de ação” e, mais que isso, símbolo da glória e da vitória de uma raça. Portanto, explora-se a ideia da abertura da estrada como uma vitória do homem sobre a floresta, como o domínio de uma região até outrora inacessível, simbolizado nas árvores que caem para o avançar da estrada.

Uma analogia que, ao requerer um imaginário presente por ocasião da construção da rodovia, resgata uma simbologia construída em páginas literárias ao longo do século XX. Ainda em 1909, o livro *À Margem da História* do escritor fluminense Euclides da Cunha, tido como precursor deste debate, remetia à natureza/floresta como um oponente do ser humano na Amazônia, que frustrava as tentativas de exploração e posse da região, pois, “A impressão dominante que tive, e talvez correspondente a uma verdade positiva, é esta: o homem, ali, é ainda um intruso impertinente. Chegou sem ser esperado nem querido — quando a natureza ainda estava arrumando o seu mais vasto e luxuoso salão.” (CUNHA, 2006, p.18).

No mesmo sentido, Alberto Rangel, que esteve a trabalho na região amazônica, publicou em 1908 o livro *Inferno Verde*, marco na história da literatura nacional e do imaginário amazônico. A obra é composta por onze contos que apresentam com certa melancolia a vida, imagens e paisagens amazônicas, sendo que no último deles, também intitulado *Inferno Verde*, reitera a visão sobre a região amazônica, em que o ser humano aparece sucumbindo aos seus obstáculos, com a própria natureza/floresta emitindo uma mensagem ao ser humano explorador/invasor: “[...]Tanta lágrima e tanto sofrimento são apanágio do passageiro tempo, que antecede às vitórias... Não se me vence a sorrir... Exijo os sacrifícios que os antigos deuses reclamavam: sangue e morte. [...]”. (RANGEL, 2008, p. 164).

Assim, essa natureza/floresta que, no início do século XX, em Cunha e Rangel (e em outros literatos e discursos) aparece como uma adversária que constantemente impõe sua força e apequena o ser humano em suas tentativas de exploração e posse da terra, no poema de Consuelo Belloni (1973) aparece finalmente derrotada, como a “glória perene de uma raça”, que impunha o fim de um ciclo de vitórias do inferno verde amazônico.

É o que também se observa nos sentidos requeridos pelo regime militar ao remeter-se a construção da Transamazônica, em que a floresta seria o obstáculo que estava sendo (finalmente) vencido rumo a conquista da Amazônia, pois cada árvore caída representava a superação do passado de submissão, rumo ao futuro de desenvolvimento e posse de uma região rica. Dentre os vários exemplos que poderiam ser citados, na cerimônia de abertura oficial das obras da Transamazônica na cidade de Altamira do estado do Pará, fica evidente essa mensagem, como se vê:

O general Médici presidiu ontem no município de Altamira, no Estado do Pará, a solenidade de implantação, em plena selva, do marco inicial da construção da grande rodovia Transamazônica, que cortará toda a Amazônia, no sentido Leste

Oeste, numa extensão de mais de 3.000 quilômetros e interligará esta região com o Nordeste.

O presidente emocionado assistiu à derrubada de uma árvore de 50 metros de altura, no traçado da futura rodovia, e descerrou a placa comemorativa do início da construção... (ARRANCADA, Folha, 1970, p. 01).

Esse trecho faz parte de uma reportagem especial do jornal *Folha de São Paulo*, presente na edição de 10 de outubro de 1970. Na descrição do evento percebe-se justamente a mesma ideia requerida por Belloni, a “árvore caída” como símbolo de uma nova era na Amazônia, de desenvolvimento, de progresso, de um futuro próspero que se anunciava.

Ou seja, o símbolo maior da abertura oficial dos trabalhos de construção da rodovia Transamazônica é justamente o tombar de uma árvore que, assim como no poema, seria o marco inicial na “História da Pátria” e a superação do passado de submissão do ser humano na Amazônia. Chama-se atenção também, para a emoção do general-presidente com a “árvore caída”, o que alude à simbologia requerida por Belloni, em que progresso fica próximo a cada árvore que cai no caminho da grande estrada, a Transamazônica.

A questão da árvore caída, tematizada por Belloni, foi também amplamente propagada nas publicações diárias de jornais e revistas, tanto nas reportagens especiais acerca da rodovia, quanto nas publicidades de diversas empresas que procuravam aliar sua marca à construção da grandiosa estrada que vencia a “selva” amazônica.

Uma bem ilustrativa e representativa desta afirmativa, que também ilustra o tema requerido no poema de Belloni, está presente na edição especial da revista *Manchete* de fevereiro de 1973, em que a imagem da estrada cortando a floresta é carregada de sentidos, as árvores que caíam para o caminho da prosperidade, como se observa a seguir:



**TRANSAMAZÔNICA,
O CAMINHO
PARA UM NOVO
BRASIL.**

No lugar da floresta fechada, está aberto o grande traço de união entre os brasileiros e o Brasil do futuro: a Transamazônica.

Em tempo recorde o governo entregou ao país a primeira etapa da maior obra rodoviária já construída no Brasil.

Os nossos homens e as nossas máquinas ajudaram a abrir este novo caminho.

Dos 1.250 km que estão em funcionamento, a metade foi construída pela Mendes Júnior.

Reafirmando nossa capacidade técnica, superamos os cronogramas e concluímos antes do prazo os dois trechos sob nossa responsabilidade: do Tocantins ao Araguaia e daí ao Xingu.

A Mendes Júnior está orgulhosa de ter participado de um trabalho da grandeza e da significação da Transamazônica.

Através dela o brasileiro vai percorrer o caminho seguro para um novo Brasil.

E construir a sua própria riqueza.

Depois de ajudar com sua técnica esse esforço que o país inteiro apoiou com entusiasmo, a Mendes Júnior participa agora do grande sorriso nacional.

O sorriso de uma gente cada vez mais dona do seu destino.

Construtora Mendes Júnior S.A.
Contribuindo hoje para um futuro melhor.

ESCRITÓRIOS CENTRAIS
Brasília: Av. João Pinheiro, 146 - 18.º andar
Lima: Calle 23 de Marzo, 1709
Buenos Aires: Calle Hipólito Yrigoyen, 1419 - 10.º e 11.º
Miami: 959 SW 69 Ave.

Figura 2 – Transamazônica, o caminho para um novo Brasil.
Fonte: MANCHETE, fevereiro de 1973. Edição especial, p. 206.

Além da imagem, que já demonstra o simbolismo indagado, esta publicidade da Construtora Mendes Júnior expressa na mensagem conjunta, os termos dispostos nos versos do poema de Belloni. No título, *Transamazônica, o caminho para o Progresso do Brasil*, segue a mesma linha de significados e também já na primeira frase (“no lugar da floresta fechada está aberto o grande traço de união entre os brasileiros e o país do futuro: a Transamazônica”) deixa de forma ainda mais evidente a ideia da justificativa do tombamento das árvores para a integração e prosperidade da nação.

Se nesta primeira parte do poema fica expressa a convergência de reflexões para a propagação dos sentimentos positivos diante das árvores que caem no caminho do progresso, na construção da estrada, isso fica mais evidente ainda na segunda parte (ou segundo poema) do livro-poema de Belloni, intitulado a *Nova Bandeira*, como se vê:

II NOVA BANDEIRA

Pela mata... lá se vão
Em bando — aos gritos —
Alertando possíveis tribos
Ou maiores perigos,
Denodados irmãos do Brasil Novo.

Levam no corpo queimado pelo sol
A couraça dos audaciosos
E na alma
A sensação da batalha do século;
Guerrilheiros que são
Levando nas mãos
Tão calosas quanto fortes
O machado e o facão.

Bandeirantes da linha equatorial!
— brancos, mulatos, pretos, louros,
Cafuzos, sararás, mamelucos —

São homens!
Que avançam com fúria das queimadas,
Desbravando
Vencendo
Derrubando a mata! [...]

A natureza ali é majestade
A floresta é barreira
E os rios
(invejando a pujança da terá)
São outros tantos reis
Em reflexos de luz
De cor
De movimento.

A fauna e a flora
São tão agressivas
Que, de mistura
No todo da beleza
Entrelaçadas estão
Traíçoerias armadilhas,
Esperando a vítima
Para o roubo da vida!

Mas nada os detém!
Cada dia que passa
Eles estão adiante
E, pela mata... vão,
Com as armas de sempre
O machado e o facão.

Pioneiros! Em vanguarda
Cada corpo — um herói —
Na guerra que constrói
Cada alma — um ideal —
Parcela luminosa
Do todo de uma raça! [...]
(BELLONI, 1973, p. 11).

Observa-se a alusão direta as frentes de pacificação e aos operários que trabalhavam na construção da rodovia que são elevados a novos bandeiras. As frentes de pacificação da Transamazônica, eram equipes mistas formadas por determinação do governo federal, compostas por servidores da Fundação Nacional do Índio – FUNAI, indígenas e sertanistas que deveriam se deslocar à frente dos trabalhos de construção da rodovia, com vistas a fazer o primeiro contato com as populações nativas e desenvolver o trabalho de “convencimento” para afastá-los do traçado da

estrada³. Já os operários, contratados pelas empresas responsáveis por trechos da rodovia, entre as várias tarefas, vinham logo atrás derrubando as árvores e efetuando o trabalho de abertura da estrada ou construindo as pontes para transpor os obstáculos fluviais.

Como “novos bandeiras”, pacificadores e operários são elevados a condição de verdadeiros heróis, “irmãos do Brasil Novo”, “guerrilheiros”, que assim como as árvores caídas, prestavam um serviço de peculiar relevância para o futuro da nação. Assim, os bandeirantes que entre os séculos XVI e XVII fizeram incursões pelo território nacional atingindo regiões cada vez mais distantes, mapeando novos territórios a procura de pedras e metais (além de das atividades de captura escravos fugitivos, e aprisionamento de indígenas), eram reatualizados com o advento da Transamazônica na década de 1970, em uma nova conquista territorial do Brasil de suas próprias terras.

De modo semelhante ao poema árvore caída e a ideia do inferno verde amazônico, o poema “nova bandeira” vale-se da analogia a símbolos da conquista territorial brasileira para construção da mensagem poética, como os bandeirantes, que, não necessariamente, emergiram com o advento da Transamazônica. Com isso, reivindica a ideia de que a construção da Transamazônica não era mais um dos empreendimentos estatais na Amazônia, mas, sobretudo, um evento que representava a conquista definitiva de suas riquezas naturais, e que, portanto, os pioneiros dessa empreitada, assim como os bandeiras do passado, eram verdadeiros heróis da conquista territorial brasileira e colocavam fim no ciclo de incursões para posse da região.

Essa alusão, inclusive, é facilmente encontrada na propaganda positiva e preponderante nos primeiros anos da década de 1970 sobre a Transamazônica, em que as frentes de trabalho são aludidas pelo heroísmo, coragem, ação desbravadora e patriótica. Algumas reportagens, por exemplo, traziam a imagem dos operários e máquinas avançando sobre a mata fechada e abrindo caminho para a estrada em construção; outras como a que consta na edição especial da revista *Manchete* de fevereiro de 1973, explora a imagem dos “heróis” da Transamazônica, como se vê:

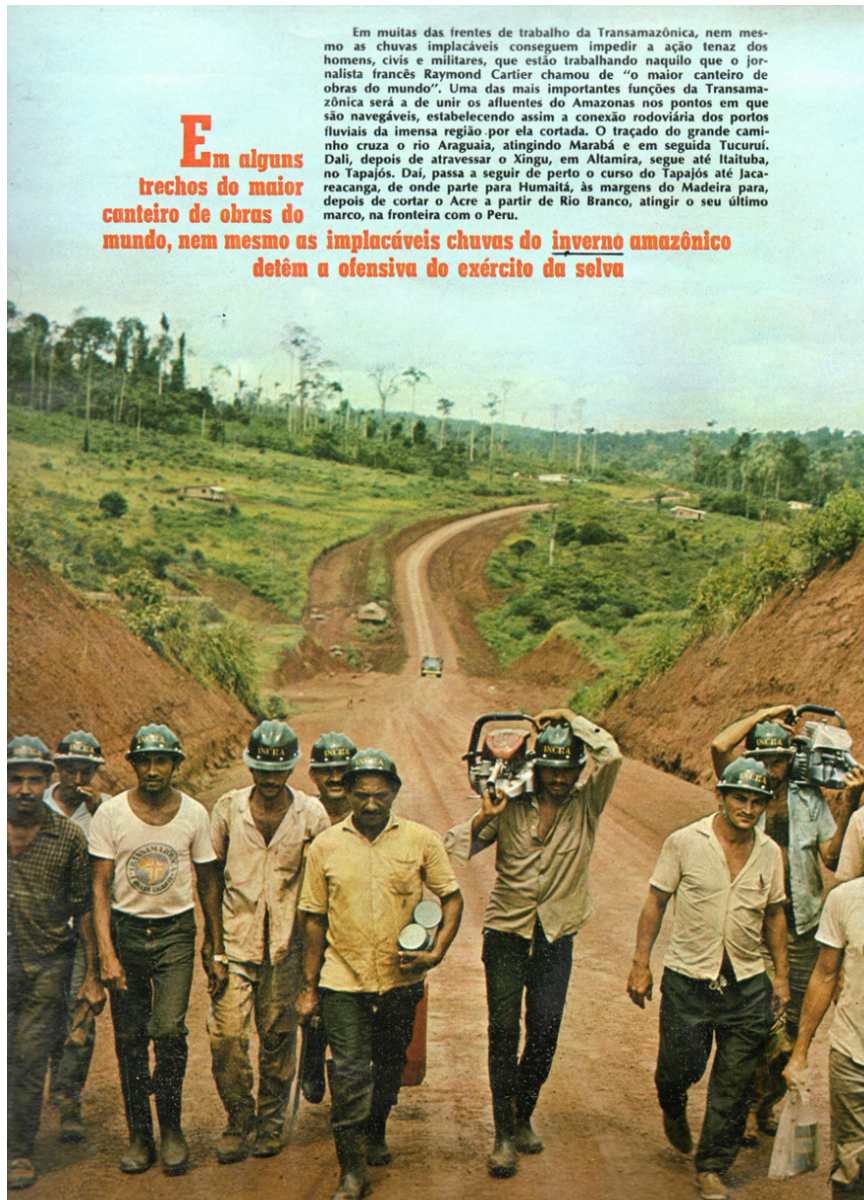


Figura 3 – A ofensiva do exército da selva.

Fonte: Manchete, fevereiro de 1973, edição especial, p. 70.

Consoante aos novos bandeiras do poema de Belloni, os operários surgem nessa imagem da revista *Manchete*, caminhando pela estrada em construção; suas armas? Os motosserras; os oponentes a vencer? As “gigantescas” árvores no caminho do progresso. Há, deste modo, uma metáfora com a ideia de combate, de guerra, em que o exército armado com motosserras, machados e foices vence a cada dia uma batalha, superava os obstáculos e perigos diários de uma natureza opressora, com audácia e coragem, os novos bandeiras irmãos do Brasil Novo.

Fica evidente, portanto, a partir das inferências feitas na produção de Consuelo Belloni e

dos exemplos destacados para discussão, o sentimento de otimismo e prosperidade que a construção da rodovia Transamazônica representaria para a nação. Os poemas *Árvore Caída* e *Nova Bandeira*, portanto, somam-se na construção da mensagem em que se festeja a queda dos oponentes, as árvores, a floresta que se rende e cai para dar lugar ao progresso, e aclama-se os heróis do campo de batalha, pioneiros e destemidos que vencem os obstáculos no caminho do progresso.

Transamazônica (Brasil, 1970 – momento histórico) e considerações finais

Diante da breve exposição do livro-poema de Belloni, cabe aqui, para finalizar, tecer alguns comentários em busca de entender alguns porquês acerca da mensagem que a escritora porto-alegrense buscou emitir e assim abrir caminhos para reflexões subsequentes, principalmente, no que tange essa visão otimista expressada nos poemas. Mesmo na perspectiva literária, essa mensagem torna-se estranha e questionável para o indivíduo desconhecedor do cenário em que se deu a construção da Transamazônica e acostumado a ler e ouvi falar desta rodovia em jornais, revistas, televisão, entre outros, como uma obra inacabada, símbolo de desperdício e falta de planejamento.

Sendo *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* publicada em 1973, indubitavelmente, há que se voltar para este período para indagar alguns porquês? Primeiramente, não se pode perder de vista que está se falando do período de ditadura militar, especificamente, a gestão do general-presidente Emílio Garrastazu Médici, em que se tinha a censura como arma para se buscar alguns discursos e preterir outros, além da importância do subsídio estatal para grande parte da mídia⁴, portanto, analisar a obra de Belloni neste contexto é preliminarmente pertinente.

Sobre isso, nas pesquisas realizadas não se encontrou relação direta da obra de Belloni sobre a Transamazônica com iniciativas da ditadura militar, ou seja, a escolha da mensagem a ser propagada não estaria restrita por algum fomento, ou mesmo, a vinculações com a ditadura na década de 1970. Soma-se a isso o fato que, assim como *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, outras produções catalogadas que se enquadram neste escopo, ou seja, tematizam e se ambientam na construção e colonização da rodovia na década de 1970, também demonstram essa adesão aos termos otimistas, principalmente naquelas produzidas entre 1970 e 1974. Uma dessas, por exemplo, *A Transa-Amazônica* publicada em 1973, de autoria da escritora paulista Odette de Barros Mott, apresenta a

migração de agricultores do Nordeste brasileiro para as terras às margens da rodovia com uma mensagem final de esperança, de prosperidade e de dias melhores na Transamazônica⁵.

Outra questão importante a se considerar, é o cenário em que se deu a construção da Transamazônica, que pode ajudar na compreensão do ambiente e da percepção feita pela escritora, já que, consoante a consulta a historiadores e pesquisas em diversas fontes bibliográficas e documentais (como nos exemplos apresentados), percebe-se que é questão consolidada a preponderância de uma narrativa positiva e uma euforia propagandista acerca da rodovia durante os anos de sua construção, mais especificamente entre 1970 e 1974.

Assim, setores da sociedade, a propaganda governamental e a mídia, especialmente jornais, como a *Folha de São Paulo*, e revistas, como a *Manchete*⁶, faziam ecoar e sobressair uma imagem positiva e uma mensagem de prosperidade acerca do empreendimento. O pesquisador da rodovia Martins de Souza (2012), por exemplo, entende que inicialmente existiu um clima nacional favorável à construção da Transamazônica, com a simbologia do progresso e desenvolvimento do país como premissas exploradas na promoção do empreendimento.

No mesmo sentido, outro pesquisador do empreendimento na Amazônia, o historiador Magno Michell Marçal Braga (2015), ao se reportar ao período de construção da rodovia, entende que havia uma sincronia na propagação de uma mensagem positiva acerca da rodovia, em que o governo pautava e a mídia repetia a imagem da Transamazônica como símbolo de um país que avançava rumo a se tornar potência mundial.

Esse entendimento pode ajudar a situar, de certa forma, a iniciativa de Belloni, pois, para além de ser reprodução das ideias da ditadura militar vigente acerca da estrada, representa, sobretudo, um clima de otimismo geral nos primeiros anos de construção da estrada (que é alterado após a segunda metade da década de 1970) que, revelado nos versos desta pequena obra publicada em 1973, *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, leva a compreensão que a escritora, diante do momento histórico, apresentou uma visão “comum”

ou preponderante a época sobre o empreendimento em andamento na Amazônia brasileira.

Por último e com mais ênfase, pode-se requerer como base analítica a ideia da conquista da Amazônia e suas simbologias. Mais que um evento isolado em que se requereu a conquista e a posse dessa região, a construção da Transamazônica aparece como uma continuação ou, como referenciada em discursos, como a confirmação da conquista que outrora não fora devidamente alcançada, pois, consoante Martins de Souza (2012), há no imaginário da construção da Transamazônica a repetição de importantes ideologias sobre ocupação e desenvolvimento da Amazônia que, durante um longo período, estiveram encadeadas, entrelaçadas, presentes em diversos projetos voltados à região.

Deste modo, a ideia da superação da floresta, por exemplo, não pode ser analisada como uma tarefa pontual do empreendimento na década de 1970, mas uma simbologia inerente aos debates da conquista territorial da região; do mesmo modo, a analogia aos bandeirantes visto no segundo poema, não é só um artifício utilizado para dar ênfase a mensagem literária, mas uma referência necessária a mensagem da conquista territorial definitiva e que pode ser um ponto de convergência nas demais obras que tem como espaço, tempo e tema a construção da rodovia Transamazônica na década de 1970.

Diante deste entendimento, reforça-se a importância de propiciar a discussão acerca desta produção literária, pois, apresentando ou não uma posição crítica em relação ao evento histórico, certamente não pode ser subestimada e não discutida, por um lado, como uma produção de condicionamento social e que atua no jogo de memórias do que foi, e por outro lado, como representação de ideias requeridas em um evento que anunciava a posse definitiva da Amazônia brasileira.

Por fim, como já citado anteriormente, a obra de Belloni é uma das obras catalogadas que caracterizam uma produção literária sobre a Transamazônica, portanto, além de uma abordagem particular de cada uma delas, é salutar perseguir o entendimento do seu conjunto a partir de abordagens como essa, que possibilitam a evidência de particularidades, o que vem sendo o foco da nossa

pesquisa e é tema pertinente para trabalhos posteriores.

Notas

1 Altamira é um município brasileiro localizado no estado do Pará, fundado em 06 de novembro de 1911. Vários jornalistas e viajantes que abordaram a Transamazônica em livros destacaram na década de 1970 fizeram referência a este município. Sobre isto consultar e Tamer (1971).

2 Trecho que consta na placa de bronze incrustada no tronco de uma grande castanheira que foi desencerrada na cerimônia oficial e que também serviu de título a reportagem do jornal Folha de São Paulo sobre o evento. Sobre isso consultar Arrancada (1970).

3 Sobre isso consultar Martins de Souza (2012).

4 Sobre isso consultar Menezes (2007).

5 Nesta obra literária ocorre uma situação pouco vista na literatura, a escritora muda o final do livro a partir da sexta edição da obra. Em 1979 é revisada, ganhando um final diferente, além de um acréscimo no título original, sendo intitulada A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazonica) (1979). Sobre isso consultar Silva (2018).

6 Sobre isso consultar Menezes (2007).

Referências

A EPOPÉIA das estradas. **Revista Manchete**, Rio de Janeiro: Bloch, Edição Especial, fevereiro de 1973, p. 70. Acervo pessoal.

ARRANCADA para conquistar o gigantesco mundo verde. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 10 de outubro de 1970, p. 1. Acervo Folha. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitordoc?numero=3807&keyword=Transamazonica&anchor=4370393&origem=busca>. Acesso em: 25 fev. 2018.

BELLONI, Consuelo. **Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)**. Porto Alegre: Pongetti, 1973.

BRAGA, Magno Michell Marçal. **Rota transamazônica: nordestinos e o Plano Nacional de Integração**. Curitiba: Prismas, 2015.

CUNHA, Euclides. **À margem da História**. São Paulo: Martin Claret, 2006.

publicitário da Construtora Mendes Júnior S.A.).
Acervo pessoal.

MARTINS SOUZA, Cesar Augusto. **A estrada invisível**: memórias da Transamazônica. 2012, 264 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Niterói, 2012.

MENEZES, Fernando Dominiense. **Enunciados sobre o futuro**: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”. Dissertação de mestrado, UNB: 2007.

MOTT, Odette de Barros. **A TRANSA-AMAZÔNICA**. 1 ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MOTT, Odette de Barros. **A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazônica)**. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1979.

RANGEL, Alberto. **Inferno Verde**. Organização: Tenório Telles. 6 ed. Manaus: Editora Valer, 2008.

SILVA, J.V.F. **Memória da construção da rodovia Transamazônica na literatura infanto-juvenil**: uma abordagem da obra *A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazônica)* de Odette Mott. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Linguagens e Saberes na Amazônia) – Universidade federal do Pará, Campus de Bragança, Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia, Bragança, 2018.

TAMER, Alberto. **Transamazônica – solução para 2001**. Rio de Janeiro: APEC, 1971.

TRANSAMAZÔNICA, caminho para um novo Brasil. **Revista Manchete**, Rio de Janeiro: Bloch, Edição Especial, fevereiro de 1973, p. 206. (anúncio

Operação Oswaldo Cruz: as políticas médico-sanitárias para a viabilização da rodovia Transamazônica (1970-1974)

Operation Oswaldo Cruz: medical-sanitary policies for the viability of the Trans-Amazon highway (1970-1974)

Erika Marques de Carvalho*

Palavras chave:
Operação Oswaldo Cruz
Políticas médico-sanitárias
Transamazônica

Resumo: Este trabalho tem o objetivo de compreender quais foram as políticas preventivas e assistenciais de saúde e sanitárias realizadas pelo Ministério da Saúde e suas agências, no governo ditatorial de Emílio Garrastazu Médici, para que a construção e a efetivação da rodovia Transamazônica (BR-230) fossem viabilizadas. Desta maneira, compreenderemos a criação da Operação Oswaldo Cruz como resposta às críticas que comparavam a rodovia ao fracasso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e algumas das ações de suas agências integradoras, como a Fundação Serviços de Saúde Pública, a Superintendência de Campanhas de Saúde Pública e o Instituto Evandro Chagas.

Keywords:
Operation Oswaldo Cruz
Medical-sanitary policies
Trans-Amazon highway

Abstract: This work aims to understand what preventive and assistance health and sanitary policies were carried out by the Ministry of Health and its agencies, under the dictatorial government of Emílio Garrastazu Médici, so that the construction and implementation of the Trans-Amazon highway (BR-230) were made possible. In this way, we will understand the creation of Operation Oswaldo Cruz as a response to the criticisms that compared the highway to the failure of the Madeira-Mamoré Railway, and some of the actions of its integrating agencies, such as the Fundação Serviços de Saúde Pública, the Superintendency of Health Campaigns Public Health and the Evandro Chagas Institute.

Recebido em 31 de maio de 2021. Aprovado em 13 de outubro de 2021.

Introdução

Em 12 de fevereiro de 2021, a enfermeira Rebeka e o motorista de ambulância Wadson tiveram que caminhar cerca de dois quilômetros a pé na rodovia Transamazônica (BR-230), na altura do porto de Miritituba (PA), empurrando a maca de um paciente com Covid-19 para que pudessem chegar ao Hospital Regional de Tapajós, em Itaituba

(PA). Em uma estrada de terra, sem acostamento, o trajeto da ambulância que percorreria 150 quilômetros do município de Rurópolis (município que surgiu com a Transamazônica) ao de Itaituba, teve seu trajeto obstruído por cerca de cinco mil caminhões que formavam filas triplas por quilômetros. (AZEVEDO, 2021).

As primeiras informações foram de que os caminhões interrompiam a estrada em manifestação às péssimas condições de tráfego da mesma. Depois,

* Doutoranda do Programa de Pós Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz, Fundação Oswaldo Cruz.
E-mail: erikacarvalho08@gmail.com.

a afirmação foi de que estes caminhões bloqueavam o trânsito, pois aguardavam a oportunidade de descarregarem na Estação de Transbordo de Cargas de Miritituba¹. (AZEVEDO, 2021). A imagem de Rebeka e Wadson empurrando a maca com o paciente em meio aos caminhões e a terra vermelha e poeirenta da estrada rodou as redes sociais e os meios de comunicação brasileiros.

Este evento na Transamazônica, em meio à pandemia de Sars-Cov-2 (2019-2021), é representativo das dificuldades médico-sanitárias pelas quais as populações dos núcleos de colonização da rodovia enfrentam ainda hoje. Durante a construção da mesma (de 1970 a 1974), simultaneamente ao entusiasmo do governo de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) com sua obra-síntese, operado pelo contexto econômico do “milagre brasileiro” e das propagandas ufanistas da Agência Nacional, diversos setores sociais demonstraram preocupação com a viabilidade da rodovia e os desenganos que esta poderia causar².

O juiz Osny Duarte Pereira, que teve seus direitos cassados logo no início da ditadura civil-militar no país, criticava o empreendimento federal compreendendo que este poderia gerar intensos problemas sociais como disputas entre povos tradicionais e “colonizadores”, enfermidades e até mesmo mortes, consequentes da precária infraestrutura médico-sanitária:

Brincar na selva poderá custar vidas preciosas e até a abertura de caminhos mais fáceis, para perder-se, ali, a soberania nacional. O risco não é construir a estrada, ignorando os problemas de saúde pública. O risco é a autossuficiência da ignorância jogar-se numa empreitada desse vulto, desprezando os estudos e a experiência, já acumulados. Contra esse risco, devemos todos alertar a Nação e chamar os levianos à realidade. (PEREIRA, 1970, p. 192).

A “experiência” referida por Pereira é a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM)³. Esta foi construída entre 1907 e 1912, em Rondônia, e ficou conhecida como a “Ferrovia do Diabo” por causa dos mais de seis mil trabalhadores mortos (FERREIRA, 2005). Segundo Benchimol e Silva (2008), a EFMM possivelmente fora o mais simbólico empreendimento, realizado na Primeira República, quanto ao impacto que as doenças ditas

tropicais tiveram em obras de infraestrutura agregadas a projetos de modernização⁴.

Havia o receio por parte dos apoiadores e dos críticos da rodovia de que uma das grandes obras do regime civil-militar para a Amazônia fosse acometida pelas mesmas adversidades que levaram a EFMM ao fracasso, no início do século XX: o perigo sanitário da selva. Isto porque, aliava-se ao relevo extremamente acidentado da região, a quantidade de espécies diferentes de mosquitos que aumentava com o desmatamento, com as cheias e com a formação de pântanos. O isolamento da região, por seu difícil acesso, e a falta de um sistema médico-sanitário, como postos de saúde, hospitais e saneamento básico, formavam uma conjuntura problemática que levava ao fracasso àqueles que empreendiam dinheiro e vidas para a construção de ferrovias e de outros projetos de infraestrutura, como foi o caso da EFMM.

A Amazônia era representada em discursos e ensaios como uma terra “vazia”, habitada por pequena população, marcada por enfermidades crônicas e “indolência”. Essa crença no vazio demográfico que ignorou populações tradicionais da região era reforçada pela visão de muitos articulistas e ensaístas que consideravam apenas os riscos oferecidos pela floresta, não nos possíveis prejuízos às populações locais, por conta da interação biológica e ecológica entre essas populações, os migrantes e o meio ambiente. Para os críticos da BR-230, caso não fosse “domada” com medidas profiláticas, a floresta amazônica poderia repetir a mortandade de migrantes e operários da ferrovia Madeira-Mamoré.

Para muitos articulistas e ministros envolvidos com a construção da rodovia, como da Integração, da Saúde e dos Transportes, era necessário reunir as diferentes práticas da medicina preventiva e curativa contra o surgimento de epidemias, pois, ao mesmo tempo em que havia grande preocupação com as “doenças da floresta amazônica”, também era forte a crença na existência de métodos disponíveis para evitar problemas e proteger os humanos. Perguntavam-se os críticos da Transamazônica, se seria a “insalubridade amazônica” um fator de risco para a construção da rodovia, mesmo depois de tantos anos?

“Não se repetirá a Madeira Mamoré”

Diante da lógica construída por muitas décadas sobre a Amazônia e sua “natureza patogênica” (SCHWEICKARDT; LIMA, 2007), o governo de Médici respondeu através da *Operação Oswaldo Cruz*. Criada pelo Ministério da Saúde, sob a coordenação do Ministro Francisco de Paula Rocha Lagoa⁵, em 3 de dezembro de 1970 era publicada no Diário Oficial a criação da *Operação* que tinha como objetivo realizar trabalhos de medicina preventiva e assistencial nos núcleos de colonização previstos pelo Plano de Integração Nacional (PIN), implantados em decorrência da construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém (BR-163).

Dessa forma, os esforços federais, para além da engenharia e do suporte financeiro, voltaram-se também para os problemas já existentes, e para os futuros, no âmbito da saúde e do saneamento nos municípios e núcleos populacionais atravessados pela Transamazônica: era necessário “sanear” e “curar” tanto o migrante e o trabalhador da rodovia quanto o meio ambiente (TAMER, 1970).

A *Operação* era integrada pela Fundação Serviços de Saúde Pública (FSESP)⁶, pela Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM)⁷ e o Instituto Oswaldo Cruz (IOC), através do seu recém incorporado Instituto Evandro Chagas (IEC)⁸. O grupo de trabalho que foi instituído no dia 18 de março de 1971, era presidido pelo médico Brito Bastos (diretor do Departamento Nacional de Profilaxia e Controle de Doenças) e integrado pelos médicos Emerson Ferreira, Plínio Teófilo de Aguiar, Vicente Pinto Musa, capitão-médico Nathanael Rauta Ramos (como secretário executivo do grupo), Marco Otavio Aguese, Jeth Jansen e João Batista Rizzi (OPERAÇÃO OSWALDO CRUZ, 1971).

O trabalho da *Operação Oswaldo Cruz* realizou-se também através de “missões” realizadas por estudantes de Medicina que montavam hospitais volantes e se estabeleciam em hospitais e unidades de saúde já existentes, como o Hospital São Rafael, em Altamira. Em 25 de setembro de 1971, a primeira missão com jovens médicos seguiu para a cidade de Altamira. Esta primeira missão foi integrada por

dezesseis estudantes de Medicina dos municípios fluminenses do Rio de Janeiro e de Petrópolis.

Estes trabalharam no hospital móvel da Aeronáutica e em quatro ambulâncias médico-cirúrgicas e odontológicas da *Operação*. O atendimento hospitalar aos moradores das agrovilas foi feito a partir da realização de cirurgias e de internação em pós-operatório, atendimento ambulatorial, exames coprológicos, hematológicos, venereológicos e odontológicos, além do levantamento médico-sanitário nas agrovilas e nas frentes de trabalho próximas a Altamira e em outras localidades da Transamazônica.

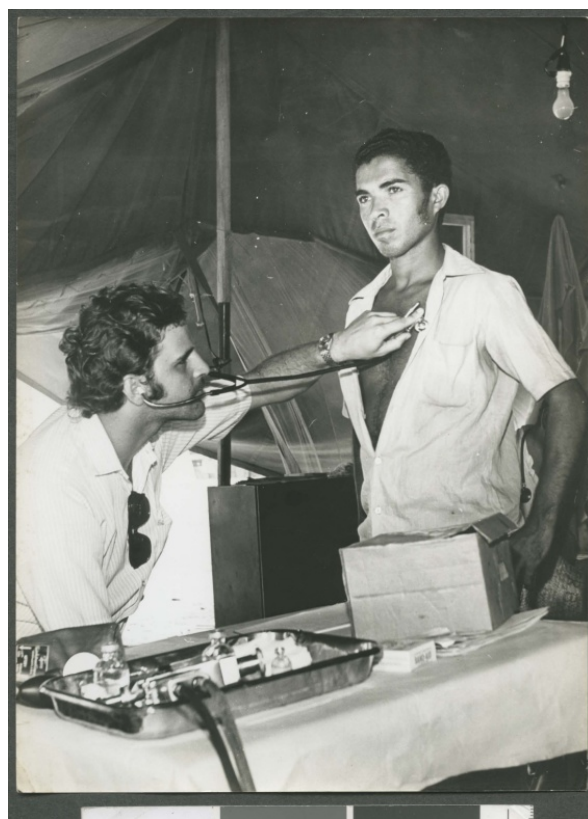


Figura 1 – Consulta de colono em hospital volante da Operação Oswaldo Cruz.

Fonte: Correio da Manhã (1971, s./p.).

Segundo o secretário executivo da *Operação*, o médico Rauta Ramos, as missões seriam frequentes e teriam a finalidade de treinar futuras equipes de assistência aos colonos, assim como apoiar o programa que o Ministério da Saúde realizava desde o início da abertura da rodovia.

Em documento de 1971, realizado por seu grupo de trabalho, a *Operação Oswaldo Cruz* ganhou formas organizacionais através de programas

estabelecidos para cada instituição integrante desta. Dividiu-se em três programas que cuidariam de assistência, prevenção médica e de pesquisas científicas. Para o *Programa de Combate às Endemias* estava encarregada a SUCAM, para o *Programa de Assistência Médico-Sanitária* a FSESP, e o *Programa de Pesquisas Científicas* foi confiado ao IEC. (OPERAÇÃO OSWALDO CRUZ, 1971).

A assistência médico-sanitária, como a tentativa de chegar ao objetivo imediato de promover saúde, prevenir, diagnosticar e tratar as enfermidades, foram realizadas por unidades sanitárias e unidades mistas, nas quais funcionavam as atividades de outras instituições, como a SUCAM com campanhas de vacinação, por exemplo. Essas unidades realizavam, a partir da FSESP, atividades de enfermagem, educação sanitária e de saúde dental.

Em 1972, foi dada prioridade, pela FSESP, às medidas de saneamento, assistência a crianças de zero a quatro anos de idade, ao controle de doenças transmissíveis, destacando-se a tuberculose e a lepra. No que se refere a saneamento básico, nesse mesmo ano, foram realizadas cerca de seis mil vistorias em habitações com o intuito de melhorias domiciliares, compreendendo a implantação de privadas higiênicas, lavatórios, pias, banheiros, tanques, filtros, melhorias em poços e cisternas, reservatórios e ligações à rede de água. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 1973)

O saneamento do ambiente também exigia esforços da FSESP, que para tal elaborava projetos de sistemas de abastecimento de água e esgoto, além de executar tais obras. Integravam a Fundação diversos auxiliares e enfermeiros, que se formavam em suas Escolas de Enfermagem e de Pessoal Auxiliar em Manaus (AM) e em Santarém (PA), respectivamente, entre outros cursos do seu programa de capacitação. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 1973, p. 35-47)

Tendo em vista que na Amazônia a disponibilidade de recursos assistenciais, como saneamento básico e hospitais assumia grande importância devido às distâncias que separavam as sedes dos municípios, à baixa densidade demográfica que dificultava a concentração de recursos, assim como às dificuldades de transporte e de comunicação que impediam frequentemente a utilização dos recursos disponíveis, o nível de saúde

estava estreitamente relacionado a essa disponibilidade e à sua acessibilidade. Dessa forma, o trabalho realizado pela FSESP era de extrema importância para a viabilização da Transamazônica e colonização do território amazônico.

Em 1974, o convênio para as políticas de saúde na rodovia, entre a FSESP e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), elaborou um relatório sobre suas atividades e o quadro encontrado na região, o qual fornece informações importantes para se refletir sobre a questão. Embora este relatório não trouxesse números de mortos por doenças infectocontagiosas, destacava os que eram acentuados, com especial destaque para malária e imputava este problema à carência de hospitais, postos de saúde e de saneamento, atribuindo também uma parcela da culpa ao baixo nível educacional da população e às dificuldades logísticas. (SUDAM; FSESP, 1974, p. 25)

A FSESP e a SUDAM alertaram para as dificuldades que enfrentariam para conseguir evitar a disseminação de doenças na área de influência da Transamazônica. Assim como destacaram neste relatório as precárias condições de saneamento, bem como as dificuldades de atendimento, devido às grandes distâncias que tornavam muito demorado o deslocamento, o que poderia levar ao agravamento de algumas enfermidades.

A SUCAM exercia seu papel em ações de medicina preventiva no combate às endemias, atuando fortemente em operações com o uso de inseticidas, como o diclorodifeniltricloroetano (DDT), para a campanha de erradicação da malária na região amazônica. Esta doença endêmica era um grande problema de saúde na região, e se agravava com o fluxo migratório do processo de colonização. Segundo relatório do Ministério da Saúde de 1973 – relativo aos anos de 1970 a 1972:

Em consequência dos defasamentos [atrasos de políticas de erradicação da malária] repetidos ao longo dos anos, os índices de transmissão tem oscilado para mais nas áreas de influência das rodovias de integração nacional [Transamazônica, Cuiabá-Santarém e Belém-Brasília, por exemplo], como em toda a Amazônia. Muito tem contribuído para essa situação o movimento migratório resultante das oportunidades de

trabalhos gerados pelos empreendimentos oriundos e impulsionados pelos incentivos fiscais e o processo de colonização. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 1973, p. 99).

Em 1972, assegurados os recursos financeiros indispensáveis pela administração do Ministério, à época, a SUCAM pôde estender as operações de ataque ao mosquito *Anopheles* em áreas antes não resguardadas, sendo ao total visitadas mais de 112 mil localidades no trajeto da rodovia Transamazônica (SUDAM; FSESP, 1974, p. 80). Todas as áreas de acesso à rodovia, tornaram-se alvo do uso de inseticidas por parte dos agentes da SUCAM.

Paralelamente às operações de inseticidas, a SUCAM desenvolvia atividades de avaliação epidemiológica através da busca passiva e ativa de casos de malária e de outras doenças como a febre amarela, a leishmaniose, filariose, tracoma, boubá e esquistossomose. A Superintendência mantinha distritos operacionais e subunidades nos principais centros de erradicação da malária, assim como nas agrópolis e agrovilas⁹, destacando-se as de Tocantinópolis, Marabá, Altamira, Itaituba, Jacareacanga, Prainha, Humaitá, Lábrea e Boca do Acre. Nestes distritos e subunidades, as campanhas de vacinação também eram realizadas e foram fundamentais para o alcance dos objetivos da Operação Oswaldo Cruz de controle das doenças endêmicas na região amazônica.



Figura 2 – “O Ministério da Saúde atinge o homem modesto e longínquo”

Fonte: Correio da Manhã (1971, s./p.).

E no âmbito da realização de estudos, pesquisas, levantamentos e coletas sobre doenças emergentes e reemergentes na região da rodovia estava o Instituto Evandro Chagas. Como exemplo disso, a construtora Mendes Júnior solicitou em junho de 1973 ao IEC, que este investigasse e esclarecesse a ocorrência de uma doença que havia causado mortes súbitas (entre 24 horas e 36 horas do início do aparecimento dos sintomas) de três trabalhadores dos acampamentos da construtora em Gurupi e Itinga, localidades às margens da rodovia Transamazônica. (BENSABATH, 1973)

Outras duas significativas atuações do IEC foram os estudos da chamada Febre Negra de Lábrea (FNL) – doença reemergente – e da Síndrome Hemorrágica de Altamira (SHA) – doença emergente. Os primeiros casos da SHA ocorreram seis meses após a chegada desses imigrantes em julho de 1971. O estudo da Síndrome foi prioritariamente realizado pelos técnicos e cientistas do IEC que faziam regulares levantamentos e coletas locais, levando estes aos seus laboratórios localizados em Belém para maior análise. (PINHEIRO *et al*, 1986).

A construção da Transamazônica possibilitou a ampliação dos estudos sobre vírus já realizados pelo IEC por dezesseis anos. E isso se deve, não somente ao próprio corpo especializado e técnico do IEC, como também aos seus colaboradores e financiadores, como a Organização Pan-americana de Saúde (OPAS)¹⁰. Dessa forma, não foi somente a rodovia que pôde ser viabilizada pelos estudos, controle e solução de doenças pelo instituto e por outros órgãos governamentais, mas também estes tiveram suas pesquisas beneficiadas pelas oportunidades trazidas pela BR-230.

Em um projeto realizado por diversos cientistas do IEC em conjunto com outros cientistas estrangeiros, com o suporte financeiro da OPAS, do Comando de Pesquisa e Desenvolvimento Médico do Exército dos Estados Unidos e da SUDAM, intitulado *Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway* – e apresentado na 12ª Reunião do Comitê de Assessoria da OPAS, que ocorreu em junho de 1973, em Washington –, foram evidenciados dois aspectos: doenças e agentes introduzidos por trabalhadores e colonos vindos de outras partes do Brasil para a região amazônica e, doenças e agentes infecciosos da

mesma região, porém estranhos a esses migrantes e operários. (PINHEIRO *et al*, 1973).

O método utilizado neste projeto foi o de investigação epidemiológica das viroses (especialmente febre amarela e outras arboviroses, enteroviroses, raiva e etc.), leishmaniose, Doença de Chagas, helmintíase (sobretudo esquistossomose), salmonelose, leptospirose e Febre Negra de Lábrea, incluindo pesquisas sobre artrópodes e outros vetores.

Uma equipe multidisciplinar – virologistas, epidemiologistas, parasitologistas, bacteriologistas e técnicos auxiliares do IEC e de outras instituições internacionais¹¹ – realizou seis viagens a diferentes seções da rodovia, cada uma com duração de quarenta a setenta dias. Várias viagens mais curtas também foram feitas. A equipe coletou sangue e outras amostras clínicas de pessoas saudáveis e de enfermos, com o objetivo de investigar os lugares de origem de infecção, como o caso da leishmaniose. Esta teve reação positiva em 47% das 157 pessoas examinadas, demonstrando para a equipe que infecções cutâneas encontradas nestas pessoas haviam sido contraídas em outros lugares, e não nas imediações da Transamazônica. (PINHEIRO *et al*, 1973, p. 2).

Dessa forma, a equipe concluiu que a leishmaniose, ao longo da rodovia, não seria um problema para as gerações futuras (PINHEIRO *et al*, 1973, p. 3). Além disso, as relações entre animais selvagens e o papel de certos vetores artrópodes foram também investigadas. A busca de focos de *caracóis Planorbis* foi realizada em lagoas e córregos localizados ao longo de quase trezentos quilômetros da rodovia.

O projeto entre IEC e OPAS investigou também mais especificamente a SHA. Em 1972, 22 colonos da região da cidade de Altamira manifestaram hemorragias que foram diagnosticadas como *púrpura trombocitopênica* (doença autoimune). Destes, três chegaram a óbito. De janeiro a março de 1973, outras 30 pessoas sofreram da mesma enfermidade, sendo que sete casos ocorreram em uma mesma família. Ainda nesta investigação, antigos residentes da região foram entrevistados e afirmavam haver relação desta enfermidade com as picadas dos, popularmente conhecidos, borrachudos, que eram abundantes nos

períodos de chuvas. Estes antigos residentes afirmaram que a enfermidade já ocorre há muitos anos, mas somente afeta aos imigrantes. (PINHEIRO *et al*, 1973 p. 3).

Foram examinados pela equipe soros de pacientes, contatos e outras fontes por meio do método Ouchterlony de difusão de duplo gel, para determinar os anticorpos contra um extrato de *Simuliidae* (popularmente conhecido por borrachudo ou pium) capturados no foco da SHA. Apesar de 94% dos pacientes e 55% de seus contatos (outros imigrantes na área) terem anticorpos precipitantes contra os *Simuliidae*, apenas 4,8% do que os cientistas intitularam população aborígene da região de Altamira apresentaram resultados positivos. Entre as amostras obtidas de residentes de Belém – onde não havia, segundo os cientistas, *Simuliidae* – nenhum soro positivo foi encontrado. Também foram negativos os resultados dos soros de oito colonos que haviam chegado a menos de um mês em Altamira. E os estudos realizados em ratos descartaram a possibilidade de serem casos de púrpura trombocitopênica, desta forma, tratava-se de uma doença nova. (PINHEIRO *et al*, 1973, p. 6-8).

Os cientistas e técnicos do IEC realizaram busca de arbovírus no soro de seres humanos, de aves e de outros animais capturados em suas pesquisas de campo. E para além do estudo sobre a SHA, os cientistas tentaram isolar enterobactérias e leptospiros de seres humanos e animais; procuraram indícios da presença de esquistossomíase e demonstraram tentativas de isolar vários protozoários parasitos de animais capturados.

Para a equipe deste projeto entre IEC e OPAS, era possível encontrar o benefício que a abertura da BR-230 traria para o conhecimento sobre doenças infecciosas, para o Instituto e para o próprio homem:

Era lógico assumir que essas pessoas entrariam em contato com certos agentes zoonóticos, como arbovírus e leishmania, e que outras doenças infecciosas, como esquistossomose e doença de Chagas e outros vetores, poderiam ser introduzidas na área de Transamazônica, onde eram anteriormente desconhecidos. Esta situação oferece, portanto, uma oportunidade única para

um estudo a longo prazo de certas doenças infecciosas entre os novos colonos e para investigações ecológicas de possíveis focos de zoonoses e sua ameaça para o homem. (PINHEIRO *et al.*, 1973, p. 3).

A abertura da rodovia Transamazônica ofereceu a oportunidade de realizar um projeto de pesquisa análogo àquele desenvolvido por esse Instituto, durante a construção da rodovia Belém-Brasília, abrangendo as especialidades de virologia, bacteriologia, parasitologia, patologia e imunologia.

O convênio do IEC com a OPAS/OMS explica-se pelo fato desta agência internacional¹² passar a preocupar-se no início da década de 1960 com a aplicação das ciências sociais na análise dos problemas de saúde, passando a financiar e a executar programas de medicina comunitária em países latino-americanos, com o intuito de prevenir e de solucionar problemas sanitários e médicos em regiões mais pobres. (SCOREL, 2008, p. 331) Segundo Amélia Travassos da Rosa, em 1970, com o fim do apoio financeiro fornecido pela Fundação Rockefeller a recém-denominada Seção de Arbovírus¹³ – hoje conhecida por Seção de Arbovirologia e Febres Hemorrágicas (SAARB) –, esta passa a receber apoio da OPAS. Este suporte financeiro ocorre até 1975. (ROSA, 2016).

E o que podemos perceber é que a construção da BR-230 chamou a atenção do mundo e tornou-se uma grande oportunidade para que descobertas sobre doenças emergentes e reemergentes pudessem ser feitas por diversas instituições. Os canteiros de obra da Transamazônica transformaram-se em grandes laboratórios a céu aberto. Assim como podemos compreender que os problemas médico-sanitários enfrentados nas margens da rodovia preocupavam agências que voltavam sua atenção para a obra-síntese do governo de Médici.

A Operação Oswaldo Cruz, não por acaso, levava o nome de um dos maiores médico-sanitarista do país. Oswaldo Cruz (1872-1917) assumiu, no início do século XX, a direção da Saúde Pública do Rio de Janeiro com o compromisso de derrotar a febre amarela, a varíola e a peste bubônica e assim, viabilizar a civilização e o progresso do país qualificado pela reforma urbana de sua capital. Assim como a Operação assumiu o compromisso

diante do governo de Médici de viabilizar, por fim, a Transamazônica como instrumento de civilização e de progresso do regime ditatorial.

Conclusões

O maior investimento médico-sanitário do governo federal voltado para a rodovia foi a criação da Operação Oswaldo Cruz e o financiamento dos projetos de cada agência governamental integrantes desse empreendimento. Considerando que durante o regime civil-militar houve uma redução da capacidade de gestão e de ação do Ministério da Saúde marcada por um período de crise de recursos da pasta¹⁴. Dessa forma, a saúde pública não estava em primeiro, nem mesmo em segundo lugar no projeto autoritário de desenvolvimento gerido pelo regime militar.

O desenvolvimento no âmbito dos transportes e da segurança nacional era a principal pretensão de todos os governos da ditadura civil-militar, sobretudo no comando de Médici. No entanto, diante de um governo que pouco investia na saúde pública, criar uma iniciativa que tinha como objetivo levar assistência médica e sanitária com diferentes instituições atuando em diversas frentes demonstrara que havia, por parte do governo federal, um forte interesse em efetivar com sucesso o desenvolvimento da região amazônica, a partir do PIN e de seus instrumentos, como a rodovia Transamazônica.

A propagação e divulgação de epidemias no interior da Amazônia, nesta obra-síntese de Médici, seria uma ferida exposta às pretensões do governo de mostrar que o Brasil caminhava a largos passos para se tornar uma das grandes potências mundiais. Desta forma, o governo criou a Operação Oswaldo Cruz para integrar diferentes órgãos da área de saúde pública e atacar as doenças em diferentes frentes, desde a prevenção, imunização, passando pela pesquisa e medicina curativa. Entretanto, um relatório de 1973 do Ministério da Saúde, avaliou que os esforços conjuntos não estavam funcionando adequadamente, ocorria desorganização entre os órgãos governamentais que atuavam na assistência médica e desconhecimento sobre a saúde e a infraestrutura das localidades ao longo da

Transamazônica. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 1973, p. 74)

Neste relatório, o Ministério da Saúde analisou que os diferentes níveis governamentais envolvidos nos trabalhos de saúde pública nas duas principais rodovias de integração nacional, não possuíam funções específicas pré-definidas, além de haver entre eles falta de “entrosamento”, e competição entre órgãos e esferas (municipal, estadual e federal), gerando má aplicação dos recursos disponíveis. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 1973).

Criticou-se também a predominância da medicina curativa sobre a preventiva, o que dificultaria o atendimento à população em programas educativos e na imunização com aplicação de vacinas. Apesar de o governo anunciar políticas para evitar a disseminação de enfermidades na Transamazônica, os óbitos decorrentes, sobretudo de doenças infecciosas preocupavam autoridades.

Quando os principais trechos já haviam sido construídos, e as primeiras notícias sobre doenças apareciam esporadicamente na imprensa, os agentes do governo apressavam-se em esclarecer a população que não havia maiores riscos, pois todas as medidas preventivas e resolutivas estavam sendo adotadas, dentro de um planejamento adequado.

As medidas preventivas, como construções de postos de saúde e hospitais, treinamento e vacinação da população, contratação de médicos e dentistas, e a integração de órgãos e ações, estavam presentes nos discursos de agentes do governo como um tranquilizador junto à população de que o programa de integração do Brasil e a “conquista” da Amazônia, não seriam impedidos por doenças. Bastava, segundo discursos do governo, que se planejasse e investisse adequadamente os recursos em saneamento, imunização e dedetização para se garantir que não haveria a possibilidade da Transamazônica causar problemas à saúde pública, como teria ocorrido com a Madeira-Mamoré.

Entretanto, segundo Cardoso e Muller (1978), o projeto de exploração capitalista da Amazônia, inclusive em outros empreendimentos do século XX, não teria construído melhorias significativas na vida das pessoas e, na verdade, teria

estabelecido um “mórbido regime de trocas de doenças”¹⁵ (CARDOSO; MULLER, 1978, p. 204).

Em relatório de 1974, o economista Armando Mendes apresentou um quadro complexo em que, caso não fossem implementadas políticas adequadas, os grandes empreendimentos poderiam provocar um preocupante quadro de “troca de doenças” na região amazônica. Cardoso e Muller (1978) consideraram que a rodovia, além de não resolver os problemas sociais a que se propôs, ainda os ampliou em outro espaço, pois surgiu uma nova rede de latifúndios e exclusões de agricultores familiares, ribeirinhos e indígenas. Diante disso, ocorreu a conseqüente deterioração da qualidade de vida dos povos locais, devido aos projetos de colonização, sobretudo prejuízo à sua saúde.

Entretanto, foi através da construção da rodovia, o IEC pôde fazer investigação em sítios não antes alcançados por instituições de pesquisa na área da saúde. Novos microssistemas ecológicos foram abertos para uma pesquisa – a de arboviroses – que vinha ocorrendo nos laboratórios do Instituto há dezesseis anos. Era como se um novo laboratório, não mais na capital paraense, mas nas margens da rodovia Transamazônica, tivesse sido inaugurado.

A construção da Transamazônica ofereceu oportunidade única para o estudo de certos aspectos epidemiológicos, permitindo, não apenas, conhecimentos sobre os reservatórios silvestres de diversos agentes infecciosos, em uma fauna “livre de qualquer contato anterior com o homem, como ainda de captar o processo inicial de difusão de uma zoonose do animal ao homem” (LINS, s./d., p. 1). Dessa forma, não foi somente a rodovia que pode ser viabilizada pelos estudos, controle e solução de doenças pelo Instituto e por outros órgãos governamentais, que ocorreram durante a obra, mas também estes tiveram suas pesquisas beneficiadas pela oportunidade da BR-230.

Notas

1 Esta estação é utilizada para o escoamento de grãos que saem do centro do país, sobretudo do estado de Mato Grosso, até os portos do estado paraense.

2 A construção da Transamazônica teve alguns críticos. Entre eles, o deputado federal pelo estado de Pernambuco, da legenda Movimento Democrático

Brasileiro (MDB) Tales Bezerra de Albuquerque Ramalho (1923-2004), que temia que os investimentos para o próprio Nordeste, por parte do governo e do empresariado – como redução de incentivos fiscais –, pudessem restringir-se por causa da rodovia, que sanaria – ao menos esperava-se que – os problemas sofridos pelos nordestinos com a seca. Este era um receio de alguns políticos da região nordestina, que colocaram-se contrários à construção da rodovia. E o diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas (DERAM) Monteiro de Castro, que apontava outras rodovias como mais rentáveis economicamente e advogava a necessidade de consolidar ou concluir as vias já iniciadas na região, antes de implantarem uma nova, como a Transamazônica. Monteiro de Castro alegava que não havia dinheiro sobrando e que rodovias continuavam inacabadas, como a Belém-Brasília, por exemplo, que permanecia com mais de trinta por cento da sua extensão sem seu revestimento primário. Além disso, Monteiro de Castro demonstrava estranheza na abertura de concorrência pública para o início das obras da rodovia antes mesmo da conclusão do projeto (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1970, p. 7).

3 Com o Tratado de Petrópolis de 1903, o Brasil entrava em acordo com a Bolívia para a anexação de parte do território deste país que ficou conhecido como o estado do Acre. O governo brasileiro pagaria uma indenização de dois milhões de libras esterlinas e deveria arcar com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Esta possibilitaria a comunicação do território boliviano com o oceano Atlântico e assim o escoamento da produção de borracha do país poderia ser realizado (FERREIRA, 2005).

4 Na tentativa de mudar esse estigma, durante o auge da construção da ferrovia, em 1910 e 1911, a empresa responsável pela EFMM contratou onze médicos. Os integrantes do “quadro superior” (engenheiros, médicos e técnicos) do empreendimento eram estadunidenses e havia uma alta rotatividade na leva de trabalhadores, pois em poucos meses nos canteiros de obras estes adoeciam, geralmente de malária (FERREIRA, 2005, p. 742).

5 Francisco de Paula da Rocha Lagoa (1919-) foi médico biólogo do Instituto Oswaldo Cruz (IOC; 1942-1953). Retornou ao IOC em 1956, sendo chefe da Seção de Rickettsias da Divisão de Virologia. Em 1964, já como membro da Escola Superior de Guerra (ESG), foi nomeado diretor do IOC. Foi considerado responsável pelo episódio da cassação de cientistas do IOC, em 1970, que ficou conhecido como o Massacre de Manguinhos. Em junho de 1972, pressionado pelo governo depois que o Tribunal de Contas da União observou irregularidades nas verbas do ministério, Lagoa pediu demissão. (SANTOS, 2016).

6 A FSESP era antes de 1960 o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) regulamentado pelo Decreto-Lei de nº 4.275 de 1942, vinculado ao Ministério da Saúde. Foi extinta em 1990, com a criação da Fundação Nacional de Saúde (FUNASA).

7 Órgão criado em 1970 com a fusão do Departamento Nacional de Endemias Rurais (DENERu; 1956), da Campanha de Erradicação da Malária (CEM; 1965) e da Campanha de Erradicação da Varíola (CEV; 1966). A Superintendência foi extinta em 1990, integrando a FUNASA.

8 O IEC foi criado pela Lei n. 59 de 11 de novembro de 1936 como Instituto de Patologia Experimental do Norte (IPEN), passando a levar o nome do seu criador e primeiro diretor científico em 1940. Em 1970, o IEC era transferido para a recém-criada Fundação Oswaldo Cruz, na qual foram reunidos todos os centros de pesquisa do Ministério da Saúde. Em 1975, o IEC voltaria a reintegrar a FSESP. (PINHEIRO, 1986, p. 70).

9 As agrovilas eram conjuntos de lotes com casas instaladas no espaço de 100 hectares, onde deveria ter uma escola de ensino infantil e fundamental I, uma igreja ecumênica e um posto médico. A agrópolis seria a reunião de agrovilas, com serviços bancários, correios, telefones e escola de ensino fundamental II e médio. E as rurópolis, um conjunto de agrópolis (SMITH, 1977).

10 Criada em 1902, a OPAS é a agência internacional de saúde mais antiga do mundo, dedicada à melhorar a saúde pública nos países da América, está sediada na capital estadunidense Washington. O Brasil passou a integrá-la em 1929. A OPAS é integrada à Organização Mundial da Saúde (OMS), tornando-se o Escritório Regional para as Américas da Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS), antes mesmo da construção da rodovia Transamazônica. Também faz parte dos sistemas da Organização dos Estados Americanos (OEA) e da Organização das Nações Unidas (ONU). Fonte: <https://nacoesunidas.org/agencia/opasoms/>.

11 A equipe era integrada pelos parasitologistas britânicos Ralph Lainson e Jeffrey Jon Shaw que estudaram, sobretudo a leishmaniose no Brasil; o parasitologista e entomólogo paraense Habib Fraiha Neto; o virologista Francisco de Paula Pinheiro, a médica virologista paraense Gilberta Bensabath, a médica bacteriologista paraense Zea Constance Lins, a virologista Amélia Paes de Andrade Travassos da Rosa e a virologista e entomóloga Amazonia Toda Tang. Esta mesma equipe realizou este projeto. (PINHEIRO *et al*, 1973).

12 Vale lembrar que o IEC, desde a sua criação, construiu laços com instituições estrangeiras de pesquisa, como a sua relação, já profundamente estudada, com a estadunidense Fundação Rockefeller, que financiou diversas pesquisas do Instituto, assim como também esta

utilizou-se do espaço físico do IEC para os seus estudos. Até mesmo um laboratório privativo, a Rockefeller chegou a ter dentro do IEC.

13 Esta Seção era dirigida pelo virologista Francisco de Paula Pinheiro e também a integravam: Amélia P. A. Travassos da Rosa, Gilberta Bensabath e Amazonia Toda Tang.

14 “No que concerne à saúde pública, o período é marcado pela instauração de uma crise de recursos e pelo enfraquecimento da capacidade de ação do MS [Ministério da Saúde]. É ilustrativa desse processo a queda da participação da pasta da saúde no orçamento total da União de 2,21% para 1,40%, entre 1968 e 1972. Nesse mesmo período, o Ministério dos Transportes e as forças armadas, recebiam 12% e 18% do orçamento, respectivamente.” (PAIVA; TEIXEIRA, 2014, p. 18).

15 Além de enfrentar as endemias na região amazônica, as instituições de controle médico-sanitário iriam também se deparar com doenças trazidas pelos próprios migrantes que se deslocavam para a estrada com o propósito de “colonizar”. A esquistossomose, doença endêmica, à época, em diversos estados nordestinos, passava a preocupar as instituições integrantes da Operação Oswaldo Cruz. O médico Brito Bastos, coordenador da Operação Oswaldo Cruz, foi o primeiro a alertar os Ministérios do Interior e da Saúde sobre o aumento dos casos da doença nas imediações da rodovia Transamazônica. Acusava-se o Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) de não realizar os devidos exames nos migrantes nordestinos. Este nega os surtos de esquistossomose e se defende relatando que havia uma forte triagem dos colonos e voluntários que chegariam para colonizar a rodovia, através de rigorosos exames feitos por uma equipe de médicos que ficavam localizados no município de Altamira. Ainda segundo os agentes do INCRA, tanto os colonos que seguiam para a região por intermédio do instituto, quanto os voluntários que se deslocavam isoladamente eram submetidos aos exames assim que chegavam a Altamira e somente depois destes, integravam seus núcleos de habitação e de trabalho.

Referências

AZEVEDO, Gabriela *et al.* Vídeos mostram paciente de Covid-19 com cilindro de oxigênio sendo levada em maca pela BR-230, no PA. **G1**, 12 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2021/02/12/video-mostra-paciente-com-cilindro-de-oxigenio-sendo-levado-em-maca-pela-br-163-no-pa.ghtml>. Acesso em: 20 mai. 2021.

ANDRADE, Rômulo de Paula. **A Amazônia na era do desenvolvimento: saúde, alimentação e meio ambiente (1946-1966)**. 2012, 378 f. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde), Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2012.

BENCHIMOL, Jaime Larry; SILVA, André Felipe Cândido da. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p. 719-762, jul/set. 2008.

BENSABATH, Gilberta. **Investigação sobre mortes súbitas ocorridas em trabalhadores dos acampamentos da Construtora Mendes Júnior em Gurupi e Itinga. 1973**. Arquivo Pessoal Dra. Gilberta Bensabath, Arquivo Instituto Evandro Chagas.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CAUSEY, Calixto E. Implantação dos Estudos sobre Arbovírus na Região Amazônica. *In*: Fundação Serviços de Saúde Pública. **Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical**. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública; 1986.

CORDEIRO, Janaina Martins. **A ditadura em tempos de milagre: comemorações, orgulho e consentimento**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

CORREIO DA MANHÃ. Operação Oswaldo Cruz cuida dos brasileiros na Amazônia. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1971, p. 9.

COSTA, José de Cavalcanti. **Programa de Integração Nacional - Transamazônica**. Belém: SUDAM, 1970.

ESCOREL, Sarah. História da política de saúde no Brasil (1964 a 1990): do golpe militar à reforma sanitária. *In: GIOVANELLA, Ligia et al.* (Org.). **Políticas e sistema de saúde no Brasil**. Rio de Janeiro: Fiocruz/Cebes, 2008.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. **Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares)**. Belém: INCRA, 1971.

LIMA, Nísia Trindade. O Brasil e a Organização Pan-Americana da Saúde: uma história em três dimensões. *In: FINKELMAN, J.* (Org.). **Caminhos da saúde no Brasil** [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2002, p. 24-116.

LINS, Zéa Constante; ROSA, Carlos A. Santa. **Estudos epidemiológicos sobre a leptospirose na Amazônia. Índice de infecção em animais silvestres capturados na área da rodovia Transamazônica**. Belém: IEC; Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, s./d., p. 1. Acervo Pessoal de Zéa Constante Lins, Arquivo do IEC.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Saúde e Saneamento na Transamazônica**. Belém: Plano de Integração Nacional; Ministério da Saúde, 1973.

MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

OPERAÇÃO OSWALDO CRUZ. **Programa Geral de Trabalho para o período 1971 – 1972**. Rio de Janeiro: Ministério da Saúde, 1971.

PAIVA, Carlos Henrique Assunção; TEIXEIRA, Luiz Antonio. Reforma sanitária e a criação do Sistema Único de Saúde: notas sobre contextos e autores. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, p. 15-35, jan./mar. 2014.

PEREIRA, Osny Duarte. **Transamazônica: prós e contras**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

PINHEIRO, Francisco de Paula. Histórico do Instituto Evandro Chagas (1950-1985). *In: Fundação Serviços de Saúde Pública. Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical*. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública; 1986.

PINHEIRO, Francisco de Paula; BENSABATH, Gilberta; FREITAS, Ronaldo B.; COSTA JÚNIOR, Domingos. Síndrome Hemorrágica de Altamira. *In: Fundação Serviços de Saúde Pública. Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical*. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública; 1986.

PINHEIRO, Francisco de Paula *et al.* Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway. **Pan American Health Organization – Twelfth Meeting of the Advisory Committee on Medical Research**. Washington, EUA, jun. 1973.

REBELO, Darino Castro. **Transamazônica: integração em marcha**. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973.

ROCHA LAGOA, Francisco da. Operação Oswaldo Cruz. **Revista do Serviço Público**, Brasília, n, 3, p. 57-66, 1971.

ROSA, Amelia P. A. Travassos da. The history of Arbovirology at Instituto Evandro Chagas, Belém, Pará, Brazil, from 1954 to 1998. **Revista Pan-Amazônica de Saúde**, número especial 7, 2016, p. 61-70.

SANTOS, Daniel Guimarães Elian dos. **Ciência, política e segurança nacional: o “Massacre de Manguinhos” (1964-1970)**. 2016, 111 f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde), Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2016.

SCHWEICKARDT, Júlio César; LIMA, Nísia Trindade. Os cientistas brasileiros visitam a Amazônia: as viagens científicas de Oswaldo Cruz e Carlos Chagas (1910-1913). **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 14 (Suplemento), p. 15-50, dez. 2007.

SMITH, Nigel. “O modelo brasileiro de assentamento na Rodovia Transamazônica: agrovilas, agrópolis e rurópolis”. *In*: HEBETTE, Jean *et al.* **Colonização, desenvolvimento e modelos econômicos**. Belém: NAEA/UFPA, 1977.

TAMER, Alberto. Primeiro, será preciso sobreviver. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, p. 7, 26 de julho de 1970.

Os Arara, seu território tradicional e a irrupção do “milagre econômico brasileiro” em Altamira: a Transamazônica atravessa o baixo e médio Xingu (1967-1987)

*The Arara Indians, their traditional territory, and the irruption of the
“Brazilian economic miracle” in Altamira:
The Trans-Amazonian Highway crosses the low and mid Xingu River region (1967–1987)*

Felipe Matos*
Carlos Eduardo Caldarelli**

Palavras chave:
Rodovia Transamazônica
Ditadura Militar
Índios Arara

Resumo: O processo de atração do povo Arara pela FUNAI na região do município de Altamira, no Pará, a partir da década de 1970, deu-se em razão da necessidade de viabilizar a política de colonização ligada ao Plano de Integração Nacional (PIN) conduzida pelo INCRA durante a construção da rodovia Transamazônica (BR-230), em nome de uma noção de progresso que não contemplou os direitos dos povos tradicionais sobre seus territórios e seu modo de viver. O artigo elabora, tendo como fonte principal relatos orais de moradores da região, um histórico das ações que desencadearam transformações e conflitos territoriais, relatando o emprego de uma violência organizada contra os indígenas e a negação de seus direitos básicos para se alcançar fins de natureza econômica: a continuidade, o mais rápido possível, da abertura da rodovia que seria a porta para a exploração econômica da Amazônia.

Keywords:
Trans-Amazonian Highway
Military dictatorship
Arara Indians

Abstract: The process of attraction of the Arara people by FUNAI in the region of the municipality of Altamira, in Pará, from the 1970s onwards, came from the need to enable the National Integration Plan (PIN) conducted by INCRA during the construction of the Transamazônica highway (BR-230), in the name of a notion of progress that did not contemplate the rights of traditional peoples over their territories and their way of life. Having as main source oral reports from residents of the region, this article elaborates a history of the actions that triggered territorial transformations and conflicts, reporting the use of organized violence against the indigenous people and the denial of their basic rights to achieve objectives of an economic nature: the construction of the highway as soon as possible, providing the economic exploitation of the riches of the Amazon.

Recebido em 31 de maio de 2021. Aprovado em 03 de setembro de 2021.

* Doutor em História pela Universidade Federal de Santa Catarina. Pesquisador da Scientia Consultoria Científica. E-mail: felipematos@hotmail.com.

** Mestre em Bens Culturais e Projetos Sociais pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas. Diretor da Scientia Consultoria Científica. E-mail: carlos@scientiaconsultoria.com.br.

Introdução

O projeto de construção da rodovia “Transamazônica” (BR-230) fez parte do PIN (Programa de Integração Nacional), programa de cunho geopolítico, criado pelo Decreto-Lei nº1106, de 16 de julho de 1970, que previa a migração de brasileiros para a ocupação da bacia Amazônica, prometendo integrá-la ao restante do país e facilitar a implantação de iniciativas que permitiriam, simultaneamente, a exploração econômica, a colonização e a expansão das redes de transporte e comunicação na Amazônia (MATTOS, 1980), como um desdobramento do assim chamado “milagre econômico brasileiro”¹.

Com o anúncio do projeto de construção da rodovia, o município de Altamira (PA), cravado às margens do rio Xingu, a 800 quilômetros de Belém, foi alçado a “capital da Transamazônica”, pela importância de sua localização geográfica – a cidade situava-se praticamente na metade do caminho projetado para a rodovia -, servindo de base de apoio para as demais obras a serem executadas na região. Concomitante com a construção da estrada foi criado um projeto de colonização da área, com o maior e mais importante escritório do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) sendo instalado na cidade.

De Altamira a Santarém, invadindo o território dos Arara

Até aquele momento, Altamira era uma cidade de dimensões reduzidas, com uma única Usina Diesel abastecendo-a de energia até a meia-noite. Em 1970, embora fosse o maior município do mundo em dimensões territoriais, em seus então 180 mil km² de extensão viviam, aproximadamente, vinte mil pessoas espalhadas em sua sede e por seus grotões, já contabilizados os primeiros migrantes atraídos pelo anúncio do início das obras da rodovia (Revista Veja, 7/10/1970, p.17). Na administração do prefeito Frizan Costa Nunes (1967-1971), no período imediatamente anterior ao anúncio por parte do governo federal dos planos de construção da Transamazônica, houve

uma tentativa de rompimento do isolamento rodoviário em que a cidade se encontrava com a construção de uma estrada – na verdade, uma “picada” pouco mais avantajada que as usuais -, ligando Altamira ao município de Santarém. Até então, a principal via de escoamento e transporte do município era a fluvial, tendo grande importância o porto de Vitória do Xingu, então um casario relativamente próximo à sede municipal.

A construção de uma estrada até Santarém teria sido uma ideia da sociedade civil de Altamira, defendida pelo então vice-prefeito, João Batista da Silva, o João Pezinho. Nascido em Parnaíba (PI), em sete de setembro de 1928, João Pezinho estabeleceu-se em Altamira em 1953, como agricultor, trazendo seus familiares, outros conterrâneos e demais interessados em migrar para Altamira, oriundos primeiro do Piauí e, em seguida, dos estados do Ceará e da Bahia. Acredita-se que cerca de três mil pessoas migraram para Altamira apenas através da atuação de João Pezinho (GOMES, 1972, p.38-39), que utilizou o trabalho desses migrantes para construir vinte e nove quilômetros de “picada” em direção a Santarém, utilizando somente instrumentos rudimentares.

A “estrada” de João Pezinho foi financiada pela Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil de Altamira, estabelecendo lotes para a exploração agrícola ao longo do seu corredor, numa lógica posteriormente utilizada também na Transamazônica. Apresenta-se, a seguir, a versão do escritor André Avelino da Costa Nunes, irmão do então prefeito de Altamira, Frizan Costa Nunes, sobre a empreitada de construção da “estrada” de João Pezinho e o conflito violento com os índios Arara, que obrigou a interrupção dos trabalhos:

Tinha um prefeito lá [em Altamira] que era xucro, xucro, índio, mas índio Xipaia mesmo, trabalhador, mas um caboclão, que era meu irmão, filho de uma índia Xipaia que não falava português. O Frizan [da Costa Nunes]. Mas, trabalhador. E ele tinha um vice-prefeito, xucro também, mas um cavalo para trabalhar. Ele teve poliomielite e puxava de uma perna, era um piauiense doido, mas doido mesmo, João Pezinho. Não sabia escrever o nome, mas ele era um cara espetacular, um líder nato, um trabalhador mesmo. E eu tava lá em Altamira escondido,

fugido da naica, da ditadura, trabalhando no Banco da Amazônia, quieto feito menino cagado. E tinha uns amigos, eu era do Banco da Amazônia e tinha um que era gerente do Banco do Brasil, Dr. Moraes, quieto também. A gente se reunia à noite, à luz de lamparina, esse troço, para ver o que acontecia. Vamos imaginar uma estrada ou pra rumo de Marabá ou para rumo de Santarém. Eu tomava conta de umas cooperativas financiadas pelo Banco da Amazônia. Daí a gente diz, a gente direciona o financiamento das roças no rumo de Santarém e a negrada vai desmatando e fazendo roça no rumo de Santarém, nada a nada a gente vai chegando mais perto. Era um negócio besta. Caímos na besteira de falar pro João Pezinho e ele disse: “não, eu vou fazer essa estrada!”. Falamos: “Como, João Pezinho, ninguém tem dinheiro, ninguém tem grana pra nada”. Ai, um belo dia, o João Pezinho arranhou um apadrinhamento na raça com o governador Jarbas Passarinho para trazer o pessoal da família dele lá do Piauí, de uma cidadezinha lá do Piauí, que tava numa seca desesperada. (...) E a família, os cabra dispostos, disseram “não, a gente faz o pico para Santarém!”. Porra, a gente não tinha conseguido nem um mateiro. Topógrafo era fácil, mas a gente não tinha grana. Tudo lá era feito com mateiro, mateiro tirava a estrada, mateiro tirava a estrada de seringa, mas para Santarém como é que o mateiro ia? Conclusão, os caras foram fazendo o pique (...) e andaram exatamente no rumo de Santarém. Um belo dia a gente tava bebendo cachaça na beira do troço quando os cabras vieram e o João Pezinho se abrindo, contando qual era o mistério: (...) duas vezes por semana ia um avião da Paraense [Transportes Aéreo] de Altamira para Santarém e eles resolveram seguir o avião! (...) [Os índios Arara] mataram todos, todos, tava um paliteiro humano, aquele troço todinho (...) Dr. Ciro Quadros, Dr. Moraes e eu, a gente reunido, foi pra casa do Dr. Ciro Quadros. Nessa época veio a nata dos indigenistas do Brasil, a gente ficava quieto para não dizer que a ideia tinha sido nossa, tava morrendo de remorso de ter inventado esse troço. (...) Isso foi idos de 1968, eu acho, 1967, por aí assim, década de 1960. Então foram lá e tal, identificaram que era índio Arara, que não se sabia que existia lá, então se acabou a estrada para Santarém. Nesse episódio. Então, por isso, eu disse que Altamira se rejubilou quando alguém chegou e disse “vai ter uma estrada para Belém!”. Putzgrila! Em três anos essa estrada tá asfaltada e o cacete a quatro, tal, tal... (...) Era a ideia nossa, de

desenvolvimento, esse troço todinho (NUNES NETO, 2012).

A região do baixo e médio Xingu era uma área em que os conflitos violentos envolvendo a presença de indígenas foram frequentes ao longo de toda a primeira metade do século XX, em especial entre as décadas de 1930 a 1950. Nesse período a economia extrativista local ainda estava em desenvolvimento, com um número significativo de trabalhadores circulando pelas matas e se defrontando com os índios. O avanço dos seringais no interior de territórios tradicionais indígenas e as excursões ao interior das matas para a coleta da castanha produziam inúmeros casos de vitimação de ribeirinhos por índios. Excursões punitivas eram organizadas por seringalistas para o extermínio de grupos indígenas inteiros.

Nesta época a política indigenista brasileira era conduzida pelo Serviço de Proteção ao Índio (S.P.I.), fundado em 1910, fazendo parte do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio com a designação de Serviço de Proteção aos Índios e Localização de Trabalhadores Nacionais, o que já apontava para o seu principal objetivo, que era integrar os índios à sociedade nacional - isto é, à “civilização” - na qualidade de “trabalhadores” (OLIVEIRA, 1985) e se coadunava com a adesão ao positivismo comtiano - muito comum entre os militares da época - do seu inspirador e primeiro dirigente: o então major do Corpo de Engenheiros Militares Cândido Mariano da Silva Rondon. Rondon era um entusiasta de ideais humanitários, atribuindo-se a ele a divisa “Morrer, se preciso for. Matar, nunca”, lema que ele se empenhou em difundir especialmente entre os sertanistas das frentes de atração do S.P.I. Alguns deles conservaram aqueles ideais, mesmo quando integrados ao órgão que, no final de 1967, substituiu o S.P.I., a Fundação Nacional do Índio (FUNAI).

Em 1951, vários seringalistas da região, acompanhados do deputado Gabriel Hermes, solicitaram à Presidência da República providências com relação à questão indígena, que estaria ameaçando levar ao colapso a economia extrativista local (ARNAUD, 1971, p.3)² devido aos frequentes embates entre índios e “cristãos”, termo utilizado regionalmente para designar os ribeirinhos e

migrantes. Em resposta, o Governo do Estado do Pará organizou uma comissão de estudos presidida por Darcy Ribeiro, então etnólogo do S.P.I., que concluiu o seguinte:

O pioneiro que invade o território indígena em busca da borracha e da castanha, julga-se com direito aos produtos de uma terra que tem por sua própria e, tanto quanto o índio, está a cheio de ressentimento, de desconfiança e de ódio. Há, porém, uma possibilidade de paz desde que sejamos capazes de convencer os índios de que lhes será efetivamente assegurada a posse da terra em que vivem e a liberdade de viverem segundo seus costumes. Os próprios índios não pedem outra coisa, e a prova disto encontra-se nas reiteradas tentativas que fizeram para pacificar os brancos, surgindo sem armas junto aos acampamentos civilizados, embora o resultado destas temeridades tenha sido quase sempre a destruição da tribo de modo mais ignominioso, acirrando mais ainda as desconfianças e ressentimentos mútuos (ARNAUD, 1971, p.3).

Os serviços de atração para a “pacificação” dos indígenas, em Altamira, foram intensificados desde então e, em 1957, o sertanista do S.P.I., Francisco Furtado Soares Meireles (Chico Meireles), esteve à frente de um acordo de paz com os Kayapó. Esse acordo, somado ao declínio da economia da borracha e da ação de inúmeras excursões “pacificadoras” do S.P.I. diminuíram a incidência de confrontos com mortes na região.

Em 1965, o diretor do S.P.I., major Luiz Vinhas Neves, ordenou que se fizesse uma expedição de “pacificação” de índios Kayapó, que habitavam a Serra do Cachimbo e ameaçavam atacar um posto do S.P.I., onde havia grupos Kayapó já contatados (“O Estado de São Paulo”, de 26/3/1965, p.7). No ano seguinte, o pacto de não-agressão estabelecido entre índios e seringueiros foi rompido e renovando-se as hostilizações e assassinatos de índios, Francisco Meireles retornou ao Xingu para uma nova expedição junto aos Kayapó da Serra do Cachimbo. Durante a realização dessa expedição, Meireles decidiu armar os índios para que se defendessem dos ataques (“O Globo”, 23/5/1966, p.22).

Com os sucessivos contatos de “pacificação” dos Kayapó e a atuação da Igreja Católica local, que

buscava apaziguar os ânimos entre “cristãos” e indígenas, a década de 1960 iniciou-se relativamente menos belicosa, se comparada à série de massacres ocorridos nos anos 50. Embora a tensão ainda fosse uma realidade candente, quando os trabalhadores de João Pezinho iniciaram os trabalhos de abertura da estrada Altamira-Santarém não se supunha que pudessem ser atacados tão próximos da sede de Altamira. E, desta vez, não seriam mais os Kayapó que ofereceriam resistência ao avanço sobre a floresta, mas índios Arara, de língua Karib, que eram considerados desaparecidos da região há muito tempo.

O primeiro registro da presença dos índios Arara na localidade data de 1853, nos relatórios do Presidente da Província do Pará, após aparecerem pacificamente no baixo rio Xingu. Em 1861, um grupo Arara permaneceu cerca de dez dias entre seringueiros abaixo da Cachoeira Grande do Iriri. O convívio pacífico com os Arara proporcionou que um grupo fosse levado pelo bispo Dom Macedo Costa a Belém, em 1873. Anos depois, entre 1889 e 1894, os Arara foram perseguidos por seringueiros na região do divisor de águas do Amazonas-Xingu/Iriri (TEIXEIRA-PINTO, 1997, p. 206), mas, de forma geral, até a década de 1930 a convivência com os Arara era considerada pacífica, com grupos sendo frequentemente vistos pelas redondezas da sede do município de Altamira.

Embora arredios, os Arara estabeleceram laços de sociabilidade com seringalistas como o Cel. Raymundo de Paula Marques, o que lhe rendeu a alcunha de “tuxaua” (líder) branco do grupo. Paula Marques, que estava estabelecido em Altamira desde a década de 1890, tendo participado como membro da expedição de Henri Coudreau ao Xingu, em 1896, chegou a trazer um grupo Arara para viver na sede do município, mas eles não se adaptaram ao ambiente urbano e logo retornaram para a floresta. No entanto, de tempos em tempos esses Arara voltavam para visitar o seringalista. No quintal de sua casa, Paula Marques construiu um barracão de madeira para abrigar os indígenas durante essas visitas à cidade (UMBUZEIRO & UMBUZEIRO, 2012, p.156). A última visita dos Arara à sede de Altamira se deu por volta de 1932 ou 1933 (UMBUZEIRO & UMBUZEIRO, 2012, p.157).

Após o falecimento de Paula Marques, em 1937, os Arara se retiraram definitivamente e se mantiveram isolados até reaparecem tragicamente no final da década de 1960. Foi também do ano de 1937 que se passou a ter notícias de ataques de índios Kayapó aos seringueiros do baixo Xingu, inicialmente em Nova Olinda, pequeno povoado às margens do rio Fresco, mas logo por todas as margens do rio Xingu e do rio Iriri, iniciando um longo período de violentos conflitos (UMBUZEIRO & UMBUZEIRO, 2012, p.157-158). Os Kayapó eram considerados inimigos tradicionais dos Arara, o que possivelmente contribuiu para afastá-los da região (TEIXEIRA-PINTO, 1997, p. 225-227).

Em 1964, aproximadamente trinta anos após os últimos encontros de altamirenses com os Arara, uma expedição do S.P.I. foi flechada por índios Arara quando transitava pelo igarapé Penetecaua em busca de índios Kayapó que haviam entrado em conflito com ribeirinhos nas proximidades de Porto de Moz. Neste ataque, ninguém saiu ferido, sorte que não acudiu os trabalhadores da estrada Altamira-Santarém, três anos depois, em 1967, quando os Arara reapareceram e, em um novo ataque, interromperam definitivamente a abertura da estrada planejada por João Pezinho.

Quanto ao ataque dos Arara aos trabalhadores da estrada Altamira-Santarém, em 1967, os dados coletados são poucos e conflitantes. O escritor André Costa Nunes relata que os Arara “mataram todos, todos... tava um paliteiro humano aquele troço todinho” (NUNES NETO, 2012). O sertanista Afonso Alves da Cruz registra vagamente que os Arara “massacraram o pessoal do prefeito que tava abrindo a picada” (CRUZ, 2011). Já o historiador altamirense Ubirajara Marques Umbuzeiro escreve que dois trabalhadores foram atacados: Francisco das Chagas Pimental, que foi flechado, mas escapou com vida; e José Manoel, morto a flechadas. Segundo Umbuzeiro, o assassinato foi uma represália por a estrada ter invadido os terrenos de caça dos Arara, até então mantidos inviolados (UMBUZEIRO & UMBUZEIRO, 2012, p. 163).

O caso mexeu com o imaginário local, despertando as memórias ainda recentes dos violentos combates entre “cristãos” e indígenas. A

notícia ultrapassou as fronteiras do estado e o caso foi noticiado em diversos jornais pelo País. Segundo o jornal “O Estado de São Paulo”, no embate morreram “dois índios e um trabalhador”, além de vários feridos. Segundo o jornal, os índios teriam atacado e dispersado a população da vila Panela, uma colônia agrícola em que viviam 300 famílias. Receosos, os trabalhadores recusaram-se a voltar às obras, temendo novos ataques dos índios, que foram descritos pelo jornal como sendo jurunas “cabeça peladas”, “ferozes que nunca tiveram contato com a civilização” (jornal “O Estado de São Paulo”, 12/9/1967, p. 7).

O sertanista Orlando Villas Boas foi acionado pela FUNAI, que, então, já substituíra o S.P.I.³ Da “missão pacificadora”, participaram ainda o sertanista altamirense Afonso Alves e o responsável pela FUNAI, João Batista Cavalcanti de Melo (jornal “O Globo”, 13/9/1967). Dois meses depois, o jornal “O Estado de São Paulo” retificou a informação que havia publicado e negou ter havido ataque de índios às famílias da localidade Pannels, com base no relatório de Villas Boas ao então Ministro do Interior, Afonso Augusto de Albuquerque Lima. Segundo o relato, o que teria acontecido foi um ataque de indígenas a três trabalhadores que estavam num ponto distante algumas dezenas de quilômetros do último morador. Conforme reportou na época o jornal “O Estado de São Paulo”, Villas Boas teria justificado assim o ataque:

O homem branco, quando invade a terra do índio bravo, vai sempre municiado. Naquele encontro, postos em fuga depois de atirarem nos índios, deixaram uma espingarda, três revólveres e mais de 600 cartuchos. (...) Não é de estranhar, portanto, que esses índios, logo após essas ocorrências, tenham se ocultado na mata, ao perceberem a presença de gente nova. (...) Pudemos avaliar o quanto os índios se sentem inseguros e preocupados dentro da sua própria terra. Lá estavam as “tapagens” dos caminhos, os piques camuflados, que desapareciam num ponto para ressurgirem noutro mais adiante... (“O Estado de São Paulo”, 7/11/1967, p. 6).

Ainda segundo o sertanista, seria necessário o estabelecimento de um plano para complementar a atração dos índios do rio Penetecaua, já que a área de

influência deste rio havia sido cortada pelo pique da estrada que saía de Altamira, sendo frequentemente invadida por pescadores e comerciantes de pele - estes últimos conhecidos como “gateiros” -, o que tornaria frequentes os conflitos com os índios; “conflito no qual o índio sempre leva a pior parte”, segundo Villas Boas (“O Estado de São Paulo”, 7/11/1967, p. 6). Tais trabalhos, no entanto, nunca foram executados a contento, e a construção da estrada Altamira-Santarém foi abandonada em 1967, logo após o ataque, fortalecendo a resistência e os preconceitos arraigados contra os indígenas, vistos como empecilhos ao desenvolvimento local. Em 1969, gateiros distribuíram comida envenenada aos índios Arara e mataram doze deles a tiros (COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE, 2014: 224).

A Transamazônica atravessa Altamira e... invade o território dos Arara

Neste mesmo ano de 1969, o governo federal anunciou a construção da rodovia Transamazônica, cujos trabalhos iniciaram-se, efetivamente, em 1970. Ao chegar a Altamira, os engenheiros da rodovia se surpreenderam com os 29 quilômetros de estrada construída precisamente no traçado que a rodovia deveria seguir (GOMES, 1972, p. 39). Eles decidiram, assim, que a construção da BR-230 retomaria a obra do ponto em que a estrada de João Pezinho havia sido abandonada, persistindo no erro de abrir uma rodovia federal – em cujas margens se instalaria um amplo programa de colonização - a poucos quilômetros de uma das grandes aldeias em que os Arara se reuniam no período de estiagem, cortando plantações, trilhas e acampamentos de caça tradicionalmente utilizados pelos índios.

A Transamazônica deveria conectar os pontos terminais dos trechos navegáveis dos afluentes meridionais do rio Amazonas, dando início à exploração de potenciais econômicos até então inacessíveis. O baixo e médio Xingu foi incluído nesses planos como uma imensa fronteira de recursos - políticos, econômicos, sociais, simbólicos etc. – a serem explorados pelos “heróis civilizadores”, que chegariam com as novas frentes de trabalho. Os rios da margem direita do Amazonas, como o Xingu,

o Araguaia, o Tapajós e o Madeira, constituíam o único acesso ao interior da região, com a ocupação humana fixada apenas em suas margens, com exceção da população indígena que transitava por todo o território. Além do acréscimo populacional na área, a Transamazônica permitiria a exploração da Serra dos Carajás, maior jazida de ferro do mundo, localizada entre o rio Xingu e o Araguaia.

Em 1970, o governo militar decretou que uma faixa de 100 km de ambos os lados de toda estrada federal pertencia à esfera pública, com a justificativa de utilização dessa terra para projetos de colonização e reforma agrária. Com essa estratégia, a União passou a controlar a distribuição de terras, adquirindo amplo poder de barganha política e econômica. Segundo dados de Becker (1990, p.18.), com a federalização das terras amazônicas, apenas no Estado do Pará, quase 67% das terras passaram a pertencer ao Governo Federal.

As obras de topografia e abertura da rodovia ignoraram qualquer lição que o processo de construção da estrada Altamira-Santarém pudesse ter fornecido. Mesmo com a FUNAI já ciente da existência de indígenas na área em que a rodovia atravessaria, a região tradicionalmente ocupada pelos Arara foi, em sua quase totalidade, englobada pelo Polígono Desapropriado de Altamira (Decreto nº 68.443/1971) e destinada à colonização. Em 1970, quando foram criadas seis frentes de atração dos Arara, regiões apontadas como ocupadas por indígenas foram sobrevoadas por helicópteros e pequenos aviões com funcionários da FUNAI para que pudessem ser definidos quais os melhores pontos de apoio para o trabalho das chamadas frentes de atração, que se concentrariam em postos indígenas como os de Pucuruí, comandado pelos irmãos Villas Boas, e, o Kararaô, para onde foi designado o sertanista Francisco Meirelles (Revista “Veja”, 12/8/1970).

No entanto, na construção na Transamazônica, a prioridade não era integrar ou proteger os indígenas, mas afastá-los, o mais rapidamente possível, das máquinas de terraplanagem. Para o General Oscar Jerônimo Bandeira de Mello, presidente da FUNAI em 1970, as decisões sobre o destino dos índios deveriam ser tomadas conforme cada caso particular, na medida em que eles surgiam em frente às máquinas, que

deveriam ser acompanhadas por pequenas equipes volantes, formadas por um funcionário da FUNAI e por ao menos dois índios auxiliares, que serviriam como intérpretes (Revista “Veja”, 12/8/1970).

Segundo dados da Comissão Nacional da Verdade, ao longo do seu traçado, a Transamazônica cortou terras de vinte e nove etnias, sendo onze grupos isolados e nove de contato intermitente. Para a remoção forçada dessa população, a FUNAI do General Bandeira de Mello firmou um convênio com a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) para a “pacificação de trinta grupos indígenas arredios” e se tornou a executora de uma política de contato, atração e remoção de índios de seus territórios, em benefício das estradas e da colonização pretendida. Tais contatos, alguns feitos de forma agressiva ou sem as devidas precauções, inclusive vacinas, levaram a mortes que chegaram, entre os Panará, no Mato Grosso e Pará, por exemplo, a quase dois terços da população. As remoções forçadas serviram tanto para viabilizar as obras de construção e infraestrutura da rodovia quanto para liberar terras indígenas para a implantação de projetos agroindustriais (COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE, 2014, p.203).

Especificamente no baixo e médio Xingu, a Transamazônica dividiu em dois o território tradicional dos Arara: ao sul, até o Rio Iriri; e, ao Norte, até o Jarauçu. Em novembro de 1970, os sertanistas Afonso e Raimundo Alves localizaram os Arara nas margens do rio Penetecaua, mas não puderam fazer contato pelo comportamento hostil do grupo. Antes dos Arara, já havia sido feito contato com um grupo Juruna, índios também considerados hostis, a 75 km de Altamira (“O Estado de São Paulo”, 11/11/1970, p.7). Em abril de 1971, o acampamento de uma frente da FUNAI, na altura do rio Anapu, entre as bases de Pucuruí e Altamira, foi visitado por um grupo de índios não identificados que levaram todo o equipamento da equipe. Embora a sertanista Oneide Pinto Castelo Branco estivesse no local, a FUNAI solicitou auxílio a Telésforo Fontes para que examinasse a situação (“Folha de São Paulo”, 2/5/1971).

Assim, como havia ocorrido durante a tentativa de abertura da estrada de João Pezinho, há relatos de conflitos entre os trabalhadores que

atuavam na abertura dos piques da rodovia e os índios, com o extermínio de indígenas. Aqueles que sobreviveram a esses embates internaram-se nas matas, deixando para trás grandes malocas vazias e muitas roças que foram, posteriormente, reaproveitadas pelos colonos, como demonstra trecho do relato de Aurino de Sousa, um dos primeiros habitantes da agrovila de Brasil Novo, que chegou à região em 1971, transcrito abaixo. Além disto, sua fala também envolve o escritório regional do INCRA e a Prefeitura Municipal de Altamira, através da figura de seu vice-prefeito, João Pezinho, em atos de violência contra os indígenas:

Tinha dado uma briga aí, no abrir o pico da Transamazônica, passava bem assim aí, saía na Cidade Alta e cortava lá para Penetecaua. Eles saíram daqui. Quando chegou aí com o pico, chegou aí na lavoura deles, eles [os índios Arara] largaram e foram para o Penetecaua. (...) Eles [os índios] já saíram nervosos daqui. Um rapaz com dois cachorros, eles tinham medo dos cachorros, os cachorros chegavam neles e eles corriam e a turma a roçar no pico da Transamazônica. Sábado a turma desceu para Altamira e ficou dois rapazes lá, eles foram lá e matou o rapaz do cachorro e flechou o outro. O outro saiu flechado daqui e foi bater lá em Altamira. Chegou lá em Altamira, ele falou. Lá em Altamira veio o João Pezinho e um irmão do rapaz e um primo e foram lá e escorou eles no Penetecaua. Diz que [os índios] iam saindo e eles “pau!” [atiravam], iam descendo. Fizeram um tiroteio lá nos índios muito grande. Isso aí é porque João Pezinho era dentro do INCRA, e aquilo ficou, apaziguou aquilo, né? Veio e mataram índio toda a vida... E os índio correu para a Serra dos Arara, lá no [quilômetro] dezenove, foi embora para lá (SOUSA, 2013).

Em 1971, o General Bandeira de Mello declarou que a FUNAI construiria “áreas de segurança” de 180 km, a cavaleiro da estrada, com o objetivo de proteger os operários dos índios e vice-versa, o que supostamente daria total segurança à construção e aos aldeamentos indígenas. Os índios seriam fixados nessas áreas de segurança e, à medida que a estrada fosse avançando em sua direção, seriam construídos postos da FUNAI, a partir de Altamira, a cada 50 km na frente dos trabalhos da estrada (“Folha de São Paulo”, 3/2/1971). Esse plano de

“margem de segurança”, no entanto, nunca chegou a se efetivar. A proximidade com os indígenas proporcionava tensões diárias, como se percebe no relato de Osmarina de Castro Cordovil, nascida em Altamira, neta de seringueiros e filha de um intérprete de índios que foi assentado em um lote durante a abertura da rodovia:

(...) a gente ficou muito tempo na Transamazônica, quando estavam abrindo a Transamazônica, 1970, 1971. A situação era difícil porque pra lá [no lote] tinha pium [mosquito], borrachudo, tinha demais, onça, índios que atacavam, era muita luta. Índios, porque a Transamazônica passou dentro da aldeia dos índios Arara, ela passou dentro dela. Eu lembro que a gente ia brincar na estrada, correr na estrada, eles [os Arara] atravessavam na estrada, passavam de um lado para o outro. À noite eles jogavam pedra na barraca da gente, os cachorros corriam atrás deles, era assim. Eles atacavam, alguns agricultores eles atacavam, quando eles [os agricultores] estavam na região onde eles [os índios] estavam fazendo a travessia, eles [os agricultores] botavam era quente [atiravam nos índios], quando eles vinham lá. Muita morte de pessoas que os índios matavam. Na construção da estrada Transamazônica teve muita morte de brancos e índios também. Eles atacaram muito (...). Meu pai era intérprete de índios, ele era chefe de posto indígena. Quando nós entramos na Transamazônica, ele percebia onde eles [os índios] estavam, porque quando nós entramos na Transamazônica ela passou no meio da aldeia deles. [Meu pai] não chegou a ser atacado, mas na nossa casa, onde a gente morava, eles iam jogar coco de noite. (...) Meu pai avisava a gente para a gente não ir para as estradas, justamente para [os índios] não carregarem a gente (...). Eles atacavam, roubava cachorro, atacavam branco, como muita gente que foram os frentistas da estrada, a base de topografia, teve muito deles que morreram, que os índios matavam. Eles se confrontavam, eles flechavam, trabalhavam na flecha bruta. Eles se confrontavam, guerreavam. Mas, sempre o branco perdia, porque o índio é traçoeiro, ele sabe o segredo da mata, ele flechava o povo e corria (CORDOVIL & CASTRO, 2012).

Os trabalhadores que atuaram diretamente na abertura da estrada foram duramente afetados por essa tensão diária, pois foram eles quem mantiveram

um contato constante com os indígenas. Ao mesmo tempo algozes e vítimas, os trabalhadores se tornaram personagens e testemunhas da violência dos confrontos. São transcritos, a seguir, trechos dos depoimentos de dois destes trabalhadores, Alcides Teixeira, migrante maranhense que trabalhou na construção das primeiras pontes da rodovia, em 1972; e, José Moreira de Gois, que relata um ataque com a morte de um colega:

Tinha índio demais, isso aqui eles mataram muita gente, muitos homens. Naquele tempo, na hora que estavam demarcando o berço da estrada Transamazônica, quando entrou era muito simples, o cara ia acompanhando dois, três carros para lá, né, então ia indo. Quando foi para fazer a divisão de lote a lote, fazer outro mais para detrás dos primeiros lotes, tinha que fazer outro travessão de novo. Aí foi que houve muita desconveniência de muitas pessoas. Os índios mataram muita gente, o trabalhador, o demarcador de terra. O trabalhador mesmo, dono de terra, parece que se aconteceu eu não tenho conhecimento, aconteceu só que não foi muito. Teve uma congregação do [Km] 120, aqui para o lado de Itaituba, que tinha uma aldeia logo aqui perto e essa aldeia aqui perto prejudicou um bocado de gente, agrimensor, trabalhador, morreram muita gente dos lotes (TEIXEIRA, 2013).

Já no pique da Transamazônica eu fui deixar farinha, bala, açúcar, café. Nós suávamos tanto, andando de pé até no quilômetro 70. Suava tanto que o suor molhava a farinha no saco. Nesse tempo tava tirando o pique, aí ficou um colega meu que pelejou para ficar lá mais eles. Ele não tinha família, não tava contratado com ninguém e tavam trabalhando contratado lá, tavam ganhando dinheiro. Eu fui, mas não tinha falado com ninguém, fui porque queria ver as terras, que eu queria ver se eram bonitas para lá e tal e coisa. Eu não podia ficar assim, então eu digo “eu vou para Altamira e, quando for sábado, eu venho. Vou falar lá com o prefeito, ver se eles querem me pagar também para eu vir e trazer munição. Eu vou deixar a minha espingarda, minha espingarda nova. Eu sei que eu vou atirar muito, que vai derreter até o cano dela. Eu tô vendo os rastros dos meninos [índios] que andam aqui”. Eles [os trabalhadores da estrada] tão babaca que não notaram [os rastros dos índios]. O cachorro deles corria atrás de índio e eles pensavam que era

catitu. “Lá vai um catitu, lá!” “Que catitu, rapaz, aquilo não é catitu não, é um índio!”. (...) De noite eles [os índios] tavam cantando, “hum, hum, hum”, e eu escutando mais o companheiro que fomos deixar a farinha para eles. Os [meus amigos] que tavam lá, eles tavam proseando, achando graça, deitado na rede. Daqui a pouco [os índios] jogaram uma pedra em cima do rancho que nós tínhamos feito para não pegar sereno de noite e eles nem coisa... Nós viemos embora de lá. Que dia foi, meu Deus? Parece que foi dia de segunda-feira. Quando foi sábado eu vinha para cá, para a rua [Altamira], falar para me contratar, se eles me pagassem eu ia trabalhar lá mais eles. Aí, eu vim. Quando foi no sábado (...) saiu já foi a notícia, os índios mataram o Zé Manoel, flecharam. (...) Os índios tinham flechado o Chagas branco e o Chagas preto; e, mataram o Zé Manoel. “Não é possível!”. (...) Trouxeram eles na rede, o Zé Manoel tinha morrido para lá, caboclo [índio] matou de flecha (GOIS, 2012).

Além da tensão gerada pelos ataques, há a narração de chacinas organizadas sob a chancela do governo. É o que relata o ex-seringueiro Antônio de Lima Rodrigues (Antônio Leiteiro), morador de Altamira, que, no auge da economia da borracha na região trabalhou com Salustiano de Almeida, um dos mais famosos rastreadores e matadores de índios do baixo Xingu. Sua experiência nas matas locais o credenciou para trabalhar como mateiro durante os trabalhos de abertura da estrada. Em seu depoimento, Antônio Leiteiro afirma que, sob a anuência do Governo Federal, elaboravam-se mecanismos de extermínio por eletrochoque dos indígenas que se aproximavam do perímetro da estrada:

Eu, quando fui explorador dessa estrada Transamazônica para cá, [o trabalho] era piçarra, ver onde tava muita piçarreira e ver onde que a estrada afundava, onde era muito alagado, que não dava para passar a estrada. Daí quando eu cheguei, com dez dias, da estaca zero do Pacajá era meter o pé para frente e morrer, meter o pé para frente e morrer. Daí, eu já tava com dez dias de serviço na mata, só na mata, aí cheguei e falei para o chefe, eu cheguei cedo, eram umas onze horas, “o que foi que teve?”, assombrado, né? Cheguei e estava o rifle lá, uma espingarda, tinha tudo. Era o pessoal da [construtora] Mendes Júnior e do INCRA também, que fez essa estrada Transamazônica. Daí

eu contei para ele e ele assim, “leva nós lá [nos índios]?”. Eu digo: “levo”. Saímos lá só quebrando matinho, aqui e acolá, aqui e acolá... “Eles tão tudo aí”. “Ei!”, foi o mesmo que botar num bando de porco assim, viu? “Agora morreram, agora morreram” e nós pra trás. Aí ele [o chefe da obra] vai pra Belém. Chega lá e comunica para o governo. Tinha um senhor Bruno, ele era não sei o que lá do governo: “nós queremos a estrada e quer o índio. Agora, entenda quem quiser, né”. Daí o governo deu umas çaçambadas de fio elétrico. Daí descascava o fio elétrico. A estrada era quinze metros, abre dos dois lados. Depois dos quinze metros instala cinquenta metros de fio dentro da mata. Eles [os índios] vem, né? Se agarram [no fio desencapado] e “Ai! Ai! Ai!”. Mas, morreu índio, morreu índio que o urubu não deu conta. Não [atiravam neles], morriam agarrado no fio elétrico. No fio elétrico. Então, é assim, o governo falou e o chefe daqui, esse Bruno, “nós quer os dois, a estrada e os índios. Não vai dizer que nunca teve o negócio de matar índio, não é para matar índio, mas...” (...) O governo é como um doutor, nenhum doutor é criminoso, você não pode dizer que um doutor é criminoso. Na hora de fazer um parto, fazer uma operação, daí morreu, foi o doutor que matou? Não, é que tinha que morrer, né? Assim é o índio. Ninguém pode dizer que mata o índio, ele pode dizer que mata nós, né? (RODRIGUES; 2012).

A situação narrada pelo informante vai ao encontro da lógica das políticas de genocídio praticadas pela ditadura civil-militar contra os indígenas brasileiros expostas por trabalhos que problematizaram o tema (AEPPA, 1974; COMITÊ DA VERDADE DO AMAZONAS, 2012; COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE v. 2, 2014; WILL, 2014; COHN, 2015; os Relatórios de Violência Contra os Povos Indígenas produzidos pelo CIMI, entre outros), assim como pelas investigações realizadas pelo procurador Jader de Figueiredo Correia, em 1967, denunciando matanças de tribos inteiras, torturas e demais crueldades praticadas contra indígenas no Brasil, por parte, principalmente, de latifundiários e funcionários do extinto Serviço de Proteção ao Índio, que incluíam, çaçadas humanas com metralhadoras, dinamites atiradas de aviões, inoculações propositais de doenças em povoados isolados e envenenamento por doações de açúcar

misturado a estircina (RELATÓRIO FIGUEIREDO, 1967, p.4939-4940).

Essa violência apenas fomentou a continuidade dos conflitos. Em 1972, o General Bandeira de Mello já reconhecia a ineficiência das ações da FUNAI, prometendo publicamente a contratação de mais antropólogos e “técnicos em indigenismo”, a criação de novas delegacias regionais e a demarcação de reservas indígenas. Estimava-se, oficialmente, uma população de cinco mil indígenas, entre Assurini, Parakanã, Arara, Juruna, Xipayá, Kayapó e outras etnias, circulando pela região da Transamazônica, nos trechos Xingu-Tocantins, Xingu-Tapajós e Cuiabá-Santarém (“O Estado de São Paulo”, 14/5/1972, p.34).

Em maio de 1972, a FUNAI recebeu críticas públicas do sertanista Antônio Cotrim Neto, que trabalhou na área de influência da Transamazônica e que, ao se demitir, declarou: “Estou cansado de ser um coveiro de índios... Não pretendo contribuir para o enriquecimento de grupos econômicos à custa da extinção de culturas primitivas” (Revista “Veja”, 31/5/1972, p. 20). Cotrim teceu críticas com relação à racionalização da distribuição da verba destinada pelo Plano de Integração Nacional, afirmou que a FUNAI não obedecia às diretrizes dos grupos de trabalho que traçaram as ações de atração para a região, além de denunciar a não preocupação com medidas de profilaxia para a proteção dos índios atraídos, o que teria proporcionado a circulação de pessoas não vacinadas e tuberculosas entre os índios. O sertanista disse que todas as turmas encarregadas da construção da estrada deveriam ter a assistência de funcionários da FUNAI, para o caso de contatos imprevistos com os índios, o que não ocorria na prática (“O Estado de São Paulo”, 24/5/1972, p.16); denunciou, além disso, a falta de cuidado na seleção de trabalhadores para compor as frentes de penetração:

Certa vez – disse – formou-se um grupo para entrar em contato com os índios Araras com o aproveitamento de um homem, Antônio Chagas Pimentel, que já tinha entrado em conflito com eles. Os índios reconheceram Pimentel e foi muito difícil realizar o contato. Antônio Pimentel tinha trabalhado abrindo picadas na estrada Altamira-Santarém, planejada antes da Transamazônica, mas cuja execução acabou não

sendo feita. Os índios atacaram o grupo de trabalhadores e mataram um irmão de Pimentel e outro mateiro. Mais tarde, nos primeiros contatos com o grupo, os índios reconheceram o trabalhador e fugiram, mostrando-se depois arredios durante longo tempo. Os Arara, no início da construção da Transamazônica, tinham aldeia a três quilômetros do eixo principal da estrada. No entanto, abandonaram-na com a chegada dos trabalhadores e das máquinas e se isolaram na mata. Agora, estão pressionados entre a estrada e o rio Iriri (“O Estado de São Paulo”, 24/5/1972, p.16).

Sabe-se também que, entre os índios contratados pela FUNAI para servir como intérpretes nas frentes de atração, havia índios Kayapó, tradicionais inimigos dos Arara, o que foi mais um empecilho para a aproximação pacífica do grupo (TEIXEIRA-PINTO, 1997, p. 225-227).

Essa sucessão de erros contribuiu para a persistência dos conflitos ao longo de toda a década de 1970. Em fevereiro de 1976, seis funcionários da CRPM (Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais) que faziam pesquisas geológicas em Altamira, ao entrar em uma picada no km 100 da Transamazônica, em direção ao rio Iriri, foram atacados pelos Arara após ignorar os sinais deixados pelos índios no caminho (tapagens, flechas fincadas, animais esfaqueados). Três deles foram capturados e mortos. Outros três conseguiram fugir. Quando os corpos dos trabalhadores foram localizados, eles estavam com cabeças, mãos e pés amputados e o tronco dos corpos dependurados em árvores, eviscerados (TEIXEIRA-PINTO, 1997, p.28). Em maio de 1977, o colono Pedro Brito Furtado desapareceu após entrar nas matas para caçar reaproveitando uma trilha aberta por gateiros, entre os quilômetros 70 e 140 da Transamazônica. O seu corpo foi descoberto uma semana depois, pelo sertanista Afonso Alves, semidevorado por urubus, igualmente sem cabeça, mãos, pés e vísceras. Por desconhecimento, Furtado também havia ignorado os sinais deixados pelos índios no caminho como aviso para que não avançasse sobre o território deles: punhados de pimenta e um casco de jabuti ensanguentado em meio à trilha (“O Estado de São Paulo”, 26/3/1976, p.14). Pouco depois, uma Frente de Atração da FUNAI, que penetrou numa aldeia

dos Arara abandonada, próxima à região em que ocorreram essas mortes, encontrou as cabeças pintadas com jenipapo e urucum, enfeitadas com penas de urubu e com uma taboca enfiada pelas fossas nasais (TEIXEIRA-PINTO, 1997, p.28).

Ainda em 1977 outros incidentes, sem mortes, foram registrados: geólogos da mineração Cajubi foram colocados em fuga, após cruzarem com índios Arara nas proximidades do rio Curuá, local distante da tradicional área de circulação desses índios; um caçador que retirava a pele de um veado foi atacado com uma flecha com ponta de caroço de tucum, que não é cortante, o que foi interpretado com um aviso dos Arara para que se afastasse, à altura do km 125 da Transamazônica (“O Estado de São Paulo”, 20/7/1977).

As mortes e os conflitos expuseram a ineficiência do trabalho da FUNAI, que se preocupou em manter frentes de atração indígena apenas durante o período de obras nas estradas. Logo após estas terem sido construídas e inauguradas, desmobilizavam-se as frentes, abandonando os índios e os colonos à própria sorte, supondo que nos 100 km pertencentes ao INCRA, em cada lado da estrada, já não houvesse sinais de movimentação indígena. A Frente de Atração dos Arara somente era acionada em casos de informações sobre a presença dos índios, chegando sempre depois que eles já tinham se retirado, não havendo um trabalho permanente. Entre 1976 e 1977, a frente de atração só havia entrado na mata duas vezes: uma, após os assassinatos dos trabalhadores do CRPM; e outra, após o assassinato de Pedro Furtado, sendo que apenas em junho de 1976 um sertanista voltou a atuar diretamente na região, com o retorno de Afonso Alves do Amazonas, onde se encontrava trabalhando na atração dos Waimiri-atroari (“O Estado de São Paulo”, 20/7/1977). Segundo o sertanista, a ação feroz dos Arara foi motivada por um ataque violento sofrido pelos índios na região do rio Iriri, onde um deles foi assassinado (UMBUZEIRO & UMBUZEIRO, 2012, p.164).

Em 1977, a FUNAI terminou as negociações iniciadas três anos antes para a venda de terras, que sabidamente eram habitadas pelos Arara, para a Cooperativa Tritícola Serrana de Ijuí (Cotrijuí), do Rio Grande do Sul. Era uma área estimada em 400 mil hectares entre os quilômetros 85 e 185 da

Transamazônica, com fundos para o rio Iriri (“O Estado de São Paulo”, 20/7/1977). A intenção da Cooperativa era estabelecer duas mil famílias de agricultores gaúchos nessas terras, aumentando a pressão sobre a FUNAI, que instalou uma nova Frente de Atração, em 1978. Seus funcionários chegaram a auxiliar a Cotrijuí nos trabalhos de topografia dentro da área indígena adquirida pela cooperativa, que teve 45 mil hectares de suas terras interditadas até que a frente de atração pudesse liberá-las como área seguras para a colonização (“Jornal do Brasil”, 15/2/1981, p.4).

Os primeiros anos de trabalho nessa retomada da frente de atração Arara acumularam experiências desastrosas. Em setembro de 1977, pressionados pela FUNAI, os sertanistas chegaram até uma aldeia Arara, sendo que não era costume que frentes de atração fossem até aldeia, sem que tivessem tido um contato pacífico anterior. A frente foi atacada, um membro da equipe (Milton Lucas) foi flechado no ombro. Ficaram entrincheirados na mata cercados pelos indígenas e levaram dois dias para conseguir retornar ao seu acampamento (UMBUZEIRO & UMBUZEIRO, 2012, p.165-1966). Em março de 1979, uma nova equipe da frente foi surpreendida e atacada com flechas. Três sertanistas foram flechados, entre eles Afonso Alves, que naquele momento coordenava as ações:

Foi em três de junho de 1979. Nós estávamos atrás para fazer contato com eles [os Arara, do Laranjal]. (...) Depois que atacaram o pessoal no Iriri, eles resolveram atacar nós, eles não sabiam o que era. (...) Quando nós vamos saindo de casa para o acampamento, nós éramos onze homens, daí eu vi assim, você fica no meio deles você perde o medo, né... Daí eu vi uma pessoa, vermelho, todo vermelho. Correu, né? Eu falei: “eu vi uma pessoa aqui”. Era o Mutrin, se chama até Mutrin, tava olhando nós. Daí foi, voltou, avisou o pessoal que nós estávamos vindo. Daí nós fomos, né? Mas, assim, uns duzentos metros do acampamento. Daí eu ia na frente, eu escutei assoprar. Daí eu falei: “rapaz, assoprou ali no chão”. Daí um cara, um colega meu, pegou e me empurrou assim pra frente, daí eu sai de canto pra ele passar, ele não quis passar. Brincando, todo mundo brincando, nós estávamos tudo junto ali, os onze homens. Peguei o caminho e quando peguei o caminho escutei a zoadá. Ele flechou assim, né? (...) Aí eu vi

um sair no caminho e levou o arco assim. Eu fui me abaixar, caí, na velocidade. Daí eu senti fazer assim, daí a vista fez assim [fecharem]. Titicão estava com a gente. Daí eu ouvi os colegas gritarem atrás, o João Carvalho... Daí me flecharam, eu caí, me puxaram, fui levantar, não conseguia, a flecha era uns dois metros, daí eu tirei as duas flechas, tirei essa e tirei essa daqui [uma na costela e outra no ombro]. Mas, daí eu senti que a vista fez assim... [Fechou]. Daí se aquietou. Eu me levantei e eles pararam de jogar a flecha em mim. Eu fui pra trás de um poste e escutei os outros gritarem. (...) Nesse dia tinha um helicóptero aqui da CENEC. E aí foi tirar nós de lá. (...) Daí eu fui para Belém, eu e um outro amigo, o outro pegou na barriga. (...) Daí quando ele puxou assim, o intestino dele saiu, ele segurou assim [com as mãos]. Furou, furou o intestino dele... mas, sobreviveu. (...) Ele tá vivo ainda [o índio que atirou a flecha], tá cego, mas ele não gosta que falem disso não. Ele disse que fica com vergonha, ele me trata muito bem quando eu passo lá. Daí ficou parada uns tempos a Frente [de Atração Arara], né? (...) Daí o Sidney [Possuelo] veio aqui, falou comigo, eu disse que não tem problema não, pode assumir, não quero assumir mais não. (...) Eu não quis ficar aqui porque eu já tive esse problema, o pessoal pode me reconhecer e pode ser difícil o contato, aí eu fui para o Iriri, fui abrir o Iriri e o pessoal ficou aqui (CRUZ, 2011).

O primeiro contato bem-sucedido com os índios Arara só aconteceu em 2 de fevereiro de 1980, quando cinco índios procuraram o posto de vigilância (PV-1), situado à altura do km 120 da Transamazônica. Os índios chegaram ao posto gritando algo que foi traduzido como “saíam de nossa terra!” e sumiram. Logo depois, retornaram e, por fim, acalmaram-se e aceitaram a proximidade com os frentistas. Nos dois dias que se seguiram, novos encontros aconteceram. Num deles, um velho índio fez um discurso de uma hora e meia, incompreensível para os sertanistas, mas que foi resumido assim por um índio que atuava como intérprete no posto: “Meu povo andou muito tempo, correndo, correndo, muita gente, todo lado. Não podemos ir para outro lugar” (Revista “Veja”, 11/3/1981).

Este contato foi resultado do trabalho paciente dos sertanistas, coordenados por Sidney Possuelo, que assumiu as atividades em abril de

1980, com o desafio de superar os graves incidentes de março de 1979. Os contatos que se seguiram apresentaram uma tribo Arara reduzida, composta por algo em torno de 150 pessoas (“Jornal do Brasil”, 25/1/1983). A visita de um grupo de 17 índios Arara, liderados pelo cacique Toti, à sede da FUNAI, no centro da cidade de Altamira, em 1982, consolidou o trabalho bem-sucedido desse grupo, que rompeu cinco décadas de isolamento dos Arara no baixo Xingu, marcados por mortes, doenças, fome e encontros ocasionais nas matas com seringueiros, gateiros, posseiros, colonos e demais trabalhadores (“Jornal do Brasil”, 15/2/1981, p.4).

Entre os anos de 1981 e 1983, ao menos outros cinco subgrupos Arara foram contatados pela Frente de Atração da FUNAI, sendo todos estabelecidos na aldeia Laranjal, hoje situada na TI Arara, homologada em 1991 (SANTOS, 2014, p.3757). Em 1987, um grupo Arara distinto, que vivia nas proximidades da Cachoeira Seca foi contatado pelo sertanista Afonso Alves da Cruz. Era um grupo ainda menor, que havia se separado daqueles Arara contatados em 1980 e que também tiveram o seu território tradicional invadido pela Transamazônica e pelos projetos de colonização:

Cachoeira Seca é outro grupo Arara. A mulher que tinha lá, uma bem velhinha, quase uns 80 anos, ela contou que eles tiveram uma briga e se separaram, mas aí ninguém sabe o ano. Ela saiu com cinco pessoas. Quando eu fiz o contato com eles, tavam com 31 [índios]. Tinha cinco homens. Ela falou que os outros tinham morrido. Eles viviam perambulando. Caçando, coletando, não tinham uma aldeia certa. Eles tinham medo, tinham muito medo. Eles passavam uma semana num lugar e passavam para outro. Eles falaram, a velhinha que falou, falaram que moravam com esse outro grupo daqui, mas tiveram uma briga e se separaram. Daí começou a morrer, começou a morrer. Nosso contato foi em 1987. É o grupo mais recente, esse aí. Eu que abri lá. (...) Nós tínhamos um acampamento na beira do Rio Iriri e nós tínhamos um acampamento há dezesseis quilômetros. Dezesseis porque medi de helicóptero (...). Coloquei roça. Estes Arara moravam lá, só que quando foi na época da Transamazônica, o pessoal cortou uma topografia e saiu na aldeia deles, daí eles correram, abandonaram a aldeia. Daí não voltaram mais. Era

aonde eles tinham alguns pés de banana, alguns pés de mamão. Com essa topografia que o INCRA abriu, eles queriam correr, o pessoal parece que deram um tiro e mataram um, parece que foi só baleado e morreu depois. Daí eles abandonaram aquilo lá. (...) Daí nós começamos a abrir roça lá, daí eles começaram vir, a pegar as coisas, vinham, pegavam banana, mamão, mandioca, plantemos muita macaxeira, cará, eles pegavam, mas sumiam, né. Pegavam e passavam três, quatro meses sem voltar. Ficavam com medo. Quando foi um dia tinha muita banana madura no bananal, daí eu fui apanhar. Quando eu cheguei, escutei bater, daí eu saí assim e vi eles, vinha dois (...). Daí quando me viram, eu fiquei atrás do pau. Se vierem me flechar, tô pegado no pau, se viesse com arco e flecha na mão, né? Daí eles ficaram assim, me olharam assim, daí eu fiz assim com a mão, daí eles corriam. (...) Daí ficamos lá, fui lá no bananal, escutei eles correr no bananal, daí tirei muita banana, um bocado de banana, mamão, abrimos um caminho e colocamos lá. Porque eles vieram pegar as coisas, vieram pegar. Daí vieram e deixaram um jabuti pra nós, pra trocar. Daí fomos lá e colocamos mais banana, mamão, e eles começaram a pegar. Daí um rapaz foi pegar uns peixes para colocar a comida para eles. Daí peguemos um bocado de peixe, assemos o peixe e tudo, nós fizemos uma casinha lá e começamos a colocar as coisas. Com cinco dias, de manhã, e apareceram lá dois e começaram a gritar. Começaram a gritar, ninguém entendia. Começavam a falar, falar e eles vieram caminhando em nosso rumo, daí eu fui, eles viram e quiseram correr. (...) Daí eu disse: “você prestam a atenção, se eles fizerem movimento de flechar, vocês avisam que eu corro”. Daí eu fui no rumo deles. Fui de pertinho. Só de pensar já começo a tremer. Fui, entreguei a panela, eles pegaram a panela. Daí pararam aquela zoada deles. Só dois né. Daí começaram a conversar, conversar ali, aí mostraram assim pro céu, assim, ninguém sabia o que era, alguma coisa dava para entender, né? Daí eu entreguei as panelas para eles, eles pegaram as panelas e vieram na casa com a gente, ficaram olhando ali e foram embora. Com quatro dias eles voltaram, trouxeram um bocado de peixe, essas coisas, e deram para nós. (...) Quando eles vieram a primeira vez, foram embora, daí choraram. Daí, quando voltaram a segunda vez, começaram a chorar, (...) dizendo que agora eles vão passar fome de novo, que eles não têm roça, não tem nada, né? Daí eu falei: “rapaz, não, isso

aqui é para vocês”. (...) Daí ficou uma velhinha no mato, daí eu fui atrás dela, que ela já não andava mais. Era a mãe deles tudinho, que ali era filho de mãe com filho, filho com irmã, era um grupo assim. Eles tudo são defeituosos, tudinho (...), têm a boca torta, é um grupo assim. (...) daí eu fiquei com esses isolados lá dois anos, sem contato com ninguém, né? (CRUZ, 2011).

Chegava ao fim o isolamento dos Arara do baixo Xingu, mas apenas se iniciava mais uma etapa da luta dos índios pela manutenção do modo de vida tradicional em seu próprio território, malgrado as precariedades que carregavam e as dificuldades que o futuro lhes reservava. O sertanista Afonso Alves da Cruz, que participou de muitos episódios com os Arara, referiu-se à experiência desses índios, no baixo e médio Xingu, da seguinte forma:

Aqui [em Altamira] tinha um bispo, o Dom Eurico [Krautler], ele me contou, deu a data do ano que eles [os Arara] apareceram aqui. Só que ele diz que eles tinham um sinalzinho aqui, tinha uma peninha desenhada [mostra com o dedo próximo ao olho direito], essa pena desenhada eles chamavam Arara. Era uma tatuagem. (...) A história que eles contam aqui vem de muitos anos. Um dos índios velhos que morreu lá no [igarapé] Laranjal. Ele falou que quando era novo, ele teve contato com o pessoal de Altamira, tinha uns 70 anos quando morreu. O finado Dom Eurico falou uma vez, 1932, 1933, eles tiveram aqui em Altamira. Daí o pessoal deu uns tiros neles aqui nas colônias e o pessoal [os índios] abandonaram aqui Altamira. Eles moravam no rio Penatecaua. A aldeia deles era aqui no km 75, da Transamazônica. Porque, quando eu entrei no Penatecaua, eu saí lá no [km] 75, eles moravam lá. A Transamazônica cortou a aldeia deles. Daí eles passaram para esse lado do [rio] Iriri, abandonaram o outro lado. Era um grupo pequeno, parece que eram 70 ou 80 pessoas. Tão lá no [igarapé] Laranjal [Posto Indígena Arara] (CRUZ, 2011).

Adicionalmente, observando a sociedade Arara, Márnio Teixeira-Pinto (TEIXEIRA-PINTO, 2021) anota que a “consolidação do longo processo de atração, a partir de fevereiro de 1981, depois de mais de uma década de frustradas tentativas de contato, encontra alguns dos subgrupos Arara já

desunidos e afastados”. Prosseguindo, Márnio sublinha, ainda, o fato de os diversos subgrupos e os numerosos grupos residenciais uxoriocais que compunham a sociedade Arara terem tido de adaptar-se às difíceis condições impostas pelo decréscimo populacional – atualmente, 377 indivíduos - e à dispersão e isolamento das suas aldeias – hoje há apenas duas: Laranjal e Cachoeira Seca -, que têm limitado severamente a intensa interação que, no passado, caracterizou a sua vida social.

...

Desde a implantação da Transamazônica, por toda a região cresceram os problemas sociais e aprofundou-se a ameaça aos modos de vida tradicionais, em especial os dos indígenas, mas não apenas os deles, e sim os de todos os “invisíveis” (SILVA, 2007) ali presentes.

Por outro lado, com a expansão da fronteira interna, proporcionada pela rodovia e aproveitando programas de crédito do governo federal, grandes latifundiários se estabeleceram, alterando a base de uma economia até então extrativista e convertendo parte significativa da floresta em pasto. Fraudes fundiárias se tornaram comuns, com falsos registros de terras em nome de fazendeiros e madeireiros. O traçado e a demarcação de Terras Indígenas sofrem a resistência de latifundiários, prefeituras, empresários, grileiros, madeireiros, colonos, sindicatos rurais.

Enfim, as histórias de contatos interétnicos no baixo e médio Xingu – como, de resto, em toda a Amazônia - são narrativas de conflitos numa sociedade heterogênea e repleta de lutas coletivas por sobrevivência. Contrariamente a uma adaptação natural e passiva aos acontecimentos à sua volta, o que há é a elaboração de uma ampla gama de estratégias cotidianas de resistência, de transformação e utilização do mundo social e natural, marcado por violências e contradições. Se não é possível reconstituir grande parte do que foi perdido por esses grupos tradicionais – vidas, territórios, modos de viver – é possível ao menos buscar conceder-lhes o direito à memória de seus conflitos. Memória essa que também foi, por muito tempo, violentada pelo silêncio.

Notas

1 O “milagre econômico brasileiro” foi um período de alto crescimento do produto interno bruto do Brasil, acompanhado do agravamento das desigualdades sociais e da degradação ambiental, que se estendeu, grosso modo, de fins dos anos 1960 à primeira metade dos anos 1970. Para as consequências disso para os índios brasileiros, ver DAVIS, 1977.

2 A respeito do efeito liberador de terras da “pacificação”, resultando na satisfação de interesses privados, não obstante os ideais humanitários de muitos sertanistas do S.P.I., anota João Pacheco de Oliveira: “No indigenismo republicano a categoria “pacificação” passou a descrever um processo dito humanitário exercido pelo Estado no sentido de proteger uma população altamente vulnerável e desfavorecida, agora a ser contatada sem o exercício da violência. O que as autorrepresentações da elite dirigente não explicitaram nesta narrativa é que as “pacificações” foram fundamentais para insular os indígenas em pequenas faixas de terras, liberando paralelamente vastos espaços para serem apropriados por interesses privados” (OLIVEIRA, 2014, p.137).

3 Sobre a sucessão do S.P.I. pela FUNAI, ver RIBEIRO, 1977, p. 6 e 7.

Referências

AEPPA. **A política de genocídio contra os índios do Brasil**. Portugal: Associação de ex-presos políticos antifascistas, 1974. Centro de Referência Virtual. Disponível em: <http://www.docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=DocIndio&pesq=genoc%C3%ADdio%20contra%20os%20C3%ADndios>. Acesso em: 09 set. 2016.

ARNAUD, Expedito. “A ação indigenista no sul do Pará (1940-1970)”. **Bol. Mus. Paraense Emílio Goeldi**. Antropologia. n. 49, 6/10/1971.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990. p.18.

COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. **Relatório da Comissão Nacional da Verdade:** textos temáticos. v. 2. Brasília: CNV, 2014.

COMITÊ DA VERDADE DO AMAZONAS. **1º Relatório do Comitê Estadual da Verdade:** O genocídio do povo Waimiri-Atroari. Manaus: CVA, 2012.

COHN, Sérgio (Org.). **Encontros:** Ailton Krenak. Rio de Janeiro: Azougue Editorial, 2015.

CORDOVIL, Osmarina de C. & CASTRO, Leopoldina Pereira de. **Osmarina de Castro Cordovil e Leopoldina Pereira de Castro:** depoimento. [06. dezembro 2012]. Entrevistador: Carlos Eduardo Caldarelli. Altamira: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 51 min.

CRUZ, Afonso Alves da. **Afonso Alves da Cruz:** depoimento. [27. setembro 2011]. Entrevistador: Paulo Marcos Noronha Serpa. Altamira: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 108 min.

DAVIS, Shelton H. **Victims of the miracle.** Cambridge: CUP, 1977.

GOIS, José Moreira de. **José Moreira de Gois:** depoimento. [04. julho 2012]. Entrevistadores: Carlos Eduardo Caldarelli, Elisângela Bastos Cordovil, Carlos Gimenes. Altamira: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 105 min.

GOMES, Flávio Alcaraz. **Transamazônica:** a redescoberta do Brasil. São Paulo: Liv. Cultura, 1972.

MATTOS, Carlos Meira. **Uma geopolítica Pan-Amazônica.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

NUNES NETO, André Avelino da Costa. **André Avelino da Costa Nunes Neto:** depoimento. [03. dezembro 2012]. Entrevistador: Carlos Eduardo Caldarelli. Belém: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 76 min.

OLIVEIRA, J.P. de. “Contexto e horizonte ideológico: reflexões sobre o Estatuto do Índio”. In: SANTOS, S. C. dos (Org.). **Sociedades indígenas e o direito:** uma questão de direitos humanos. Florianópolis: UFSC/CNPq, 1985, p. 17-30.

OLIVEIRA, J.P. de. “Pacificação e tutela militar na gestão de populações e territórios”. **Mana**, v. 20, n. 1, p. 125-161, 2014.

RELATÓRIO FIGUEIREDO. 30 volumes, 1967. Disponível em: <https://archive.org/details/RelatorioFigueiredo>. Acesso em: 10 jul. 2014.

RIBEIRO, Darcy. **Os índios e a civilização.** RJ: Civilização Brasileira, 1977.

RODRIGUES, A. de L. **Antônio de Lima Rodrigues (Leiteiro):** depoimento. [04. julho 2012]. Entrevistador: Carlos Eduardo Caldarelli. Altamira: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico,

Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 105 min.

SANTOS, Kerley Diane Silva dos. “À procura dos Arara”: transformações territoriais na Transamazônica e o processo de contato do povo Arara. *In: Anais do VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales*. São Paulo, 8 a 12 de setembro de 2014, p. 3749-3771.

SILVA, Marina Osmarina. “Saindo da invisibilidade” – a política nacional de povos e comunidades tradicionais. *Inclusão social*, v. 2, n. 2, p. 7-8, 2007.

SOUSA, Aurino de. **Aurindo de Sousa**: depoimento. [26. março 2013]. Entrevistadores: Tiago Peixoto de Oliveira, Carlos Eduardo Caldarelli, Elisângela Aurora Cordovil Bastos. Brasil Novo: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 100 min.

TEIXEIRA, Alcides. **Alcides Teixeira**: depoimento. [28. janeiro 2013]. Entrevistador: Carlos Eduardo Caldarelli. Altamira: Scientia Consultoria Científica. Entrevista concedida ao Programa de Estudo, Preservação, Revitalização e Valorização do Patrimônio Histórico, Paisagístico e Cultural – UHE Belo Monte. 26 min.

TEIXEIRA-PINTO, Márnio. Iepari. **Sacrifício e Vida Social entre os índios Arara**. São Paulo: Hucitec, 1997.

TEIXEIRA-PINTO, Márnio. **Arara**, Povos Indígenas no Brasil, 2021. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Arara>. Acesso em: 10 ago. 2021.

UMBUZEIRO, Antônio Ubirajara Boga & UMBUZEIRO, Ubirajra Marques. **Altamira e sua história**. 4 ed. Belém: Ponto Press, 2012.

WILL, Karhen Lola Porfírio. **Genocídio indígena no Brasil**. Dissertação de Mestrado (Ciências Jurídico Políticas). Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

Transamazônica trans: cinco leituras possíveis

Transamazônica *trans: five possible readings*

Ricardo Trevisan*

Simone Buiate Brandão**

Lucas Felício Costa (*in memoriam*)***

Richardson Thomas da Silva Moraes****

Talita Rocha Reis*****

Nádia Botelho Trindade Vilela*****

Carolina Guida Teixeira*****

Palavras chave:
Planejamento Regional
Infraestrutura
Cidades Novas

Resumo: A rodovia Transamazônica perfaz 50 anos de existência. O texto, ao delimitar esse período, expõe aos interessados cinco leituras possíveis de sua história. Certos de que um retrato fidedigno de sua trajetória é infactível em estudos de História, assumimos a seleção deliberada de episódios encontrados em fontes e documentos consultados, para, de algum modo, representar as inúmeras faces do objeto. Partimos do prefixo “trans” como dispositivo de interpretação da palavra “transamazônica”. Ao determinar tal prefixo como um potencializador de significados, pudemos identificar outras qualidades e entendimentos para a rodovia que não somente a de uma infraestrutura de transporte. A rodovia Transamazônica é, sobretudo, uma ação envolta por inúmeros atributos: é transfigurar por simbologias, é transpassar por escalas, é transformar pela tecnificação, é transparecer por paisagens utópicas, é transtornar pelos invisibilizados. São retratos de uma rodovia que a floresta, a seu modo, conseguiu domar. Mas, até quando?

Keywords:
Regional Planning
Infrastructure
New Cities

Abstract: The Transamazônica highway is 50 years old. By delimiting this period, the text exposes to interested readings five possible parties of its history. Certain that a reliable portrait of its trajectory is infactible in History studies, we assume the deliberate selection of episodes found in consulted sources and documents, so that we could somehow represent the countless faces of such an object. We started with the prefix “trans” as a device for interpreting the word “transamazônica”. When determining such a prefix as an enhancer of meanings, we can identify other qualities and understandings for this road than just a transport infrastructure. The Transamazônica highway is, above all, an action, surrounded by innumerable attributes: is to transfigure by symbologies, it is to go through scales, it is to transform by technification, it is to show through utopian landscapes, it is upsetting by the invisible. They are portraits of a highway that the forest, in its own way, managed to tame. But until when?

Recebido em 30 de maio de 2021. Aprovado em 15 de outubro de 2021.

* Ricardo Trevisan: doutor em Arquitetura e Urbanismo, professor associado FAU-UnB, prof.trevisan@gmail.com;

** Simone Buiate: mestre em Arquitetura e Urbanismo, doutoranda FAU-UnB, buiatt@gmail.com;

*** Lucas Felício: mestre em Arquitetura e Urbanismo, doutorando FAU-UnB (*in memoriam*), lucascosta.arq@gmail.com;

**** Richardson Moraes: arquiteto e urbanista, mestrando FAU-UnB, richardson-thomas@hotmail.com;

***** Talita Reis: jovem pesquisadora IC, graduanda FAU-UnB, reis.talita96@gmail.com;

***** Nádia Vilela: jovem pesquisadora IC, graduanda FAU-UnB, nadiabtvilela@gmail.com;

***** Carolina Guida: jovem pesquisadora IC, graduanda FAU-UnB, carolguidax@gmail.com.

Introdução: (Trans)Ação

[...] O olho vê,
a lembrança revê,
a imaginação transvê.
É preciso transver o mundo.
(Manoel de Barros, *As Lições de R.Q.*,
2010, p. 350).

O prefixo “trans” remete-nos a “movimento para além”, “através de”, “intensidade”. Conectado a substantivos, adjetivos e verbos, retira-os do seu sentido estático e potencializa o seu deslocamento. Transfundir, transpassar, transplantar, transgredir, transfigurar, transmitir, transtornar, translucidar, transver, transmigrar, transversalidade, transação, translação, transitório, transregional, transnacional, transcontinental são alguns exemplos do uso conjugado desse prefixo aqui selecionado e posicionado como qualificação movente de uma outra apropriação: transamazônica – “Que atravessa a Amazônia”. Esse seu significado mais literal, porém, quando associado a um objeto – a rodovia –, adquire outras feições tão ou mais significativas e reveladoras de sua realidade.

Ademais, a rodovia Transamazônica (BR-230), além de atravessar, carrega em si outros verbos atributivos: seduzir, revelar, penetrar, remover, passar, ultrapassar, espalhar, alcançar, comunicar, ligar, trocar, povoar, violar, negociar, corromper, extraviar, desorganizar, desenraizar, desertar, temporalizar, sonhar... A rodovia Transamazônica, distante da imagem de uma linha inerte na paisagem, de uma demarcação fixa no território, de mera infraestrutura de transporte, é, sobretudo, uma ação contínua no tempo e no espaço, um ente movente que, nos últimos cinquenta anos, à parte de sua materialidade, se fez e se faz agir, atuar, sentir e existir.

Ao completar meio século desde sua concepção pelo governo militar nos anos 1970, a Transamazônica é a rodovia que perpassa as regiões Nordeste e Norte do Brasil. Se o seu propósito inicial era interligar os oceanos Atlântico e Pacífico, permitindo dinamizar áreas economicamente pouco integradas e ativas do país mediante programas de migração e colonização direcionadas, hoje o cenário no qual ela se insere é alvo de atenção. Pauta

recorrente em noticiários, publicações, reportagens especiais, entrevistas e depoimentos no Brasil e no mundo, a Amazônia Legal¹ encontra-se em xeque frente ao cenário político-econômico-ambiental adotado pelo governo do presidente Jair Messias Bolsonaro (DAVIS *et al.*, 2020).

Dados estatísticos alarmantes, divulgados por institutos e organizações especializados, delatam as políticas públicas adotadas para os biomas da Floresta Amazônica, do Cerrado e do Pantanal, gerando preocupação em ambientalistas e sociedade. O desmantelamento em processo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), assim como de autarquias voltadas à questão da terra (INCRA) e aos povos indígenas (FUNAI) são indícios dessa nova política ambiental. Como consequência, temos: aumento de queimadas predatórias com ampliação de áreas de pastagem, aumento de comercialização de terras devolutas, aumento de desmatamento para exportação de madeira, aumento do número de garimpos clandestinos; e, em paralelo, diminuição da proteção de reservas ambientais e indígenas, diminuição do controle sobre posse de terras por grileiros, diminuição de investimentos estrangeiros em medidas mitigadoras de preservação do meio ambiente (CAETANO, 2021; RAISG, 2021). Enfim, uma conjuntura preocupante para a qual toda e qualquer atenção se faz necessária e urgente.

Ao trazermos a rodovia Transamazônica à baila, buscamos compreender como esse empreendimento – que nasce, justamente, de uma perspectiva autoritária dos militares de integralizar o território e desenvolver a floresta, explorando-a em seus recursos naturais, equipando-a e colonizando suas entranhas, obliterando suas particularidades socioambientais, visionando-a como um celeiro produtivo – se portou ao longo deste meio século. Que lições – ou ações – a Transamazônica nos proporcionou a fim de melhor nos posicionarmos diante de perspectivas atuais e futuras da/para Amazônia?

No intuito de responder tal questão, este artigo – trabalho conjunto de pesquisadores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília² – prioriza o processo de

feitura-interpretação mais que o do produto-resultado. Instigados, mas temerosos em abordar um tema amplamente radiografado e debatido por centenas de autores, apoiamos-nos no agir coletivo, extraindo de encontros sistemáticos os atravessamentos, as interlocuções, as reflexões e os apontamentos necessários para preencher o conteúdo das cinco partes que compõem este texto.

Sem marcos temporais precisos, permitimo-nos trabalhar com tempos heterogêneos. Cientes estivemos das possibilidades de possíveis anacronismos em leituras e interpretações, mesclando, por vezes, passado e presente, imaginado e construído, irreal e real. Entretanto, para nós, “[...] o anacronismo se impõe a partir do momento em que [...] o presente é o mais eficaz dos motores do impulso de compreender” nossa história (LORAU, 1992, p. 58). Ao olharmos para trás, para as cinco décadas passadas, levamos conosco nossa bagagem cultural e, pela impossibilidade de varrê-la por completo, paramos, deliberadamente, em episódios pulsantes da literatura e dos documentos e fontes consultados. Sabemos que, nas inúmeras lacunas não preenchidas, adormecidas, ficam e ficarão incertezas. Como pontuou Tafuri (1984), a reconstrução de objetos a partir de uma investigação histórica das partes que os compõem consiste numa construção analítica provisória (nunca definitiva), permeada de riscos (dados não verídicos) e realizada sobre um percurso labiríntico (de incertezas) (TAFURI, 1984). Assim, fizemos nossas escolhas (VEYNE, 2014), delimitando as singularidades que nos atraíram numa leitura possível e efêmera da rodovia Transamazônica.

Partimos dos ensinamentos presentes nos três tomos da coletânea *Nebulosas do Pensamento Urbanístico* (JACQUES; PEREIRA & CERASOLI, 2018, 2019, 2020), cujos modos de *pensar, fazer e narrar* instrumentalizaram nossa aproximação a fragmentos históricos da rodovia, evidenciando a importância dos meios – pontes entre o estudioso e o objeto em estudo – nas leituras em História. Com isso, processos de montagem, desmontagem e remontagem de escritos e imagens (DIDI-HUBERMAN, 2013) foram executados até chegarmos a cinco narrativas possíveis da Transamazônica: 1. (Trans)Figurar por simbologias; 2. (Trans)Passar por escalas; 3. (Trans)Formar pela

tecnificação; 4. (Trans)Parecer por paisagens utópicas; e 5. (Trans)Tornar pelos invisibilizados. São “pequenas particularidades insignificantes que, ao se multiplicarem, acabam por compor um quadro [sob nosso entendimento] bem inesperado.” (VEYNE, 2014, p.20). Por elas, convidamos o leitor a se posicionar perante discursos hegemônicos; a visualizar outros enquadramentos de observação e interpretação da rodovia e seus territórios de influência; a acessar as modificações que tal empreendimento gerou por onde passou; a identificar outras materialidades urbanas imaginadas; e a refletir sobre os impactos causados à natureza, aos povos originários e a indivíduos que tiveram suas vidas atreladas, de algum modo, à rodovia Transamazônica.

(Trans)Figurar por simbologias

- Tião: Natureza é mãe coisa nenhuma, natureza é meu caminhão, rapaz, natureza é estrada. Mãe só tem uma, não tem nada desse negócio de natureza mãe, não.
- Atravessador: A mãe não é só aquela mãe que a gente nasce. Nós temos as outras. A maior mãe nossa é a nação.
- Tião: A nação brasileira, que tá crescendo, tá progredindo.
- Atravessador: Esta é a verdadeira mãe, a maior mãe.
- Tião: Onde tem madeira tem dinheiro. Só não se dá bem neste país quem não sabe se virar. (...) Eu sou mais eu, eu sou o Tião, Tião Brasilidade, podes crer!
(filme Iracema: Uma Transa Amazônica, 1976, trecho: 11’15”)

Quão grande é a rodovia Transamazônica? Mais do que a extensão pretendida – os 5.500 km entre Paraíba-Pernambuco e Acre –, essa rodovia carrega em si uma carga simbólica que, por vezes, supera suas dimensões físicas. Na imaginação popular e no discurso governista, a Transamazônica é representada por simbologias a ela atribuídas: marcos, monumentos, cerimônias, placas inaugurais e comemorativas, políticos, bandeirantes modernos, obra faraônica, grandiosidade, árvores milenares, estrada-serpente, cicatriz, rasgo, megaestrutura, ordem, sonho, esperança, posse, destruição, fiasco

etc. Essas dimensões simbólicas por vezes transfiguram a realidade da rodovia, geram uma falsa expectativa, cabendo às leituras aqui presentes os processos de montagem, desmontagem e remontagem a fim de captar essa realidade sob outros ângulos.

Ao longo da década de 1960, às vésperas da construção da rodovia, o mundo ocidental foi marcado por profundas mudanças socioculturais e quebra de paradigmas. No campo da Arquitetura e Urbanismo, vários teóricos, pesquisadores e profissionais propuseram arquiteturas-manifesto em oposição às cidades e edifícios vinculados aos preceitos modernistas. Dentre os manifestos, podemos citar a *Walking City* (Cidade Itinerante), elaborada pelo arquiteto britânico Ron Herron, em 1964. Essa cidade movente seria uma megaestrutura metálica, sustentada por inúmeras estruturas retráteis, que permitiriam o deslocamento da urbe por qualquer superfície. Assim, as cidades itinerantes perpassariam os limites físico-territoriais, as fronteiras administrativas das nações, percorrendo diferentes paisagens ao redor do globo.

Se, no campo da imaginação, podemos criar essas saídas alternativas, viabilizadas por estruturas *high-tech*, no campo prático do real a conexão entre os territórios parte dos meios de transporte possíveis. A construção de estradas simboliza, desde a Antiguidade, a extensão da esfera volitiva no espaço, representando a própria intenção humana de atravessar os limites físico-naturais, de vencer obstáculos para chegar ao destino desejado (SIMMEL, 1996). A rodovia Transamazônica, tal qual a Cidade Itinerante de Heron, pode ser interpretada como essa vontade de ultrapassar, superar, avançar sobre territórios. Junto a esse desafio concreto, conectam-se simbologias a fim de valorizar o feito, narradas conforme os interesses envolvidos – narrativas que precisam ser revisitadas e desconstruídas com a intenção de tornar real o objeto em pauta. Vejamos, por exemplo, a inauguração oficial das obras da rodovia em 1970:

Aquela solenidade, temperada por ingredientes de emoções cívicas, marcava um acontecimento histórico verdadeiramente auspicioso para a Amazônia, acalentada, há muito tempo, por sonhos e fantasias. Abria-se uma nova fronteira à penetração e à colonização da selva secularmente

isolada, com a presença do Governo da República, numa afirmação de realismo e coragem. E o monumento, marco e testemunha da História, ficaria ali para contar às gerações futuras uma das mais gloriosas páginas escritas pela audácia dos brasileiros e para perpetuar a mensagem de fé nesta Nação, como a dizer: esta terra tem dono e este dono se chama Brasil. (REBELO, 1973, p. 104).

A epopeia descrita chancela uma narrativa heroica da mesma sorte que a cena ocorrida em Altamira (PA), no dia 9 de outubro de 1970, quando o marco zero da rodovia foi registrado curiosamente em uma árvore-estandarte durante solenidade pública, com a presença de políticos, militares e alguns populares. Na placa de bronze fixada ao tronco, imprime-se o texto: “Nestas margens do Xingú, em plena selva amazônica, o senhor presidente da república dá início à construção da Transamazônica. Numa arrancada histórica para conquista e colonização deste gigantesco mundo verde” (*apud* REBELO, 1973, p. 91).

Supreendentemente, tal árvore, com as raízes ainda fincadas no chão, já não conta com a sua copa, extraída por uma secção transversal, um corte preciso no tronco que indica a extensão da mão humana pela motosserra. O monumento morto – domínio da técnica sobre a natureza – foi esculpido como signo da modernidade do Estado nacional e símbolo da nacionalização do território a ser desbravado. Ao seu lado, foram cravados três totens em concreto aparente, rígidos, estáticos e esguios, que, fixados numa plataforma, levam sombra ao tronco exposto – a árvore solitária, que já não cumpre sua função natural, recebe o alento de uma sombra artificial. Trata-se, pois, da substituição da árvore *per se* por seu espectro materializado em concreto. Finalizando a composição desse cenário arquitetado, tão alta quanto a escultura brutalista, uma haste metálica sustenta a bandeira da nação: símbolo de demarcação e posse, o mastro completa o conjunto de símbolos que marcariam a “colonização [predatória] deste gigantesco mundo verde” (*Idem, ibidem*).

A relação impositiva expressa na métrica das estruturas monumentais indica uma ruptura entre o tempo selva(gem) e o tempo da ação e consolida o

marco inicial dessas transferências de sentidos a partir da desestabilização da natureza corrompida por uma estrada transcontinental. Uma violência tão física quanto simbólica de domesticação (ação) dos dominados (floresta e seus seres) e que cumpre a função de (trans)figuração legitimada de outras formas de poder (BOURDIEU, 1989).

Para Bourdieu (1989), a figuração simbólica se materializa por uma relação de signos dominantes em detrimento de subalternos, isto é, na fala, na escrita, nos modos ou nos aspectos culturais, há uma imposição do emissor em relação ao receptor. Ao resgatar as narrativas historiográficas brasileiras, verificamos movimentos cíclicos de reprodução dessas relações de poder, inicialmente dadas por

agentes estrangeiros – colonizadores portugueses, franceses, holandeses etc. – e, posteriormente, por iniciativas autofágicas de interiorização no próprio território nacional e autocolonização. Em todos, em maior ou menor grau, a colonização passa, necessariamente, pela transferência de sentidos e por violências físicas e simbólicas, como aponta o autor. Na implantação da rodovia Transamazônica, os embates simbólicos iniciam-se já na justificativa para a sua construção, isto é, fundamentam-se no ideário hegemônico de constituição de uma pátria coesa, mesmo frente à diversidade cultural, política, religiosa, linguística existente em um país de dimensões continentais.



Figura 1 – Transamazônica e suas simbologias.

Fonte: Autores, 2021.

Por iniciativa do Estado e sob a premissa da constituição de uma única nação – e todos os símbolos que a envolvem –, as iniciativas de integração nacional, na essência, estão fundamentadas nas raízes históricas do processo de (auto)colonização brasileira. Por exemplo, verifica-se a referência à “autêntica brasilidade” e à “consciência nacional” como um mote que sustenta a construção estratégica de programas de ocupação do interior do país ao longo do século XX. Na década de 1930, por exemplo, o programa “Marcha para o Oeste” (1938) foi símbolo da integralização defendida por Getúlio Vargas e Francisco de Oliveira Vianna³. O tom ufanista dos discursos proferidos por Vargas (1938) à época reforçam esse sentido de “brasilidade” e apoia-se na imagem mítica e anacrônica das bandeiras oitocentistas e dos imigrantes estrangeiros como modelo para viabilizar a integração e reforçar o princípio ideológico nacionalista do Estado Novo, defendido por Oliveira Vianna enquanto “mística nacional” (BRESCIANI, 2005).

Posteriormente, já na ditadura militar, a unificação do país é retomada pelo presidente Emílio Garrastazu Médici (1970-1974), visando a evitar os riscos da internacionalização da Amazônia brasileira. A consolidação do projeto enquanto política nacional veio através do Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. O programa partia do empenho de recursos financeiros para obras de infraestrutura nas áreas de atuação das Superintendências de Desenvolvimento do Nordeste e da Amazônia (SUDENE e SUDAM). No Art. 2 do Decreto, consta a primeira etapa do programa, que engloba a construção das rodovias BR-230 e BR-163 (Cuiabá-Santarém), como “abertura de picadas” para as operações posteriores.

Seja na “Marcha para o Oeste” seja no PIN, ambos carregam emissões simbólicas ancoradas em relações dicotômicas, como: progresso econômico versus estagnação da hinterlândia; transposição de “país atrasado” para uma civilização desenvolvida; superação da desordem da floresta e seus povos a partir de uma nova ordem socioeconômica; ocupação dos vazios demográficos por migrantes vindos de outras regiões; reprodução da ideia de paraíso e do mítico *Eldorado* em contraposição ao

desconhecido e temido; defesa do princípio da união nacional como solução à solidão territorial.

Para a rodovia Transamazônica, a construção desse imaginário de união para o progresso esteve presente em diversas peças publicitárias e manchetes dos principais veículos de comunicação da imprensa brasileira, em cartazes confeccionados pelo PIN e por outros órgãos governamentais. Circulou o país estampada em selos postais, tema de filmes e manchetes de jornais e revistas. Sob essas dimensões simbólicas, o anúncio da doma (domínio) do “Inferno Verde” brasileiro esteve *pari passu* à construção do mito heroico do governo militar – vencido e vencedor eram forjados conjuntamente.

Hoje, o monumento do marco zero transamazônico, como estrutura simbólica e testemunho das narrativas históricas construídas, resiste na paisagem. Resiste o tronco estandarte solitário cortado ao meio. Resiste a ideia de (trans)missão de uma cultura nacional comum. Resiste a forma predatória e violenta de exploração e ocupação do território nacional, notadamente o amazônico, pauta e política conduzidas pela atual condução federal extrativista. Resiste, pois é projeto autofágico de uma nação, que, sem resistência, sucumbe ao (neo)colonialismo.

(Trans)Passar por escalas

Quando o *ingeniero de caminos* Arturo Soria y Mata (1844-1920) formulou sua teoria de uma cidade ideal em fins do século XIX não imaginava os desdobramentos que ela teria para o planejamento territorial no século XX. Em artigo publicado pelo jornal madrileno *El Progreso*, em 1882, o espanhol Soria y Mata divulgou seus ensaios para a criação de uma cidade ideal: a Cidade Linear (TREVISAN, 2003)⁴. A proposta pautava a distribuição de um assentamento ao longo de uma linha férrea, crescendo linearmente sem limites e de forma organizada, como resposta à expansão irregular das cidades existentes e alternativa para evitar a desconfiguração ou destruição de centros históricos, como ocorrido em Paris (1853) e Viena (1857). Como o próprio engenheiro relatou, o modelo de cidade linear sem limites ligaria cidades espanholas (num âmbito regional) e as principais capitais

mundiais (num âmbito internacional). A dispersão urbana ocorreria através de um crescimento orgânico e de uma forma geométrica, racional, guiada pela linha férrea e edifícios adjacentes (PESCATORI & FARIA, 2020).

Um século mais tarde, podemos ver algo similar ocorrer em plena floresta amazônica, não mais pela ferrovia, mas por uma extensa rodovia cruzando diferentes paisagens a fim de interligar nações e conectar oceanos. O governo militar, no afã de ocupar e integrar a região Norte, esquadrinhou inúmeras rodovias (Transamazônica, Belém-Brasília, Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho, Perimetral Norte etc.), tramando a selva e criando uma rede de núcleos urbanos. A linha urbanizadora de Soria y Mata tomaria forma e contornos numa escala jamais vista. Eram eixos leste-oeste transpassados por eixos transversais norte-sul. Esta configuração ganhava dimensões multiescalares, desde a realidade das localidades existentes a horizontes transregionais e, até mesmo, transnacionais.

Abrir novas fronteiras, transpor barreiras, conquistar o gigantesco “vazio verde” por linhas contínuas no mapa a fim de integrar regiões, entrelaçar países, unir oceanos, podendo, de quebra, usufruir da “inesgotável” fonte de riqueza ali existente eram o propósito do governo à época. Esse discurso desenvolvimentista adotado durante a implementação dessas novas fronteiras é retomado, cinquenta anos mais tarde, pelo governo Bolsonaro mediante permissivas ações de invasão, degradação, tomada, uso, extração, comercialização e obtenção de lucro a qualquer preço. No “passa boi, passa boiada”, a região Norte continua a ser vista como campo de exploração mais que de preservação. Destruímos muito em troca de pouco e a um custo socioambiental imenso (SALLES, 2020a).

Esse colonialismo indiferente, em que se prioriza a ocupação indiscriminada em detrimento do conhecimento e da abordagem consciente, faz da destruição da floresta algo assimilado, rotineiro, que não choca mais (SALLES, 2020b). A rodovia Transamazônica e seu meio século de existência nos trazem inúmeros episódios dessa ocupação predatória de território, ampliada pelas rodovias nela gravadas, somatizadas pela dupla franja de estradas vicinais que potencializam a penetração no interior da floresta. Essa capilaridade nos permite afirmar

que o grande eixo leste-oeste imprimido pela rodovia se espria pelo território, ao sul e ao norte, atravessando escalas e desdobrando-as em tantas outras além de sua fisicalidade. Se, por um lado, betume, areia, pó de pedra, brita e piche desfazem-se em cascalhos, depois em terra batida, até se tornarem buracos quando secos, e atoleiros quando encharcados, por outro, a estrada ganha dimensões de reservas protegidas, habitat dos povos originários, propriedades rurais, zonas de garimpagem e pastagem, colônias agrícolas, vilarejos, cidades etc.

No mandato do presidente Médici, o governo brasileiro investiu 2 bilhões de cruzeiros para a execução da primeira fase (1971-1974) mediante o PIN. Tal orçamento referia-se à construção de 15 mil quilômetros de rodovias na região amazônica, sendo 3.300 km referentes à BR-230. O percurso da rodovia tinha como extremidades as cidades brasileiras de Cabedelo, na Paraíba, Recife, em Pernambuco, e a capital Lima, no Peru, interligando as costas do Atlântico e do Pacífico. Às margens ficariam postos de colonização para abrigar milhares de famílias advindas de uma migração programada, sobretudo do Nordeste e Sul do país (OLIVEIRA, 2016). Como descrito em documento oficial, os objetivos de tal epopeia eram:

- 1) Deslocar a fronteira econômica, e, notadamente, a fronteira agrícola, para as margens do rio Amazonas, realizando, em grande escala e numa região com importantes manchas de terras férteis, o que a Belém-Brasília e outras rodovias de penetração vinham fazendo em pequena escala e em áreas menos férteis; 2) Integrar a estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste [...]; 3) Criar as condições para a incorporação à economia de mercado [...] de amplas faixas de população antes dissolvidas na economia de subsistência [...]; 4) Estabelecer as bases para a efetiva transformação da agricultura da região semiárida do Nordeste; 5) Reorientar as emigrações de mão-de-obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola, evitando-se o seu deslocamento no sentido das áreas metropolitanas superpovoadas do Centro-Sul; [...]. (BRASIL, 1970, p. 29).

A percepção de um planejamento territorial para além dos limites da Amazônia Legal fica mais bem compreendida se colocada em escala comparativa. Ao traçar a rodovia sobre o território da Europa ocidental, temos a apreensão de quão grande era sua abrangência. Ela transpassaria diversos países, conectando Lisboa, em Portugal, a Moscou, na Rússia. Assim, a Transamazônica, associada à imagem de uma megaestrutura, possibilita novas interpretações. A barreira a ser vencida (floresta), o futuro almejado (ocupação e colonização) e o discurso empregado (modernidade) somam-se a uma utopia realizável, a um sonho possível, à concretização do impossível. Assim, a rodovia proporciona uma imagem paralela, “fantasmagórica” (BENJAMIN, 2009).

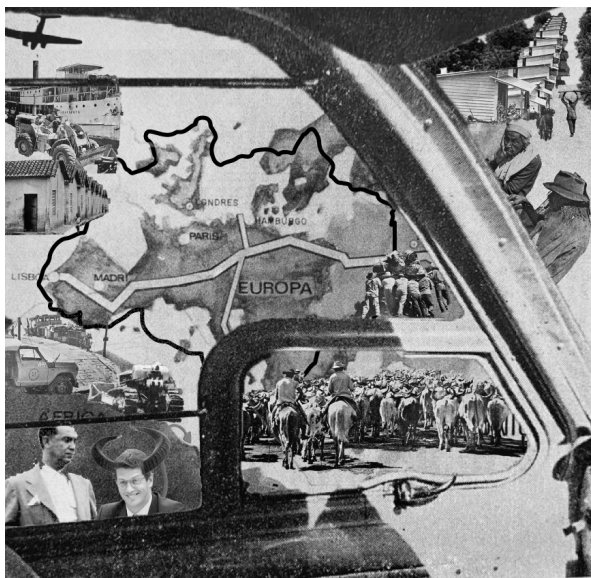


Figura 2 – Transamazônica e suas escalas.

Fonte: Autores, 2021.

Essa imagem do progresso vestindo uma roupagem de novidade camufla a realidade e os percalços nela contidos. Discursos como controlar, conquistar, atravessar, desbravar, penetrar, deter, ter a Amazônia pautam falas hegemônicas, especialmente as dos governantes e agentes econômicos. Discursos que desmaterializam narrativas cotidianas daqueles que vivem e vivenciam a floresta no seu dia a dia, nas labutas e embates em *continuum* secular. Discursos recorrentes, como colocado no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND; 1975-1979):

[...] reconhece-se a necessidade de aumentar a oferta de energia aos assentamentos já realizados na região amazônica, além de intensificar a prospecção por recursos naturais. Planeja-se o crescimento das atividades exportadoras, em especial dos produtos carne, minérios, madeiras e celulose, a serem exportados através de “corredores de exportação”, com direção ao porto de São Luís do Maranhão. Observa-se a permanência do mesmo discurso encontrado no PIN de 1970, que vê a região Norte como um território a ser integrado ao resto do país através da sua exploração agrícola e de recursos naturais, ocupação rural e ligação por eixos de transportes, sobretudo viários, que buscam principalmente o escoamento de sua produção e o ingresso de migrantes (LOUREIRO, 2010, p. 5-6).

Portanto, mais que uma escala regional, as ações direcionadas à Amazônia previam uma articulação à economia global, atrelando as atividades primárias ao abastecimento de cadeias produtivas do setor terciário presentes em países centrais. O Brasil, uma vez mais, seria exportador de bens primários a serem beneficiados e valorados em países como: Estados Unidos, Japão, Alemanha, França, China etc. A dominação desses espaços ainda não cultivados, não explorados da floresta, negariam sua lógica e suas demandas, visando a atender escalas mais amplas, mais lucrativas.

A voracidade presente na fase inicial da rodovia logo se desfez frente às imprevisibilidades impostas pela realidade da floresta e dos cortes orçamentários. Os espectros tornaram-se cada vez mais presentes, dando à escala pretendida a real escala de (in)existência que permearia a rodovia nas décadas seguintes. Essa não materialidade – da completude do plano original – adere-se ao entendimento do que é a rodovia atual, ora viva, ora consumida pela floresta.

(Trans)Formar pela tecnificação

A história do homem sobre a Terra é a história de uma ruptura progressiva entre o homem e o entorno (SANTOS, 2013). Nas narrativas panfletárias sobre a rodovia Transamazônica, identificam-se tentativas progressivas e sucessivas de

“vencer a floresta”, de “lutar contra a selva”, de “combater o inferno verde”, de “desmistificar as lendas”, de “ocupar o vazio”, de “sinalizar a chegada do futuro”. Nesta cizânia entre homem e natureza, a Amazônia é um capítulo à parte.

Numa visão apoteótica, Beatriz Sarlo descreveu a floresta como “uma coisa asquerosa, putrefacta, placentas vegetais, sementes a geminar, lagartas [...] embaixo de feltro espesso de uma decomposição nauseabunda e prolífica [...], é a morte presente, mas diluída numa química incessante” (apud SALLES, 2020a, p. 46). Numa outra versão, de Vicente Franz Cecim, há o panteísmo mágico que enxerga estratos invisíveis da floresta como duas camadas de uma mesma realidade: uma visível, natural e tangível; a outra imaginária, intangível e povoada por seres encantados do bem e do mal, que tanto protegem quanto punem (apud SALLES, 2020a). Por último, tem-se a percepção do derrotismo, no qual a floresta é excesso de sentimentos, céus, águas e árvores, sem qualquer referencial escalar e, portanto, indomada.

Heterogênea, complexa e (in)descritível, a Amazônia desafia e instiga homens de trajes a racionalizar seu território há tempos. Na ânsia por dominar o meio e sua matéria-prima, lógicas reguladoras foram articuladas e trabalhadas em diferentes escalas, mediante emprego de tecnologias, capital e força de trabalho, visando à eficiência e à obtenção de lucro, com garantia suplementar de novas franjas de ocupação e colonização.

Para o geógrafo Milton Santos, o espaço “[...] é linguagem e também o meio onde a vida é tornada possível”. Nesse sentido, o espaço depende da forma como os eventos e ações são percebidos pela sociedade e pelo indivíduo “através dos progressos nos transportes e nas comunicações, na construção do tempo social.” (SANTOS, 2013, p. 38). No anseio de compreender o intangível, de racionalizar o espaço, de ocupar o vazio, a técnica se fez presente enquanto instrumento de dominação da floresta, com o objetivo de redefini-la como “território desenvolvido”, sendo a prova da capacidade humana de transformá-la.

Nessa leitura, os objetos técnicos assumem o papel de sujeitos dispostos pelo Estado e orientados por Planos Nacionais de Viação, os quais expressam a vontade de unificar o território nacional e

transformá-lo em espaços nacionais de economia internacional. Visando a “integrar para não entregar”, vias se tornam sujeitos condutores de processos de ocupação: ocupar por ferrovias, ocupar por hidrovias, ocupar por rodovias, ocupar por aeroportos, ocupar por cidades.

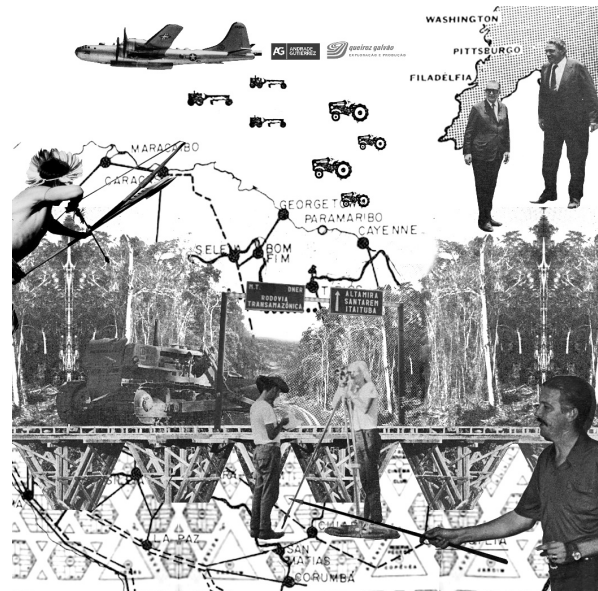


Figura 3 – Transamazônica e suas tecnificações.

Fonte: Autores, 2021.

A Transamazônica, ao ocupar por rodovias, insere-se numa linhagem histórica de planos e programas. Em 1937, o Departamento de Estradas de Rodagem lançou seu Plano Nacional, com grandes linhas pioneiras dirigidas à Amazônia. Pela primeira vez, foram apresentadas duas grandes rodovias dorsais: uma pelo interior do país, saindo do Sudeste em direção ao Norte, e outra costeira, saindo do Sul em direção ao Nordeste. Em março de 1944, foi aprovado o primeiro Plano Rodoviário pelo Governo Federal, com o projeto da rodovia Transbrasiliana e da rodovia Amazônica. A primeira, com o objetivo de estabelecer uma faixa meridiana-central no país, ligaria Belém (PA) a Santana do Livramento (RS); a segunda partiria de Santarém (PA), com seu porto fluvial – considerado o centro de gravidade da Amazônia –, até Cuiabá (MT).

Em 1951, os antigos planos foram substituídos pelo Plano Geral de Viação Nacional, que procurou coordenar os diversos tipos de transportes de forma a utilizar com eficiência suas diferentes características técnico-econômicas, para

proporcionar ao país um sistema de transporte completo, rápido, seguro, regido pelo menor custo tarifário. Contrariando a lógica do plano de 1944, as rodovias e a navegação fluvial, como vias de penetração e superfície, passaram a ter preponderância em relação ao sistema ferroviário. Os anos seguintes foram marcados pelo Plano de Metas do governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), cuja ênfase dada à implantação de uma indústria automobilística nacional somada à decisão de construir a nova capital no Planalto Central impulsionaram o desenvolvimento rodoviário brasileiro.

Com o governo militar, em 1964, instituiu-se um novo Plano Nacional de Viação, com o objetivo geral de conectar a nova capital, Brasília, com todos os estados do país, além de priorizar os troncos longitudinais e transversais rodoviários, articulados com sistemas aeroviário e marítimo. O plano passou por três mudanças⁵, que alteraram, significativamente, a descrição das vias que compunham o modal rodoviário. Por fim, em 1973, foi aprovado o Plano Rodoviário Nacional, em vigor até hoje, que criou um sistema de classificação das rodovias em função da orientação geográfica – nesse momento, nasce o símbolo “BR” para qualquer rodovia federal⁶.

No plano de 1964, pela primeira vez a rodovia Transamazônica, BR-230, é citada como uma das vias transversais mais importantes do país, juntamente com a BR-364 (Cuiabá-Porto Velho), a BR-163 (Cuiabá-Santarém) e a BR-153 (Belém-Brasília). O propósito dessa malha era desenvolver a região amazônica e reavivar inúmeras cidades que “foram assoladas pela crise perene da borracha e de outras economias que tiveram períodos curtos de esplendor” (OLIVEIRA NETO, 2013, p. 286).

Assim, a Transamazônica foi construída com a finalidade de permitir o acesso aos recursos naturais e às terras que seriam ocupadas pelo deslocamento e alocação de migrantes nas frentes pioneiras. Parte integrante do PIN, o projeto apresentava, no Nordeste, dois ramais que se encontrariam em Picos (PI), cruzando Maranhão, Pará, Amazonas até chegar ao Acre, na localidade de Boqueirão da Esperança, divisa com o Peru. Além dessa megaestrutura leste-oeste, outras vias

transversais norte-sul foram propostas a fim de corroborar a empreitada. Destaquem-se algumas delas.

A rodovia Belém-Brasília, que se originou nos anos 1940 pelo discurso de colonização e ocupação de suas margens com atividades agrícolas, foi potencializada nos anos 1980 pela inserção gradual da linha férrea Norte-Sul. A rodovia Cuiabá-Porto Velho, construída ainda em 1961 e pavimentada em 1984, foi o primeiro corredor de exportação de grãos direcionado aos portos amazônicos e induziu o processo de migração e povoamento por colônias agrícolas (PICs) em terras indígenas. A rodovia Cuiabá-Santarém, construída na mesma época da BR-230, conduziria programas especiais de colonização e produção agrícola no norte de Mato Grosso, com rota para exportação de produtos pelo porto de Santarém. A rodovia Manaus-Porto Velho, inaugurada em 1976, possibilitou o deslocamento de pessoas e a comercialização de produtos produzidos na Zona Franca manauara. Por fim, a estrada do Pacífico ou rodovia Interoceânica, apontada no plano de 1973 como um trecho importante, interliga Lábrea (AM) – onde a construção da Transamazônica foi interrompida – a Assis Brasil (AC), nas fronteiras com a Bolívia e o Peru (OLIVEIRA NETO, 2013).

Técnicas industriais, agrícolas, comerciais, culturais, políticas e, principalmente, logísticas – envolvendo transportes, comunicação e distribuição pelo território – são um dos dados explicativos do espaço, da tentativa de conquista, de redefinição, de ocupação, de dominação da Amazônia. Segundo expõe Santos: “O período técnico vê a emergência do espaço mecanizado, [...] formado do ‘natural’ e do ‘artificial’.” (SANTOS, 1997, p. 188). Nesse sentido, os objetos técnicos utilizados para a apropriação da floresta amalgamam à razão natural sua própria razão, uma lógica instrumental que desafia as naturais. Algo diferente daquilo quando tudo era natureza, onde a ordem era mediada pela relação do homem que valorizava a natureza e ali escolhia as partes fundamentais para o exercício da vida, sem grandes transformações, numa relação harmoniosa, onde a sociedade local era, ao mesmo tempo, “criadora das técnicas utilizadas, comandante dos tempos sociais e dos limites de sua utilização” (SANTOS, 1997, p. 188). Se era exclusivo às cidades

a detenção da técnica, acumulação, modificação, sobreposição, supressão e acréscimos constantes; nos últimos séculos, tal ordem avança para além dos limites periurbanos, alcançando o rural, e impõe uma nova lógica com a introdução de artefatos importados (concreto, aço, plástico, asfalto, amianto, fertilizante, novas espécies vegetais e animais), numa lógica que desafia aquela natural, sendo cada vez mais artificial. Esta artificialização do território a partir de novos instrumentos – lógica instrumental – marcam um outro tempo, se sobrepondo aos tempos naturais.

Ao longo dos anos, a incursão na Amazônia por meio de várias rodovias, em especial da Transamazônica, revela, sem dúvida, as motivações de uso de objetos técnicos sobre regiões cujas dinâmicas e forças são mais atrativas. Contudo, em muitos episódios, incluindo a incompletude da Transamazônica, verifica-se a sobreposição do natural sobre tais objetos técnicos, especialmente quando o objeto natural é desconsiderado em sua essência. Assim, pode-se afirmar que, no caso amazônico, os objetos naturais contrariaram a superioridade dos objetos técnicos, os quais subjugaram as práticas e os saberes locais na tentativa, repetitiva, de se impor e de dominar o território. Contrapondo o ponto de vista de Milton Santos nesse caso, acredita-se que os objetos naturais da floresta – sua infraestrutura natural – possuem poderes maiores que os objetos técnicos, fazendo reger o que prosperará e o que sucumbirá sobre seu domínio. Infelizmente, após cinquenta anos, nossos governantes ainda não atentaram para isso, impondo políticas, programas e projetos que ainda versam a mesma carta de tomar, domar e governar o “deserto verde”.

(Trans)Parecer por paisagens utópicas

A rodovia Transamazônica em sua trajetória no espaço e no tempo manifesta-se por inúmeras paisagens, ora capturadas, ora afloradas. Aridez, seca, poeira, lama, sombras, clareiras, rios, ribeirões, mata, marcos, buracos, margens, choças, casebres, paradas, postos, pousadas, puteiros, vilas, cidades, incêndios, pastagens, plantações são alguns dos elementos compositivos dos panoramas descritos por aqueles

que a vivencia(ra)m (CARDOSO, 2006; CASTRO, 2008; GOMES, 1972; MORAIS, GONTIJO, CAMPOS, 1970; SALLES, 2021). O que antes era sertão, o que antes era floresta, com a rodovia tornou-se ação humana. A rodovia, ao ser aberta, definiu, ao longo de sua extensão e suas franjas de influência, uma outra paisagem, distinta daquela *in natura*. A natureza, rompida pela tecnificação, gerou um novo – não excludente. “A virada – tecnológica –, longe de destruir o ‘valor paisagem’, ajuda, inversamente, a demonstrar seu estatuto: com efeito, a tecnologia evidencia a artificialidade de sua constituição na paisagem.” (CAUQUELIN, 2007, p.16). Contrastante à paisagem natural preexistente, a paisagem ao longo da rodovia se configurou e se constituiu, a seu modo, numa paisagem artificial, intrusa, trazida por homens e máquinas, por lavouras de subsistência e pastagens extensivas, por colônias agrícolas planejadas, por expansão de núcleos urbanos antigos.

Contudo, cabe destacar a existência de outras paisagens pouco conhecidas no universo da Transamazônica. Trata-se de paisagens intencionadas e imaginadas, que foram formuladas no campo das ideias, porém, por algum motivo, não saíram do papel, não se materializaram. São como paisagens utópicas: perspectivas de um futuro promissor para a floresta amazônica – ao contrário do mito postulado, o *Eldorado* não seria descoberto, mas forjado a muito esforço. Políticos, empreendedores e planejadores, com aversão à floresta “desabitada” e “improdutiva”, propunham planos de ocupação e exploração bem como projetos de cidades que pudessem extrair do “deserto verde” suas verdadeiras riquezas. Sim, a rodovia trazia em si um caráter utópico, aquele

[...] estágio último da loucura humana ou da esperança humana: inúteis sonhos de perfeição em uma Terra do Nunca, um país que não existirá, ou uma pura tentativa racional de reconstruir o ambiente humano, suas instituições e até a imperfeição de sua natureza, com propósito de aumentar a oportunidade na vida a cada dia. (MUMFORD, 1969, p.1)

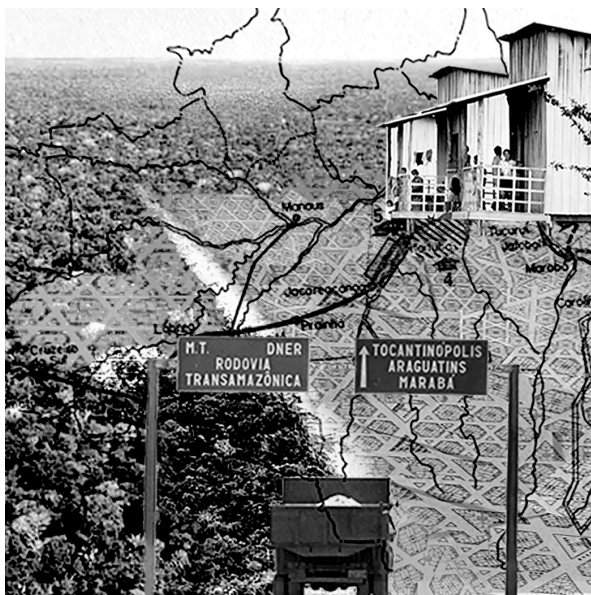


Figura 4 – Transamazônica e suas paisagens utópicas.

Fonte: Autores, 2021.

No plano estatal de ocupação da Amazônia Legal dos anos 1970, a rede rodoviária prevista retalhava a floresta em sub-regiões, retirando inúmeras cidades de sua estagnação e estimulando o surgimento de outras. Para os militares e técnicos de órgãos públicos, ações como a criação de cidades seriam, simultaneamente, manifestações contra e a favor da natureza: contra a desordem e a falta de controle que a floresta representava versus a ordem e o domínio que resultariam de uma ocupação e colonização coordenadas (SALLES, 2021a). Nesse sentido, tivemos a adoção do “Urbanismo Rural” pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) no início dos anos 1970. Conceito desenvolvido pelo arquiteto carioca José Geraldo da Cunha Camargo⁷, em 1963, alinhava-se aos pressupostos do planejamento regional da Cidade-Jardim (1898), do inglês Ebenezer Howard, e da Teoria de Polos de Desenvolvimento (1949), do economista francês François Perroux. Conforme previsto, a ocupação da floresta foi guiada pela política de desenvolvimento nacional e planejamento territorial, a rodovia Transamazônica sendo o principal eixo de experimentações e práticas. Nos estudos de Camargo (1973), a ocupação às margens da grande estrada ocorreria a partir de uma rede hierarquizada de núcleos populacionais: a cidade-polo (Rurópolis), rodeada por cidades-secundárias (Agrópolis), as quais, por sua

vez, estariam articuladas a colônias agrícolas (Agrovilas).

As rurópolis seriam o centro aglutinador de uma composição de agrópolis e agrovilas dispostas num raio de 70 a 140 km de distância, interligadas pela rodovia, com previsão de receber até 20 mil habitantes. As agrópolis seriam cidades menores, com 1.500 a 3.000 habitantes, com funções voltadas à agroindústria e à missão de atender as necessidades de até 12 agrovilas – imaginava-se uma Agrópolis a cada 20 km. Por fim, as agrovilas seriam os pequenos aglomerados para cerca de 100 a 300 famílias de agricultores. Como detalha Rego (2017):

Na rede de assentamentos satélite do Urbanismo Rural, as agrovilas eram pequenas vilas desenhadas para prover casa e interação social básica para os trabalhadores rurais. Elas deveriam ter um parque onde seriam agrupados uma escola primária, um centro social, um centro de saúde básica, um pequeno escritório administrativo, um templo ecumênico e algumas instalações de lazer. Todo trabalhador rural, fosse dono de terra ou empregado, viveria num parcelamento dessa vila, que seria grande o suficiente para cultivar uma horta de vegetais e criar uma quantidade pequena de gado. (REGO, 2017, p. 8).

Desse plano, concretizaram-se apenas algumas agrovilas (Agrovila União, Agrovila Progresso, Agrovila km 190, Agrovila Monte Sinai etc.) e a única Rurópolis, fundada em 1974, no entroncamento estratégico das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, no Pará. Inserida no PIN, especificamente na colonização de áreas férteis, Rurópolis – promessa de oportunidade e melhoria de vida – atraiu migrantes de distintas regiões do Brasil. Contudo, com o baixo investimento do Estado nos pequenos produtores, inviabilizou-se antes mesmo de sua maioridade. O plano de Camargo não prosperou, restando às cidades existentes com economias mais diversificadas (Picos, Marabá, Tucuruí, Altamira, Itaituba, Jacareacanga, Humaitá, Lábrea) a função de servirem como polos de assistência regional (IBGE, 1979).

Na história de longa duração, as utopias aparecem mais regularmente em períodos de transição e em épocas de grandes incertezas. A fim de

atingir o perfeito desenho social, a maioria dos utopistas formula, simultaneamente, um novo habitat e, invariavelmente, uma nova cidade. Por esse viés, a utopia vista por seu aspecto físico recebeu a atenção especial de Emmanuel Eveno, em seu livro *Utopies Urbaines*, de 1998. Para o autor, a utopia urbana é um ato político, cuja finalidade se divide, globalmente, em duas grandes famílias: as “utopias-espelhos” (*utopies-miroirs*) e as “utopias-projetos” (*utopies-projets*). A família das “utopias-espelhos” é aquela do mundo inverso (a sutil inversão ótica do espelho), não destinadas a serem reais, mas instigadoras da imaginação. Elas representam um modo de expressão política e podem ser um ato de oposição, uma crítica ou uma contestação.

Foi assim com o projeto da Cidade Sistêmica Urbano Fabril Agro Florestal, esboçada pelo arquiteto-professor Spencer de Moraes Pupo Nogueira em 1979. Ao se impressionar pelo coeficiente de felicidade presente no modo de vida dos povos originários da floresta amazônica, o arquiteto projetou um assentamento oposto ao estilo de vida dos habitantes das cidades. Em entrevista à *Revista AU*, afirmou que a saída para uma ocupação equilibrada da floresta seria “[...] retomar as pegadas da verdadeira natureza humana, ver qual é o projeto de vida compatível com a natureza, com a finalidade da vida, com a finalidade da busca, com a finalidade de estar aqui.” (WOLF, 1987, p. 16).

Seu projeto de cidade-manifesto a atender uma nova sociedade mais integrada com a natureza deveria desenvolver as potencialidades do ser humano, sua felicidade e bem-estar. Nesse sistema simbiótico homem-natureza, a cidade quase urbana quase silvestre deveria se distinguir muito dos aglomerados existentes (modo de expansão, diferenças sociais, uso inadequado dos recursos naturais). Sua cidade amazônica ideal seria rizomática, penetrando a floresta sem causar grandes impactos, e teria dimensão reduzida, adequada à escala humana e aos enlaces de vizinhança. Seus edifícios, inspirados na arquitetura indígena, utilizariam materiais e técnicas locais, adequando-se às condicionantes climáticas e ao modo de vida de seus futuros habitantes. Ficou, porém, no mundo das ideias, cabendo à imaginação dos estudiosos a

exploração de suas particularidades física, social, cultural, econômica e espiritual.

Já a família de “utopias-projetos”, conforme expõe Eveno (1998), se apresenta a partir de duas possibilidades: as “utopias completas” e os “fragmentos de utopias”. As “utopias completas” repousam sobre um pragmatismo de nova fundação, justificado num ato pontual e revolucionário para organizar a sociedade. Assim ocorreu com Dassópolis, no início dos anos 1980, a cidade-modelo para a ocupação da Transamazônica.

Dassópolis deveria ser um exemplo para os demais núcleos urbanos que viessem a ser planejados e construídos às margens da rodovia. Seu projeto, detalhado em relatório com quinhentas páginas, é fruto da ação coletiva de uma equipe multidisciplinar da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) em parceria com a Companhia de Desenvolvimento Tecnológico (CODETEC), envolvendo: ecólogos, pedagogos, sociólogos, antropólogos, agrimensores e agrônomos (OESP, 1977). A demanda partiu da Cooperativa do Trigo de Ijuí (COTRIJUÍ), com o objetivo inicial de gerar novas tecnologias de produção agrícola para o Rio Grande do Sul. Após o sucesso da primeira fase, o contrato foi estendido para o

[...] planejamento de um processo de colonização na Amazônia e envolveu mais que uma centena de pesquisadores. Não somente foram feitas medidas sobre fertilidade de solo, variedades de vegetais passíveis de uma silvicultura sustentável, como arquitetura e distribuição de terras adequadas para o meio ambiente. Foram treinados monitores para adequar os colonos provenientes do Rio Grande do Sul ao novo habitat. (LEITE, 2008, p. 486).

A intenção era ocupar a floresta sem destruí-la, harmonizando o colono com o seu entorno – especificamente, o colono gaúcho de origem alemã ou italiana, por possuírem “um nível de cultura bem desenvolvido” (OESP, 1997, p. 7). A nova cidade de Dassópolis seria um ponto de equilíbrio entre Altamira, núcleo consolidado à época, e as áreas de produção dos índios Craôs. Como afirmou um de seus idealizadores, o físico Rogério Cezar Cerqueira Leite, em entrevista ao jornal *O Estado de São Paulo*, a urbanização prevista era inspirada na “estrutura urbana” dos Craôs,

reconhecidos como “índios bastante avançados, que, reconhecendo a importância da selva, fazem a sua cidade em torno de um círculo, onde a mata é respeitada” (OESP, 1977, p.7). A intenção era consolidar o índio como parte dos planos, inclusive com a oferta de ocas àqueles que estivessem de passagem pela colônia. Segundo relato de Leite,

A ideia é fazer, realmente, uma sociedade ecológica, em completa harmonia com a selva, dela usufruindo e protegendo-a. Não haverá queimada em hipótese alguma. E se procurará aproveitar as características do solo, da melhor maneira possível. Será evitado o uso de grandes máquinas. (OESP, 1977, p. 7).

Chancelado cientificamente e aprovado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), o projeto de uma nova solução urbana para a Amazônia não vingou, basicamente “devido à hostilidade de poderosos ‘grileiros’.” (LEITE, 2008, p. 486).

Por fim, os “fragmentos de utopias” de Eveno (1998) focalizam a temática a partir da dimensão projetiva, tendo os fragmentos o objetivo de assinalar que, no projeto, os princípios revolucionários e de nova fundação são secundários. A arquitetura e o urbanismo são os meios mais claros de intervenção. Essa forma utópica se justifica por sua exemplificação, acomodando experimentações limitadas no espaço urbano.

Para esse perfil utópico temos o projeto da cidade nova de Marajoara (PA), empreendida pelo escritório Pará-Goiás Plantações Ltda., com sede na cidade de Londrina (PR)⁸ e escritórios em Belém (PA), São Paulo (SP) e Goiânia (GO). Embora desenhada, a cidade de Marajoara não seria praticável efetivamente. Com traçado inspirado em gravuras indígenas – apropriação cultural como modo de validação do empreendimento –, sua trama de pequenas quadras hexagonais (lotes residenciais) e triangulares (lotes para equipamentos públicos) foge a qualquer lógica de ordenação e funcionamento de circulação e tráfego viário. Vias com 30 a 50 metros cruzam em “X” o plano retangular como sucessivas diagonais, emolduradas por um cinturão de chácaras. Talvez mais panfletagem que empreendimento, esse exemplo nos leva a indagar o

quão criativos eram os empreendedores de cidades na floresta amazônica à época.

Portanto, se, por um lado, a rodovia Transamazônica fez transparecer o desejo de governantes e agentes econômicos pela urbanização da região Norte, modificando a floresta “desabitada” e “improdutiva”, reconfigurando sua paisagem pela exploração de riquezas, pela ocupação definitiva de suas fronteiras, pela integração às demais regiões do país por novas rodovias, por outro, ela revela um universo paralelo, utópico, imaginário, constituído por paisagens de cidades idealizadas e projetadas. Urbanismo Rural, Cidade Sistêmica, Dassópolis, Marajoara e outras cidades a serem descobertas são nossas paisagens utópicas adormecidas. Representam as possíveis paisagens daquilo que a rodovia Transamazônica poderia ter sido, mas, por inúmeros fatores, não o foi.

(Trans)Tornar pelos invisibilizados

Alterar o modo de aproximação, dando voz àqueles que vivencia(ra)m a rodovia Transamazônica, foi o artifício adotado para compor a última parte deste artigo. Visibilizar os comuns, aqueles retidos à sombra da floresta – sob o manto mítico do “desenvolvimento”, porém deixados à própria sorte – é uma alternativa de ler e compreender a Transamazônica. É desordenar as leituras hegemônicas dadas por falas dominantes. É dar luz ao cotidiano e revelar, nas ações do dia a dia, uma rodovia entrelaçada à vida de muitos. Indígenas, ribeirinhos, extrativistas, quilombolas, caboclos, construtores, migrantes, caminhoneiros, garimpeiros, prostitutas, médicos, mascates, colonos, fazendeiros, grileiros, serralheiros, jagunços, capangas, viajantes são alguns dos personagens que transpassam a inércia da rodovia, dando a ela animação e memórias. Assim, para iniciar, nada mais apropriado do que chamar tais vozes e fazer delas narrativas pontuais sobre a Transamazônica.

A primeira diz respeito ao período de sua construção. Eurípedes Moreira da Silva (81 anos), à época com 31 anos, era encarregado do escritório da empresa Mendes Júnior, responsável pela terraplanagem da rodovia. Foi transferido para o escritório de apoio em Tucuruí (PA) para ajudar no

início das obras. Da fase inicial, relembra as dificuldades encontradas para transportar o maquinário:

[...] nosso equipamento, ou seja, o maquinário para executar as obras, foi transportado de balsas, saindo do porto de Belém para Tucuruí, no rio Tocantins. De Tucuruí foram transportados através de uma estrada de ferro, que ligava Tucuruí a Jatobal, a 117 km, hoje extinta. Daí fomos abrindo caminho com os tratores para chegar no local de iniciarmos a obra, local chamado Repartimento [atual cidade de Novo Repartimento, PA], nosso acampamento de apoio. As moradias, que no início foram de palhas de babaçu, foram depois substituídas por casas de tábuas. (SILVA, 2021, entrevista).

Além dessas barreiras preliminares, Eurípedes detalha os pormenores logísticos adotados pela empresa, apontando a importância dos rios locais para subsidiar os assentamentos bem como outras adversidades enfrentadas:

Nosso trecho da obra correspondia do rio Repartimento, sentido à cidade de Altamira, até as margens do rio Xingú, local denominado Belo Monte. Tivemos outros acampamentos de apoio ao longo do trecho, como: Pacajá, Jacaré, entre outros, sempre às margens dos rios. Tínhamos em média 250 funcionários. Havia um hospital. Contratamos médico, enfermeiro etc., pois o índice de funcionários acometidos por doenças, como malária, leishmaniose, entre outras, era muito grande. Como costumávamos dizer, aquilo era uma guerra sem armas. Muito mosquito, animais diversos, pois estávamos habitando uma região nunca visitada pelo homem branco. No início, nossos trabalhadores de linha de frente, como eram chamados (serviços de topografia), eram assistidos com alimentação (arroz, feijão, carne), remédios etc. lançados de avião. (SILVA, 2021, entrevista).

Faziam-se prementes instalações de infraestruturas importantes para galgar os desafios daquele momento, bem como a intervenção do Estado junto a ações indígenas:

[...] uma das primeiras providências da empresa foi construir um aeroporto e ali mantinha um avião para eventual emergência. Nosso meio de comunicação com a sede da empresa era pelo sistema de telegrafia. A maioria dos assentamentos tinha redes fornecidas pela empresa. Fizemos 90 km de estradas, em plena selva, atravessando rios com as máquinas, construindo pontes, dormindo e cozinhando em plena mata, tomando água dos rios sem nenhum tratamento sanitário, isso para chegar no local que iríamos iniciar a obra, no rio Repartimento. Lá, nosso acampamento foi saqueado, por duas vezes, pelos índios Parakanãs, que habitavam a região. Foi necessário a FUNAI ir ao nosso acampamento e fazer contatos com os índios. (SILVA, 2021, entrevista)

A solução encontrada pela Fundação Nacional do Índio, segundo o construtor, foi transferir a tribo para seu posto de apoio, às margens do rio Pacajá.

A segunda voz vem do caminhoneiro Gilmar Pertuzatti (53 anos), que narra sua ligação profissional com a Transamazônica por 30 anos. Dessa vida na estrada, seu ganha-pão, relata sobre as dificuldades enfrentadas e os colegas de travessias:

A Transamazônica é complicada para viajar. É sufoco! Você tem que ter cozinha no caminhão, você tem que estar equipado. Choveu tem que parar, porque é liso. Choveu não anda, parou. Muita serra, é muito perigoso. Ainda tem muita estrada de chão e muita serra alta. Até um tempo atrás tinha muito assalto e ninguém andava à noite. Para andar à noite, só em comboio, três, quatro ou cinco parceiros com os caminhões juntos, pertinho um do outro, porque assaltavam muito os caminhoneiros. Na Transamazônica, é tudo mais difícil, é tudo mais longe. Uma cidade é muito longe da outra, não tem restaurante ou essas coisas assim. É complicado. (PERTUZATTI, 2021, entrevista).

É curioso observar a percepção do caminhoneiro – não imaginada pela maioria de nós – sobre a topografia irregular da floresta e a amplitude de escalas. A presença de “serras” cria uma outra dimensão para a rodovia, tida por muitos como plana, bem como baliza as distâncias percorridas entre os núcleos urbanos, uma rede urbana mais esgarçada e rarefeita. Pertuzatti (2021)

também descreve a dinâmica do transportado pelo Norte de nosso país:

Existem muitos caminhões transitando pela Transamazônica. Por exemplo, o tomate que vem da Bahia, ele vem todo pela Transamazônica: lá por cima, ele não vem aqui por baixo [Cuiabá, MT]. Tomate, mamão, banana nanica, manga, uva, que vêm lá da Bahia. Tudo isso é escoado pela Transamazônica, lá por cima: vai bater em Rurópolis e, em Rurópolis, ela pega a BR-163 [rodovia Cuiabá-Santarém]. A Transamazônica nasce para dentro. Eu não sei onde ela nasce, não tenho certeza. Aí, ela sai e vem pra Itaituba, Jacareacanga, Apuí, esses lados tudinho é Transamazônica. Passa tudo na estrada de chão. Daí a gente atravessa o rio ali pela balsa, de Itaituba para Miritituba, aí continua na Transamazônica até o km 30. Aí ela vai se emendar com a 163. Elas vão andar junto, uma em cima da outra, até Rurópolis. Ali, elas vão se dividir. À direita, você continua na Transamazônica, indo para Placas, Medicilândia, Brasil Novo, Uruará, Altamira, Anapu, essas cidades. E, se você pegar para a esquerda, você vai sair em Santarém. (PERTUZATTI, 2021, entrevista).

Assim como o construtor, o caminhoneiro também faz referência aos indígenas, dessa vez como atores na dinâmica da rodovia:

Existe muita greve, paralisação, fechamento de BR, índio que fecha BR, garimpeiro que fecha BR. Isso tem muito ainda. Índio quer não sei o quê e fecha a BR... Aí, ficam aquelas filas de carreta. (PERTUZATTI, 2021, entrevista).

A terceira fala vem de um viajante que utiliza a rodovia para se deslocar de sua cidade de origem (Araguaína, TO) até sua propriedade rural (Pacajá, PA). O tocantinense José Luiz de Moura (60 anos) narra as agruras de transitar pela rodovia nas duas estações amazônicas – verão (seca, junho a novembro) e inverno (chuva, dezembro a maio):

Uns três anos atrás, quando nós começamos a rodar pela Transamazônica, até Marabá foi bom demais: só tinha uns 70 km de estrada de chão. Aí, a gente rodava mais 190 km de estrada de chão. Aí, é o seguinte: para poder ir lá no verão - no verão era bom, dava para ir tranquilo, porque não tinha

atoleiro, só tinha as serras e muita poeira e as pontes também. As pontes não eram boas de jeito nenhum. Estragavam demais com os carros. Às vezes, a gente dormia nas estradas, porque o carro quebrava; outras vezes, você tinha que tirar as coisas e deixar lá dentro do mato para poder voltar à cidade, na cidade mais perto, para poder consertar o carro. Tiveram umas viagens agora no inverno. No inverno, era mais sofrido, porque tinha os atoleiros grandes onde os caminhões não passavam, não davam conta de passar, atolavam. Outros caminhões tombavam lá e aí os tratores vinham – alguns tratores dos fazendeiros para puxar os caminhões, para destombar os caminhões. E era um sofrimento grande, porque não tinha como trafegar. Os ônibus também não. E juntava aquele monte de gente tudinho no meio da estrada e passava a noite e o dia. Às vezes, faltava até alimentação para as pessoas que ficavam lá; às vezes, as pessoas tinham que andar muito a pé para poder pegar um outro transporte mais a frente para acabar de chegar na cidade de Novo Repartimento. (MOURA, 2021, entrevista).

A convivência com povos originários também é suscitada por Moura (2021). Além de atravessar 35 km de estrada em reserva indígena para chegar à sua fazenda, aborda a relação ruidosa dos indígenas com a rodovia, sobretudo quando se sentem ameaçados:

Outra vez, teve um atoleiro grande e os caminhões que foram passar lá se atolaram, sabe? E teve um que tombou e eles começaram a fazer uma estrada por dentro da área dos índios. Aconteceu que os índios ficaram furiosos e tamparam a estrada, derrubaram uns paus na estrada e os índios ficaram brabos e não deixavam ninguém passar. Aí precisou uns três dias para que o pessoal da FUNAI chegasse lá e conversassem com os índios, que a liberaram. (MOURA, 2021, entrevista).

Hoje, o fazendeiro-viajante sinaliza a ação da União na retomada de implementação da rodovia:

Ele [governo] já asfaltou praticamente quase toda essa área. Agora aqueles atoleiros já não estão tendo mais, sabe? Tem feito muita ponte de concreto, porque as pontes de madeira estão sendo trocadas tudinho por ponte de concreto. Cada pontona bonita! Anteriormente, você gastava três dias para poder chegar, por exemplo, à nossa fazenda em Pacajá. Pacajá fica em média uns 600

km de Araguaína. Hoje, não está mais gastando isso, não. Hoje, a gente está fazendo esse trajeto com mais rapidez. Quando é no verão mesmo, por exemplo, a gente sai daqui umas seis horas da manhã; quando dá seis horas da tarde, a gente está lá, tranquilo. (MOURA, 2021, entrevista).

Seriam tais melhoramentos um avanço ou um retrocesso?

Se o cinza é a cor do asfalto e dos restos de queimada que se multiplicam à beira da rodovia, o marrom simboliza os caminhos abertos e nunca fechados, os sonhos carentes de realização: a poeira de um passado que embaça a visão e tinge tudo ao redor. Ambos, cinza e marrom, sufocam o verde da floresta e se impõem como legado perverso da presença do homem branco por estas paragens. (GIOVANAZ, 2017).

A história da rodovia Transamazônica espelha a história daqueles que construíram e constroem suas vidas nela, como também reflete o desarranjo e a alteração da narrativa intrínseca às preexistências. A relação entre o passado e o presente traz à tona questões que são apagadas, distorcidas, silenciadas ou ofuscadas previamente. Na tríade de relatos acima, a figura indígena, por exemplo, aparece sempre como um dos entraves à efetivação plena da Transamazônica. Mas, como chegamos a esse ponto? Talvez outros personagens e os próprios indígenas possam nos responder.

No início do mandato do presidente Médici (1970), ocorreu um dos períodos de maior estiagem na área do semiárido nordestino, o Polígono das Secas. O cenário de miséria se intensificou pelo sertão e, diante dele, o governo militar adotou programas de desocupação e realocação de sertanejos para o Norte do país – verdadeira diáspora sertaneja –, utilizando a mão de obra excedente e ociosa na efetivação do PIN.

A ação objetivava povoar e colonizar os “vazios demográficos” da Amazônia – cujas terras roxas eram, teoricamente, férteis e bem irrigadas pela chuva –, impulsionando a produção agrícola. Conforme slogan à época, ao conceder “terras sem homens para homens sem terras”, a integração nacional ganharia força, afastando qualquer possibilidade de tomada da floresta por nações centrais – “integrar para não entregar”. Com

expectativa de instalar cem mil famílias, o recém-criado INCRA seria a instituição governamental responsável por transferir a cada uma, além das despesas de deslocamento e salário-mínimo durante seis meses, uma gleba de 100 hectares com casa, a fim de corroborar o início das atividades agrícolas.

Propagandas e promessas de cunho positivista e nacionalista foram difundidas em larga escala a fim de convencer e atrair migrantes à “colonização dirigida” da Amazônia. Com efeito, muitas famílias partiram para a região Norte, porém, menos de 6% dos migrantes estimados inicialmente pelo governo foram assentados, totalizando, nos primeiros quatro anos: 5.717 famílias de colonos, agricultores ou boias-frias (STEINBRENNER, 2017). Em 1974, esses colonos advindos do país inteiro já se encontravam às margens da Transamazônica e foram informados tardiamente, através de laudos do Instituto de Pesquisa Agropecuária do Norte (IPEAN), que a fertilidade das terras às margens da Transamazônica estava restrita a apenas 3,5% da área total (STEINBRENNER, 2017), concentrada, principalmente, no município de Altamira (PA).

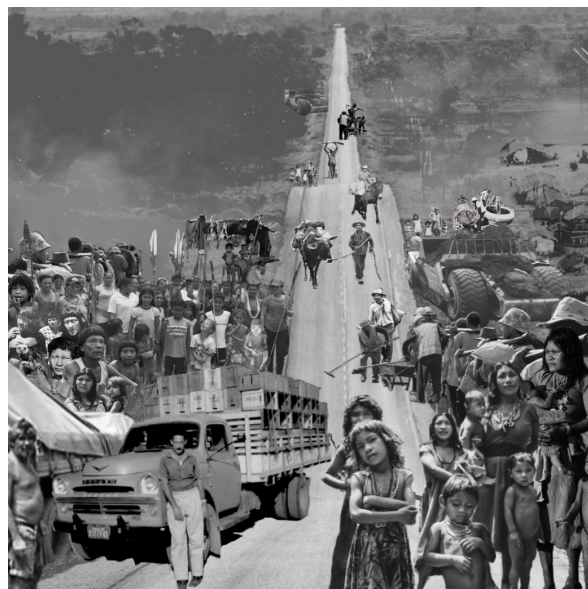


Figura 5 – Transamazônica e suas invisibilidades.

Fonte: Autores, 2021.

Diante desse cenário e com o início do governo do presidente Ernesto Beckmann Geisel (1974-1979), a construção da rodovia BR-230 não avançou, sendo interrompida em 1974, com pouco mais da metade do projeto original implementado.

Em meados de 1978, em resposta aos conflitos provocados por famílias paraenses reivindicando a regularização das terras, os Programas Integrados de Colonização (PIC) foram suspensos. Assim, com a posterior interrupção das políticas federais de colonização, as famílias assentadas ao longo da rodovia não ultrapassaram oito mil. A migração foi, drasticamente, inferior à expectativa e os índices de desenvolvimento às margens da Transamazônica estão, atualmente, entre os menores do Brasil.

Além da mobilização daqueles que se deslocaram para a região, houve também o impacto na vida daqueles que já habitavam as terras atravessadas pela rodovia. Ao abrir a floresta, além de subtrair flora e fauna, a implantação dessa infraestrutura impactou diversas comunidades (povos originários, ribeirinhos, extrativistas, caboclos, quilombolas etc.), interferindo, diretamente, em ao menos 18 tribos indígenas, desencadeando o extermínio de centenas de indivíduos. Vejamos um exemplo.

Num acampamento às margens da rodovia Transamazônica, no município de Humaitá (AM), residem os indígenas Pirahãs, que se autoidentificam como *biatsibi*: seres humanos que se distinguem dos brancos e dos outros indígenas. Se, por um lado, na beira do rio Maici, um dos muitos que cruzam a rodovia, o estrangeiro-visitante pode se deparar com um mundo à parte da própria BR-230: canoas esculpidas de troncos singulares e indígenas com arco e flechas falando um outro dialeto, por outro, a reserva a eles assegurada passa por constantes e insistentes processos de invasão de garimpeiros, madeireiros, fazendeiros, negociantes, pescadores e caçadores clandestinos. Diante desse cenário, a tribo Pirahã se encontra ameaçada (FISCHERMANN, 2017). E o que teremos a perder com isso?

A excepcionalidade dos Pirahãs, segundo Everett (1983), consiste na etnia que mais conservou seus costumes, narrados nas interações iniciais com os homens brancos há trezentos anos. Esses resistem às modificações trazidas pelos forasteiros, inclusive a língua – mesmo após quase duzentos anos de convívio com os comerciantes brasileiros, os Pirahãs se opõem a aprender português. O dialeto dos Pirahãs define uma interação completamente diferente com o mundo e com a própria existência. De acordo com estudos, eles “vivem no aqui e agora

e toda a comunicação é feita através da experiência imediata dos falantes” (EVERETT, 2005, p. 1-2, tradução nossa). Assim, inexistem designações para cores, números ou algum sistema de contagem, sendo desprovidos de indicadores de passado, mitos criacionistas ou lendas. No dialeto dos Pirahãs, o interlocutor somente se refere a indivíduos ou coisas presentes fisicamente perante ele, além de também se comunicarem entre si através de assobios e melodias. Talvez por conta desse compromisso irrestrito com o presente, estudiosos do Massachusetts Institute of Technology’s (MIT) os descreveram como “o povo mais feliz que já viram” (EVERETT, 2008, p.278, tradução nossa).

Precisamos, sim, aprender com aqueles que habitam a Amazônia há mais tempo, antes da grande rodovia, do ciclo da borracha, das expedições naturalistas oitocentistas. Devemos aprender com os povos originários, cujas vidas foram transpassadas por exploradores, construtores, caminhoneiros, fazendeiros etc. Talvez, com tal guinada, ao reconhecermos nossos erros, reposicionaremos tais grupos vulneráveis e seu legado, tendo-os como verdadeiros guardiões da floresta, detentores de conhecimento inestimado sobre o meio ambiente e guias para a um futuro ambientalmente sustentável.

Considerações finais: (Trans)Mutações possíveis

A rodovia Transamazônica, conforme colocado, é uma ação contínua no tempo e no espaço. Contudo, tal ação é conjugada em diferentes flexões e regida por diferentes atores. Passa-se o tempo, mudam-se as visões sobre o objeto. Sua trajetória histórica – passado, presente e futuro – se consolida num ponto único: a rodovia é aquilo que nunca foi, a rodovia é aquilo que o cotidiano permite ser, a rodovia é aquilo que nela se projeta, que dela se espera. Aos cinquenta anos, ela não foi finalizada, encontra-se inacabada. O fardo original de representar o ideário de integração nacional – não concretizado efetivamente – faz ecoar um passado em suspensão, reverberar estigmas pelo presente e prospectar futuros insólitos. É nessas transições temporais que emerge:

Uma “tradição” reconstruída, remontada, por vários fragmentos, reminiscências, sem buscar encerrar o passado numa interpretação ou versão final, fechada, mas mantendo, assim, seu caráter inacabado e mutante, [...] que permite a irrupção no presente de algo que havia ficado perdido ou esquecido no passado. [...] numa tentativa de abrir uma brecha no tempo que possa fazer emergir ou despertar algo outro. (JACQUES, 2018, p. 25).

Neste trabalho, o “despertar algo outro” advém do choque entre leituras possíveis. São simbologias transfiguradas por marcos e heróis arduamente criados. São transpassamentos por escalas distintas de apropriação e apreensão. São caminhos, eixos, técnicas a transformar o território. São utopias transparecidas pela imaginação de arquitetos e urbanistas. São transtornos de um cotidiano vivido por invisibilizados. Ao fim ao cabo, a rodovia Transamazônica impõe o reconhecimento de nossa diversidade: cabe a nós compreendê-la e respeitá-la. Seu insucesso, talvez, justifique-se pelo não reconhecimento à multiplicidade compositiva do “chão” por onde passa e repousa. Quiçá, a própria rodovia, como sujeito-ação, tenha se autoboicotado frente à grandiosidade da Natureza.

Na contramão do que se espera, notícias atuais vindas do Norte, das cercanias da rodovia, parecem nos remeter às suas origens, quando o entendimento sobre a floresta, sua fauna, sua flora e seu gentio foi colocado em xeque pelos militares nos anos 1970. Hoje, com as ações tomadas pelo governo-militar de Jair Bolsonaro, as manchetes expostas nos noticiários (desmatamentos, ataques a tribos, aumento de grilagens e garimpos, expansão do agronegócio, comércio ilegal de madeiras e animais etc.) e as percepções sobre o que fazer com a floresta amazônica aproximam-se daquelas de cinquenta anos atrás: a floresta está aí para ser explorada, devastada, ocupada. Curiosamente, esse contexto confirma-nos o movimento espiralado do tempo de Paul Ricoeur (2011), quando fatos semelhantes voltam a acontecer após determinado período, mesmo quando os agentes são outros, os saberes se multiplicaram e as técnicas avançaram.

É necessário romper tal *déjà vu* e trilhar uma nova saída. A rodovia Transamazônica está lá, mesmo que parcialmente, rascunhada, possuidora de memórias já enraizadas. Não há como negá-la. A

Transamazônica é. Sendo presente, é momento de transitarmos pelo conhecimento vernacular, descolado de saberes eruditos impositivos e colonizadores, pela operatividade de como os povos locais agem e interagem com o espaço no qual se encontram há séculos. É preciso acionar uma racionalidade sensível. A rodovia Transamazônica, como ação, como um ente movente, pode e deve habitar nosso imaginário naquilo que poderia ser, mas não é, ou do que é, mas poderia não ser. A espiral precisa ser torcida – (trans)mutada – a fim de ativarmos outras possibilidades, novos rumos. Num posicionamento contrário, a rodovia Transamazônica, como ruínas de uma obra megalomaniaca, pode embasar e embalar não-ações, buscando a intactibilidade da floresta e de suas riquezas finitas. Quem sabe não esteja aí seu verdadeiro propósito.

Notas

1 A área da Amazônia Legal compreende a área já convencionada desde a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), de 1953, e prosseguiu a mesma durante o período militarista: estados do “Acre, Pará e Amazonas, e territórios do Amapá, Roraima e Rondônia e ainda pelas áreas do estado do Mato Grosso, ao norte do paralelo de 16º, do estado de Goiás, ao norte do paralelo de 13º [território que é hoje o Tocantins], e do estado do Maranhão, a oeste do meridiano de 44º” (SUDAM, 1967, p. 14). Isso contabilizava uma área total de 5.057.490 km². Hoje em dia, segundo Bonini et al (2013), a Amazônia Legal corresponde a uma área de 5.217.423 km², cerca de 61% do território brasileiro.

2 Este texto foi desenvolvido no âmbito do grupo de pesquisa “Topos – Paisagem, Projeto, Planejamento” (Labeurbe, FAU-UnB), envolvendo distintos projetos de pesquisa relacionados, de algum modo, com os temas presentes neste artigo. São eles: “Políticas, Infraestruturas e Cidades Novas: Da Operação Amazônia aos Programas Especiais do II PND no centro-norte brasileiro (1966-1979)”, de Ricardo Trevisan (PQ-2); “Infraestrutura ferroviária e os processos urbanizadores em Goiás de 1909 a 1981”, de Simone Buiate (doutorado); “Colônias Agrícolas Nacionais (1941-1944): interlocuções entre 8 experiências urbanísticas idealizadas”, de Lucas Felício (doutorado; *in memoriam*); “BR-153 e Vale do São Patrício (GO): processos urbanizadores do território”, de Richardson Moraes

(mestrado); “Cidades Novas às margens da Serra do Carajás (PA)”, de Talita Rocha (IC); “Cidades Novas à margem da BR-163”, de Nádia Botelho (IC); e “Às margens do São Francisco: CHESF e suas cidades novas de realocação”, de Carolina Guida (IC).

3 Francisco José de Oliveira Vianna (1883-1951) foi professor, sociólogo, historiador jurista e membro do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB) e da Academia Brasileira de Letras (1937). Atuou diretamente na formulação das legislações trabalhistas no Ministério do Trabalho durante o governo de Getúlio Vargas. Vianna foi um dos importantes ideólogos que articularam a concepção do Estado Novo (1937-1945). As produções: *Populações meridionais do Brasil* (1920) e o artigo intitulado *A Nação e o Estado* (1932) pautaram a ideia de Estado/Nação/Pátria associado à modernização político-econômica nacional, sendo recorrente a referência à “autêntica brasilidade” e à “consciência nacional” como um mote que sustentou a construção ideológica e estratégica do programa de colonização do oeste brasileiro.

4 Arturo Soria y Mata publicou seus ideais na revista *Ciudad Lineal* e o primeiro projeto foi concretizado pela Companhia Madrileña de Urbanización nos arredores de Madri, em 1904. A construção da linha férrea teve início em 1890, tendo o comprimento de 58 quilômetros e ligando as vilas de Fuencarral e Pozuelo de Alarcón. O modelo de Cidade Linear propagou-se em outros países, como Bélgica, Rússia e Chile.

5 O Plano Nacional de Viação, do presidente Humberto Castello Branco, foi aprovado pela lei 4.592/1964, em substituição ao Plano Geral de Viação de 1951, e elaborado pelo Conselho Nacional de Transportes. O primeiro embate ocorreu ainda em 1964, quando o Congresso Nacional, ao aprovar o Plano, adicionou no projeto executivo uma extensão de 18.000 km de rodovias (Lei 4.592/1964) e, um ano depois, mais 2.000 km à rede rodoviária federal (Lei 4.906/65). O segundo embate ocorreu em 1967, revogando as alterações propostas pelas Leis 4.592/64 e 4.906/65, reduzindo a malha rodoviária. Por último, o terceiro embate, ainda em 1967, e consequente aprovação por meio da Lei 5.917/1973, instituiu as propostas das rodovias Transamazônica e Perimetral Norte, um trecho rodoviário na fronteira com a Colômbia e a Venezuela.

6 O símbolo “BR” foi aplicado a qualquer rodovia federal, sendo separado por um traço seguido de número: “0” (zero) para as radiais, vias que irradiam da capital federal em qualquer direção para ligá-las a capitais estaduais ou a pontos periféricos do país - é o caso das BR-010, BR-030, BR-040, BR-050, BR-070; “1” (um) para as longitudinais, vias que se orientam na direção norte-sul; “2” (dois) para as transversais, vias que se

orientam na direção leste-oeste; “3” (três) para as diagonais, aquelas que se orientam na direção nordeste-sudoeste ou noroeste-sudeste; e “4” (quatro) para as ligações e acessos, vias que ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias para encurtamento do tráfego, além daquelas que permitem acesso a instalações federais de importância, como terminais marítimos, fluviais, aeroviários ou ferroviários.

7 Arquiteto e urbanista carioca, José Geraldo da Cunha Camargo atuou desde 1955 como arquiteto do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) – antecessor ao INCRA. Em 1957, assinou a proposta número 20 para o concurso do Plano Piloto de Brasília. Em 1965, assumiu o cargo de professor de planejamento regional e urbano no curso de urbanismo da UFRJ. Em 1973, publicou *Urbanismo Rural* pelo INCRA, com projetos e esquemas datados de 1970, 1971 e 1972, cujo propósito era ocupar as margens da rodovia Transamazônica por “uma rede de núcleos urbanos hierarquizados, próximos, regularmente espaçados e conectados entre si” (REGO, 2015, p. 90).

8 Vale destacar que a cidade de Londrina, no Paraná, nasceu na década de 1940 como empreendimento da Companhia Loteadora Norte do Paraná, de capital privado inglês. Fez parte de um processo de urbanização do norte paranaense baseado na hierarquia de cidades novas de pequeno, médio e grande porte, como: Maringá, Cianorte e Umuarama. Acredita-se que esse repertório adquirido pelos paranaenses influenciou a atuação deles como empreendedores de terras e cidades nas regiões Norte e Centro-Oeste, sobretudo no norte de Mato Grosso.

Referências

BARROS, Manoel de. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, 2010.

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

BONINI, Isabelle; PESSOA, Marcos José Gomes; SEABRA JÚNIOR, Santino. Faces da produção agrícola na Amazônia mato-grossense: tipos de formação, origem dos agricultores e impactos na conservação ambiental em Alta Floresta (MT). **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 16, n. 1, p. 173-190, jun. 2013.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder simbólico**. Rio de Janeiro: Difusão Editora, 1989.

BRASIL. Presidência da República. **Metas e bases para a ação de governo**. Brasília: Presidência da República, 1970.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **O charme da ciência e a sedução da objetividade**. Oliveira Vianna entre intérpretes do Brasil. São Paulo: UNESP, 2005.

CAETANO, Marco Antonio Leonel. Political activity in social media induces forest fires in the Brazilian Amazon. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 167, jun. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.120676>. Acessado em: 08 out. 2021.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Urbanismo Rural**. Brasília: Ministério da Agricultura / INCRA, 1973.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (Org.). **O rural e o urbano na Amazônia**: diferentes olhares em perspectivas. Belém: EDUFPA, 2006.

CASTRO, Edna (org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

CAUQUELIN, Anne. **A invenção da paisagem**. São Paulo: Martins, 2007.

DAVIS, Charles et al. Social media are fuelling the Amazon's destruction. **Nature**, 580 (7803): 321, doi: 10.1038/d41586-020-01078, 14/04/2020. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/d41586-020-01078-1>. Acessado em: 14 nov. 2020.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Atlas ou a Gaia ciência inquieta**. O olho da história, 3. Lisboa: KKYM/EAUM, 2013.

EVENO, Emmanuel (ed.). **Utopies Urbaines**. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 1998.

EVERETT, Daniel Leonard. **A língua pirahã e a teoria da sintaxe**: descrição, perspectiva e teoria. 1983, 410 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem, Campinas, 1983.

EVERETT, Daniel Leonard. Cultural Constraints on Grammar and Cognition in Pirahã: Another Look at the Design Features of Human Language. **Current Anthropology**, Chicago, v. 46, n. 4, p. 1-2, ago./set. 2005.

EVERETT, Daniel. **Don't sleep, there are snakes**: Life and language in the amazonian jungle. Nova York: Pantheon Books, 2008.

FISCHERMANN, Thomas. Pé na praia: Os índios pirahãs e os confrontos na mata. **DW Brasil**, 2017. Disponível em: <http://www.dw.com/pt-br/p%C3%A9-na-praia-os-%C3%ADndios-pirah%C3%A3s-e-os-confrontos-na-mata/a-36999433>. Acesso em: 18 mai. 2021.

GOMES, Flavio Alcaraz. **Transamazônica a redescoberta do Brasil**. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

IBGE. **A organização do espaço na faixa da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1979.

IRACEMA: Uma transa amazônica (Documentário). Jorge Bodanzky; Orlando Senna. Brasil, 1976. Cor. 91 min.

JACQUES, Paola Berenstein. **Montagem de uma outra herança**: urbanismo, memória e alteridade. Tese acadêmica (Defesa para Professor Titular). Salvador: FAUFBA, 2018.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: Tomo I – Modos de pensar. Salvador: EdUFBA, 2018.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: Tomo II – Modos de fazer. Salvador: EdUFBA, 2019.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva; CERASOLI, Josianne França (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: Tomo III – Modos de narrar. Salvador: EdUFBA, 2020.

LEITE, Rogério Cezar de Cerqueira. CODETEC – Companhia de Desenvolvimento Tecnológico. **Revista Brasileira de Inovação**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 483-489, jul./dez. 2008.

LOUREIRO, Bernardo Pacheco. **O Plano de Integração Nacional de 1970 e as rodovias na Amazônia**: o caso da região amazônica na política de integração do território nacional. São Paulo: FAU/Poli, 2010.

LORAUX, Nicole. O tempo e os tempos. *In*: NOVAES, Adauto (Org.). **Tempo e História**. São Paulo: Companhia das Letras / Secretaria Municipal da Cultura, 1992. p. 57-70.

MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MOURA, José Luiz de. **Entrevista concedida a Nádia Botelho Trindade Vilela**. Araguaína / Brasília: Whatsapp, data: 18 mai. 2021.

MUMFORD, Lewis. **Storia dell'utopia**. Bolonha: Calderini Bologna, 1969.

O ESTADO DE SÃO PAULO (OESP). **A Amazônia colonizada**. São Paulo, 25 de novembro de 1977, p. 7.

OLIVEIRA, Maria Vitória Ferreira de. **Rodovia Transamazônica e a criação de Cidades Novas**. 2016, 11 f. Artigo final de Iniciação Científica – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2016.

Oliveira Neto, Thiago. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo? **Revista Gestão & Políticas Públicas**, v. 5, n. 2, p. 284-308, 2015. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/rgpp/article/view/139510>>. Acesso em: 23 mai. 2021.

PEREIRA, Osny Duarte. **A Transamazônica**: Prós e Contras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

PESCATORI, Carolina; FARIA, Rodrigo de. Dispersão urbana e empresas urbanizadoras na cidade industrial: a atuação da Companhia Madrileña de Urbanización, da Garden City Pioneer Company, da First Garden City Ltda. e da Cia City. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 22, p. 1-26, jan./dez. 2020.

PERTUZATTI, Gilmar. **Entrevista concedida a Nádya Botelho Trindade Vilela**. Cuiabá / Brasília: Whatsapp, data: 21 abr. 2021.

RAISG – Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada. **Amazônia sob pressão**. São Paulo: Instituto Socioambiental (ISA), 2021.

REBELO, Darino Castro. **Transamazônica, integração em marcha**. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações / Ministério dos Transportes, 1973.

REGO, Renato Leão. A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do Norte Paranaense à Amazônia Legal. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (Online)**, v. 17, n.1, 89-103, abr. 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p89>. Acessado em: jan. 2018.

REGO, Renato Leão. Shaping an urban Amazonia: “a planner’s nightmare”. **Planning Perspectives**, v. 1, mar. 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/02665433.2016.1277952>. Acesso em: 20 mar. 2021.

REIS, Arthur César Ferreira. **O impacto amazônico na civilização brasileira**. A Transamazônica e o desafio dos trópicos. Rio de Janeiro: Paralelo / MEC, 1972.

RICOEUR, Paul. **Tempo e Narrativa**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 1 – A floresta difícil. **Piauí**, v. 15, n. 170, p. 40-51, nov. 2020a.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 2 – sete bois em linha. **Piauí**, v. 15, n. 171, p. 40-50, dez. 2020b.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 3 – A fronteira é um país estrangeiro. **Piauí**, v. 15, n. 172, p. 40-50, jan. 2021a.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: EDUSP, 2013.

SILVA, Eurípedes Moreira. **Entrevista concedida a Nádya Botelho Trindade Vilela**. Araguaína / Brasília: Whatsapp, data: 19 mai. 2021.

SIMMEL, Georg. A ponte e a Porta. **Política & Trabalho**, n. 12, p. 10-14, set.1996.

STEINBRENNER, Rosane. Comunicação e luta por reconhecimento: traços da história dos movimentos sociais da Transamazônica. **Anais do Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**, Curitiba, 40, 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA (SUDAM). **O novo sistema de ação do governo federal na Amazônia**. Vol. 3. Rio de Janeiro: Spencer, 1967.

TAFURI, Manfredo. **La esfera y el laberinto**. Vanguardias y arquitectura de Piranesi a los años setenta. Barcelona: Biblioteca de arquitectura, Gustavo Gili, 1984.

TREVISAN, Ricardo. **Incorporação do ideário da Garden-City inglesa na urbanística moderna brasileira**: Águas de São Pedro. 2003, 254 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de São Carlos, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, São Carlos, 2003.

VARGAS, Getúlio. **Problemas e realizações do Estado Novo**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Propaganda, 1938.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**. Foucault revoluciona a história. Brasília: EdUNB, 2014.

WOLF, José. Ponto de partida. **Revista AU**, São Paulo, v. 3, n. 10, p. 13-20, fev./mar. 1987.

Transamazônica, Guerrilha do Araguaia e luta pela terra: a ocupação territorial no Sudeste do Pará durante a ditadura civil-militar

Trans-Amazonian, Araguaia guerrilla and the struggle for the land: the territorial occupation in the Southeast of Pará during the Civil-Military dictatorship

Naurinete Fernandes Inácio Reis*

Valeria de Marcos**

Edma Silva Moreira***

Palavras chave:
Campepinato
Amazônia
Colonização

Resumo: A ocupação da Amazônia executada a partir do golpe militar de 1964 foi orientada por uma lógica de desenvolvimento a ela externa. A visão de vazio demográfico e última fronteira para o capital fundamentou a criação de dois Planos Nacionais de Desenvolvimento e do Programa de Integração Nacional, nos quais os grandes projetos agropecuários, agroflorestais e agrominerais, bem como a construção de rodovias, entre elas a Transamazônica, estavam inseridos. Esse artigo faz uma reflexão sobre a ocupação e controle territorial da Amazônia, destacando a relação entre a construção e ocupação da Transamazônica, a colonização oficial e a repressão à Guerrilha do Araguaia e ao campeonato que ocupava o Sudeste do Pará nos anos 1970, o qual seguiu em luta pela terra e reprodução da vida. O procedimento de construção do artigo se deu por meio de revisão bibliográfica e documental e análise de entrevistas realizadas com camponeses envolvidos na Guerrilha, à luz do referencial teórico da História Oral.

Keywords:
Peasantry
Amazon
Colonization

Abstract: The occupation of the Amazon carried out after the military coup of 1964 was led by a development logic external to it. The demographic void vision and the last frontier for the capital was the basis for the creation of two National Development Plans and the National Integration Program, wherein large agricultural, agroforestry and agro-mineral projects, as well as the construction of highways, among them the Trans-Amazonian, were inserted. This present work is a reflection on the occupation and territorial control of the Amazon, highlighting the relationship between construction and occupation of the Trans-Amazonian, the official colonization and repression of the Araguaia Guerrilha and the peasantry that occupied the Southeast of Pará in the 1970s, who continued to fight for land and reproduction of life. The procedure for writing this present work was carried out by means of a bibliographical and documental review and analysis of interviews with farmers involved in the Guerrilla, in the light of the theoretical framework of Oral History.

Recebido em 15 de junho de 2021. Aprovado em 06 de outubro de 2021.

* Doutora em Geografia Humana pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (USP). Socióloga da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa). E-mail: neteinacio@yahoo.com.br.

** Professora Doutora do Departamento de Geografia FFLCH USP. E-mail: demarcos.vale@usp.br.

*** Professora Doutora da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa). E-mail: edma@unifesspa.edu.br.

Introdução

"[...] Digo: o real não está na saída nem na chegada: ele se dispõe para a gente é no meio da travessia." (ROSA, 2019, p. 53).

O excerto acima traduz, de certa forma, os sentidos e significados de muitas vivências experimentadas na Rodovia Transamazônica (BR 230), criada com o Decreto-lei 1.106 de 1970, regulamentado pelo Decreto 67.113 de 1970 que lançou o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), a partir do qual o Estado passou a determinar ações de ocupação da Amazônia para o desenvolvimento nacional com a integração territorial. Esses decretos garantiram a exploração dos recursos naturais que, em seu conjunto, favoreceram a reprodução do capital e a inserção da região ao mercado global. Desde então, essas ações promovem desmatamento, degradação ambiental e os constantes conflitos socioambientais que se materializam na violência que não raro culminam nos assassinatos de camponeses, ativistas ambientais e lideranças religiosas e sindicais.

O presente artigo tem por objetivo refletir sobre os sentidos, significados e os impactos que a rodovia Transamazônica apresentou no âmbito da constituição de um modelo de desenvolvimento para a Amazônia brasileira e o seu papel de controle territorial e repressão às resistências a ele oferecidas, entre as quais destaca-se a Guerrilha do Araguaia. A política ditatorial que a criou, promoveu a derrubada da floresta, ligou distantes locais, estimulou o tráfico de mercadorias, a migração de pessoas sem a implementação de uma efetiva política de reforma agrária, criou novos centros urbanos, mudou modos de vida, intensificou conflitos sociais e garantiu a expansão do capital.

A construção da Transamazônica, contribuiu, na prática, para a ocupação e o controle territorial, populacional e dos recursos naturais do Sudeste do Pará, num contexto de repressão militar aos militantes do PCdoB (1972-1975) que organizavam uma guerra de guerrilha, desde 1967. As Forças Armadas, ao descobrirem a organização guerrilheira, em 1972, empreenderam três Campanhas de Cerco e Aniquilamento, das quais perderam as duas primeiras. Essa repressão militar insere-se nas

estratégias do governo ditatorial para a ocupação da Amazônia que, por meio do Plano de Integração Nacional (PIN), aliando objetivos geopolíticos, militares e econômicos, iniciou o processo de integração da Amazônia (OLIVEIRA, A. U. de, 1988; IANNI, 1979; HÉBETTE, 2004; SOUZA, 2012; MARTINS, 2018). Os impactos desse processo ainda são identificados, sendo a violência contra os camponeses, sua marca.

A metodologia de construção desse artigo está ancorada em revisão bibliográfica e documental sobre o tema, bem como na análise de seis entrevistas realizadas por Reis (2021) com os camponeses que participaram da Guerrilha ou com ela tiveram algum tipo de envolvimento, dando destaque para aqueles situados às proximidades da Rodovia Transamazônica¹, analisadas à luz dos referenciais teóricos da História Oral. Tal procedimento decorre da compreensão de que, para entender a história de construção da rodovia e suas consequências, é necessário recuar no tempo e entender a imagem da Amazônia que sustentou as ações militares, a partir do golpe de 1964, e os seus significados geopolíticos. Essa tomada de posição nos permitiu entender o movimento dialético de ocupação do território, marcado pelo avanço do capital e pelos conflitos dele decorrentes. Entre os tantos conflitos existentes, fruto do processo de expansão do capital na Amazônia, trazemos como destaque a Guerrilha do Araguaia.

As experiências vivenciadas pelos camponeses nesse contexto nos possibilitam compreender os impactos e as marcas da repressão inscritas em suas vidas. Assim, a memória coletiva sobre a repressão, a resistência política e a construção de uma complexa infraestrutura a serviço da repressão militar contra o movimento guerrilheiro, como a construção de quartéis e bases militares, abertura de estradas, construção de aeroportos e de heliporto, nos proporcionam compreender as medidas de controle territorial que a população enfrentou e às quais, muitas vezes, se opôs.

A realidade dos projetos de desenvolvimento e o impacto da Transamazônica, às vidas e à natureza, se apresenta complexa à medida que a rodovia impulsionou uma dinâmica local profundamente conflituosa, distanciando a reforma agrária e potencializando o desenvolvimento

agropecuário e mineral, espaço fértil para o capital e, por outro lado, um campo de resistências e lutas realizadas pelos camponeses para conquistar e poder permanecer na terra.

A Amazônia no contexto da Integração Nacional

Para entendermos o que ocorre na Amazônia é importante partirmos do contexto em que ela passa a ser incorporada ao discurso nacional de desenvolvimento. Um marco importante foi a nova regionalização brasileira, resultado das transformações econômicas e sociais pelas quais o país passava, em especial, a partir dos anos 1950 (CORRÊA, 2001). Esta nova regionalização – que identificou três grandes regiões geoeconômicas: Centro-Sul, Nordeste e Amazônia – embora não tenha substituído a divisão regional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), imprimiu uma nova orientação para as políticas territoriais e de desenvolvimento, formuladas desde então (PORTO-GONÇALVES, 2001).

No que se refere à Amazônia, a imagem de última fronteira para o capital que deu origem a essa divisão, decorre de um imaginário criado sobre ela que, de acordo com Arbex Jr. (2005), em muito se assemelha àquela que os colonizadores portugueses tinham do Brasil: um território de natureza “virgem e inculca”, lugar de riquezas infindáveis, habitada por selvagens nus e não civilizados, consolidada no mito da “Ilha Brasil”².

Essa imagem, por sua vez, alicerçou, durante o Governo Vargas, nos anos 1950, a ideia de inseri-la na pauta nacional e de integrá-la, junto às demais regiões, ao Estado nacional, o que resultou na criação de um aparato burocrático-administrativo e da Superintendência para a Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) para implementar seu plano de integração nacional (ARBEX JR, 2005). Apesar destas iniciativas, pouco de fato se avançou, sendo as primeiras ações nesta direção realizadas no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) com a transferência da capital federal para Brasília e o início da construção da rodovia Belém-Brasília para integrar a Amazônia à capital nacional.

O golpe militar de 1964, que instaurou a ditadura civil-militar (1964-1984), imprimiu uma nova lógica de ocupação denominada por Porto-Gonçalves de estrada-terra firme-subsolo. Esta lógica foi marcada por uma nova forma de olhar para o território e explorá-lo, orientada por uma visão de natureza favorável ao desenvolvimento como progresso, superando, portanto, o atraso.

Ao longo dos anos 1970, essa lógica persistiu orientando os governos que passaram a criar as condições para garantir o que foi denominado de “desenvolvimento com segurança” e a internacionalização da economia brasileira - produto da construção das “fronteiras ideológicas” (OLIVEIRA, A. U. de, 1987) - pudesse se efetivar. O I e II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) e o POLOAMAZÔNIA incentivaram a criação de megaprojetos, a exemplo do Projeto Grande Carajás (PGC), na Serra dos Carajás (ALMEIDA, 1995; VALVERDE, 1989) e dos projetos agropecuários, consolidando a apropriação de grandes extensões de terra, na maior parte por meio da grilagem de terras e uso de violência para expulsar os camponeses ali presentes, dando origem aos maiores latifúndios do país, como é o caso da Suiá-Missu do Grupo Agip-Liquifarm, da Fazenda Cristalino do Grupo Volkswagen, da Fazenda Bradesco do Banco Bradesco S/A, entre tantos outros (OLIVEIRA, A. U. de, 1987, 1988, PEREIRA, 2015).

Em todos os casos, a marca foi a presença do capital internacional, muitas vezes com testas de ferro brasileiros para driblar as limitações de apropriação de terras estabelecidas pela Constituição Federal de 1967 (OLIVEIRA, A. U. de, 1987, 1988). Para garantir o escoamento da produção desses projetos e integrar a Amazônia ao restante da economia nacional foi criado o PIN e com ele a construção das rodovias Belém-Brasília, Cuiabá-Santarém, Perimetral Norte, e a que foi o símbolo dessa lógica de ocupação da Amazônia, a rodovia Transamazônica, que pretendia ligar Cabedelo-PB à Lábrea-AM, dando à Amazônia uma ligação Transoceânica³.

Outra forte marca desse processo de ocupação foi o avanço sobre áreas até então ocupadas pelo campesinato na Amazônia, com amplo uso da violência por parte de jagunços a mando dos latifundiários ou mesmo do próprio Estado

(MARTINS, 1991, PEREIRA, 2015). A chegada do capital na região instaurava o conflito e forçava, muitas vezes, os camponeses posseiros a abandonarem suas terras em busca de outra área onde reconstruir seu modo de produzir a vida e, assim, sua existência. Esse movimento colocava os camponeses em conflitos com os povos indígenas ali situados e “abria” a área para o capital, dando início a novos episódios de conflitos, violência e expulsão da área.

O resultado desta política de “desenvolvimento” para a Amazônia foi, como destacado por Oliveira (1987, 1988), Martins (1991), Hébette (2004), Porto-Gonçalves (2001) entre outros autores, a apropriação, pelo capital nacional e internacional, de uma porção importante do território nacional, dos recursos minerais e florestais nele contidos, o aumento da grilagem de terras e, com ela, do número de conflitos e da violência no campo. A implantação dos projetos agropecuários, quando se efetivava no território, muitas vezes se dava por meio da superexploração da força de trabalho, dando origem a inúmeros casos de escravidão temporária/condições análogas ao trabalho escravo, a exemplo do ocorrido na Fazenda Cristalino, retratado por Martins (2003).

Por outro lado, visando garantir a oferta de força de trabalho para as atividades econômicas ali implantadas, foram criados alguns projetos de colonização públicos, instalados às margens das rodovias em construção. Por meio desses poucos projetos, os militares ao mesmo tempo transferiram camponeses das áreas de conflito no Nordeste, desmobilizando a ação das Ligas Camponesas em luta pela reforma agrária, e veicularam a falsa propaganda de realização da “reforma agrária” na Amazônia, de onde a célebre frase de Médici de que tal ação permitiria “levar os homens sem-terra do Nordeste, às terras sem homens da Amazônia”. A realidade desses projetos e os impactos da construção da Transamazônica, muito contribuíram para as lutas pela terra, até hoje presentes no Pará e por toda a Amazônia brasileira.

A Transamazônica e a Colonização Oficial: o PIC Marabá

O anúncio da abertura da rodovia fora carregado de estímulos alternativos para os graves problemas que o país enfrentava: a fome, a pobreza, o endividamento internacional, a inflação, etc. (SOUZA, 2012). A rodovia se impunha como a solução para ocupar, explorar e desenvolver uma região “desocupada”, “intocada” e rica em recursos naturais, a Amazônia. Essa região emerge como o sonho e a esperança do povo pobre e trabalhador brasileiro, ávido em contribuir com a história que passaria a se construir, mas também de empresários do setor econômico que enfrentavam problemas econômicos no Centro-Sul brasileiro. A Amazônia foi cortada por 4.260km percorridos, até hoje, por muitos trabalhadores, mulheres, jovens e crianças em busca de melhorias em suas condições de existência. Os efeitos práticos e simbólicos da abertura da rodovia têm sido múltiplos e violentos.

O plano de desenvolvimento da Amazônia previa a construção de modernos Projetos Integrados de Colonização (PICs), cuja lógica era destinar “terras para homens sem terras”, tido como urgente e necessário ao país. Com forte apelo institucional, a abertura da Transamazônica fora também o meio mais fácil e rápido para a superação do espaço vazio e a exploração dos recursos naturais. A colonização, assim, foi planejada pelas mãos e lápis que calcularam o deslocamento de pessoas e empresas de todas as partes do país que poderiam ter seus problemas resolvidos. Com a lógica de espaço vazio, muito facilmente se desconsiderou a presença das populações locais que, por toda a região, desenvolviam distintos modos de ocupação e de vida (HÉBETTE, 2004).

Como uma política moderna de ocupação, por meio do Decreto n. 67.557 de 1970, o Estado articulou muito bem seu discurso de resolução dos profundos problemas regionais, sobretudo os do Nordeste com a seca, mas também os do Sudeste e Sul com a desaceleração da industrialização. O estímulo de acesso à terra e de incentivos fiscais ao setor privado causou uma crença muito positiva de migração à Amazônia, apresentada como lugar de espaço com facilidades garantidas de crescimento e de progresso. O deslocamento para a Amazônia é

menos espontâneo e mais planejado e controlado, aspectos importantes para a segurança e controle das ações militares nesse território. Ao tempo em que a floresta era cortada, aberta, derrubada, rios descobertos e terras reviradas e medidas, palmo a palmo, com a delimitação dos seus eixos de encontros e desencontros, pessoas a elas se deslocavam.

Por toda a Amazônia o governo brasileiro planejou o desenvolvimento com a colonização por meio da constituição de PICs, pensados como importantes polos de desenvolvimento rural e urbano (FIALHO; TREVISAN, 2019; CUNHA, 2009), para a instalação de mais de 100.000 famílias em vilas rurais com certa infraestrutura que permitisse a garantia de uma vida social e econômica ao longo da nova rodovia. Essas famílias eram selecionadas e cadastradas como assentadas pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), instituição responsável pela destinação dos lotes e pelo apoio à infraestrutura e crédito bancário, conforme estabelecido pelo decreto acima referido.

Esse processo não ocorreu de forma simples e sem conflitos. Ao contrário, o número de famílias assentadas ficou muito aquém do anunciado, o que fez com que a ocupação espontânea predominasse e, com ela, ocorresse o aumento dos conflitos por terra. Além disso, muitas das áreas que foram destinadas à colonização ou, como concebido pelo Estado, à “reforma agrária”, passaram por meio do Decreto-Lei 1.164/71 ao domínio da União, sob o comando do INCRA, e destinadas a outros fins.

No Pará, foram implementados os PICs de Marabá, Altamira e Itaituba, seguindo a mesma lógica de destinação de áreas aos assentados. Entretanto, no caso do PIC Marabá, muitas áreas cortadas e com seus lotes numerados se sobrepuseram a áreas já ocupadas por antigos moradores, em sua maioria, posseiros. Da mesma forma, nesse PIC muitas áreas privadas, que deveriam ser desapropriadas para fins de interesse social, se mantiveram sob poder de seus proprietários, pois:

Embora o governo federal, sob a responsabilidade do INCRA, tenha se proposto a assentar as famílias de “colonos” ao longo da rodovia, as terras dos fazendeiros que margeavam a referida rodovia

federal, entre o km 120, sentido leste da cidade de Marabá, e o Km 35, sentido oeste, foram preservadas. Isto quer dizer que o PIC nomeado como *Marabá* se concretizou em alguns pequenos pontos às margens da rodovia, nos municípios de Itupiranga e São João do Araguaia, recaindo sobre as áreas já ocupadas por posseiros, preservando, assim, os interesses políticos e agrários de fazendeiros e empresários que tinham ali as suas propriedades instaladas (PEREIRA, 2015, p. 47).

A colonização oficial implementada se apropriou do território assegurando os interesses da elite rural local, ainda que grande parte das terras ao longo da Transamazônica, nesse trecho, passassem à esfera federal. Essa apropriação seletiva, controlada e desigual, característica do planejamento ditatorial, se de um lado favoreceu os proprietários privados, de outro foi violento para os posseiros que se encontravam na área com suas residências e familiares, roças e criações, o que gerou muitos conflitos na área com aqueles que chegavam e eram oficialmente assentados pelo INCRA. Como relata a Senhora Cledeneuza Maria Bizerra Oliveira no livro *Sou filha de quebradeira de coco* (2017), sua mãe, assim como os tios, André e Nazaré, perderam as roças, das quais foram expulsos durante a repressão militar e não foram beneficiados com a política de colonização. Para ela, em função da política implementada pelo INCRA:

Aqueles que tinham suas terras ficaram esperando a ordem de Curió pra voltar pra suas terras. Aí veio o INCRA fazendo a colonização da Transamazônica, pegou as terras e assentou as pessoas. E chamou gente de fora assentou, e os que moravam aqui perderam, muita gente. Aqueles que foram guias deles, eles deram as terras lá na OP3, onde ficava mais perto pra eles tá controlando, e os outros ficaram sem nada (OLIVEIRA, C. M. B, 2017, p. 33).

Dentre os conflitos que ocorreram nesse contexto, destaca-se a Guerrilha do Araguaia. Por meio da memória coletiva dos camponeses podemos evidenciar que a política de colonização esteve vinculada às estratégias militares de repressão aos guerrilheiros e aos camponeses em luta pela terra. Uma realidade que se impunha desconfortável para esses sujeitos, entretanto, não era desconhecida ou

fugia ao controle do Estado que planejou e controlou o território por meio da violência. A abertura da Transamazônica contribuiu, assim, para derrubar a floresta, revirar a terra e aniquilar a guerrilha e tombar com a vida dos camponeses e dos migrantes que seguiram resistindo.

Guerrilha do Araguaia, conflitos agrários e a Transamazônica

A Guerrilha do Araguaia consistiu em um conflito armado entre guerrilheiros e militares, no período de 1972 a 1975, na região Sudeste do Pará, divisa com o norte do atual estado do Tocantins e com o oeste do estado do Maranhão. Nessa região, os militantes do PCdoB colocaram em execução um processo revolucionário de transformação social desde 1967, inspirados na concepção político-ideológica desenvolvida por Mao Tsé-tung. A partir da experiência de guerra popular e civil que promoveu a Revolução Chinesa de 1949 e seguindo as táticas de guerrilha rural, se empenharam na “luta popular prolongada” partindo do campo e tendo o campesinato como base social e política determinante para a luta armada. Com a descoberta da organização guerrilheira por parte das Forças Armadas brasileiras, deflagrou-se o conflito armado, o qual envolveu e impactou profundamente o campesinato e os indígenas Suruí-Aikewara, que não tinham conhecimento dos propósitos revolucionários e nem do planejamento territorial à expansão do capital (REIS, 2021).

Durante a repressão militar à organização guerrilheira, a qual dividiu-se em três Campanhas de cerco e aniquilamento, as Forças Armadas organizaram postos militares para monitorar e fiscalizar a movimentação da população. As cidades de Xambioá-TO e Marabá-PA foram os lugares escolhidos para a instalação dos aparatos logísticos de apoio à organização dos efetivos militares. Centenas de camponeses foram presos e submetidos a interrogatórios seguidos de torturas por suspeita de apoio aos guerrilheiros, conforme destaca o Senhor Abel Honorato de Jesus, um dos primeiros camponeses presos em Palestina-PA, acusado de ajudar os guerrilheiros:

Aí prendeu mais ou menos umas 300 pessoas, por aí ..., na região toda: São Domingos, Palestina, Bom Jesus, Chega com Jeito (São José, lá chamava São José, aí depois mudaram pra Chega com Jeito), aí, São Geraldo, os Praiano... Pegaram naquela região toda. Aí entre tudo dava umas trezentas e poucas pessoas presas. Foram pra Araguaína um bocado, outros ficaram ali no Tiro de Guerra, outros foram pra Bacaba... Tiro de Guerra é ali do outro lado... onde eu lhe falei naquele dia. Depois do Amapá, na Casa... no DNER, é, Casa Azul, que chama DNER, antigamente era o DNER, o acampamento (JESUS, 2018).

A repressão organizada distribuía os presos, camponeses e guerrilheiros, para diferentes locais, para terem mais controle sobre a guerrilha, o território e os camponeses. Um deles era para a Casa Azul, localizada na cidade de Marabá, na sede do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), onde atualmente está instalado o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), no Km 1 da Rodovia Transamazônica. Esse local fora definido como o Centro de prisão clandestino, mas também era utilizado pelo Centro de Informações do Exército (CIE) como um Centro de Informações e Triagem (CIT). Segundo o relatório final da Comissão Nacional da Verdade (CNV) estima-se que, neste local, mais de 30 guerrilheiros morreram em decorrência de tortura ou por execução (BRASIL, 2014a, p. 793).

O Senhor Abel relata sobre a situação em que foi preso pela PM e o interrogatório ao qual foi submetido na delegacia que ficava na cidade de Marabá, antes de ter sido levado à Casa Azul:

Eu fui preso sete e meia. Nove e meia eu fui tirado daí pro Angelim, que é lá a Casa Azul. Maria Angelim que era o nome antigo. [...]. Só que dentro dessa investigação aqui, quando eu fui preso pela PM... a PM me amassou demais! Eu apanhei no lugar de 20 pessoas... foi, fiquei semimorto. Eu digo, a taca de 20 ou 30 eu peguei sozinho! Eu fiquei semimorto! [...]. Eu sei que quando eu fui pro Tiro de Guerra lá, pra Casa Azul, eu ia semimorto botando sangue pela boca, quando eu fui levado pra lá Quem me levou pra lá já não foi nem o Exército, foi a DOPS (JESUS, 2018).

Após ter sido preso, submetido a interrogatório e torturas na Casa Azul, o Sr. Abel foi transferido para a base de operações Bacaba, povoado localizado no Km 68 da rodovia Transamazônica, no município de São João do Araguaia, onde foi obrigado a guiar os militares na mata em busca dos guerrilheiros. Preso e a serviço dos militares, o Exército levou a sua esposa, Senhora Francisca, e as duas crianças, para essa base, local onde moraram durante nove meses.

Sobre a base de operação Bacaba, o Padre Ricardo Rezende Figueira, assim registra:

Por volta de trezentos homens foram levados para Bacaba, povoado no quilômetro 68 da Transamazônica, no município de São João do Araguaia (era aí o quartel-general do Curió, base tática do Exército com um campo de aviação e lugar onde foram enterrados muitos guerrilheiros), e transferidos para a sede do DNER ao lado do rio Itacaiúnas, em Marabá. Outro local de prisão foi a antiga delegacia de Marabá. Comprimiam-se 12 a 15 homens dentro de um banheiro pequeno, todos nus, de pé, sem beber ou comer. “Seu” Mariano, antigo comerciante em São Domingos, chegou a contar que sentiu tanta sede que bebeu urina de um dos companheiros. Disse ainda que defecavam e urinavam no chão. O cheiro era horrível. Mesmo assim, quando a porta foi aberta e os soldados jogaram água para lavar a sujeira, houve quem, desesperado, abaixou-se para sorvê-la do próprio piso.

Tinham gravado sons de gritos e os acionavam durante a tortura aumentando a tensão. Batiam e jogavam ao chão os lavradores. Fizeram um buraco ao lado da casa azul e os dependuravam pelos pés. Colocaram nu e de quatro um rapaz sobre um formigueiro. Obrigavam-no a latir como cachorro. Quando achavam que não havia latido bastante alto ordenavam que se deitasse completamente sobre o formigueiro (FIGUEIRA, 1986, p. 29-30).

O fato ocorrido com Lourival Moura Paulino, pai de Ruiderval Miranda Moura, também contribui para compreendermos o contexto da construção da Transamazônica na região. O Senhor Lourival, que na época tinha 52 anos de idade, foi preso em Marabá em maio de 1972. Conforme depoimento do filho, o Senhor Lourival

Foi levado para o Tiro de Guerra que era uma Casa Azul que tinha lá em Marabá, onde ficava a barraca dos oficiais. Ali havia torturas nas pessoas, houve muitas torturas e mortes ali. Eu tenho amigos que me relataram que algumas pessoas foram sepultadas à margem do rio, ele viu, ele era engenheiro lá naquela época, ele trabalhava no DNER na época e viu. Ele tinha livre acesso porque ele era engenheiro já era outra formação e tal, e enfim. Aí meu pai foi levado para lá de lá foi para Brasília, levaram meu pai para o pique lá em Brasília, ele deve ter ficado uns dois, três dias lá (MOURA, 2019).

Em 15 de maio, conforme Ruiderval, seu pai foi levado para Xambioá, tendo ficado preso na delegacia até a data de sua execução.

Após a derrota militar na segunda campanha, as Forças Armadas retiraram parte de suas tropas, porém desenvolveram ações estratégicas da operação de inteligência, as quais foram decisivas para a alteração do resultado dos conflitos e fizeram parte da Operação Sucuri, executada no período entre novembro de 1972 e outubro de 1973.

Nesse período foram construídas as três estradas Operacionais (OP-1, OP-2 e OP-3) ao longo da Transamazônica, na área de influência da guerrilha, para facilitar a movimentação das tropas militares, bem como, por meio do Decreto nº 71.785, de 31 de janeiro de 1973, foram criados quartéis (Organizações Militares) ao longo da Transamazônica, marcando a presença do Exército, dentre eles, o 52º Batalhão da Infantaria da Selva (52º BIS), com sede em Marabá. O 52º BIS foi instalado à margem da Rodovia Transamazônica no auge da repressão ao movimento guerrilheiro. Assim, a Transamazônica se estabelece como a rodovia da repressão nesse trecho de Marabá.

Durante a Terceira Campanha, denominada Operação Marajoara, comandada pelo General Hugo de Abreu, no período de outubro de 1973 a dezembro de 1974, a guerrilha foi cercada e aniquilada, com ordens para não deixar prisioneiros. Os camponeses foram, de forma mais sistemática que nas duas campanhas anteriores, submetidos à vigilância, perseguições, coação, às prisões ilegais, torturas e execuções. A colonização controlada e a Rodovia facilitavam as ações repressoras.

A Senhora Cledeuza Maria Bizerra Oliveira demonstra a forma como o Exército criou estratégias

para cercar e aniquilar os guerrilheiros, desenvolvendo infraestrutura e usando os camponeses como guias ou como informantes e executando prisões. Ao lembrar as operações militares ocorridas em 1974, ela relata:

[...] em 74, eles já voltaram sabendo da nossa vida e era só marcando, pegando fulano e prendendo. Aquela Agrovila (Bacaba) ali já tinha aberto, quartel (52 BIS) lá pronto. Ai lá pra Agrovila ali, levando as pessoas e prendendo todo mundo que serviu, que falou com as pessoas (guerrilheiros) sem saber nem quem era... (OLIVEIRA, C. M. B, 2019).

Durante as três Campanhas militares, guerrilheiros e camponeses foram presos e encaminhados para as bases militares localizadas em Marabá e em Bacaba, no Pará; em Xambioá e Araguaína, no Tocantins, e em alguns casos para Brasília-DF. Nesses locais, eram torturados durante as sessões de interrogatórios a que eram submetidos para que revelassem informações relacionadas aos guerrilheiros. “Os locais de tortura, pelo que se pôde constatar, eram as prisões organizadas no DNER e no Incra, em Marabá, na Bacaba e em Xambioá” (CAMPO FILHO, 2003, p.142-143). E, ainda, comenta o Padre Ricardo Rezende: “Em Bacaba, chegaram a matar a pancadas um jovem débil mental. Os torturados em Marabá foram transferidos, mais tarde, para um hospital de Araguaína. Ali foram tratados e as feridas cicatrizadas” (FIGUEIRA, 1986, p. 29-30).

Muitos camponeses foram vítimas das atrocidades cometidas pelas Forças Armadas: alguns foram submetidos às perseguições, prisões, torturas, trabalho forçado e perdas de entes queridos, do círculo familiar ou comunitário. Outros foram obrigados a guiar as tropas militares à “caça” aos que foram chamados pelo Exército de “terroristas”. Muitos, que chegaram à região mesmo antes da construção da rodovia Transamazônica, foram expulsos de suas terras, perderam as roças, tiveram suas residências queimadas e as relações familiares e comunitárias desestruturadas.

Ao demonstrar que, durante a terceira e última Campanha, as forças militares procuraram prender o maior número possível de chefes de

família, o relatório final da Comissão Nacional da Verdade aponta:

Documento do SNI produzido em Marabá – “Relatório Especial de Informações nº 6” – aponta o número de 161 moradores presos por serem suspeitos de apoiar os guerrilheiros, e relaciona o nome de mais 42 apoiadores a serem detidos, numa soma de 203 supostos apoiadores dos guerrilheiros.

Mas o número de vítimas da repressão chega a 500 moradores que foram arrancados de suas casas junto com suas famílias, tiveram suas roças queimadas e suas criações destruídas; muitos ficaram ilegalmente presos por cerca de três semanas. Camponeses relatam ter sido presos em valas de três metros de comprimento por dois de profundidade, sem latrinas e sem telhado, cavadas nas bases militares da Bacaba e de Xambioá: eram cobertas com grades de ferro e chamadas de “buracos do Vietnã”. Muitos camponeses foram torturados, conforme relataram alguns sobreviventes à CNV (BRASIL, 2014b, p. 123).

Jiménez (2007) declarou que na área da base “Bacaba”, onde ficavam alojados os Grupos de Combate (GC), os camponeses presos e os guerrilheiros capturados vivos, passavam por interrogatórios preliminares antes de serem encaminhados à Casa Azul. Nessa base, havia um campo de futebol que era usado como pista de pouso de helicópteros, próximo ao qual, conforme Jiménez, “foram enterrados alguns guerrilheiros que, no término da operação de 1975, foram exumados, colocados em sacos plásticos e levados em helicópteros da FAB para a Serra das Andorinhas, onde foram cremados” (JIMÉNEZ, 2007, p. 43).

A atuação das tropas especiais do Exército de forma não convencional exterminou o movimento guerrilheiro e violou sistematicamente os direitos humanos e os preceitos legais estabelecidos nas Convenções de Genebra. Sobreviveram a essa fase final da Guerrilha apenas o comandante Ângelo Arroyo (Joaquim) e o operário Micheas Gomes de Almeida (Zezinho).

Entre janeiro de 1974 e março de 1975 ocorreu a missão que ficou conhecida como “Operação Limpeza”, com o intuito de eliminar os vestígios de conflito armado e das atrocidades cometidas pelos militares na região. Após a

eliminação do movimento guerrilheiro, a população continuou sendo controlada e monitorada, persistia a repressão. Parte do aparato militar montado pelo Estado foi mantida e mesmo estendida na região.

As cidades de Marabá-PA e Imperatriz-MA, transformadas em Área de Segurança Nacional em 1971, permaneceram nessa condição, conforme Decreto-Lei nº 2.375, de 24 de novembro de 1987. Além disso, outros quartéis foram construídos na região durante a segunda metade da década de 1970. Após a instalação do 52º Batalhão de Infantaria de Selva (52º BIS), em janeiro de 1973, no município de Marabá, seguiu-se a instalação da 23ª Brigada de Infantaria de Selva (23ª Bda Inf SI), em novembro de 1976; o 23º Batalhão Logístico de Selva (23º B Log SI), em dezembro de 1985; a 23ª Companhia de Comunicações de Selva (23ª Cia Com SI), em outubro de 1986; o 33º Pelotão de Polícia do Exército (33º Pel PE), em junho de 1987; e o 1º Grupo de Artilharia de Campanha de Selva (1º GAC SI), em setembro de 2004. Essas unidades militares são coordenadas pela 23ª Brigada de Infantaria de Selva, a qual coordena unidades instaladas nos municípios de Altamira-PA, Itaituba-PA, Tucuruí-PA e Imperatriz-MA.

Os relatos demonstram que as estradas Operacionais (OP-1, OP-2 e OP-3), construídas pelo Governo Federal para possibilitar apoio logístico aos militares durante a repressão ao movimento guerrilheiro também foram utilizadas para fins de “reforma agrária” no âmbito da colonização oficial, por meio dos PICs do INCRA. Assim, alguns camponeses posseiros, principalmente os que tinham sido guias do Exército e que tinham sido expropriados pela repressão militar, posteriormente, foram remanejados compulsoriamente para áreas de controle dos militares, assentados em lotes delimitados às margens das estradas operacionais e transformados em colonos por parte do INCRA, incluídos na política de colonização em torno da Transamazônica.

Conforme Maria Raimunda, o Exército distribuiu vários lotes de terras nas estradas operacionais aos camponeses que tinham sido guias,

como forma de compensar as pessoas que entregaram os guerrilheiros. [...] Muita compensação também, toda a compensação foi feita em terra, em terra e privilégios, né. Depois

escola, a escola, a primeira escola lá do Brejo quem construiu foi o Exército. (Entrevista concedida por Maria Raimunda César de Sousa, 2019).

Continuidade da repressão à resistência camponesa

Além das bases militares, dos quartéis e das Estradas operacionais, continuaram sendo executadas operações policiais e da Inteligência visando silenciar a memória dos camponeses e os fatos ocorridos, identificar resquícios de ações guerrilheiras, bem como impedir novas organizações políticas de contestação da ordem instituída, tendo como alvos os camponeses, lideranças sindicais e religiosas vinculadas à Igreja Católica.

A região foi controlada pelo Serviço Nacional de Informações (SNI) e pelo Centro de Inteligência do Exército, através de agentes comandados, principalmente, pelo Major Sebastião Rodrigues de Moura – o Curió. Este comandava também um grupo de informantes constituído por antigos “bate-paus”, ex-guias do Exército e pistoleiros, que permaneceram nas vilas, povoados e cidades da região.

Os estudos de Martins (1985) demonstram que os conflitos no campo na região do Bico do Papagaio foram intensificados após 1975 e tornaram-se mais violentos a partir da primeira metade da década de 1980, tendo o Estado como um dos principais indutores, principalmente por meio da criação do Grupo Executivo das Terras do Araguaia-Tocantins (GETAT), órgão que representou a militarização da questão agrária e evidenciou a opção política do Estado em pactuar com o latifúndio, contribuindo para a criminalização das demandas dos movimentos sociais emergentes.

Muitos estudiosos, dentre os quais Ianni (1981), Figueira (1986), Peixoto (2011), Pereira (2015), Mechi (2012), Souza, (2012) Campos Filho (2003), bem como os registros da Comissão Pastoral da Terra (CPT), demonstram que os primeiros grandes conflitos por terras ocorreram na área de influência das bases guerrilheiras, envolvendo organizações coletivas dos posseiros no enfrentamento aos policiais e pistoleiros. Alguns

desses conflitos tiveram intervenção violenta do Exército que dava continuidade às táticas de perseguições, prisões e torturas empregadas durante a repressão à guerrilha, visando expulsá-los das terras ocupadas por eles há décadas.

Além disso, intensificaram-se também, a partir de 1975, as ocupações de terras devolutas, de terras improdutivas com títulos definitivos ou de aforamentos, tanto por camponeses expropriados quanto pelos migrantes que chegavam atraídos pelo projeto de colonização. São exemplos das ocupações, as realizadas nos castanhais que estavam à margem da Transamazônica, na região de São João do Araguaia, dentre eles, os castanhais Santo Antônio I e Santo Antônio II, Cuxiú, Ubá, Cotovelo, Veneza, Consulta, Araras, entre outros, assim como também os castanhais próximos de Marabá, a exemplo do Castanhal Pau Seco, em Morada Nova, e do Castanhal Rainha, em Itupiranga, conforme demonstrado por Oliveira (2017) e Pereira (2015). A Senhora Cledeneuza fez referência ainda aos castanhais Almesção, Croá, Brasilespanha, Oito barracas, Belo Horizonte, entre outros.

Os relatos demonstram o contexto em que alguns camponeses que tiveram suas roças queimadas, foram expulsos das posses durante a repressão militar e não foram beneficiados com a política de colonização em torno da Transamazônica, participaram de ocupações de áreas públicas de castanhais⁴ situados às margens dessa rodovia, dentre elas, a família do Senhor Lauro. Essa resistência teve o apoio da Igreja Católica, por meio da CPT e das CEB's, e do movimento sindical ligado à FETAGRI, num contexto de complexificação dos conflitos pela posse e permanência na terra, período em que o II PND (1975-1979) passou a incentivar, de forma mais incisiva, a implementação de grandes projetos agropecuários, minerais, madeireiros, entre outros.

O Senhor Lauro Rodrigues dos Santos, 61 anos, que tinha 15 anos de idade quando teve parte do braço esquerdo mutilado, em decorrência da explosão de uma granada encontrada em 17 de agosto de 1972 pelo irmão de criação, Sabino Alves da Silva, relatou os desdobramentos da repressão militar na região. Sabino faleceu na ocasião e o pai dele, Eduardo Rodrigues, foi preso e torturado pelo Exército. A família foi expulsa da posse que tinha no povoado chamado Faveira, área de influência do

Destacamento A, em São João do Araguaia, e migrou para Marabá.

A Senhora Cledeneuza e o Senhor Lauro relacionam a política de colonização às margens da rodovia Transamazônica com as ações de pressão militar à organização guerrilheira:

Em 72 quando começaram a cortar essas terras de 21 alqueires, nós já tínhamos corrido, já tava abandonado. [...]. Aí depois que o INCRA, os militares começaram dar as terras pra ganhar confiança do povo, aí eles foram legalizando, né, as terras. (SANTOS, 2017).

Após um tempo morando em Marabá, a família do Senhor Lauro retornou à São João do Araguaia, onde ocupou uma área do Castanhal Ubá que, posteriormente, foi efetivada em Projeto de Assentamento, onde Lauro vive até os dias atuais. Os relatos demonstram que o governo não deu assistência necessária aos camponeses prejudicados com a ação repressiva do Exército. No contexto após o final da Guerrilha, apenas algumas medidas pontuais foram adotadas visando amenizar a situação de precariedade e vulnerabilidade de alguns.

A colonização planejada pelo Governo Federal, sob a responsabilidade do INCRA, para ser implantada às margens da rodovia Transamazônica em 1970, como dito acima, não alcançou a meta estabelecida das 100.000 famílias de colonos assentadas. De fato, em dezembro de 1974, apenas 5.717 famílias haviam sido assentadas.

Conforme os estudos desenvolvidos por Pereira (2015), a execução do Programa Integrado de Colonização Marabá (PIC Marabá) foi iniciada em 1972 e terminada em 1974, com a instalação de apenas 1.422 famílias em poucos pontos às margens da rodovia. Na região de Itupiranga foram instaladas 873 famílias e, na região de São João do Araguaia 549, inclusive, neste último, em áreas de posses de camponeses há muito tempo instalados. Alguns fatos evidenciam que a execução da colonização na região de São João do Araguaia esteve a serviço da repressão militar à organização guerrilheira, tendo o INCRA como mediador. Das 549 famílias instaladas, 538 foram assentadas ao longo da Transamazônica e, aproximadamente, 11 famílias na Estrada Operacional 3 (OP-3), justamente durante o

final da repressão do Exército aos guerrilheiros e aos camponeses. Assim:

Quando eles deram o loteamento, aí foi só de fora, porque os daqui mesmo não dava pra ocupar não. [...]. Eles fizeram um trabalho, né, eles queriam ocupar a região que só era selva e fizeram a Transamazônica pra facilitar a penetração do Exército na área, fizeram as vicinais lá que é aquelas OP-3 lá, OP-2... Porque pra cá já é vicinal, né, que eles chamam: Vicinal de Santa Rosa, São Cristóvão, São Francisco. Já lá pro lado de São Domingo é OP, né. Mas tudo foi coordenado pelo Curió, pelo pessoal do Exército (SANTOS, 2017).

Os relatos dos camponeses demonstram que os lotes de terras criados com a abertura da Transamazônica foram concedidos, principalmente, aos colonos que chegavam de outras regiões em detrimento dos posseiros que já ocupavam a área, dentre os quais, os camponeses acusados de apoiar os guerrilheiros. As famílias que foram cadastradas como beneficiárias do Projeto de Colonização eram constituídas pelos mateiros que atuaram como guias do Exército durante a repressão aos guerrilheiros, e foram assentadas a mando do tenente-coronel Sebastião Rodrigues de Moura, o Curió, com o objetivo de controlar os posseiros que moravam na confluência do rio Araguaia e do rio Tocantins.

O Senhor Abel, que durante a repressão militar à organização guerrilheira morava no povoado de Palestina juntamente com a Senhora Francisca, na área de localização do Destacamento B, onde foi preso, torturado e forçado a ser guia do Exército na caça aos “terroristas”, também perdeu a posse da terra. Ele relatou que a terra em que foram assentados na OP-3, estrada que liga a rodovia Transamazônica ao povoado de Santa Isabel, não tinha infraestrutura adequada para a família continuar se reproduzindo como na posse antiga. As dificuldades enfrentadas, os levaram a mudarem-se para Marabá após oito anos. Esse fato é representativo de que a colonização na região não atendeu ao que previa o projeto inicial e, inclusive, foi implementado de forma diversa do que aconteceu em Itupiranga, em que as famílias receberam um hectare de roça e uma casa de madeira, como apontado por Pereira (2015).

Sobre esse contexto, o Senhor Emmanuel Wambergue, conhecido na região como Mano, demonstra fatos importantes, tendo vivenciado os conflitos fundiários surgidos com a colonização em torno da construção da Transamazônica, envolvendo os camponeses que estavam sendo expropriados de suas posses. Assim, relata:

De 75 a 81 eu morei na Palestina com esse trabalho, mas já... no meio dessa história já começou alguns outros problemas na Transamazônica, que era problema de terras, por exemplo: ribeirão.... os primeiros eram assim: ribeirão... O primeiro foi o Curió ou então lote da Transamazônica que vinha cortar um povoado que não era previsto no mapa, ou um cara que tinha posse de 200 hectares e de repente perdia... (O Almir Ferreira Barros perdeu e só ficou com 100 hectares, né), um povoado na beira do rio e um belo dia chega um cara que diz que tinha título, num povoado que tinha gente velha que tinha nascido lá. Aí a gente começou a ver esse tipo de problema. [...]. E a segunda coisa é... a gente vai precisar de um apoio muito grande porque estava pipocando já os primeiros grandes conflitos: o Pau Seco, com Gabriel Pimenta que foi assassinado; o Cuxiú [...] em São Domingos contra os Mutram; Rainha no Itupiranga; em Baubau lá na Palestina... E todos isso aqui foi nos anos 79, 80 e 81, os primeiros conflitos... e todos, todos, a gente já sabia que só se ganhava na “boca da 20” (WAMBERGUE, 2018).

A forma de luta que os posseiros travaram para garantir o direito de acesso à terra, quando recorreram à luta armada durante as ocupações dos castanhais, de latifúndios, propriedades improdutivas e terras griladas, enfrentando a violência extrema utilizada pelos fazendeiros e pelo Estado, através de suas instituições, órgãos e agentes, foi inspirada pelos princípios que nortearam a resistência guerrilheira. Conforme relatado por Raimundinho:

Em 1980 e 81, os companheiros começam ocupar terras aqui da família Mutran aos redores de São Domingos né, principalmente o Castanhal que foi referência que caracteriza a luta armada, que foi a ocupação do Cuxiú e do Almescão, onde os companheiros tiveram que usar estratégias, inclusive de assassinato mesmo, né, podemos falar

muito claramente, de assassinatos de pistoleiros. Companheiros aprenderam a fazer barricadas, entendeste! Para que nem a polícia e nem pistoleiros entrassem na área. E aqueles que eles conseguiam capturar, eles mandavam dar um fim pra outra região, mandavam ir embora, né (NETO, 2019).

A Senhora Cledeneuza, que participa ativamente das atividades políticas e sociais relacionadas ao campesinato na região, ao fazer referência às ocupações das áreas dos antigos castanhais, afirma: “não foi ninguém que deu para eles! Foi eles que foram ocupando, porque tinha todos os espaços de terra. Aí as pessoas iam ocupando de novo” (Entrevista concedida por Cledeneuza Maria Bizerra Oliveira, 2019). Cledeneuza, integrante das Comunidades Eclesiais de Bases (CEBs), acompanhou os trabalhos do Sindicato de Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais (STTRs), período em que participou da ocupação do castanhal Cuxiú, hoje assentamento Paulo Fonteles, onde foi morar com a família e exerceu a função de professora, no período de 1986 a 2000.

Ao reconstituir as memórias das primeiras ocupações dos grandes castanhais e os enfrentamentos que os camponeses fizeram para tomar a direção do sindicato a partir dos anos de 1980, por meio de eleição, ela demonstrou que as ocupações não aconteceram pacificamente:

Então houve a chacina da Ubá, houve a chacina do Cuxiú, do Almescão. Aí os outros não... os outros já foi bem... As Oito Barracas também ainda teve um grande confronto, mas não foi tão forte e divulgado como foi esses três. Eles foram mais violentos, muita ameaça. Aí foi acalmando as ameaças (OLIVEIRA, C. M. B, 2019).

Como pode ser observado, o processo de resistência contra a expulsão e luta pela garantia de sua recriação, em enfrentamento contínuo ao avanço do capital e da violência praticada seja pelo Exército, seja pelo capital que se implantava na região, tem sido marca registrada no processo de ocupação da Amazônia e, em especial, às margens da Transamazônica ao longo de seus 50 anos de existência.

Considerações finais

Nossa reflexão teve o propósito de analisar a relação entre a Guerrilha do Araguaia e a construção da rodovia Transamazônica, buscando compreender seus impactos à vida dos camponeses que, até hoje, lutam por terra na Amazônia. A construção da rodovia não significou apenas o progresso da região, com a união dos dois oceanos, o Atlântico e o Pacífico, como fora advogado pelos militares e seus projetos autoritários. A realidade foi que ela contribuiu para o controle territorial da região, por meio dos PICs e das bases militares ali instaladas, para a execução da violência, para a repressão à Guerrilha do Araguaia, e para a destruição e exclusão social e econômica de camponeses e outros povos que habitavam a região. Parafraseando uma expressão usada pelo atual governo brasileiro, ela serviu para “passar a boiada”, o que nos levou a indagar os diversos sentidos e significados concretos e simbólicos que o projeto de uma rodovia pode permitir aos sujeitos, como o medo, a barbárie, mas também a resistência, a força coletiva desses grupos violentados em seus direitos e modos de vida, em sua dignidade.

A violência exercida sobre o campesinato durante e após a repressão militar ao movimento guerrilheiro consistiu num dos meios utilizados pelo Estado ditatorial para assegurar a implementação do projeto desenvolvimentista nacional, a promoção do capitalismo e o combate ao suposto inimigo interno e externo, “o comunismo”. Neste contexto, a Transamazônica representa lugar de lutas de resistência historicamente sangrentas que garantem conquistas importantes ao campesinato, mesmo que à custa da vida de muitos camponeses e lideranças devido ao aparato estatal que criminaliza os movimentos sociais de luta pela terra e militariza a questão agrária, não priorizando a resolução dos conflitos a partir da reforma agrária.

Notas

1 Os depoimentos foram colhidos por Naurinete Fernandes Inácio Reis para a elaboração da tese de doutorado, intitulada “Cartografia de Memórias: Guerrilha do Araguaia, campesinato e questão agrária no

Sudeste do Pará - Amazônia Oriental”, realizada no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo (USP), sob orientação da Dra. Valeria de Marcos. O objetivo da tese era analisar a influência da Guerrilha do Araguaia (1967-1975) na história do campesinato da região sudeste do Pará, por meio de uma cartografia analítica de memórias. Para este artigo, foram destacados os depoimentos que, de alguma forma, foram relacionados com a Transamazônica.

2 Tais representações ainda hoje são reproduzidas pela mídia, por meio de documentários e programas de caráter ambiental/ecológico que reproduzem uma visão da Amazônia, uma visão romantizada e idealizada, que não só não corresponde à realidade como serve para ocultá-la (DUTRA, 2009).

3 O complexo planejamento da Rodovia Transamazônica previa a integração dos oceanos Atlântico e Pacífico, de Cabedelo-PB à Lima, no Peru (SOUZA 2012, p. 58).

4 O Sudeste do Pará até meados dos anos 1980 teve como base econômica o extrativismo da castanha, a partir da qual se formaram as oligarquias locais, exercendo poder econômico e político na região. Os castanhais eram públicos e privados. A área de concentração dos castanhais ficou conhecida como Polígono dos Castanhais. Para maiores informações, ver Emmi; Marin (1996) e Emmi (1999).

Referências

ALMEIDA, A. W. B. de. **Carajás, a guerra dos mapas**. 2 ed. Belém, Seminário Consulta, 1995.

ARBEX JR, J. “Terra sem povo”, crime sem castigo. In: TORRES, M. (Org). **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília, CNPq, 2005. p. 21-66.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 67.557 de 12 de dezembro de 1970**. Diário oficial da União. Seção 1, 13.11.1970, p. 9.662.

BRASIL. Comissão Nacional da Verdade. **Relatório: Volume I**. Brasília: CNV, 2014a.

BRASIL. Comissão Nacional da Verdade. **Relatório: Volume II**. Brasília: CNV, 2014b.

CAMPOS FILHO, R. P. **Guerrilha do Araguaia, a esquerda em armas**. São Paulo: Editora Anita/FMG, 2003.

CORRÊA, R. L. Organização regional do espaço brasileiro. In: CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. 2 ed. Rio de Janeiro, Record, 2001, p. 53-80.

DUTRA, M. S. **A natureza da mídia: os discursos da TV sobre a Amazônia, a biodiversidade, os povos da floresta**. São Paulo, Annablume, 2009.

FIGUEIRA, R. R. **A justiça do lobo: posseiros e padres do Araguaia**. Petrópolis- RJ: Vozes, 1986.

EMMI, Marília. **A Oligarquia do Tocantins e o Domínio dos Castanhais**. Belém, UFPA/NAEA, 1999.

EMMI, M. F.; MARIN, R. E. A. Crise e rearticulação das oligarquias no Pará. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, v. 40, p. 51-68, 1996.

FIALHO, A. R; TREVISAN, T. Ocupar, colonizar, urbanizar a Amazônia Legal (1970-80): ações oficiais e privadas na criação de núcleos urbanos. In: **Anais do XVIII ENAPUR**, Natal, 27 a 31 de maio, 2019. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=407>. Acesso em 20.05.2021.

HÉBETTE. J. **Cruzando fronteira**. 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Volume III. Editora Universitária, UFPA, Belém, 2004.

IANNI, O. **A luta pela terra: história social da terra e da luta pela terra numa área da Amazônia**. Petrópolis: Vozes, 1981.

IANNI, O. **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Vozes, 1979.

JESUS, Abel Honorato de. **Entrevista concedida a Naurinete Fernandes Inácio Reis**. Marabá-PA. 05 ago. 2018.

JIMÉNEZ, J. V. **Bacaba**: memórias de um guerrilheiro de Selva da Guerrilha do Araguaia. Campo Grande: Edição do autor, 2007.

MARTINS, J. de S. **Expropriação e violência**. São Paulo, Hucitec, 1991.

MARTINS, J. de S. **A sociedade vista do abismo**. Petrópolis-RJ, Vozes, 2003.

MARTINS, J. de S. **Fronteira** - A degradação do outro nos confins do humano. Contexto: São Paulo, 2018.

MARTINS, J. de S. **A militarização da questão agrária no Brasil**: terra e poder, o problema da terra na crise política. Ed Vozes: Petrópolis, 1985.

MECHI, P. S. **Os Protagonistas do Araguaia**: trajetórias, representações e práticas de camponeses, militantes e militares na guerrilha (1972-1974). 2012, 401 f. Tese (Doutorado em História Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2012.

MOURA, Ruiderval Miranda. **Entrevista concedida a Naurinete Fernandes Inácio Reis**. Xambioá-TO. 28 de set. 2019.

NETO, Raimundo Gomes Cruz. **Entrevista concedida a Naurinete Fernandes Inácio Reis**. Marabá-PA. 27 ago. 2019.

OLIVEIRA, A. U. de. **Amazônia**: monopólio, expropriação e conflitos. Campinas-SP, Papius, 1987.

OLIVEIRA, A. U. de. **Integrar para não entregar**: políticas públicas e Amazônia. Campinas-SP, Papius, 1988.

OLIVEIRA, C. M. B. **Sou filha de quebradeira de coco**. Rio de Janeiro: Casa 8, 2017.

OLIVEIRA, Cledeneuza Maria Bizerra. **Entrevista concedida a Naurinete Fernandes Inácio Reis**. São Domingos do Araguaia-PA. 06 jan. 2019.

PEIXOTO, R. C. D. Memória social da Guerrilha do Araguaia e da guerra que veio depois. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, v. 6, n. 3, p. 479-499, set.-dez. 2011.

PEREIRA, A. dos R. **Do posseiro ao sem-terra**: A luta pela terra no sul e sudeste do Pará. Recife: Editora UFPE, 2015.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônia**. São Paulo, Contexto, 2001.

REIS, N. F. I. **Cartografia de Memórias**: Guerrilha do Araguaia, campesinato e questão agrária no sudeste do Pará - Amazônia Oriental. 2021, 372 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2021.

SANTOS, Lauro Rodrigues dos. **Entrevista concedida a Naurinete Fernandes Inácio Reis**. São João do Araguaia-PA. 15 jul. 2017.

SOUZA, C. M. de. **A estrada invisível: memória da Transamazônica.** 2012, 264 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2012.

VALVERDE, O. **Grande Carajás, planejamento da destruição.** São Paulo: Edusp/Forense Universitária/Fundação Universidade de Brasília, 1989.

WAMBERGUE, Emmanuel. **Entrevista concedida a Naurinete Fernandes Inácio Reis.** Marabá-PA. 09 ago. 2018.

Capitão Pedro Leite: um sujeito em transição

Captain Pedro Leite: a person in transition

Janaína Amorim da Silva*

Giovanna Santana**

Elison Antonio Paim***

Palavras chave:
Pedro Leite
Identidade
Afrodescendentes

Resumo: Este artigo segue os rastros do Capitão Pedro Leite em suas tramas vivenciadas no município de São José, no Estado de Santa Catarina, na virada do século XIX para o XX. Analisamos na trajetória do oficial de justiça afrodescendente, filho de mãe escravizada, as diferentes matrizes culturais de origem africana e europeia que se entrecruzam entre conciliações e conflitos de poder hegemônicos e contra hegemônicos. As fontes são registros da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito, documentos do Museu do Tribunal de Justiça e narrativas de moradores da cidade. Partindo da História Social e dos estudos pós-coloniais, observamos as práticas do Capitão do Cacumbi Pedro Leite, atentando para suas estratégias de resistência tecidas em redes de sociabilidades, e evidenciando o caráter da cultura como um corpo complexo de práticas, de necessidades e de expectativas.

Keywords:
Pedro Leite
Identity
Afrodescendants

Abstract: This article follows the historical character Pedro Leite on his path in São José city, Santa Catarina, in the turn of century XIX for XX. It analyses the history of the afrodescendant bailiff, son of a slave mother, the different conflicts and conciliations in cultures of african and european origin, among hemonical and counter-hegemonic powers. The sources are registers of the brotherhood's Nossa Senhora do Rosário and São Benedito, documents of the São José's Tribunal Justice Museum, and also narratives of city locals. With the social history and p-colonial studies perspectives, we observed the practices of the Cacumbi Captain's Pedro Leite, paying attention to his strategies in the network and showing the character of culture as one whole of practices, necessities and expectations.

Recebido em 4 de março de 2021. Aprovado em 13 de outubro de 2021.

* Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal de Santa Catarina e professora efetiva da Prefeitura Municipal de São José. Mestra em Educação pela Universidade Estadual de Santa Catarina e especialista em Arte e Ciências Humanas pela UDESC. É integrante dos grupos de pesquisa Pameduc (UFSC) e do Grupo Rastros (USF). E-mail: janainayemanja_@hotmail.com.

** Doutoranda no PPGE/UFSC e bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Mestra em Educação e graduada em História pela UFSC. É integrante dos grupos de pesquisa Pameduc (UFSC) e do Grupo Rastros (USF). E-mail: giovanna_santana@hotmail.com.br.

*** Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Educação (PPGE), do Mestrado Profissional em Ensino de História (Profhistória-UFSC) e da Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina. Bolsista Produtividade CNPq chamada PQ – 2020. Pós-doutor pelo Instituto Superior de Ciências da Educação - Huíla (ISCED) em Angola. Doutor em Educação pela Unicamp e Mestre em História pela PUC-SP. Membro dos grupos de pesquisa Pameduc (UFSC), Rastros (USF) e Kairós (UNICAMP). E-mail: elison0406@gmail.com.

Introdução

A fotografia de Pedro Leite posando na Praça Hercílio Luz, localizada no Centro Histórico de São José, no Estado de Santa Catarina, apresenta-nos um homem afrodescendente bem trajado e de postura confiante. A bengala em uma das mãos e na outra um cigarro, assim como a cartola e o terno cuidadosamente alinhado nos seus ombros nos revelam o lado formal deste homem. Dentre as múltiplas facetas de sua personalidade, discorreremos neste artigo sobre a trajetória de Pedro Leite, um sujeito em constante transição¹. Na foto os escritos à mão anunciam: o oficial de justiça.



Figura 1 - Pedro Leite: o oficial de justiça.

Fonte: Osni Machado e Gilberto Gerlach (2007).

Nesta ocasião percorria como de costume os casarios do Centro de São José da Terra Firme, cidade que se configurava no século XIX e início do século XX como uma das maiores do Estado de Santa Catarina. Edificados no centro da cidade, os casarios coloniais portugueses compõem um

conjunto arquitetônico aliado às paisagens naturais, que atraem passantes e turistas dos mais ilustres. No período, ex-escravizados, trabalhadores e imigrantes davam corpo ao fluxo migratório contínuo das zonas rurais em direção à cidade, criando nestes espaços uma intensa e complexa rede de sociabilidades. Em meio ao contexto do pós-abolição, novas categorias sociais foram sendo modeladas ao mesmo tempo que o modelo de civilização era gestado.

A prosperidade de São José esteve principalmente vinculada à sua ligação com a capital do estado, em particular antes da construção da ponte Hercílio Luz em 1926. Dispondo de um porto marítimo apreciável, a cidade era um importante entreposto de produtos coloniais, o que lhe permitiu desfrutar de prestígio comercial no estado para onde convergiam as mercadorias provindas do interior (SILVA, 2011). Após as transações normais de compra e venda, os produtos eram transportados pela via marítima para a ilha-capital, em lanchões, especialmente do bairro da Praia Comprida em São José.

A história da cidade, localizada na região da Grande Florianópolis, contou com a presença exclusiva dos povos indígenas até o século XVIII². A partir de 1750, somaram-se os colonizadores portugueses advindos das Ilhas dos Açores para conter a possível ocupação espanhola na Ilha de Santa Catarina. Ainda no século XVIII, foram recebidos os primeiros povos de origem africana na condição de escravizados, provenientes de diferentes nações como Guiné, Mina, Muçamba, Marimbeiro, Angola e Rebolo (FARIAS, 2001). Em 1828, houve a recepção de imigrantes alemães, e mais tarde em menor quantidade, contingentes de outras etnias tais como italianos, franceses e árabes³.

Segundo o relatório do Presidente da Província de 1872, o município foi o terceiro com maior número de escravizados de origem africana de Santa Catarina, logo após Lages e Laguna⁴. Até o final do século XIX, São José foi uma das maiores cidades catarinenses em extensão territorial, estabelecendo limites com Lages. A cidade destacava-se economicamente por explorar mão-de-obra escravizada tanto na área rural como urbana, tendo como base a lógica nacional capitalista de colonização e de colonialidade fundamentada na hierarquia dos sujeitos racializados

(GROSFOGUEL, 2019). A medida que a população crescia, ampliaram-se as produções das lavouras de café e de algodão, as manufaturas de produtos como farinha de mandioca, milho e tapioca, açúcar e cachaça, além de outras atividades de relevância econômica como a cultura do charque e dos refrescos, a extração da madeira, entre outros ofícios como a olaria e o comércio, todos de alguma maneira interligados ao sistema escravagista⁵.

A cidade no pós-abolição representava um espaço dinâmico, pois nela os lucros provenientes do comércio e da agricultura foram aplicados com o propósito de expansão da rede de serviços e de ampliação das melhorias coletivas como pavimentação nas ruas principais.

Nascido no final do século XIX, antes da Abolição, porém já de ventre livre, Pedro Leite conviveu no ambiente escravocrata com sua mãe. Teve uma vida dura, trabalhou na lavoura e com o auxílio de políticos locais completou o curso complementar. O auxílio ocorreu por meio das redes de sociabilidade estabelecidas com sua parceira Maria Lucas, e também em função da convivência com pessoas influentes da política catarinense que assim como ele frequentavam o Centro Espírita de Umbanda da Mãe Malvina (SILVA, 2011). A instrução possibilitou que Pedro Leite ingressasse na profissão de oficial de justiça, adquirindo prestígio na sociedade jofense.

Os mais antigos habitantes guardam na memória que Pedro Leite era um homem muito inteligente e bem relacionado⁶. Pessoa querida pelos trabalhadores e pela elite era considerado um “Negro da Avenida”, quem conseguia atender aos pedidos dos mais necessitados, articulando-se entre os poderosos da cidade e da capital⁷. Esse caráter diplomático que exercia entre as diferentes realidades que a ele se apresentavam, confirma a postura de Pedro Leite como um sujeito em constante transição.

Como o *flâneur* de Walter Benjamin (1989) que se deixa vagar por entre os labirintos da cidade, Pedro Leite mantinha o andar firme, confiante, carregando sempre consigo a cartola, a bengala e a lata com os mandatos a serem entregues embaixo do braço. Durante as primeiras décadas do século XX, olhares atentos o perseguiam, na certa, com receio de merecerem a visita do oficial de justiça.

Que outros motivos encontramos por detrás dos olhares temerosos que fitavam Pedro Leite durante sua caminhada no centro da cidade? O que sua experiência tem a nos ensinar a respeito do contexto histórico que vivenciou no município de São José? Quem é sujeito para além da figura do oficial de justiça? E por que sua narrativa é pouco ouvida e contada pela história oficial do município apesar de sua notável posição na sociedade jofense?

Como promovedor de eventos e de festividades, Pedro Leite envolveu-se nas mais diversas práticas culturais da Grande Florianópolis, desde o boi-de-mamão (manifestação cultural de Santa Catarina), os blocos de carnaval, os rituais do Cacumbi (ticumbi ou congada, dança de matriz africana), participando também da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito, e ainda da Umbanda⁸.

Movimentando-se entre diferentes matrizes culturais, Pedro Leite habitou o entre-lugar, isto é, a condição de estrangeiro em seu próprio local de nascença. Pois como afirma Homi Bhabha (1998, p. 186), “O poder colonial produz o colonizado com uma realidade fixa que é imediatamente em “outro” e ainda inteiramente conhecível e visível”. Era, portanto, emoldurado como um “Negro da Avenida”, instalado nas classes sociais abastadas, mas ainda distante da branquitude e, ao mesmo tempo, diferente dos menos favorecidos nas estruturas econômicas e raciais da qual emergira (SCHUCMAN, 2014).

Seus deslocamentos no palco da história fazem transparecer a circularidade da cultura que se choca em diferentes ambientes. Frequentando desde os espaços da elite até os espaços mais marginalizados pelo fundamentalismo religioso e pelo preconceito racial, observamos o limite das noções triviais de alta e baixa cultura, dado que na trajetória de Pedro Leite ela se manifesta na totalidade dos diferentes modos de vida.

Pedro Leite exercitou seu protagonismo no tecido social, reafirmando a importância da experiência humana como categoria de análise para a História Social. Não se trata de um sujeito em plena liberdade, autônomo ou individualmente livre, como nos lembra E. P. Thompson (1981), mas como pessoa que experimenta as relações sociais e de produção intermediadas por necessidades e

interesses antagônicos. O autor considera que a ação acontece de acordo com situações determinadas, sob influência maior ou menor das estruturas de classe em sua cultura e consciência, e consoante com a experiência particular do sujeito. Logo, sua trajetória também nos permite refletir sobre as relações complexas entre a cultura letrada e a oralidade neste contexto. Isso porque de acordo com Thompson (1998), a associação entre os costumes e o acesso à educação formal como direito é mais estreita do que a literatura estruturalista nos permite entender, pois se às camadas populares se negava o acesso à educação formal a que outras estratégias elas poderiam recorrer senão à tradição oral e sua bagagem de costumes.

Assim, as relações de circularidade da cultura que encontramos na trama de Pedro Leite nos permitem refazer as codificações e decodificações de seu contexto, tecendo relações de conflitos e de conciliações nas matrizes culturais instaladas na cidade de São José do início do século XX. Como observou Mortari (2007) as configurações nesses espaços urbanos e nas vilas portuárias resultam de ações de sujeitos neles inseridos, por sua vez, organizados conforme necessidades e expectativas próprias.

Com isso, temos relações para além da colocação binária entre alta e baixa classe social, libertos e escravizados, brancos e afrodescendentes no período em análise, adicionando complexidade e sensibilidade nas identidades do alvorecer da modernidade catarinense.

No ritmo do Capitão

Na esfera religiosa, Pedro Leite deixou registros de sua participação ativa na Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito vinculada à Igreja Católica da cidade de São José, no livro caixa

da irmandade do município entre 1915 a 1931. Ao mesmo tempo, manteve-se ativo no terreiro de Umbanda da Mãe Malvina, destacado dentre os mais antigos espaços de religiosidade de matriz africana da Grande Florianópolis.

A formação de irmandades ou confrarias com o objetivo de congregar pessoas com interesses semelhantes para defender direitos em comum tornou-se uma estratégia recorrente no período, configurando espaços ambíguos de autonomia e de controle das populações afrodescendentes e africanas (SIMÃO, 2008). No que tange os documentos da irmandade, reunidos na obra de Gerlach e Machado (2007), foram encontrados regimentos da instituição que demonstram os critérios de inserção e as regras de funcionamento em concordância com os valores da época.

A Irmandade da Nossa Senhora do Rosário de São José foi constituída em sua maioria por africanos e afrodescendentes livres e cativos/as com o propósito de oportunizar o reconhecimento das manifestações culturais e religiosas desta população, e viabilizar a compra da alforria de vários sujeitos escravizados, “gerando uma intervenção assistencialista que procurava substituir as iniciativas isoladas de caridade” (SIMÃO, 2008, p. 30)⁹.

A participação nas irmandades exigia o pagamento de uma taxa de associação e respeito à hierarquização das estruturas internas de poder. Também dispunham os seus associados de certa influência na sociedade da Grande Florianópolis, o que pode ser evidenciado pela inserção na cultura letrada com a documentação devida das certidões de casamento, de batismo e de óbito. Permitia ainda, por intermédio dos vínculos de parentescos, a reinvenção das identidades, galgando diferentes posições sociais a depender da situação e dos contextos (MORTARI, 2007).

-22

Recinto do Festa de S. Benedito a se
realizar em 6 de julho de 1930.
a-saber:

		Saldo em caixa	
			4084400
Junho	14	Ondas angaiadas: Justino Miguel de Campos	254400
"	19	Olympio Silvino de Albuquerque	144400
"	22	José Marcilino Pereira	64100
"	23	Julio Pereira do Rocio	84000
"	23	Vergilio Manuel Geraldo	174200
"	24	José Calisto	144500
"	25	Camillo Ferrino de Silva	174500
Julho	7	José Martinho de Santos	124000
"	7	Pedro Leite	104000
"	7	1º Juizo - Manoel Santos	104000
"	7	1º Juiz - Divalcio Aguiar de Lencas	304000
Julho	19	2º Juiz - Bento da Moura	204000
Julho	2	2º Juizo - Filho do Tomaz - Emílio Adreimundo	204000
Julho	8	José, Juiz Clementina do Rocio, entugonome de amandano	324000
Julho	14	Amadama - Manoel Estancia de Santos *	24000
		* Recinto do Festa de S. Benedito, realizer em 16 de de- vembro de 1930 - a-saber:	
Agosto	26	1º Juiz - Julio Pereira do Rocio	504000
		1º Juizo - Manoel Aguiar de Lencas	604000
		2º Juiz - Manoel Maria Santiago	404000
		marcas - Manoel Augusto Pereira	244000
		" Manoel Ester do Rocio	344000
		" Ruyterio Aguiar	24000
		" Lucadio (ao contributo de J. Ferraz de Lencas)	340000
		" Braulino Philomina	14000
		" Candido Manoel	54000
		" Omar Marcilio	14000
		" Francisco Ambrozio	24000
		transportador	904500

Figura 2 - Livro de Receitas e Despesas da Irmandade Nossa Senhora do Rosário e São Benedito São José de 24/02/1915 até 1931.

Fonte: Acervo de Osni Machado (2009).

A Irmandade, que não possuiu igreja própria na cidade, tinha apenas um altar na Matriz e organizava pelo menos duas vezes ao ano grandes festas em homenagem aos santos protetores. Naquele contexto, as festas eram animadas pela Banda União Josefense e pelo Cacumbi, dança de origem africana, que tinha na liderança do grupo, um capitão que determinava a coreografia e os cantos. Este líder era o Capitão Pedro Leite.

Dançando ritmado ao som das espadas, dos tambores e de outros instrumentos entoados pelas cantorias, o Cacumbi era apresentado diversas vezes ao ano, atravessando ruas e ultrapassando distritos, conforme organização da comunidade. Pelo seu

sentido contra-hegemônico, o destaque dos personagens envolvidos na dança cênica do Cacumbi provocava sentimentos de estranheza, de admiração e de respeito.

Em uma conferência realizada no Instituto Histórico Geográfico em 1939, o Major Álvaro Tolentino descreveu sua impressão sobre o Cacumbi praticado em São José:

O elemento africano, para atenuar a nostalgia da terra nativa, que nunca mais veria, organizou a dança dos Cacumbis, constituída de um casal real, aclamado pelos seus súditos e a competente Corte, que se exibiam nas ruas, com vestes de cores berrantes, chapéus afunilados, turbantes e bonés,

dançando e cantando versos adrede arranjados A coroação dos reis e o benzimento da bandeira, fazia-se com grande estardalhaço, apresentando um espetáculo inédito, alegre e pitoresco. [...] Depois das danças, em ampla sala, ornamentada com folhas de sagú, dispostas nas paredes, e bandeirolas multicolores de papel, iluminada com côtos de velas colocadas em arandelas e distribuídas pelos portais, os reis do Cacumbís recebiam as homenagens de seus vassalos, muitos dos quais vindos de localidades distantes, rufando tambores e tocando marimbas, cantando ao mesmo tempo versos adequados a festança, muitos dos quais as velhas pretas conservam na memória. [...] E numa alegria que tocava as raias do delírio, cantava a negrada até meia noite, hora em que o toque de recolher badalando o sino da Casa da Câmara, obrigava o bando a dissolver-se (SOUZA; CABRAL, 1943)¹⁰.

No discurso do Major emerge a subjetividade da branquitude que racializa e trata o afrodescendente como o "outro" ao se referir à uma parcela da população como o "elemento africano". Ao descrever o bando da "negrada", desumaniza os sujeitos ao mesmo tempo em que mantém a representação do branco no lugar estrutural de poder e de privilégio a partir do qual presume nomear, descrever o "pitoresco", e assim dominar os "outros" (SCHUCMAN, 2020).

Constituído de vários ternos de congos, cores de uniforme e coreografia, a contextualidade do Cacumbi pode ser interpretada como "Uma formalidade das práticas cotidianas que vem à tona nessas histórias, que invertem frequentemente as relações de força e, como as histórias de milagres, garantem ao oprimido a vitória num espaço maravilhoso, utópico." (CERTEAU, 1994, p. 85). Podemos observar esses elementos no registro da canção rememorada por três antigos moradores da cidade, registrada na obra de Farias (2001, p. 249):

I
Assim, assim, senhor capitão
Cadê o dinheiro da nossa nação
Capitão: - Dinheiro eu não tenho, não posso te dar.

Eu tenho a espada pra te matar
(Simulava-se uma luta de espada e isso se passava por todo o grupo)

II
Senhor capitão queremos o dinheiro da nossa nação.
Dinheiro eu não tenho, eu não vou te dar.
Vocês vão ter que trabalhar.

III
(Todos em roda e no centro o capitão que canta)
O sim, o sim, o sim, capitão que dá dinheiro da nossa nação.
Dinheiro eu não tenho, não posso te dar.
O Nossa Senhora, amanhã venho cá.

A respeito da dualidade presente entre conformismo e inconformismo cultural vale retomar as contribuições de Bhabha (1998) no que se refere à imitação. Os praticantes do Cacumbi incorporaram em sua temática musical valores católicos, assimilando o culto à Nossa Senhora do Rosário nas encenações da dança africana. Essa imitação dos valores do grupo dominante, neste caso, os brancos, constituiu uma performance de representação híbrida e subversiva, como maneira de encontrar brechas para se expor, o que não implicou na abstenção dos valores da matriz africana nem no silenciamentos das estratégias de dominação do outro.

Como situa a dissertação de mestrado de Jaime José dos Santos Silva (2015), a privação das manifestações e dos modos de viver dos povos africanos e afrodescendentes em Santa Catarina na virada do século XIX para o XX está diretamente ligada à hierarquização nas formas de trabalho e à delimitação das terras de maneira desigual. Neste aspecto, o Cabumbi é compreendido no interior de um processo de protagonismo pela busca de acordos que pudessem, dentro dos limites estruturais, garantir espaços de pertencimentos aos povos afrodescendentes no pós-abolição.



Figura 3 - Praça Hercílio Luz. Da esquerda para a direita Igreja Matriz, Casa de Câmara e cadeia e o Teatro/1921. Local de apresentação do Cacumbi e das procissões da Irmandade N. S. do Rosário e São Benedito.

Fonte: Gerlach e Machado (2007).

Sua tímida existência no século XX não ocorreu de maneira passiva, dado que esses sujeitos lutavam por intermédio dos rituais e dos costumes para firmar alianças com o poder local (SILVA, 2015). No período aqui recortado, o Cacumbi foi uma prática comum nas regiões rurais do litoral catarinense como na capital Florianópolis e nas cidades de São José, Biguaçu, Tijucas, Penha, Araquari, Jaraguá do Sul e Laguna, alcançando a região serrana do planalto catarinense, no território de Lages, com registros de ocorrências no nordeste brasileiro (SILVA, 2015). Em uma sociedade com manifestações culturais inclinadas a favorecerem a origem europeia, resistia na contramão o Cacumbi em Santa Catarina.

Sua prática até meados do século XX, exclusivamente por afrodescendentes, mesmo após o período de escravidão, demonstra o caráter de resistência que esta dança cênica e religiosa representou para esta população. A essência da apresentação, figurada na cômica congoleza e na rivalidade de dois grupos, expressa uma oportunidade de inversão da ordem estabelecida, resguardando a nobreza da origem africana.

Os valores cristãos, ocidentais e africanos se encontram em formas híbridas, às vezes conflituosas

nas religiosidades de diferentes matrizes étnicas da cultura brasileira. Portanto, “essa modernização insatisfatória deve ser interpretada em interação com as tradições que persistem” (CANCLINI, 1997, p. 353). O fato dos praticantes de Cacumbi e dos integrantes da Irmandade de Nossa do Rosário e São Benedito serem, em sua maioria, descendentes de escravizados, marca esta circularidade da cultura como encontro de identidades em movimento, que se chocam entre o preconceito e a aceitação, a resistência e a transculturação (MORTARI, 2007).

Nesse sentido, o conceito de cultura tensiona para abranger um emaranhado de diferentes recursos e elementos conflitivos, no qual se estabelecem movimentos dialéticos entre o escrito e o oral, o dominante e o subordinado, a aldeia e a metrópole, dando configuração à uma arena de contradições, que somente emerge na forma de um “sistema” cultural sob a pressão imperiosa das forças hegemônicas (THOMPSON, 1998).

Transitando por distintas tradições, Pedro Leite para além do catolicismo oficial praticado na Irmandade do Rosário cultuou os orixás no Centro Espírita São Jorge de Umbanda da Mãe Malvina, localizado no bairro Estreito que pertenceu a São José. Sendo precursor na Grande Florianópolis, este

local foi o epicentro das manifestações religiosas nas quais eram tecidas as artimanhas contra-hegemônicas das populações marginalizadas, em especial, das comunidades negras e pobres (TRAMONTE, 2004; 2006). Pedro Leite, um dos seus primeiros adeptos, chegou a tornar-se pai pequeno (a segunda voz dentro do terreiro, substituto do chefe). Desta forma, o Centro foi um espaço de socialização importante para a comunidade afrodescendente, lugar respeitado e frequentado por pessoas influentes de todas as etnias, como políticos tradicionais que depositavam sua fé na umbanda. Recorrendo aos seus rituais e festas, tal qual o culto aos Pretos Velhos, o povo-de-santo utilizou em diversos contextos estratégias de inversão da hierarquia social como meio de sobrevivência de seus modos de ser e de estar no mundo. Neste percurso, faz-se presente uma outra faceta da trajetória do oficial de justiça que lida “[...] com esses sentimentos na cultura, como normas, obrigações familiares e de parentesco, e de reciprocidades, como valores ou (através de formas mais elaboradas) na arte ou nas convicções religiosas.” (THOMPSON, 1981, p. 189). Um complexo de crenças e práticas que de acordo com Thompson pode-se descrever como a consciência afetiva e moral do sujeito histórico.

Na medida em que o novo viver urbano dos primórdios da República passou a negar as antigas práticas e os costumes de vida dos trabalhadores, dos desocupados e dos marginalizados, foram perseguidas as tradições que contradiziam os ímpetos da civilidade europeia, da cosmopolitização da cultura e da moral universalizante. Tal interferência no mundo prático das pessoas promoveu em diversas ocasiões e domínios a redução tanto de seus espaços, quanto dos seus referenciais culturais e religiosos.

Ao silenciar as práticas de determinados grupos, a história oficial do município de São José tem corroborado com a invisibilidade histórica da população afrodescendente e seus contributos para o patrimônio material e imaterial da cidade. Nota-se que na intenção de valorizar imigrantes de origem europeia, a população de origem africana ou indígena foi simplesmente excluída da história do município, em símbolos institucionais oficiais, como o hino de São José (SILVA, 2011)¹¹.

Esta omissão dos grupos afrodescendentes como sujeitos históricos desta localidade é aqui destacada como “a própria negação do outro, que pode ser ou não ser inconsciente, mas igualmente produz e reproduz a discriminação racial” (LEITE, 1996, p. 40). Nesse aspecto, vale atentar que “[...] o próprio termo “cultura”, com sua invocação confortável de um consenso, pode distrair nossa atenção das contradições sociais e culturais, das fraturas e oposições existentes dentro do conjunto.” (THOMPSON, 1998, p. 17).

Na pesquisa intitulada O patrimônio cultural afro-brasileiro: São José, um estudo de caso (2016) considera que se mantém como predominante no município a salvaguarda de bens característicos do período denominado pedra e cal, isto é, construções como igrejas, casarões entre outras edificações de estilo arquitetônico colonial, que guardam relação com a visão “colonizadora, monocultural e eurocêntrica.” (PASSOS; NASCIMENTO; NOGUEIRA, 2016, p. 197). Mais recentemente, a pesquisa desenvolvida por Paim e Silva (2019, p. 191) demonstra que esta tendência ainda predomina na cidade de São José ao problematizar desde o site da prefeitura até o tombamento de determinados bens culturais. Alegam que “Na construção da identidade luso-açoriana do município de São José a influência alemã, italiana, africana, árabe, indígena entre outras, ficaram silenciadas, assim como alguns aspectos da própria cultura portuguesa.” Uma vez que predomina a materialidade do patrimônio em detrimento dos valores simbólicos de fazeres e saberes atrelados às edificações.

Este discurso contribui para a manutenção das colonialidades do ser, do poder e do saber que, como apontam Quijano e Mignolo (2017), são estruturas constituintes da modernidade. Por colonialidades entende-se a permanência de lógicas subjacentes do colonialismo, enquanto período demarcado pelas relações entre metrópole e colônia, senhores e escravizados. Elas estão interligadas de modo a sustentar a matriz colonial do poder em diferentes manifestações, tais como a colonialidade do ser que implica na negação da identidade do outro e na racialização dos povos não-brancos, e na colonialidade do saber relacionada ao epistemicídio e à discriminação de outras racionalidades que fogem da ciência iluminista e da razão instrumental.

Na contramão desta tendência, destacamos a função do patrimônio material e imaterial como importante mediador das identidades afro-brasileiras entrecruzando diferentes tempos, lugares e pertencimentos. O estudo de caso sobre o patrimônio cultural josefense também evidencia na memória coletiva a presença de Pedro Leite e em suas representações contemporâneas, como a dedicatória de uma rua homônima no bairro Barreiros e na ocasião "Troféu Pedro Leite", oferecido para pessoas ou instituições comprometidas com a promoção da igualdade racial no município de São José¹².

Uma vez que o patrimônio cultural está concentrado na memória das pessoas, adquirindo sentido por meio de suas práticas tradicionais e de suas histórias de vida, as narrativas contra-hegemônicas construídas sobre Pedro Leite e de tantos outros sujeitos anônimos de São José adquirem novos significados, movimentando a história do povo josefense. Nessa perspectiva, fazemos alusão às considerações de Paula e Lima (2018) quando afirmam que o ser humano é em si mesmo um patrimônio cultural e, por conseguinte, deve ser preservado.

Desse modo, a complexa rede de sociabilidades estabelecida por Pedro Leite e especialmente sua ligação com o Cacumbi, com a Irmandade e com a Umbanda, demonstra que o oficial de justiça foi uma peça chave na resistência da cultura de origem africana em São José, pois com a articulação destas relações particulares tornou-se possível a garantia da transmissão das experiências sociais e a manutenção da sabedoria comum da coletividade (THOMPSON, 1998). Portanto, como afirma Mortari (2007), não se trata de uma assimilação passiva, mas de uma identidade, sobretudo, política e reinventada conforme os jogos de poder nos quais se insere.

Pedro Leite ao se enveredar pelos caminhos da irmandade e do próprio Cacumbi constituiu muitos laços de solidariedade, nos quais fortaleceu seu vínculo com a sociedade josefense, que tinha o catolicismo como um poder hegemônico, ao mesmo tempo em que conquistou um espaço para evidenciar e fortalecer sua identificação com a cultura de matriz africana apesar do preconceito prevalente. O ingresso às irmandades representava ainda o reconhecimento social, possibilidades de

contatos e uma tentativa de contornar os preconceitos sociais e raciais que caracterizam a sociedade brasileira.

Compreendemos, assim como Hall (2005, p.13), que "o sujeito é composto não de uma única, mas de várias identidades, algumas vezes contraditórias ou não resolvidas [...] assumidas em diferentes momentos, identidades que não são unificadas.". Dentre suas diferentes performances o Capitão do Cacumbi, o integrante da Irmandade do Rosário, o Oficial de Justiça, o Pai Pequeno e o "Negro de Avenida", encontram-se e se desencontram em permanentes processos de transformação, nos quais se mantêm como cerne o caráter de resistência às imposições estruturais da modernidade e da colonialidade na primeira metade do século XX.

Considerações Finais

Histórias como a de Pedro Leite nos mostram que a despeito das determinações do contexto histórico a experiência histórica não é uma categoria aprisionada pela estrutura hierárquica e racializada da modernidade. Sua presença desde a elite até os lugares mais marginalizados da cultura, em função do preconceito racial e do fundamentalismo religioso, rompe com as fronteiras estritamente delimitadas entre baixa e alta classe social, entre branquitude e negritude no período pós-abolicionista.

A complexa rede de sociabilidades estabelecida pelo oficial de justiça ilustra possibilidades estratégicas de inserção e ascensão social dos afrodescendentes na sociedade josefense do pós-abolição. Investigando o porquê dos olhares temerosos que o seguiam durante sua caminhada na praça Hercílio Luz, observamos seu transitar por entre os políticos locais e a população menos abastada, incorporando identidades diversas.

O líder comunitário, o oficial de justiça e o capitão do Cacumbi, com raízes no samba e também na umbanda, habitou a territorialidade do entre-lugar, uma vez que diferente da branquitude, ocupou uma posição social distinta daquela que fora relegada aos seus familiares durante e após a escravização dos povos de origem africana. Assim,

Pedro Leite é uma personalidade chave para o estudo da resistência da cultura afrodescendente na cidade de São José nos primórdios do século XX.

Evidenciando a circularidade da cultura nos rastros de sua trajetória, consideramos as disputas de poder travadas pela permanência dos referenciais culturais de povos escravizados. Um jogo complexo de sentimentos e de necessidades que variam entre a assimilação e a resistência performadas pelo Cacumbi nas festas da Irmandade do Rosário e São Benedito. Destacamos também que ao silenciar as narrativas de determinados grupos, a história oficial do município tem corroborado com a invisibilidade histórica da população afrodescendente e seus contributos para o patrimônio material e imaterial da cidade.

Por fim, reafirmamos a figura do Capitão como um homem em transição e de múltiplas identidades. Transitou entre a escravidão e a liberdade, o império e a república, o povo e a elite, o catolicismo e a umbanda. Do anonimato ao oficial de justiça, desafiou a *sui generis* as marcas do preconceito em uma época na qual o racismo como imperativo colonial justificava por si só a manutenção das desigualdades sociais.

Notas

1 Neste artigo não abordamos os sentidos e os significados que Pedro Leite proferia a respeito de sua posição social na sociedade josefense. Trata-se, neste recorte, dos olhares que a sociedade e a história oficial lançou sobre este sujeito, em sua condição distinta - tanto da branquitude nos espaços de poder, quanto das classes menos favorecidas nos espaços marginalizados (SCHUCMAN, 2014; DOMINGUES, 2011).

2 Localizado ao leste da capital Florianópolis, atualmente o município faz limite ao norte com Biguaçu, ao sul com Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz, a oeste com Antônio Carlos e São Pedro de Alcântara.

3 No arquivo histórico e administrativo do município não estão preservados os documentos relativos ao século XVIII. Os registros encontrados de pagamentos de impostos por propriedade de escravizados, certidões de nascimentos, declarações de relações de escravizados por proprietários, recibos de compra e de venda, bem como as cartas de alforria disponíveis no arquivo municipal de São José são todos referentes ao período histórico do século XIX.

4 Fonte: IBGE, 2003. Densidade Demográfica em São José: População branca - 155.857 e população negra - 16.209.

5 Enciclopédia dos Municípios Catarinenses, IHGSC, 1959.

6 O termo memórias refere-se às entrevistas realizadas por Janaina Amorim da Silva para a dissertação de mestrado *Tramas cotidianas dos afrodescendentes em São José no pós-abolição*, que entrecruza a narrativa de Pedro Leite com sujeitos do município de São José, em busca da sua relação de identificação ou não-identificação com a história oficial do município e a trajetória de Pedro Leite. Entre os entrevistados, todos nascidos no início do século XX, estão o neto de Pedro Leite, Sr. Valdori Vieira da Costa; a Sr.^a Osvaldina da Rosa Vieira, prima de Valdori; a Sr.^a Maria Eulália Freitas Silva, que teria sido uma das primeiras professoras de descendência africana de São José; a Sr.^a Alcina Júlia da Conceição, que lavou muitas roupas na histórica Bica da Carioca; a Sr.^a Maria Ieda Matias Silva, vizinha de uma das mulheres de Pedro Leite, e o Sr. Alzemiرو Lídio Vieira, poeta, nascido na região rural de Santa Filomena, que pertencia a São José; todos parceiros nessa pesquisa e nesta produção. Os depoimentos foram gravados e posteriormente transcritos. A História oral temática foi uma dentre as possibilidades metodológicas, sendo que durante a pesquisa, muitas vezes, essas tipologias - História Oral Temática, Oral de Vida e de Tradição Oral - apareceram simultaneamente traçando um paralelo com situações semelhantes encontradas em outros municípios catarinenses.

7 A expressão “Negro da avenida” foi usada por Maria Ieda Matias Silva em entrevista concedida à Janaína Amorim da Silva, publicada em sua dissertação de Mestrado, na qual ela narra que “Ele era assim, igual um vereador, quando a gente queria qualquer coisa ia até ele, ele dava um jeito de ajudar. Ele era negro da avenida, negro branco. Negro da avenida porque onde encontrava ele, podia ser em qualquer lugar ele atendia” (SILVA, 2011, p. 71).

8 Descartamos a denominação usual de folclore para descrever a prática do boi-de-mamão no estado de Santa Catarina, que segundo E. P. Thompson (1998) ancora-se numa ideia da perda dos costumes em detrimento do avanço da modernidade. Nesse sentido, o termo folclore desloca as práticas de resistência para ater-se à perspectiva da curiosidade, acarretando na subordinação destes costumes perante à cultura letrada, aliado à suposta neutralidade no registro de suas manifestações.

9 Sobre a Irmandade do Rosário em Florianópolis ver Rascke (2016). Na obra a autora historiciza a construção e a atuação das Irmandades de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito em Florianópolis de 1888 a 1940.

10 Discurso do major Álvaro Tolentino de Souza, em palestra realizada em 30 de maio de 1939, no Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, publicado na revista do IHGSC em 1940.

11 Hino de São José. Disponível em: <<https://www.saojose.sc.gov.br/images/uploads/geral/hino.pdf>>. Acesso em: 9 jul. 2021.

12 A referida homenagem foi organizada pela Secretaria Municipal de Educação de São José intermediada pelo Setor de Educação das Relações Étnico-racial e Gênero, sob a coordenação da Prof.^a Janaína Amorim da Silva em virtude das comemorações do Mês da Consciência Negra de 2008.

Referências

BHABHA, Homi K. **O local da Cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 1998.

BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas, v. III: Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo**. Tradução: José Carlos M Barbosa, Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989.

CANCLINI, Nestor G. **Culturas Híbridas estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: EDUSP, 1997.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes. 1994.

DOMINGUES, Petrônio. “Um desejo infinito de vencer”: o protagonismo negro no pós-abolição. **Topoi**, v. 12, n. 23, p. 118-139, jul-dez. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/topoi/v12n23/1518-3319-topoi-12-23-00118.pdf>. Acesso em: 29 set. 2020.

FARIAS, Vilson Francisco de. **São José: 250 anos: natureza, história, cultura**. 2 ed. São José, 2001.

GERLACH, Gilberto; MACHADO, Osni. **São José da Terra Firme**. São José: Prefeitura Municipal de São José, 2007.

GROSGOUEL, Ramón. Para uma visão decolonial da crise civilizatória e dos paradigmas da esquerda ocidentalizada. *In*: BERNARDINO-COSTA, Joaze; MALDONADO-TORRES, Nelson; GROSGOUEL, Ramón (Orgs.). **Decolonialidade e pensamento Afrodiaspórico**. 2 ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2019.

HALL, Stuart. **A Identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

Hino do Município de São José. Disponível em: <<https://www.saojose.sc.gov.br/images/uploads/geral/hino.pdf>>. Acesso em: 9 jul. 2021.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Densidade Demográfica em São José**. IBGE, 2003.

Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. IHGSC, 1959.

Livro de Receitas e Despesas da Irmandade Nossa Senhora do Rosário e São Benedito São José de 24/02/1915 até 1931, Arquivo particular de Osni Machado.

MIGNOLO, Walter. Colonialidade: O lado mais escuro da modernidade. Tradução de Marco Oliveira. **Rev. Brasileira de Ciências Sociais**, v. 32, n. 94, p. 1-18, jun. 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v32n94/0102-6909-rbcsoc-3294022017.pdf>. Acesso em: 10 out. 2020.

MORTARI, Claudia. **Os africanos de uma vila portuária do sul do Brasil: criando vínculos parentais e reinventando identidades** (Desterro, 1788-1850). 2007. Tese (Doutorado em História) Programa de Pós-Graduação em Educação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

PAIM, Elison Antonio; SILVA, Janaina Amorim da. Patrimônios culturais em São José - SC: identidades de quem? **Fronteiras**: Revista de História, Dourados, MS, v. 21, n. 38, p. 182-197, jul-dez. 2019.

PASSOS, Joana Célia dos; NASCIMENTO, Tânia Tomázia do; NOGUEIRA, João Carlos. O patrimônio cultural afro-brasileiro: São José, um estudo de caso. **Rev. Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 57, p. 195-214, jan-abr. 2016. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-21862016000100195. Acesso em: 1 out. 2020.

PAULA, Josiane Beloni de.; LIMA, Valdemar de Assis. O ser humano como patrimônio: uma possibilidade de salvaguarda de saberes e fazeres culturais. In: PAIM, Elison A.; PEREIRA, Pedro M.; FREIRE, Ana Paula. (Orgs.) **Diálogos com Walter Benjamin**: memórias e experiências educativas. Florianópolis: NUP/CED/UFSC, 2018.

RASCKE, Karla Leandro. **Irmandades Negras**: Memórias da Diáspora no sul do Brasil. Appris: Curitiba, 2016.

SÃO JOSÉ, Arquivo Municipal, documentos de coletoria, pasta: escravidão, 1868.

SÃO JOSÉ, Arquivo Municipal, documentos de coletoria, pasta: escravidão, 1876.

SCHUCMAN, Lia Vainer. Sim, nós somos racistas: estudo psicossocial da branquitude paulistana. **Psicol. Soc.** [online]. 2014, v. 26, n. 1, p. 83-94. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-71822014000100010&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 27 set. 2020.

SILVA, Jaime José dos Santos. **Memórias do Cacumbi**: cultura afro-brasileira em Santa Catarina, séculos XIX e XX. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

SILVA, Janaína Amorim. **Tramas cotidianas dos afrodescendentes em São José no Pós-abolição**. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

SILVA, Maria Ieda. Entrevista concedida a Janaína Amorim da Silva em 13 de junho de 2010. Criciúma, Santa Catarina.

SIMÃO, Maristela dos Santos. **Lá vem o dia, lá vem a Virgem Maria. Agora e na hora de nossa morte**: a irmandade de nossa Senhora do Rosário e São Benedito dos homens pretos em Desterro. Itajaí: UDESC; Casa Aberta, 2008.

SOUZA, Álvaro Tolentino; CABRAL, Osvaldo R. **Revista do Instituto Histórico Geográfico de Santa Catarina**, ano 1940, 1º semestre.

THOMPSON, Edward Palmer. **A Miséria da Teoria ou um planetário de erros**: uma crítica ao pensamento de Althusser. Tradução de Waltensir Dutra. Zahar, 1981.

THOMPSON, Edward Palmer. **Costumes em Comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. Tradução: Rosaura Eichenberg. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TRAMONTE, Cristiana. A umbanda no período autoritário na Grande Florianópolis: sincretismo e ludicidade nas estratégias de Mãe Malvina. *In*: **Negros em Santa Catarina - Série Pensamento Negro em Educação**, n. 9. Florianópolis: Atilênde, 2006.

TRAMONTE, Cristiana. O sincretismo religioso umbandista como estratégia de resistência no período ditatorial brasileiro: o lúdico como argumento. *In*: IV Congresso Virtual de Antropologia y Arqueologia, 2004. **Anais do IV Congresso Virtual de Antropologia y Arqueologia**. Buenos Aires: Equipo Naya, 2004. Disponível em:
https://equiponaya.com.ar/congreso2004/ponencias/cristiana_tramonte_2.htm. Acesso em: 16 set. 2020.

Carta pedagógica: um diálogo freiriano em tempos de pandemia e desgovernos

Teaching letter: a dialogue freirian teaching in times of pandemic and disgovernment

Greicy Gadler Lang*

Leonel Piovezana**

Luciana Fatima Narcizo***

Palavras chave:
Didática freiriana
Diálogo
Pedagogia freiriana

Resumo: O objetivo deste ensaio é (re)viver a pedagogia e didática freiriana no atual contexto de pandemia COVID-19. Chamar a atenção para esse desgoverno, ressignificando a educação para superação dos problemas políticos, econômicos, sociais e humanitários, agravados em 2020/2021 pelo coronavírus, uma crise compartilhada entre dor e corrupção. Como metodologia, nos pautamos no processo dialógico de uma carta pedagógica que se torna nossa inspiração e porta-voz, tendo em vista que nos sentimos exiladas no distanciamento social necessário para evitar a propagação do vírus. A exemplo de Freire que no seu exílio encontrou formas de comunicar-se para além da palavra dita, usamos da palavra escrita como ferramenta de uma rebeldia saudável, da qual nós, educadores, tanto lutamos. Consideramos que não podemos nos fechar para os problemas, mas pensar em alternativas e soluções para nossa sociedade. Entendemos ainda que, por meio do legado de Freire, possibilitaremos reflexões que ajudarão romper com essas formas de governos (ou desgovernos) com ações para a transformação solidária e democrática, construída na multiculturalidade da educação.

Keywords:
Freirian didactics
Dialogue
Pedagogical Letter

Abstract: The aim of this essay is to (re)live the Freirian pedagogy and didactics in the current context of the COVID-19 pandemic. Draw attention to this misgovernance, redefining education to overcome political, economic, social and humanitarian problems, aggravated in 2020/2021 by the coronavirus, a shared crisis between pain and corruption. As a methodology, we are guided by the dialogic process of a pedagogical letter that becomes our inspiration and spokesperson, considering that we feel exiled in the social distance necessary to prevent the spread of the virus. Like Freire, who in his exile found ways to communicate beyond the spoken word, we use the written word as a tool for a healthy rebellion, which we educators struggle with so much. We believe that we cannot close ourselves off from problems, but think about alternatives and solutions for our society. We also understand that, through Freire's legacy, we will enable reflections that will help to break these forms of government (or misgovernment) with actions for solidary and democratic transformation, built on the multiculturalism of education.

Recebido em 17 de abril de 2021. Aprovado em 13 de outubro de 2021.

* Mestra em Educação pela Universidade Comunitária Regional da Região de Chapecó - Unochapecó. Possui Especialização em Educação Matemática (2004) e Graduação em Licenciatura Plena em Matemática pela Unochapecó (2003). Bolsista Capes dedicação exclusiva. E-mail: greicygadler@yahoo.com.br.

** Doutor em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC. Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC. Especialista em História e Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Graduado em História e Estudos Sociais pela Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Palmas. Professor titular da Universidade Comunitária da região de Chapecó do Programa de Mestrado em Educação da Unochapecó. E-mail: leonel@unochapeco.edu.br.

*** Mestra em Educação pela Universidade Comunitária Regional da Região de Chapecó (Unochapecó). Possui Especialização em Metodologia do Ensino de Língua Portuguesa e Literatura pela Associação Educacional Leonardo Da Vinci - Uniasselvi (2019). Graduação em Letras - Português e Inglês e respectivas literaturas pela Universidade Comunitária da Região de Chapecó (Unochapecó). Bolsista FUMDES/UNIEDU. E-mail: lucy_narcizoo12@unochapeco.edu.br.

Introdução

Dissertar sobre Paulo Freire se tornou uma prática indispensável em meio aos profissionais da educação, no entanto, fazer uso da palavra de forma fecunda ao que se refere, não é tarefa fácil. Freire é um dos nomes mais respeitados para o embasamento teórico de pesquisas relacionadas à pedagogia dialógica, de abordagem metodológica antiopressiva e não-autoritária para a emancipação social, crítica, democrática e transformadora dos educandos e das educandas. No Brasil, dada a atual situação política e histórica do país, consideramos ser pertinente a aproximação das pesquisas com o seu método. Entendemos a construção do conhecimento como uma atividade humana, determinada cultura e socialmente pelo contexto em que são realizadas, com aspectos, portanto, antropológicos, sociológicos e políticos, indispensáveis nas práticas educativas das pesquisas em educação. Conforme Brandão e Fagundes (2016), mais do que lembrar a experiência de Freire cabe reinventá-la, tomando-a como inspiração para enfrentarmos a supressão dos direitos, da violência contra diferentes culturas e aos que a reproduzem.

Nesse sentido, Freire entende que a educação precisa ir muito além de ensinar pessoas a ler palavras, deve sim ensinar a ler criticamente o seu mundo. Sua metodologia não se trata de estender ao oprimido os padrões e ideologias do opressor, mas parte de um diálogo igualitário que possibilite meios de autotransformação de pessoas, grupos sociais e movimentos populares construtores, gestores de sua autonomia e também em um processo de ruptura da hegemonia burguesa e transformação da sociedade.

O sistema freiriano de educação baseia-se em uma educação para a decisão dialógica e ativa, voltada para a responsabilidade social e política por meio das interpretações dos problemas. Essa proposta educativa funda-se na construção da consciência crítica, construída na ação e reflexão. Sua proposta epistemológica sustenta a construção de um sistema de educação que privilegia a formação do sujeito na sua dimensão humana de ser social.

Conforme Ribeiro e Melo (2019), o pensamento que está enraizado em matrizes coloniais e eurocêntricas, se constituindo enquanto conhecimento hegemônico no contexto da América

Latina, promove uma educação que ocorre de forma vertical, o que nas palavras de Freire é apresentado pelos autores como educação bancária. Nesse formato de produção do conhecimento, há a supremacia da cultura europeia e de seus modos de ser e pensar sob os povos que foram colonizados sendo que estes são violentados nesta lógica opressora, discriminizadora e capitalista. Para os autores, podemos avançar nas discussões acerca de um pensamento decolonial, tendo como inspiração o movimento de educação popular trazido por Freire desde 1960, onde grupos populares têm a possibilidade de democratizar seus conhecimentos e construir, no diálogo, novas reflexões.

E que é o diálogo? É uma relação horizontal de A com B. Nasce de uma matriz crítica e gera criticidade (Jaspers). Nutre-se do amor, da humildade, da esperança, da fé, da confiança. Por isso, só o diálogo comunica. E quando os dois pólos do diálogo se ligam assim, com amor, com esperança, com fé um no outro, se fazem críticos na busca de algo. Instala-se, então, uma relação de simpatia entre ambos. Só aí há comunicação. (FREIRE, 2001, p. 115).

De acordo com Freire, esse estado dialógico se mostra como instrumento importantíssimo e indispensável neste processo. É por meio dele que se faz a efetivação de uma educação pautada na horizontalidade, onde todos tenham seu espaço de fala, e mais do que isso, pronunciem suas visões de mundo por meio da palavra que possui valor, sendo considerada parte constitutiva do processo epistêmico do conhecimento. Um conhecimento local, identitário, democrático e coletivo.

Freire entre legados/lições que nos deixou, a exemplo da simplicidade, também nos ensinou e ainda nos ensina sobre esperança, autonomia, democracia, amor pelo conhecimento e a necessidade de uma pedagogia revolucionária. Conforme destaca Gadotti, Freire sempre se preocupou e nos encantou “com a sua ternura, sua doçura, seu carisma, sua coerência, seu compromisso, sua seriedade. Suas palavras e suas ações foram palavras e ações de luta por um mundo ‘menos feio, menos malvado, menos desumano’”. (GADOTTI, 1997, p. 06).

Para Sousa Santos (2020), a pandemia do coronavírus é uma manifestação entre muitas do modelo de sociedade que se começou a impor globalmente a partir do século XVII e está hoje a conduzir a humanidade a uma situação de catástrofe ecológica, pois uma das características essenciais deste modelo é a exploração sem limites dos recursos naturais. A extrema-direita tem crescido por todo o mundo, o que para o autor se caracteriza pela pulsão antissistema, a manipulação grosseira dos instrumentos democráticos, incluindo o sistema judicial, o nacionalismo excludente, a xenofobia e o racismo, a apologia do Estado de exceção, o ataque à investigação científica e à liberdade de expressão, a estigmatização dos adversários, o discurso de ódio, o uso das redes sociais para comunicação política em menosprezo dos veículos e mídias convencionais e ainda, acrescentamos, as fake news que desinformam a população.

[...] na presente crise humanitária, os governos de extrema-direita ou de direita neoliberal falharam mais do que os outros na luta contra a pandemia. Ocultaram informação, desprestigiaram a comunidade científica, minimizaram os efeitos potenciais da pandemia, utilizaram a crise humanitária para chicana política. Sob o pretexto de salvar a economia, correram riscos irresponsáveis pelos quais, esperamos, serão responsabilizados. Deram a entender que uma dose de darwinismo social seria benéfica: a eliminação de parte das populações que já não interessam à economia, nem como trabalhadores nem como consumidores, ou seja, populações descartáveis como se a economia pudesse prosperar sobre uma pilha de cadáveres ou de corpos desprovidos de qualquer rendimento. Os exemplos mais marcantes são a Inglaterra, os EUA, o Brasil, a Índia, as Filipinas e a Tailândia. (SOUSA SANTOS, 2020, p. 26).

As pandemias mostram de maneira cruel como o capitalismo neoliberal incapacitou o Estado para responder às emergências. A quarentena provocada pela pandemia é uma quarentena dentro de outra quarentena. Nos últimos quarenta anos vivemos em quarentena política, cultural e ideológica de um capitalismo fechado sobre si próprio e a das discriminações raciais e sexuais. E haverá alternativa para isso? Somente com uma

articulação de viragem epistemológica, cultural e ideológica que sustente as soluções políticas, econômicas e sociais que garantam a continuidade da vida humana digna no planeta, conforme nos aponta Sousa Santos (2020).

Nessa perspectiva, qualquer quarentena é sempre discriminatória e mais difícil para uns grupos sociais do que para outros. Tais grupos compõem o que Boaventura de Sousa Santos (2020) chama de Sul. O Sul não designa um espaço geográfico, mas um espaço-tempo político, social e cultural. É a metáfora que o autor usa para o sofrimento humano causado pela exploração capitalista, pela discriminação racial e sexual. Nesses grupos estão, por exemplo, as mulheres, os trabalhadores informais, moradores de rua, refugiados, presos, deficientes, idosos, doentes, etc. A lista dos que estão ao sul da quarentena está longe de ser exaustiva. A quarentena reforça a injustiça, a discriminação, a exclusão social e o sofrimento.

O tempo de pandemia também está fazendo com que pensemos de forma urgente uma ressignificação para a educação. Frente a crises sanitárias, políticas e econômicas, muitas mortes, o afastamento e o isolamento social causaram uma desestruturação no sistema regular e presencial de ensino. As principais medidas para se evitar a disseminação do vírus é o uso de máscara, a higienização constante das mãos e dos materiais individuais, o distanciamento social e a quarentena, os quais têm impactado diretamente na vida de todos, especialmente na educação. Desde março de 2020 as atividades escolares presenciais em todos os níveis estão suspensas para evitar a disseminação do vírus e as aulas têm acontecido de forma remota para os alunos cujas escolas conseguiram adaptar-se, o que inclui principalmente as particulares. Frente a todos os problemas que o mundo enfrenta, e que nos países menos desenvolvidos os problemas se agravam ainda mais, nos questionamos: como fazer educação em tempos de pandemia? Como fazer para mantermos um diálogo, uma proximidade e qualidade? Como trabalhar a diversidade e o respeito ao outro por meio da inclusão digital, principalmente se milhares não têm acesso à internet? Infelizmente, a pandemia piorou ainda mais a desigualdade de oportunidades devido às desigualdades econômicas. Ainda não temos

respostas aos nossos questionamentos, mas a reflexão certamente nos coloca na posição de ser social e histórico, pensante e capaz de encontrar uma saída, com isso

[...] assumir-se como ser social e histórico, como ser pensante, comunicante, transformador, criador, realizador de sonhos, capaz de ter raiva porque é capaz de amar. Assumir-se como sujeito porque é capaz de reconhecer-se como objeto. A assunção de nós mesmos não significa a exclusão dos outros. (FREIRE, 2016, p. 42).

Conforme Pasini, Carvalho e Almeida (2020), os diálogos educativos nas escolas, a educação durante a pandemia – e no após – estão e estarão circundadas de questões culturais e de saúde. A educação do novo milênio, após a pandemia, deverá estar permeada por estudos que envolverão a cultura numa perspectiva de entrelaçamento cultural. E, ainda, os autores acreditam que a educação deverá ser potencializadora da esperança humana, capaz de auxiliar a modificação de condutas para o bem da sociedade e, além disso, afirmam que a educação colabora para a superação de outras crises.

Conforme Sousa Santos (2020), desde 1980, à medida que o neoliberalismo foi sendo imposto como a versão dominante do capitalismo e este foi se sujeitando cada vez mais à lógica do setor financeiro, o mundo tem vivido uma crise permanente que se transforma na causa que explica todo o resto. A crise é usada para justificar os cortes na educação, saúde, desemprego etc. Ou seja, a crise basicamente serve para justificar a concentração de riqueza e boicotar as medidas eficazes para impedir a iminente catástrofe ecológica. Enquanto as atenções da população e mídias estão focadas na pandemia, alguns grandes proprietários de latifúndios, com influência política, aproveitam para atear fogo, desmatar e tomar posse de terras de reservas.

Nesse período de crises, incertezas, indignações, reflexões e pesquisas, procuramos neste trabalho nos comunicarmos com os leitores por meio de uma carta pedagógica, de forma a provocar uma aproximação mais pessoal e menos formal com o destinatário.

Metodologicamente falando e, de acordo com a Educação Popular, a carta pedagógica representa um projeto emancipador, no sentido de vislumbrar um horizonte de possibilidades para uma sociedade crítica, humanitária e planetária.

Dessa forma, assim como Freire em seu exílio, na época da ditadura militar escreveu cartas pedagógicas, escrevemos hoje de forma isolada também, em nosso distanciamento social, contando com o auxílio das tecnologias que nos aproximam. No entanto, seguimos acreditando em dias e seres humanos melhores e, nesse sentido, utilizamos da carta pedagógica que segue, para redigir em linhas repletas de esperança e otimismo, a certeza de que por meio do diálogo, da troca de saberes e experiências, possamos nos fazer ouvidos e ouvidas enquanto sujeitos, educadores e educadoras pertencentes a uma sociedade que carece de mudança, em que a palavra ressignificação nunca fez tanto sentido quanto nos dias em que vivemos.

Carta pedagógica

Caro amigo Freire,

Escrevemos essa carta sob um céu limpo e ensolarado de um dia que parece comum, com um leve frescor que nos aconchega aos mais íntimos, no conforto das nossas casas e das pessoas que amamos. Diante de tudo que temos vivido nos últimos tempos de pandemia, muitos sentimentos e emoções nos invadem e nos motivam a escrever, mesmo que não seja uma tarefa fácil, ainda mais quando nos propomos a escrever para um amigo de grande estima e admiração.

A amizade tem dessas coisas. Ao mesmo tempo em que a simplicidade e intimidade nos permite falar abertamente, ficamos presos no tempo, na vaga sensação que nunca conseguimos dizer tudo o que gostaríamos ou da forma como gostaríamos. Nesse caso, como bons amigos, aceite nossas desculpas antecipadas se por demasiado tempo dialogarmos ou se ainda parecermos singelos mediante o nosso gesto. Como comentamos, escrever não é tão simples como parece, é de fato uma árdua missão. Um comprometimento que perpassa a tinta da caneta e a folha de papel que, ora está marcada por linhas inteiras de ideias, ora volta

ao seu estado original, devido à complexidade que nos é exigida nesse momento. A complexidade a que nos referimos não é de algo laborioso ou menos prazeroso, mas no sentido que nos encontramos na responsabilidade de sermos ouvidos por ti, amigo Paulo, como os mais íntimos assim o chamam.

Devemos lhe confessar que não sabemos ao certo se deveríamos lhe chamar de amigo, já que só nos encontramos nas páginas dos livros, enquanto criamos diálogos por meio de seus escritos com aquilo que produzimos ao longo de nossas trajetórias, em que vive a nos orientar sobre como nos tornarmos educadores e educadoras que prezam pelo amor no ato de educar e pelo despertar das ideias e de tudo que ocorre em nosso entorno.

No entanto, mesmo sem termos a certeza de uma recíproca amizade estabelecida entre nós, nos sentimos seguros de que ao recordar sua forma de ser e estar no mundo, com sabedoria, simplicidade, generosidade e afeto, como uma pessoa que se importou com o povo e lutou pela efetividade da democracia e emancipação social, sem deixar de lado a amorosidade, esperança e utopia, acreditamos que lhe chamar de amigo não seria um equívoco de nossa parte.

Como bem sabes, escrever uma carta pedagógica é um ato que exige ao remetente uma entrega do início ao fim, afinal, quando elucidamos nossas ideias e sentimentos em meio a tantas palavras costuradas, estamos compartilhando parte de nosso universo e do que nos constitui enquanto seres humanos e educadores.

Como Mário Osório Marques (2001) diz, de maneira simples, escrever e coçar é só começar, e assim é nesse exato momento em que nos encontramos, imersos em um cenário de inúmeras incertezas que nosso corpo e mente hoje produz as linhas que seguem as próximas páginas. Desta forma, queremos lhe dizer que há dias estamos nos preparando para escrever essa carta e, portanto, refletindo muito na nossa condição de seres inacabados em constante processo de construção individual e coletiva. Na consciência do nosso inacabamento buscamos a razão de ser da nossa existência e transcendência. Lutamos para superar nossa atual condição em busca de novos sentidos para a existência.

Mas afinal, o que é refletir? Segundo, Dickmann e Dickmann (2018, p. 6):

Refletir é pensar de forma crítica sobre alguma realidade ou algum objeto. É um ato de autonomia intelectual, exige do sujeito a responsabilidade epistemológica para captar da melhor forma possível a totalidade de aspectos que se manifestam no real. Refletir é um ato de intencionalidade da consciência que quer conhecer o mundo, fazendo do mundo seu objeto cognoscível e é a antecipação da ação transformadora, ato coletivo e emancipador, que projeta a possibilidade da concretude da mudança das pessoas e do mundo.

Assim, sendo, começamos nossa reflexão pelas nossas escolhas: educador e educadoras, em contínuo processo de (re)construção. Pensar sobre a vida humana, em seu sentido histórico e nos porquês de nossa luta diária para construir um futuro implica voltar nosso olhar sobre o processo de humanização que está presente nas relações que estabelecemos com os outros, com o contexto social, com o mundo, com a natureza e com as condições para a criação da existência da humanidade. A partir das leituras de Freire, podemos realmente perceber que enquanto educamos, nos educamos também. Quem ensina aprende ao ensinar e quem aprende ensina ao aprender. Nosso compromisso não é apenas ensinar os conteúdos, mas assumir o papel de educador(a) democrático(a), de forma que na nossa prática possamos reforçar a capacidade crítica, a curiosidade e a insubmissão do educando. Nosso dever além de tudo é ensinar a pensar certo e ser desafiador. Com trabalho centrado na ética, na estética e rejeição a qualquer forma de discriminação, nossa tentativa está em ajudar o homem a construir-se como um ser de relações, um sujeito que, conforme você identificou, precisa não apenas estar no mundo, mas estar com o mundo. (FREIRE, 2001).

Ensinar exige respeito aos saberes dos educandos, os saberes que foram socialmente construídos na prática comunitária. Exigir a rigorosidade científica desprezando esses conhecimentos faz a educação perder todo o sentido, pois ensinar, não é transferir conhecimento, mas criar as possibilidades para sua produção ou a sua construção. Segundo Freire (2015), o professor tem a função de não apenas ensinar os conteúdos, mas

também de ensinar a pensar certo. O professor deve ser desafiador, democrático e crítico de modo que na sua prática reforce a capacidade crítica do educando, sua curiosidade epistemológica e sua insubmissão frente as desigualdades e opressões do mundo.

A prática e a pesquisa nos levaram a reflexão. E concordamos com o amigo Freire, na sua afirmação que ensinar exige a reflexão crítica sobre a prática e é preciso que ela provoque a promoção do estado de curiosidade ingênua para o de curiosidade epistemológica. “A aprendizagem da assunção do sujeito é incompatível com o treinamento pragmático ou com o elitismo autoritário dos que se pensam donos da verdade e do saber articulado”. (FREIRE, 2016, p. 43). Ao ensinar determinado conteúdo o professor deve desafiar o educando para que o mesmo se perceba na e pela própria prática, sujeito capaz de saber. Nossa prática pedagógica tem um compromisso muito maior, que se chama Pedagogia da Autonomia (2016), a qual deve estar centrada em experiências estimuladoras de decisão e responsabilidade.

O teu pensamento Freire, é fecundo para refletirmos sobre os processos educativos e num sentido mais amplo sobre a totalidade da vida em sociedade. Por meio da pedagogia freiriana é possível pensar e praticar uma educação que contemple formas alternativas de produzir e organizar socialmente a existência humana no mundo.

Escrevemos tomados de esperança de libertação das diferentes formas de opressão: econômica, política, cultural, religiosa, sexual, pedagógica etc. E na luta de recuperação da humanidade, de forma que nossa prática pedagógica faça da opressão e de suas causas o objeto da reflexão dos oprimidos, na tentativa de resultar em um engajamento necessário pela libertação contra a hegemonia dos poderes opressivos. Ou seja, que nossa intervenção prática no mundo seja uma ação coletiva, solidária, dialógica e problematizadora da realidade.

Compreendendo que a educação é um ato essencialmente político que marca posição no mundo ante realidade sócio-histórica já constituída, e, por isso, demanda novas ações de intervenções, rupturas e transformações sociais, o processo educacional é um elemento fundamental para a transformação da sociedade. O papel da educação é

de contribuir para que todos os envolvidos no processo educativo possam realizar o seu ser mais, na busca de humanizar o mundo com ética e responsabilidade com nossa prática docente e da ética universal de ser humano. Ou seja, preocupação ética com a defesa da vida humana digna para todos, denunciando e rejeitando sistemas políticos, econômicos e sociais que impõem a desumanização a milhões de seres humanos.

Na nossa vocação ontológica para o ser mais, tomamos consciência que somos seres incompletos e buscamos a humanização nos constituindo como seres sociais e, historicamente inseridos no mundo não como seres passivos, totalmente adequados ao mundo, mas como seres de escolhas e de decisões. Estamos no mundo para intervir e transformar, tomar decisões, romper e sonhar com um mundo diferente, mesmo diante de situações limites que desumanizam o mundo e atrofiam as pessoas. Mais do que nunca, precisamos de uma educação da esperança, fundada na ética e na solidariedade. (REGO, 2018).

Assim como você, Freire, queremos assumir posição comprometida com a realização de humanismo libertador dialógico e ético que somente poderá ser construído a partir de uma síntese integradora da multiplicidade dos povos em suas existencialidades concretas entre diferentes culturas e nacionalidades, histórias e formas de vida que existem em um mundo cada vez mais complexo. (REGO, 2018). Entendemos que sua proposta seja a alternativa para superação das práticas de dominação do homem pelo homem para a humanização do mundo.

Estamos vivendo mais um delicado tempo da história da humanidade. Em 2013, em meio às manifestações no Brasil protagonizadas por diferentes movimentos sociais, eclodiu também um conjunto de informações equivocadas que revelaram intolerância à proposta político-pedagógica de Freire. Em 2015, junto às manifestações contra a ex-presidente Dilma Rousseff, que pediam o impeachment da então presidente e intervenção militar, mais falas de infundadas críticas pediam um basta de Paulo Freire nas escolas, conforme demonstramos na figura 1.



Figura 1 - Manifestação contra o governo de Dilma Roussef, Brasília, 15 mar. 2015.

Fonte: Ação Educativa (2016).

Diante desses absurdos muitos professores repudiaram essas ações e manifestaram-se:

[...] por meio de cartas de protesto assinadas por diferentes Colegiados, Conselhos Universitários, e Entidades de Classe, endereçadas ao grande público. A Universidade Federal do Espírito Santo, a Universidade Federal de Pernambuco, a Universidade de São Paulo protestaram contra esse fato. Na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, onde Paulo Freire trabalhou, o Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação: Currículo, redigiu uma carta-aberta, amplamente divulgada na Internet, assinada por educadores de distintas regiões do país (CARTA..., [201-]). Esse manifesto teve uma adesão próxima de 1500 assinaturas, acrescida de comentários, do que se pode concluir o quanto é necessário MAIS PAULO FREIRE! (SAUL; SAUL, 2017, p. 2).

E é exatamente isso: precisamos de mais Paulo Freire. É real e urgente a necessidade de revisitarmos sua experiência, suas obras, ensinamentos e legados para o reinventarmos nas práticas pedagógicas formais, informais e não-formais na nossa atualidade.

Para além de uma representação gráfica de conceitos e de sua organização, aprendemos contigo que as tramas conceituais freirianas precisam de conexão com uma dada realidade que busca explicar e/ou inspirar ações de transformações dessa realidade, pois o ser humano é um ser inacabado e historicamente situado. É aqui que se encontra o

movimento de criar, recriar, decidir e romper que permite a integração e não a acomodação ao seu contexto. Consideramos que a partir da sua proposta pedagógica é possível compreender um fenômeno ou uma situação, propor ou avaliar políticas e práticas educativas.

Em relação ao ato de ensinar, fica cada vez mais evidente que o ensino não pode ser uma transferência mecânica de conhecimentos que você denominou de educação bancária. É fundamental que reconheçamos o educando como sujeito da produção de seu conhecimento e que, portanto, nossa tarefa de educadores e educadoras “não está em depositar no outro aquilo algo que é lhe é exterior, mas sim, em criar as possibilidades e condições para que o próprio sujeito possa produzir compreensões e ações transformadoras de si e da realidade, de forma crítica, criativa e coletiva”, conforme nos apontam Saul e Saul (2017, p. 8).

Os movimentos sociais-políticos-econômicos e os contextos histórico-sociais atuais nos levam a uma leitura da realidade e reflexão. Desde o início do ano de 2020, após ser detectado o surgimento de um novo vírus, o mundo precisou se mobilizar contra a doença que se espalhou rapidamente. Por mais que os cientistas do mundo todo estejam engajados e empenhados para entenderem mais sobre o novo Coronavírus, ainda não se tem um remédio que cure e as vacinas de imunização da população estão em fase lenta de aprovação e aplicação. Em meio a tantas incertezas em que o planeta já contabiliza milhares

de mortes, constatações indicam que o distanciamento social, o uso de máscaras de proteção e higiene são formas eficientes de evitar a proliferação e contágio com o vírus COVID-19.

Não é incomum ouvirmos, entre tantas especulações, que essa pandemia, a qual tem dizimado milhares de famílias, veio para mostrar que nessa condição o valor aquisitivo ou poder social do indivíduo não poderá salvá-lo. Para muitos, o novo coronavírus não tem idade, gênero, raça e condição social. Alguns ainda apelam para o sensacionalismo, alegando que as televisões têm dado devida importância a esse cenário, que tudo não passará de dias ruins e que em breve estaremos TODOS na ativa novamente. A pergunta que fica é: Quem exatamente são esses todos? As mães que perderam seus filhos e não conseguiram dar o último beijo de boa noite? Ou aos filhos que não puderam chorar dignamente a partida do próprio pai?

Além disso, sendo a pandemia uma maneira de “juntar” a população, tendo em vista que todos nesse cenário estão “no mesmo barco”, como explicar as inúmeras matérias que constantemente divulgam o crescimento de vítimas pelo Covid-19, oriundos de bairros mais pobres¹ e de famílias menos favorecidas² com maior vulnerabilidade?³ Se existe uma certeza em meio a isso tudo é a de que literalmente não estamos no mesmo barco, muitos sequer têm um colete salva-vidas ou mesmo um bote. Estamos na mesma tempestade, mas em barcos bem diferentes.

Estamos vivendo uma crise de saúde no mundo que abala os países desenvolvidos e mais ainda os subdesenvolvidos. Foi possível identificar o colapso da saúde nos diversos países do mundo que contabilizaram seus mortos. Os países que não aderiram às medidas de distanciamento social, por motivos, principalmente econômicos, apresentaram maior número de mortes sendo as principais vítimas pessoas mais idosas e/ou com comorbidades. Como se não bastasse, nos parece muitas vezes que as vítimas são apenas mais um número na estatística, que pouco toca aos que ignoram, negam a existência, gravidade e medidas de prevenção da doença. De um lado cientistas se unem para descobrir soluções para o problema, por outro, países disputam a hegemonia mundial.

Frente ao colapso da saúde pública, crises econômicas e desempregos, ainda vivenciamos uma situação igualmente crítica ao fato de representantes brasileiros agirem de forma negacionista frente ao problema do Coronavírus e os discursos dominantes que, por não raras vezes enganam a sociedade, partem de uma concepção equivocada de coletividade, ou ainda, “o discurso da globalização que fala da ética esconde, porém, que a sua é a ética do mercado e não a ética universal do ser humano, pela qual devemos lutar bravamente se optamos, na verdade, por um mundo de gente.” (FREIRE, 2016, p. 124).

Instaurou-se nesse cenário, uma crise política de disputa de interesses. E como você mesmo nos ensinou, (FREIRE, 2015, p. 11) “nessas sociedades, governadas pelos interesses de grupos, classes e nações dominantes, a educação como prática da liberdade postula, necessariamente, uma pedagogia do oprimido”. E diante disso, pensamos que hoje, nós, professores e professoras, pertencemos à classe menos favorecida, somos oprimidos e oprimidas diária e constantemente em nossa missão de ensinar. E o que nos move? Certamente a pedagogia da acolhida, em acolher o próximo em suas particularidades, a pedagogia do amor, de ensinar e ajudar o próximo e, sobretudo, a pedagogia da esperança e da gratidão, por ver que ainda podemos fazer a diferença em meio a tantas indiferenças e obscuridades.

O melhor de mim são os outros, disse certa vez Manoel de Barros e, usando dessa paráfrase, seu adorado amigo, Carlos Rodrigues Brandão (2017), acrescenta ainda que é com o outro, mais especificamente no círculo entre-nós que as palavras, imagens e as ideias devem ser ditas e escritas. Contudo, lamentavelmente percebemos que, por vezes, nem mesmo as situações mais adversas impulsionam o senso de solidariedade nos seres humanos e isso, meu amigo, dói. E muito.

Vivemos em tempos violentos, com agressões travestidas em suas mais diversas faces e, nesse sentido, entendemos que em qualquer situação em que alguns homens proibam os outros homens de serem sujeitos de sua busca instaura-se, inexoravelmente, uma situação de violência. (BEISIEGEL, 1974). E nessa luta inesgotável de emancipação do sujeito, partimos da necessidade de

libertação das classes oprimidas, tendo em vista que “a desumanização, mesmo que um fato concreto na história, não é, porém, destino dado, mas resultado de uma ‘ordem’ injusta que gera a violência”. (FREIRE, 2015, p. 4). Além disso, não podemos alimentar a ilusão de que o fato de saber ler e escrever, por si só, vá contribuir para alterar as condições de moradia, comida e mesmo de trabalho “[...] essas condições só vão ser alteradas pelas lutas coletivas dos trabalhadores e por mudanças estruturais da sociedade. (FREIRE, 1991, p. 70).

Considerações indicativas

Neste contexto que nos encontramos, entre tantas perguntas que corriqueiramente invadem nossa mente, podemos e devemos nos perguntar: Por que ler Paulo Freire? Ou ainda...O que aprender com Paulo Freire? A resposta não é tão simples quanto parece. Exige entrega, solidariedade e como seres humanos imperfeitos e inacabados, nem sempre estamos preparados e preparadas para tais ações.

Frente a movimentos que cada vez mais tentam nos desestabilizar enquanto educadores e educadoras, a exemplo do movimento Escola Sem Partido, que na verdade mascara ideologias severas e partidárias, que não condiz com a ideia de neutralidade que a atual proposta defende, partimos da necessidade de reinventar Paulo Freire em nossa prática pedagógica. Nesse sentido, Schram e Carvalho (2007, p. 07) entendem que

A sociedade é contraditória e, portanto apresenta nela própria, situações de opressão, reflexo de atos de injustiça marcado pelas desigualdades sociais, próprios da sociedade capitalista, já que existe aquele que oprime e aquele que é oprimido, gerando um contexto de violência. Violência que se percebe também no contexto escolar. Seja pelos conflitos da sociedade excludente, injusta e desigual, seja pelo discurso autoritário, ou mesmo pela permissividade. Nesse sentido, requer repensar a formação de homens capazes de transformar, onde o fazer torna-se ação e reflexão, práxis pedagógica, caracterizada pela ação transformadora do mundo. Buscando a libertação do homem, no contexto de reflexão, pela

compreensão de ser no mundo, com o mundo e para o mundo.

Com isso, também concebemos que “uma prática pedagógica, em seu sentido de práxis, configura-se sempre como uma ação consciente e participativa, que emerge da multidimensionalidade que cerca o ato educativo” (FRANCO, 2016, p. 536). Dito de outro modo, é por meio da interação entre todos os envolvidos no processo educativo, que o aprendizado ocorre em suas múltiplas formas, tendo em vista que este precede e transcende os espaços escolares.

Dessa forma, nos reconhecendo na nossa própria inconclusão e predispostos e predispostas às mudanças, bem como à aceitação do novo e do diferente, nos constituímos como seres sociais que se (re)constróem pela sua própria história. Além disso, quando voltamos nosso olhar para nós mesmos, de forma interna e profunda, nos questionamos: Que marca queremos deixar no mundo? Ou ainda, que memórias queremos reviver na mente, como educadores e educadoras de nossos educandos e educandas?

No sentido de entender e aceitar o outro em suas particularidades, é necessário compreender que o educador e a educadora são seres de almas, de afeto, de diálogo e, com isso, minimizar o tratamento disciplinar da educação e adotar um enfoque holístico, de forma que nossa prática possa ajudar a construir uma humanidade ancorada no respeito, solidariedade e cooperação. Concordamos contigo amigo Freire, que não é possível separar o ensino dos conteúdos da formação ética dos educandos, no entanto, como a educação é uma forma de intervenção no mundo e a cidadania se constrói com luta política, a educação deve ser acima de tudo um ato político de forma a transformar as pessoas e o mundo. E para tal, é necessário romper com a prática educativa conteudista, bancária e vivenciar uma educação que emancipa, liberta e empodera sujeitos.

A reflexão é a antecipação da ação transformadora, ato que projeta a possibilidade da concretude da mudança das pessoas e do mundo. Tal reflexão acontece por meio da pesquisa para procurar as explicações, os porquês e respostas, sendo assim, pensamos que estamos no caminho ou em busca dele. Além disso, seguimos com muita alegria e

esperança numa educação que possa transformar e libertar, com o coração cheio de gratidão, amorosidade, respeito, tolerância e disponibilidade à mudança. Assim, usamos de suas palavras para nos afirmarmos enquanto homens e mulheres que gostam de ser e de se fazer gente, pois

Gosto de ser homem, de ser gente, porque não está dado como certo, inequívoco, irrevogável que sou ou serei decente, que testemunharei sempre gestos puros, que sou e que serei justo, que respeitarei os outros, que não mentirei escondendo o seu valor porque a inveja de sua presença no mundo me incomoda e me enraivece. Gosto de ser homem, de ser gente, porque sei que a minha passagem pelo mundo não é predeterminada, preestabelecida. Que o meu “destino” não é um dado, mas algo que precisa ser feito e de cuja responsabilidade não posso me eximir. Gosto de ser gente porque a História em que me faço com os outros e de cuja feitura tomo parte é um tempo de possibilidades e não de determinismo. Daí que insista tanto na problematização do futuro e recuse sua inexorabilidade. (FREIRE, 2016, p. 52).

Dessa forma, cientes que nossa prática exige definição, posição, ruptura, coerência e que a prática pedagógica não se faz apenas com ciência e técnica, percebemos o quão necessário se faz um processo de ressignificação da prática pedagógica, no sentido de pensar que não existe uma filosofia exclusivamente precisa, mas que o conhecimento acontece por meio do diálogo e da construção de saberes e que com isso, a sociedade começará perceber o quanto a estagnação é letal para o desenvolvimento humano e, talvez, seja por meio desse processo de libertação que, utopicamente, não haverá mais classe opressora e nem oprimidos, apenas indivíduos que trabalham para o crescimento coletivo.

Então, caro amigo Freire, encerramos essa carta com o sentimento que nos une e que também nos move, o ato de esperar e, para compor da forma mais sublime possível o afeto que redigimos nestas palavras, dedicamos e compartilhamos contigo um de nossos poemas prediletos. Afinal, não é isso que bons amigos fazem? Compartilhar? Pois bem, fazemos isso da maneira que julgamos ser a mais singela.

Queremos deixar registrado que o motivo desse poema parte da ideia de que as coisas simples às vezes são as mais verdadeiras e carregam consigo um significado que nem sempre somos capazes de descrever. Hoje, vivemos de incertezas, de momentos em que nossas vozes são silenciadas, o grito de dor nem sempre é ouvido, é minimizado pelo barulho de aviões, carros e nos dias que seguem, de aparelhos respiratórios. Em determinado momento de tempo e espaço, todos teremos nossas vozes silenciadas, com isso, urge a necessidade de agora sermos ouvidos e ouvidas, de nos sentirmos importantes, tanto quanto o som dos pássaros e mesmo do vento. Devemos nos apegar aquilo que muitos chamam de desperdícios ou perda de tempo, para que na tentativa de procurar sempre o melhor da vida não acabemos por perdê-la.

O apanhador de desperdícios

Manoel de Barros (2015)

Uso a palavra para compor meus silêncios
Não gosto das palavras
fatigadas de informar
Dou mais respeito
às que vivem de barriga no chão
tipo água pedra sapo
Entendo bem o sotaque das águas
Dou respeito às coisas desimportantes
e aos seres desimportantes.
Prezo insetos mais que aviões.
Prezo a velocidade
das tartarugas mais que a dos mísseis.
Tenho em mim um atraso de nascença.
Eu fui aparelhado
para gostar de passarinhos.
Tenho abundância de ser feliz por isso.
Meu quintal é maior do que o mundo.
Sou um apanhador de desperdícios:
Amo os restos
como as boas moscas.
Queria que a minha voz tivesse um formato
de canto.
Porque eu não sou da informática:
eu sou da invencionática.
Só uso a palavra para compor meus silêncios.

Com cordial afeto e coração sincero de seus admiradores.

Notas

1 SP: Proporção de mortes por covid é 60% maior em bairro pobre que em rico. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/06/26/bairro-pobres-de-sp-tem-60-mais-mortes-por-covid-19-que-bairros-ricos.htm>.

2 Estudo mostra que 66% de mortos por Covid-19 na Grande SP ganhavam menos de 3 salários mínimos. Disponível em:

<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/06/16/estudo-mostra-que-66percent-de-mortos-por-covid-19-na-grande-sp-ganhavam-menos-de-3-salarios-minimos.ghtml>.

3 COVID: Pesquisas dizem que vulnerabilidade econômica aumenta risco de morte. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2020/07/05/interna-brasil,869462/covid-pesquisas-dizem-que-vulnerabilidade-economica-aumenta-risco-de-shtml>.

Referências

AÇÃO EDUCATIVA (Org.). **A ideologia do movimento escola sem partido**: 20 autores desmontam o discurso. São Paulo: Ação Educativa, 2016.

BARROS, Manoel de. **Meu quintal é maior do que o mundo**. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2015.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **El Método Paulo Freire para la Alfabetización, de Adultos**. Cuadernos del CREFAL n. 3., México, 1977.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. FAGUNDES, Maurício Cesar Vitória. Cultura Popular e educação popular: expressões da proposta freireana para um sistema de educação. **Educar em Revista**, Curitiba, Brasil, n. 61, p. 89-106, jul/set. 2016.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. A Educação como cultura: memórias dos anos sessenta. **Revista**

Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, v. 23, n. 49, p. 377-407, set/dez. 2017.

BEISIEGEL, Celso de Rui. **Estado e educação popular**: um estudo sobre a educação de adultos. São Paulo: Pioneira, 1974.

DICKMANN, Ivo. DICKMANN, Ivanio. Didática Freiriana: reinventando Paulo Freire. **Revista Educere Et Educare**, v. 13, v. 28, maio/ago. 2018. Disponível em: <http://e-revista.unioeste.br/index.php/educereeteducare/article/view/18076>. Acesso em: 10 nov. 2020.

FRANCO, Maria Amélia do Rosario Santoro. Prática pedagógica e docência: um olhar a partir da epistemologia do conceito. **Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos**, Brasília, v. 97, n. 247, p. 534-551, set./dez. 2016. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2176-66812016000300534&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 10 nov. 2020.

FREIRE, Paulo. **A Educação na Cidade**. São Paulo: Cortez, 1991.

FREIRE, Paulo. **Educação como Prática de Liberdade**. 25 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido**. 59ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia**: saberes necessários à prática educativa. 53 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2016.

GADOTTI, Moacir. Lições de Freire. **Revista da Faculdade de Educação**, São Paulo, Brasil, v. 23 n. 1-2./Dez. 1997. Disponível em:

https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-25551997000100002. Acesso em: 07 dez. 2020.

MARQUES, Mário Osório. **Escrever é preciso: o princípio da pesquisa**. 4 ed. Ijuí: Unijuí, 2001.

MENEZES, Maria Gabriela; SANTIAGO, Maria Eliete. Contribuição do pensamento de Paulo Freire para o paradigma curricular crítico-emancipatório. **Revista Pro-Posições**, v. 25, n. 3. p. 45-62, set/dez. 2014. Disponível em:
https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-73072014000300003&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 03 dez. 2020.

PASINI, Carlos Giovanni Delevati; CARVALHO, Elvio de; ALMEIDA, Lucy Hellen Coutinho. A educação híbrida em tempos de pandemia: algumas considerações. **Observatório Socioeconômico da COVID-19 (OSE)**, 2020.

RIBEIRO, Débora.; MELO, Alessandro. Reflexões decoloniais sobre conhecimento e educação a partir do diálogo em Paulo Freire. **Diálogos Latinoamericanos**, v. 20, n. 28, p. 41-52, 2019. Disponível em:
<https://tidsskrift.dk/dialogos/article/view/115941>. Acesso em: 27 set. 2020.

REGO, Teresa Cristina (Org.). **Paulo Freire - 4: a educação como ato político: a luta por uma ação educativa crítica, progressista e transformadora**. Áudio livros: Saraiva, 2018.

SAUL, Ana Maria; SAUL, Alexandre. O saber/fazer docente no contexto do pensamento de paulo freire: contribuições para a Didática. **Caderno de Pesquisa**, São Luís, v. 24, n. 1, jan./abr. 2017.

SCHRAM, Sandra Cristina; CARVALHO, Marco Antonio Batista. **O pensar Educação em Paulo**

Freire: para uma pedagogia de mudanças, 2007. Disponível em:
<http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/pde/arquivos/852-2>. Acesso em: 05 ago. 2020.

SOUSA SANTOS, Boaventura de. **A cruel pedagogia do vírus**. Coimbra: Edições Almedina S/A, 2020.

Do Plano Urbano ao heliponto: notas sobre o processo histórico das transformações urbanas em Araranguá/SC (1886-2017)

From the Urban Plan to the helipad: notes on the historical process of urban transformations in Araranguá/SC/Brazil (1886-2017)

Richard Vieira Ronconi*

Josiel dos Santos**

Palavras chave:
Araranguá
Urbanização
História Local

Resumo: O processo de urbanização da cidade de Araranguá/SC teve seu início na virada do século XIX para o século XX, momento no qual foi formulado seu plano urbano pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita. Com as mudanças territoriais ocorridas durante a primeira metade do século XX, houve uma mudança de perspectiva na aplicação de tal plano. Na década de 1970, há um impulso na urbanização, vinculando o discurso da criação da identidade da cidade com as suas avenidas, que, com os investimentos da administração municipal, passaram a interligar diversos bairros em distintas regiões. Recentemente, com a reformulação do Plano Diretor, a cidade passa por um novo ciclo de urbanização. Com este trabalho, procuramos observar os diferentes momentos da formação do espaço urbano de Araranguá. Para isso, cotejamos informações oriundas da bibliografia sobre a história local, jornais e fotos antigas e registro de edificações históricas situadas na área central da cidade. Assim, procuramos argumentar que as transformações urbanas ocorridas em âmbito local parecem estar alinhadas com um discurso de buscar a identificação da cidade com uma perspectiva de futuro, com pouca ênfase em sua trajetória histórica.

Keywords:
Araranguá
Urbanization
Local History

Abstract: The urbanization process of the city of Araranguá/SC (Brazil) began at the turn of the 19th century to the 20th century, when its urban project was formulated by Antônio Lopes de Mesquita. Due to the territorial changes that occurred during the first half of the twentieth century, there was a change of perspective in the application of such a project. In the 1970s the municipality resumed the urbanization path, linking the discourse of the creation of the city's identity with its avenues that, with the investments of the municipal administration, began to interconnect several neighborhoods in different regions. Recently, due to the reformulation of the Master Plan, the city goes through a new cycle of urbanization. In the scope of the present paper we try to observe the different moments of the formation of the urban space of Araranguá. For this, we collate information from bibliography on local history, newspapers and old photos and records of historic buildings located in the central area of the city. Thereby, we try to argue that the urban transformations that took place at the local level seem to be aligned with a discourse of seeking to identify the city with a perspective of the future, with little emphasis on its historical trajectory.

Recebido em 9 de junho de 2021. Aprovado em 02 de setembro de 2021.

* Licenciado e Bacharel em História pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Professor da rede pública de ensino de Santa Catarina. E-mail: richardronconi@hotmail.com.

** Licenciado e Bacharel em História pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Mestre em Antropologia, com área de concentração em Arqueologia, pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Arqueólogo da Espaço Arqueologia e Antropólogo da Espaço Gestão do Patrimônio Cultural. E-mail: josielsantos211@gmail.com.

Das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso. É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa (Ítalo Calvino, “As cidades invisíveis”, 1990).

Introdução

Toda cidade, seja ela uma metrópole ou uma pequena sede municipal, pode ser entendida como um *locus* que comporta em si um palimpsesto espacial e temporal, isto é, sua composição é resultado de um processo histórico de formação cuja justaposição ou substituição de elementos resultaram na paisagem atual. O espaço da cidade é, assim, um instantâneo de momentos históricos distintos que se apresenta ao observador, “uma unidade de espaço e tempo”, como sintetiza Pesavento (2005, p. 11).

A orientação e sensibilização do olhar para a cidade, buscando a materialidade e as expressões/impressões no espaço das distintas temporalidades que a constituíram como se apresenta, pode vislumbrá-la em suas camadas, em suas partes. Assim, pode-se concebê-la não como algo dado e estático, mas construído e modificado por contingências políticas, econômicas, socioculturais, ideológicas e simbólicas, resultando de projetos articulados ou efeitos mais ou menos orgânicos de tomadas de decisões e/ou tensões de grupos sociais locais. Esse processo, vale dizer, remete a olhar para a cidade como *locus* possível do que Koselleck (2014) evoca como “estratos do tempo”.

A descoberta da cidade pelo olhar (PESAVENTO, 2007, p. 17), não obstante, requer algumas condições, seja do ponto de vista da sensibilização e da educação do olhar, seja pela manutenção e cuidado para que não ocorra a

invisibilização ou esquecimento de elementos essenciais na constituição da paisagem local.

Neste artigo, buscamos refletir sobre os processos de configuração da área urbana de Araranguá/SC. Argumentamos que desde a projeção de uma planta urbana para a cidade – no final do século XIX – até os tempos recentes, as transformações ocorridas principalmente em sua área central trazem como tônica um discurso de buscar a identificação da cidade com o novo, em uma ideia de projetá-la para o futuro. Em contrapartida, parece haver uma ausência ou uma baixa propensão da recorrência à história de sua formação. Mesmo a referência à planta urbana projetada pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita, via de regra, dá grande ênfase à projeção para o futuro – que se assume no próprio título do referido documento.

Para o desenvolvimento do argumento, optamos por focar em três momentos da história da cidade. Iniciamos tratando dos primeiros momentos de sua organização, focando principalmente sobre as modificações em sua área central durante a virada do século XIX para o século XX. Na sequência, tratamos de forma breve as transformações urbanas iniciadas na década de 1960. Por fim, com o intuito de identificar de que maneira a cidade atual se identifica ou se deixa identificar com sua trajetória histórica, fazemos alguns apontamentos sobre algumas referências históricas já desaparecidas ou ainda presentes no cenário de sua área urbana. Vale destacar que, neste trabalho, optamos por focar sobre as edificações históricas da área urbana por entendermos ser esse um recorte que possibilita algumas considerações acerca da história das transformações urbanas em Araranguá.

Neste sentido, para abordar a história das transformações do espaço urbano araranguense, foi realizada uma revisão bibliográfica das obras pertinentes à história do município. Também foram realizados levantamentos no acervo de jornais existentes no Arquivo Histórico de Araranguá. As imagens históricas foram obtidas nos sites da Prefeitura Municipal de Araranguá e da Câmara de Vereadores de Araranguá, na bibliografia consultada e no acervo aerofotogramétrico da Empresa de Pesquisa Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI). Para a identificação e registro

fotográfico e de localização das edificações históricas, foi realizada caminhada pela área urbana da cidade; a fim de comparar os locais registrados em diferentes momentos, além de buscar nas fontes anteriormente mencionadas, foi lançado mão do recurso de imagens históricas do Google Earth Pro.

A projeção da urbe: Araranguá na virada do século XIX para o século XX

Na virada do século XIX para o século XX, o território de Araranguá compreendia uma grande extensão do sul catarinense, com uma área que se limitava entre os rios Urussanga e Mampituba e entre os contrafortes da Serra Geral e a costa litorânea (Figura 1). O estabelecimento desses limites remete à Lei Provincial nº 272, do ano de 1848, por meio da qual foi criada a Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens, momento em que a câmara de vereadores de Laguna delegou cinco

nomes de moradores para o estudo e a escolha do local onde viria a ser instalada a futura sede. Foi escolhido um local estratégico geograficamente, uma área elevada na margem direita do rio Araranguá, na localidade de Campinas, “cuja situação física natural lhes parecera oferecer as melhores condições para servir como sede da região” (HOBOLD, 2005, p. 101).

No ano de 1880, Araranguá seria elevada à categoria de município pela Lei Provincial nº 901/1880. Em 1886, foi designado o engenheiro Antônio Lopes de Mesquita para realizar um projeto urbanístico que nortearia a aplicação de uma malha urbana na região central da cidade. O projeto apresentava uma organização simples de ruas e avenidas, de divisões das quadras, além do registro de dados como a localização da Câmara Municipal, do quartel, da pequena igreja e projeção do local da futura igreja, que viria ser construída no ano de 1901 (HOBOLD, 2005).

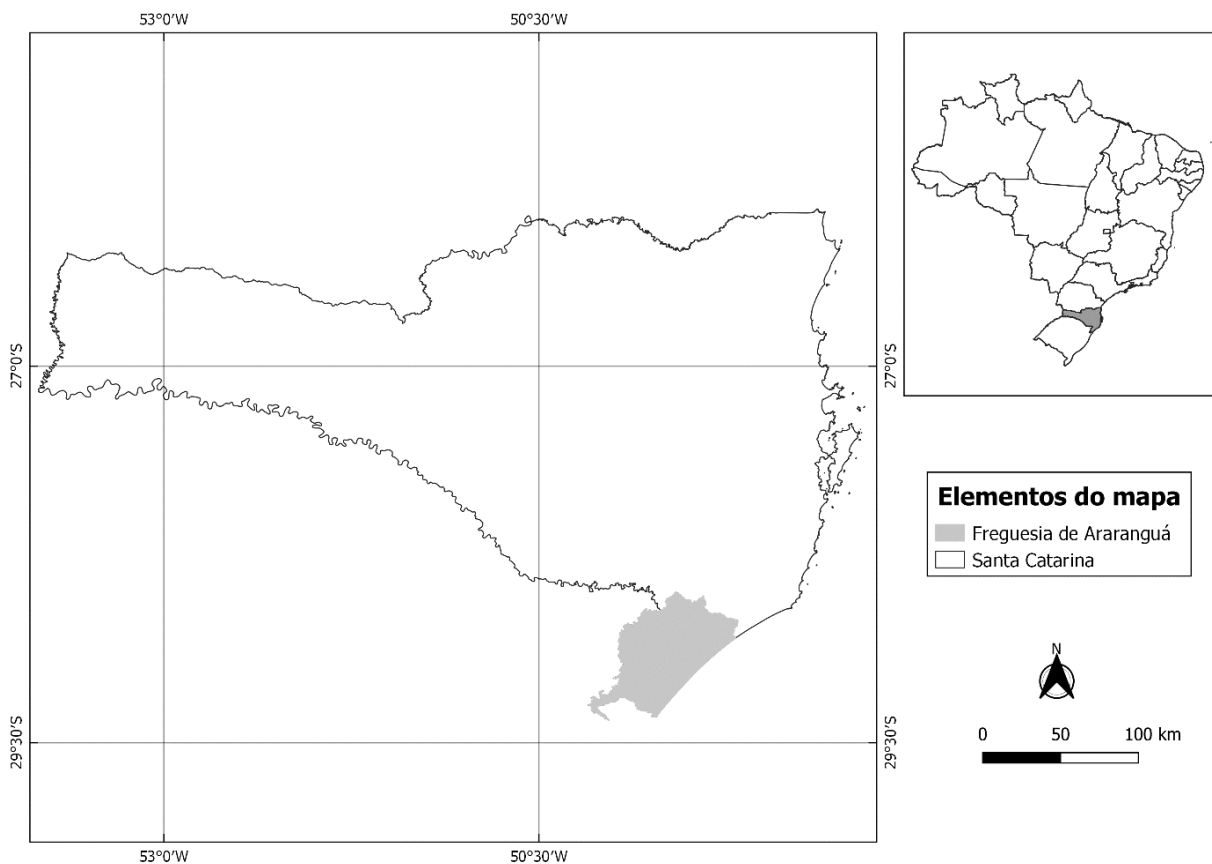


Figura 1 - Território da Freguesia de Araranguá (1848) e sua localização dentro dos limites atuais de Santa Catarina (2021).

Fonte: Os autores, 2021.

Sobre a planta urbana projetada por Mesquita (Figura 2), Pimenta (2000, p. 88) aponta o projeto como uma tendência urbanística do final do século XIX, em contraposição aos formatos de cidades coloniais brasileiras.

Embora baseado como todos os planos urbanos das cidades coloniais em ideias defasadas em relação ao seu período de implantação, o plano de Mesquita assimilava a ideia da escala das vias barrocas, amplamente difundidas nas intervenções renovadoras do final do século XIX, projetando em vez de ruas, amplas avenidas, que certamente condicionaram a evolução da malha urbana.

Logo, vê-se que desde sua elevação a município, a constituição urbana de Araranguá flerta com a busca pelo moderno. Essa “busca pelo moderno” é aqui entendida, a partir da leitura de Le Goff (1990, p. 167-202), como a intenção deliberada de romper com uma situação considerada ultrapassada e se adequar a um novo modelo de sociedade, fundado nas noções de progresso e desenvolvimento. Sua planta representa muito bem essa questão, desde seu próprio título: quando foi divulgado o projeto em Laguna, dado à publicidade em 1º de setembro de 1886, se intitulava “Planta da Futura Cidade de Araranguá” (HOBOLD, 2005, p. 137).

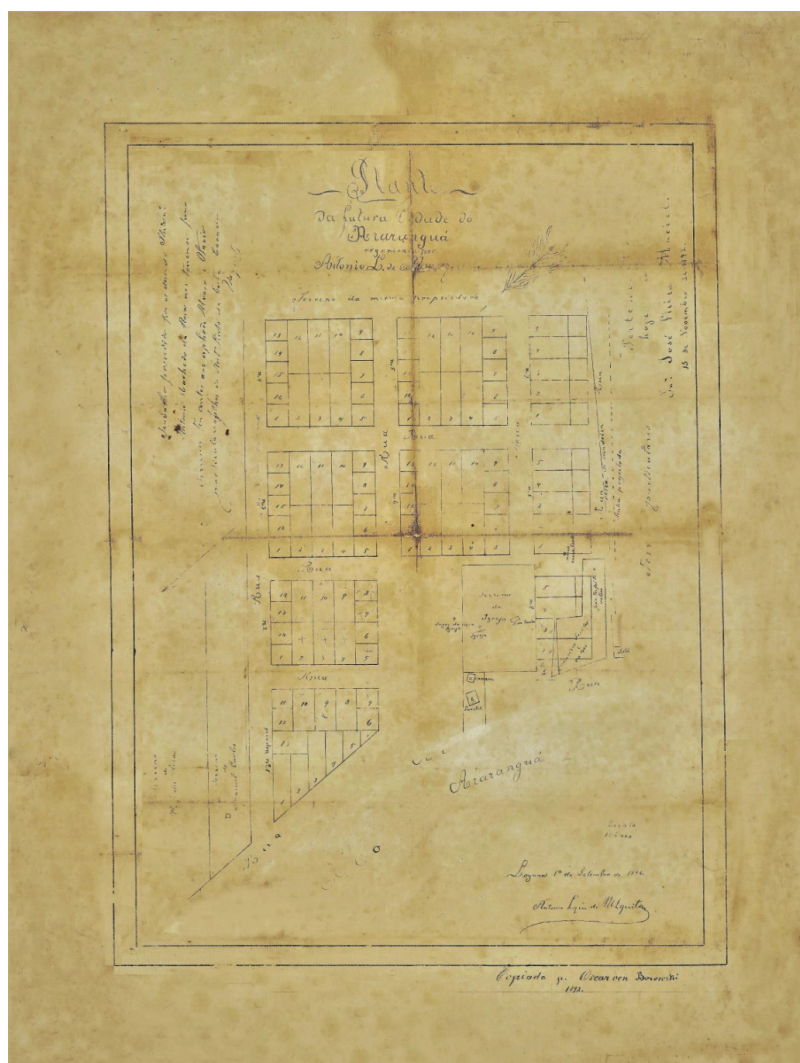


Figura 2 - “Fac-símile da cópia do original da planta de Araranguá, desenhada por Oscar Boronski em 1892.

Doação: Alexandre Rocha, recebida de Paulo Hobold. Acervo: AHA”.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araranguá, 2021.

Diferente de outras formações urbanas da região, que se deram a partir de antigos trajetos e caminhos, a planta de Araranguá apontava para uma preocupação com as formas de organização do espaço urbano. Destaca-se nesse Plano Urbano a projeção das avenidas ressaltada por Pimenta (2000), o que dá indícios, nesse sentido, de uma ideia prospectiva de ordenamento do espaço urbano, o que nem sempre foi visto com bons olhos pela população, tendo uma leitura de desconfiança no período de sua publicização devido à impressão de “desperdício de terras destinadas às avenidas, sem que houvesse necessidade para tanto” (ROCHA *apud* HOBOLD, 2005, p. 143).

Nos primórdios de sua formação como município, Araranguá se constituía, junto com Tubarão e Laguna, como um destacado centro político e econômico regional. Com o avanço do século XX, passou por desmembramentos que moldaram sua constituição territorial, política e econômica, até chegar à conformação atual. Destacam-se, então, três desmembramentos importantes para a compreensão dos limites territoriais atuais de Araranguá: o primeiro, do então distrito de Criciúma, ao norte, em 1925, que

despontava economicamente devido a exploração do carvão mineral; seguindo, a leste, em 1948, é emancipado o município de Turvo, que determinou a perda de metade do então território; e, em 1953, foi a vez de Sombrio, ao sul, efetivar sua emancipação.

Os desmembramentos iniciados na década de 1920 resultaram na diminuição de mais de 80% do território original de Araranguá, impactando a vida econômica e política do município, desestimulando a aplicação do projeto urbanístico de Mesquita. Acrescente-se a isso a instalação da estação férrea no bairro Barranca, no ano de 1927, como desdobramento da expansão dos ramais da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina. A principal forma de saída e entrada da cidade passou a ser, então, através do ramal Tubarão-Criciúma-Araranguá, que logo se tornou o mais importante meio de transporte de pessoas, mercadorias e produtos na região até meados dos anos de 1960 (NASCIMENTO, 2004). Assim, a especulação imobiliária se desdobrou para a margem oposta do rio Araranguá (Figuras 3 e 4).

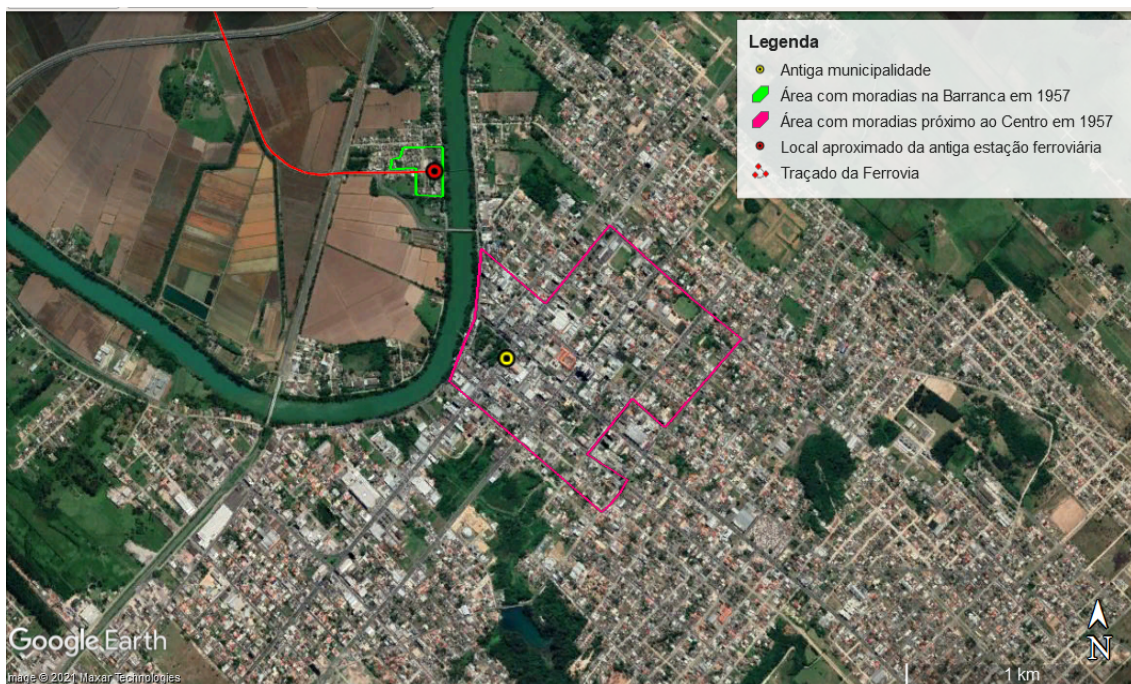


Figura 3 - Localização dos bairros Barranca e Centro, em ambas as margens do rio Araranguá.

Fonte: Dos autores, sobre imagem atual do Google Earth Pro, 2021.

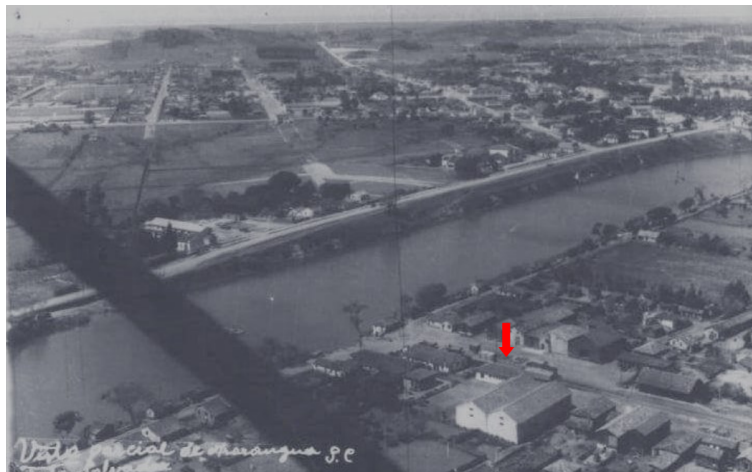


Figura 4 - Foto aérea de José Genaro Salvador, provavelmente da década de 1950. Em primeiro plano, o bairro Barranca; do outro lado do rio Araranguá, a área central de Araranguá. A seta vermelha indica a localização da estação ferroviária.

Fonte: Prefeitura Municipal de Araranguá, 2021.

Mais uma vez o projeto urbanístico é colocado em xeque, sendo deixado de lado até meados dos anos de 1950.

A ânsia da população em ver, sentir e viver o progresso, que estava presente somente naquele local da cidade, fez crescer o bairro [Barranca], o que acabou por contrariar o planejamento urbano desenhado pelo engenheiro Mesquita, fazendo nascer no outro lado do rio Araranguá um pedaço da cidade. O bairro Barranca permaneceu até a década de 1950 como a principal entrada da urbe e um dos bairros mais importantes

economicamente, já que por ali se instalaram empresas de exportação de farinha de mandioca (BRONSTRUP, 2007, p. 10).

Em imagem aérea captada na década de 1950 por Genaro Salvador, fotógrafo que registrou amplamente imagens do cotidiano araranguense durante as décadas de 1940 e 1970, é possível constatar a constituição urbana deste momento na área central da cidade (Figura 5).

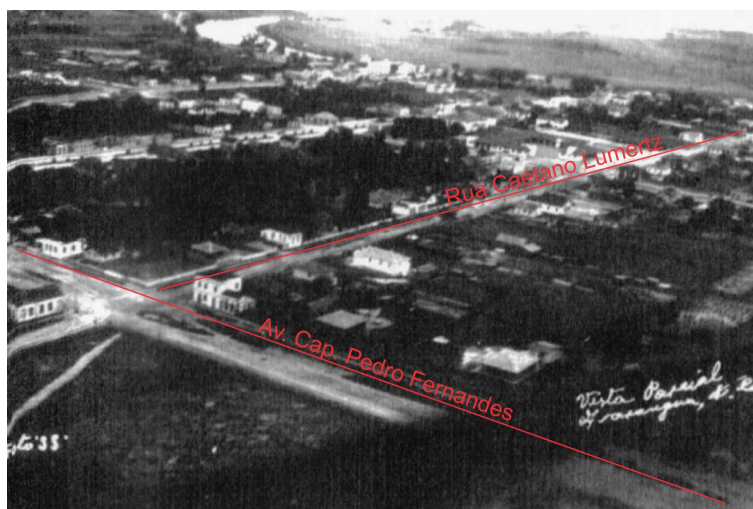


Figura 5 - Imagem aérea do núcleo urbano de Araranguá na década de 1950, captada por Genaro Salvador.

Fonte: Dos autores, sobre fotografia de Genaro Salvador disponível em HOBOLD, 2005, p. 249.

Nessa fotografia aérea, vê-se uma grande quantidade de terrenos inabitados, identificando-se, ainda, em primeiro plano, a atual Av. Cap. Pedro Fernandes e a rua Caetano Lumertz. É interessante visualizar também a quase inexistência de residências na porção sul da cidade (canto esquerdo superior da foto), tendo em vista que a Av. 7 de Setembro ainda não se estendia para aquele lado. A urbanização da parte sul da cidade se dará a partir das décadas de 1960 e 1970, tendo a Av. 7 de Setembro importante papel nesse processo.

Surge a “Cidade das Avenidas”: décadas de 1960 e 1970

Durante as décadas de 1960 e 1970, as avenidas ganhavam força como símbolo de modernidade dentro da cidade, com investimentos públicos em pavimentações e prolongamentos. Procurou-se fomentar, então, a ideia de uma identidade local partindo da retórica de uma malha urbana projetada, exclusiva na região, colocando novamente em evidência o Plano Urbano elaborado pelo engenheiro Mesquita em fins do século XIX. É nesse momento que Araranguá recebe a alcunha de “Cidade das Avenidas” (NUNES, 1994, p. 19).

Rocha (apud HOBOLD, 2005, p. 138) aponta que:

Hoje Araranguá ostenta orgulhosamente suas avenidas. Nos anos de 1960 foi intitulada de “Cidade das Avenidas”, o que a ajudou a ser projetada em termos de propagação da atividade turística. Naquele momento em que eclodia nas cidades o espírito desenvolvimentista, e os “formadores de opinião” procuravam desesperadamente codinomes simpáticos para servir de slogan que despertassem para as potencialidades municipais, passou a chamar a atenção este diferencial de espacialidade urbana de Araranguá.

Para Berman (1986, p. 13), o sentimento de ser moderno é “fortalecido pelas imensas organizações burocráticas”, que possuem o poder de destruir o velho e forjar o novo. Isso é percebido na Araranguá de meados do século XX no esforço da elite política e de parte da imprensa local em reforçar

a identidade da cidade através do elogio de suas avenidas. Diferente das desconfianças expressas por parte da população no final do século XIX, que se questionava quanto ao desperdício de terras que resultaria da implantação do Plano Urbano, a partir da década de 1960 certas vozes da imprensa local adotaram em seu discurso a indicação do farto espaço físico disponível para os prolongamentos das avenidas. É válido destacar que essa é uma tendência que se insere em um contexto nacional e internacional, o que indica que nos ares locais faziam ressonância os ventos que se agitavam no âmbito mais amplo. Esse é um momento em que emergem “novas experiências na arquitetura e no urbanismo em vários países sul-americanos” (GOMES; ESPINOZA, 2009, p. 13). Também no Brasil, a partir da segunda metade do século XX, há um intenso movimento de industrialização e crescimento da população urbana iniciado na década de 1950, intensificando o processo de urbanização (SOUZA, 2020, p. 18).

O excerto abaixo, extraído do periódico *Jornal do Vale do Araranguá*, em edição de 1978, traz o seguinte:

O prolongamento da Avenida Getúlio Vargas, até encontrar a via de acesso ao Arroio do Silva, é uma medida pretendida pelo atual Prefeito de Araranguá, Salmi Paladini.

[...] A Getúlio, é a espinha dorsal de um esquema preconizado para uma cidade sem carência de espaço físico para a sua expansão, podendo se prolongar, tranquilamente, até a orla marítima.

[...]

O lado sul da Avenida Sete de Setembro já merecem a atenção [sic] do atual mandatário, estendendo-se por alguns milhares de metros, levando o incentivo aos investidores afeitos aos empreendimentos imobiliários, o que proporcionou um grande impulso àquela região (Mato Alto), anteriormente tomada pela densa capoeira e carreiros arenosos somente.

Hoje, ali existem modernas e aprazíveis quadras de casas residenciais de primeiro gabarito, demonstrando-se claramente, que somente faltava um pouco de incentivo, de motivação por parte do Poder Público.

Agora está na mira do Senhor Prefeito o lado inverso da Sete [porção norte da avenida] restando somente algumas providências de saneamento básico [...] nas zonas mais atingidas pelas cheias do

Município, a fim de prosseguir, com tranquilidade a importante obra viária.

Com as duas artérias citadas, consideradas fundamentais ao rígido cumprimento do Plano Diretor, é certo que não haverá a deturpação futura do acalentado sonho do saudoso Engenheiro Mesquita de fabricar uma cidade para o futuro (PROLONGAMENTO, 1979, s/p).

Há que se tomar cuidado de não se usar o discurso de periódicos da época com uma postura ingênua (LUCA, 2008), evitando-se, assim, “o grande risco de ir buscar num periódico precisamente aquilo que queremos confirmar” (CAMARGO, 1971 apud LUCA, 2008, p. 111). Portanto, vale ressaltar que ao destacar a passagem acima, veiculada pelo Jornal do Vale do Araranguá, entendemos que tais ideias não necessariamente eram predominantes ou compartilhadas por todos os grupos sociais – basta lembrar que na época nem todos tinham acesso à alfabetização e mesmo ao consumo da imprensa local. Além disso, as vozes da imprensa também têm importante papel no pensamento social e político local e em seus planos e ações – como destaca Clemes (2016, p. 27) para as décadas de 1930-1940 também em Araranguá, em que “os jornais locais e regionais desempenharam um notório papel, apresentando planos progressistas para a cidade”, que buscava, desde então, trilhar “caminhos do sonhado progresso”.

Tais vozes, entendidas dentro de um campo de disputa político-social local, deixam entrever certos aspectos das discussões que giravam em torno da constituição urbana. A retomada do projeto de Mesquita, portanto, representou um novo ciclo de especulação imobiliária. Era o prelúdio da verticalização. No ano de 1981, um novo Plano Diretor é aprovado, permitindo a construção de prédios de até oito pavimentos nas principais avenidas da região central da cidade, por meio da Lei Municipal nº 864/81 (ARARANGUÁ, 1981).

Para Pimenta (2000), a década de 1970 é responsável pelo perfil do perímetro urbano em vigor até hoje, pois é nesse período que ocorre a ocupação de diversas áreas da cidade. Essa autora ainda coloca as tentativas de controlar a expansão e o parcelamento do solo dispostas no Plano Diretor de 1981 e sua preocupação com a conciliação de novos empreendimentos na região central do município.

A década de 70 trouxe, também, o início do processo de verticalização. O primeiro edifício construído nessa época possuía somente 3 pavimentos. Paradoxalmente, o Plano Diretor de 1981 ratifica esse processo, permitindo 8 pavimentos na área central, o que facilitou, certamente, os investimentos do setor imobiliário (PIMENTA, 2000, p. 102-103).

Assim, tem impulso a verticalização das edificações, vinculada à abertura de ruas e avenidas, que agora, após prolongamentos e pavimentações, estariam prontas para a implantação de novos projetos, representando, dessa forma, o lugar simbólico da modernidade dentro do imaginário local.

Vale destacar, ainda, que em âmbito nacional esse é um contexto em que têm grande ressonância na organização urbana o fenômeno do êxodo rural iniciado na década seguinte. Tal fenômeno também é observado no contexto regional (conforme demonstra ALVES, 2017). Assim, Araranguá não passa imune ao que Alves (2017, p. 82) indica como “ideologia da urbanização”, mobilizando um imaginário que associa o turismo às modificações urbanas, o que demanda, também, “a produção do espaço para consumo”.

O cenário urbano atual: efeitos das mudanças urbanas sobre os prédios históricos

Neste item elencamos algumas edificações – já demolidas ou ainda em pé e em uso – a fim de encetar uma reflexão sobre o processo de mudança no cenário urbano e a relação com os prédios históricos da cidade. Como pretendemos chamar a atenção, não há uma política pública desenvolvida que direcione seu olhar para a constituição histórica da área urbana, havendo certa continuidade na tendência de buscar a renovação do cenário urbano sem um esforço deliberado de preservação de alguns elementos na paisagem que diriam muito da trajetória histórica local.

A seleção abaixo não tem a pretensão de ser exaustiva, nem tampouco busca-se indicar o que deve ou o que não deve ser preservado, haja vista que entendemos que as políticas de memória e

patrimônio são objetos de disputas e, portanto, não devem resultar de indicações de gabinete ou tomadas de decisão verticalmente orientadas. O que pretendemos é demonstrar diferentes maneiras como a cidade se relaciona com alguns elementos componentes de sua história e como isso pode ser tomado como uma permanência de uma postura que encontra ressonância em sua trajetória como cidade. Entendemos, também, que outros

elementos, como as ruas, avenidas, canteiros e praças fazem parte do cenário urbano; contudo, neste estudo nos limitamos a indicar as edificações históricas como um eixo norteador das reflexões.

No Quadro 1 listamos as edificações selecionadas, as quais possuem correspondência com a Figura 6. O número da coluna da esquerda indica a localização da edificação na imagem que segue.

Quadro 1: Lista das edificações selecionadas.

Nº	Edificação
1	Local da Casa do Cel. João Fernandes
2	Local do Palacete de Bernardino Senna Campos
3	Antigo Palacete Municipal
4	Antiga sede da Prefeitura Municipal
5	Prédio na esquina da Avenida 7 de Setembro com a Rua Caetano Lumertz
6	Prédio localizado na esquina da Av. 7 de Setembro com a Rua Dr. Virgulino de Queiroz
7	Edificação localizada na esquina da Av. 15 de Novembro com a Av. Cel. João Fernandes
8	Prédio na Av. 15 de Novembro [Bar Brasil]
9	Prédio nº 191, localizado no Calçadão da Av. Getúlio Vargas
10	Edifício Ouro Fino
11	Prédio nº 1907 da Av. 7 de Setembro

Fonte: Os autores, 2021.

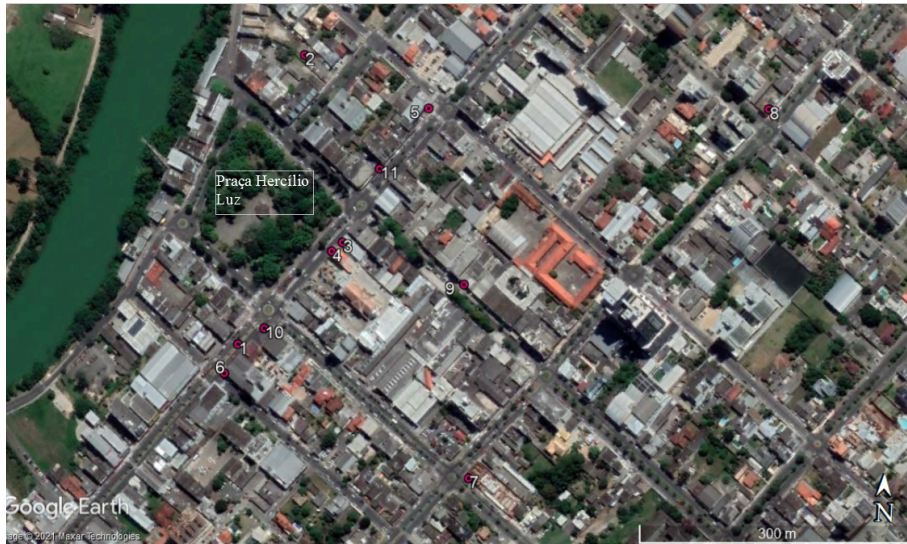


Figura 6 - Localização das edificações selecionadas.

Fonte: Os autores, sobre imagem do Google Earth Pro, 2021.

Os processos de expansão da malha urbana e de verticalização iniciados nas décadas de 1960 e 1970 intensificaram o desaparecimento gradativo de prédios que remetiam à formação urbana de Araranguá, desde fins do século XIX até a primeira metade do século XX. A casa do Coronel João Fernandes, por exemplo, representa bem esse

processo. Sua demolição marcaria a materialização da extensão da Avenida 7 de Setembro até a recém pavimentada BR-101, passando pelo bairro Cidade Alta (Figura 7).

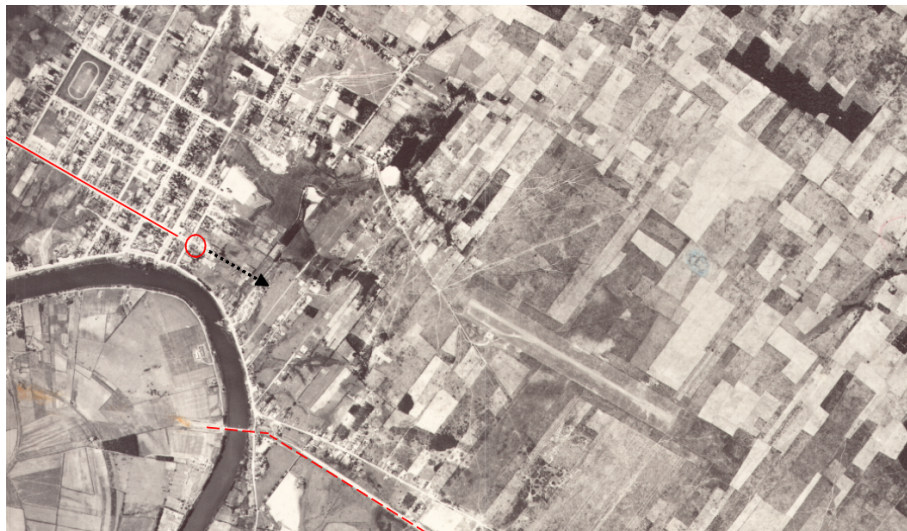


Figura 7 - Excerto de imagem aérea capturada em 1957. Legenda: linha vermelha contínua, Av. 7 de Setembro; linha vermelha tracejada, futuro traçado da BR-101 (até 2014); seta preta pontilhada, futuro prolongamento da Av. 7 de Setembro; círculo vermelho, localização da casa do Coronel João Fernandes. Note-se a ausência de edificações na parte sul da cidade, atuais bairros Alto Feliz, Nova Divinéia, Cidade Alta, Aeroporto, Mato Alto, Lagoão e Arapongas (porções central e direita da imagem, respectivamente).

Fonte: Marcações dos autores sobre Aerofotografia do Levantamento de Santa Catarina de 1957, do acervo aerofotogramétrico da Empresa de Pesquisa Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI), 2021.

Esse processo se estendeu durante boa parte da década de 1970 e envolveu um grupo político e econômico que estava interessado na valorização da porção sul da cidade. Nesse sentido, Bronstrup (2007, p. 13) destaca alguns dos interesses envolvidos:

Tais locais, com o decorrer do tempo, valorizaram-se e passaram a proporcionar uma vasta gama de serviços como postos de gasolina, revenda de automóveis, hotéis, lanchonetes e restaurantes, além de estabelecimentos voltados para a manutenção e revenda de caminhões. Todo esse crescimento do bairro Cidade Alta já era visto por aqueles que faziam a política araranguense na década de 1960.

Havia dois grupos políticos interessados na valorização de terrenos no entorno da via que ligaria

o centro até a BR-101, agora principal meio de entrada da cidade. “O grupo número um pretendia o acesso pela futura Avenida Sete de Setembro”, apontando um novo local para a rodoviária; já o segundo grupo defendia a permanência da rodoviária na beira do rio, “utilizando uma rua já existente, que no caso seria a Rui Barbosa”, para a ligação com a rodovia (BRONSTRUP, 2007, p. 13).

Assim, do que se depreende disso é que a abertura ou consolidação de vias de ligação com o centro da cidade e a então nova rodovia foi guiada por disputas políticas e projetos econômicos de grupos locais. Nessa disputa, que também enredou a opinião pública (BRONSTRUP, 2012, p. 36), o resultado foi pela construção da Av. 7 de setembro, mantendo-se a rodoviária no mesmo lugar (Figura 8).



Figura 8 - Excerto de imagem aérea capturada em 1978. Legenda: linha vermelha contínua, Av. 7 de Setembro; linha vermelha tracejada, BR-101 (o traçado da BR-101 foi desviado em decorrência de sua duplicação; desde 2014 esse traçado é uma via de uso local); seta preta tracejada, Av. Presidente João Goulart, no bairro Cidade Alta (ligação da Avenida 7 de Setembro com a então BR-101). Note-se que a parte sul da cidade já apresentava um grande número de ruas e edificações.

Fonte: Marcações dos autores sobre Aerofotografia do Levantamento de Santa Catarina de 1978, do acervo aerofotogramétrico da Empresa de Pesquisa Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI), 2021.

É interessante notar que a abertura das vias no sentido sudeste, pretendendo a interligação com a BR-101, impulsionou a urbanização em um sentido linear, diferente do concêntrico previsto pelo Engenheiro Mesquita em seu projeto (BRONSTRUP, 2012) – embora o crescimento concêntrico também tenha sido observado.

Logo, é ilustrativo que para a concretização do projeto de modernização das vias públicas e colocação em ação da opção de extensão até a BR-101 que se sobressaiu fosse preciso a demolição da antiga casa do Coronel João Fernandes, político que esteve à frente da administração municipal de Araranguá durante mais de duas décadas, entre o final do século XIX e início do século XX. Na imagem a seguir é possível identificar a edificação, que foi demolida para o prolongamento da Av. 7 de Setembro. Do lado esquerdo, a fotografia feita por Genaro Salvador na década de 1950, contrastando com uma imagem, do mesmo local, feita no ano de 2015, já sem o prédio (Figura 9).

Conforme mencionado anteriormente, durante a década de 1970 Araranguá passou por várias mudanças em sua configuração urbana. Esse processo de modernização e início da urbanização intensa foi responsável pelo desaparecimento de diversos prédios históricos. As casas que pertenciam a personagens da história local, como a casa de João Fernandes e a casa do telegrafista Bernardino Senna Campos – ambas demolidas neste período – são exemplos do impacto provocado. Sendo que o espaço onde estava localizada a casa de Campos se encontra até os dias de hoje sem nenhuma construção, servindo como um estacionamento no centro da cidade (Figura 10).

Além destes, podem-se citar outros prédios históricos que desapareceram a partir desse processo ocorrido desde a década de 1970, tais como o Hotel dos Viajantes e o palacete municipal, localizado nas proximidades da atual Praça Hercílio Luz – este último, demolido no ano de 1986 (Figura 11).

No ano de 2012, a Lei nº 864 de 1981, em seu Art. 42, recebeu uma importante alteração, com relevante papel para um novo processo de

verticalização na cidade. Essa lei mudou a altura permitida para as construções, aumentando o número de pavimentos previsto na lei anterior, de 1981 (ARARANGUÁ, 2012).

Entende-se, assim, que essa reformulação faz parte de um terceiro ciclo de especulação imobiliária na cidade. Os reflexos desse processo já podem ser observados dentro do espaço local. Diversos prédios históricos, de distintos períodos da formação da cidade, vêm desaparecendo do cotidiano e, muitos deles, dando lugar a prédios vendidos como “luxuosos” e “modernos”, ou simplesmente servindo de estacionamento, como ilustram as imagens das seguintes edificações demolidas: prédio na esquina da Avenida 7 de Setembro com a Rua Caetano Lumertz; o antigo prédio localizado na esquina da Av. 7 de Setembro com a Rua Dr. Virgulino de Queiroz; e a edificação localizada na esquina da Av. 15 de Novembro com a Av. Cel. João Fernandes (Figura 12).

Contudo, certas edificações históricas ainda fazem parte da paisagem urbana, sobretudo na área ao redor da Praça Hercílio Luz e nas avenidas 7 de Setembro e 15 de Novembro. Tais áreas remontam a importantes espaços a partir dos quais se deu a formação da porção central da cidade e que atualmente sofrem grande pressão imobiliária.

Em alguns destes prédios, percebe-se uma característica em comum: muitos apresentam mudanças em seus traços arquitetônicos no piso inferior, frequentemente de uso comercial; em contrapartida, embora o andar superior não seja descaracterizado, não se percebe preocupação no sentido de sua preservação (exemplo da Figura 13).

Outro fator de risco percebido diz respeito à invisibilidade de tais edificações provocadas por placas de publicidade, que impossibilitam sua visualização, influenciando, conseqüentemente, na percepção da população sobre esses lugares. Isso pode ser constatado por meio da observação de imagens das fachadas de alguns prédios, captadas em distintos períodos (Figuras 14 e 15).



Figura 9 - Imagem da esquerda mostrando a localização da casa do Coronel João Fernandes, onde hoje (imagem da direita) passa a Av. 7 de Setembro.

Fonte: Esquerda - Reprodução de fotografia de José Genaro Salvador, Câmara Municipal de Vereadores de Aranguá, 2020. Direita - Os autores, 2015. As setas vermelhas foram adicionadas para indicar o local da edificação.



Figura 10 - Imagem da esquerda mostra a casa do telegrafista Bernardino Senna Campos, fotografada por ele no ano de 1917; na imagem da direita, terreno onde era localizada a casa de Campos, utilizado como estacionamento privado.

Fonte: Esquerda - Campos, 1989. Direita - Os autores, 2015.



Figura 11 – Na esquerda, imagem do antigo palacete municipal, demolido em 1986; na direita, local onde se situava a antiga sede da prefeitura municipal.

Fonte: Esquerda - Câmara Municipal de Vereadores, 2020. Direita - Os autores, 2015.



Figura 12 - Prédios históricos demolidos nos últimos anos. À esquerda imagens das edificações ainda em pé; à direita imagens dos locais após a demolição e a utilização dada ao terreno (em 2015).

Fonte: Esquerda - Imagens capturadas a partir do software livre Google Earth, 2015. Direita - Os autores, 2015.



Figura 13 - Prédio na Av. 15 de Novembro [Bar Brasil].

Fonte: Os autores, 2015.



Figura 14 - Prédio nº 191, localizado no Calçadão da Av. Getúlio Vargas (na imagem da esquerda o prédio na década de 1990 e na da direita o prédio em 2015). Percebe-se o grande número de placas de publicidade que encobrem e descaracterizam o prédio.

Fonte: Esquerda - Gentilmente cedida por Alexandre Rocha, 2015. Direita - Os autores, 2015.



Figura 15 – À esquerda, prédio do Edifício Ouro Fino; à direita, prédio nº 1907 da Av. 7 de Setembro.

Fonte: Os autores, 2015.

No prédio nº 191, localizado no Calçadão da Av. Getúlio Vargas, por exemplo, é visível o encobrimento da parte frontal da edificação atualmente, se comparado com a imagem da década de 1990. Além das evidentes modificações, é possível perceber que algumas características arquitetônicas estão encobertas pelas placas comerciais. O mesmo ocorre nos prédios do Edifício Ouro Fino e no nº 1907 da Av. 7 de Setembro.

Nota-se, portanto, uma relação entre o crescimento e a reconfiguração urbana e o desaparecimento de prédios históricos – sobretudo na área central da cidade. Tais desaparecimentos, muitas vezes, resulta de um processo de ‘invisibilização’ dessas construções. Isso indica, ainda, o lugar que os prédios históricos têm ocupado nas tomadas de decisões acerca das políticas municipais voltadas para a organização do espaço urbano do município e também de suas políticas voltadas para o âmbito cultural.

Considerações Finais

No primeiro semestre do ano de 2017, um portal de notícias local trazia em uma de suas manchetes o advento de um novo empreendimento imobiliário e comercial que marcaria o cenário central de Araranguá. Projetado para ser o “primeiro arranha-céu” da cidade, com duas torres e 16 pavimentos, dos quais três destinados a garagens, a edificação contaria, ainda, com o primeiro heliponto do extremo sul catarinense. A reportagem iniciava celebrando que a “monotonia” da paisagem urbana araranguense estava com seus dias contados, pois a nova construção projetada traria embelezamento e ares de futuro para a cidade.

Desafortunadamente, essa matéria se perdeu nos labirintos da Internet, ficando apenas na lembrança dos autores deste artigo. Contudo, sua menção aqui vem a propósito de ressaltar um aspecto latente nos discursos sobre as modificações urbanas, que é uma busca reiterada por renovar a paisagem da cidade, muitas vezes se colocando de forma antagônica ao atual – como se um salto para o futuro estivesse sendo dado.

Como pretendemos destacar, Araranguá passou por diversas transformações em sua malha

urbana, notadamente a partir da década de 1970, período crucial para o entendimento do traçado atual. O Plano Urbano projetado pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita, no final do século XIX, serviu de alicerce para os novos planos de projeção das avenidas dentro do contexto local. De fato, a identificação na história, em Araranguá, foi buscada num projeto inovador, moderno e único na região. Paralelamente, observa-se os interesses das gestões administrativas em reforçar esse sentimento, vinculando obras de alargamento e prolongamento de diversas avenidas, chegando a regiões pouco habitadas no período, e os interesses de uma especulação imobiliária cada vez mais forte na cidade. Percebe-se, portanto, nesse momento, um processo de verticalização que se instala no município. Se durante a década de 1970 a cidade permitia edifícios de três pavimentos, no início da década de 1980 uma nova lei resulta em um forte processo de verticalização, permitindo a construção de até oito pavimentos no perímetro central da cidade.

Durante esse processo de abertura de avenidas e de verticalização, vários prédios históricos foram, aos poucos, desaparecendo. As casas de Bernardino Senna Campos e de João Fernandes são exemplos disso. A partir desse momento, percebe-se um desaparecimento gradativo de prédios. Tais ausências desfalcam a história local de referências materiais sobre a constituição material de sua área urbana.

Durante as décadas seguintes também se pode perceber a destruição de mais prédios históricos. A cidade não possui um levantamento profundo dessas ausências. Existem algumas intenções de preservação, mas o reflexo do esquecimento desses lugares pode ser entendido com o não desenvolvimento de leis de tombamento e o desinteresse das gestões administrativas sobre a temática. A cidade não possui nenhuma edificação tombada por lei, o que representa como o assunto é tratado.

A partir de 2012, com a reformulação da Lei nº 864, formulada em 1981, a cidade começa a passar por um novo processo de verticalização, principalmente em sua área central. Novamente, a especulação imobiliária na cidade surte um efeito dominó nas edificações históricas. Novos prédios se instalam nas principais avenidas.

A amostragem dos edifícios relacionados demonstra os diferentes locais no centro urbano onde se encontram testemunhos materiais da constituição histórica da cidade, que, ao que demonstra nossa análise do processo de urbanização do município, parecem estar sendo paulatinamente excluídos da memória local através da negligência em sua manutenção, seguida de uma posterior demolição.

Entendemos que preservar tais locais não se trata de apenas manter sua forma física intacta, sacralizando-os. A conservação não consiste apenas na preservação das características físicas, mas sim em sua inserção dentro de um contexto histórico mais amplo, considerando aspectos cognitivos e afetivos, onde a conservação se referiria, assim, à manutenção de valores culturais e à consolidação de identidades locais¹.

Da mesma forma, não se advoga uma paralisação da cidade no tempo, impedindo modificações a qualquer custo. Contudo, é preciso que as mudanças sejam ponderadas de forma crítica e que aconteçam de maneira planejada, para que não ocorra o “aniquilamento” da história pelas novas formas – ou sob o discurso do novo, do moderno –, conforme coloca Carlos (2009). Pois a cidade é onde se manifestam os múltiplos tempos (PESAVENTO, 2005; CARLOS, 2009), portanto, pensar no presente e no futuro não significa necessariamente negar o passado.

Dessa maneira, seguindo o andar dos tempos, mas não perdendo de vista, apagando, demolindo ao esmo e, em consequência, obliterando a sua história, é que uma cidade mantém aquele “fio condutor” de que falava o Marco Polo de Ítalo Calvino. Ou, dizendo de outra forma, não esquecendo que a paisagem atual da cidade é histórica e socialmente construída, expressão material de desejos, medos, disputas, escolhas e prioridades, seja da sociedade ou do poder público.

Nota

1 Recentemente, algumas ações, ainda que pontuais, têm sido realizadas com o intuito de colocar em evidência aspectos do patrimônio cultural local, como é o caso do projeto de extensão do Instituto Federal de Santa Catarina em Araranguá intitulado “Caminhando por Araranguá: um roteiro histórico, cultural e ambiental”, desenvolvido entre 2017 e 2018 (LIMA et al., 2021). Alguns resultados do projeto podem ser acessados em: <http://caminhandoporaru.ararangua.ifsc.edu.br/#slider>.

Agradecimentos

Agradecemos ao colega Jonatã Vieira Cledes pela leitura prévia e comentários pertinentes. Agradecemos também aos revisores anônimos, cujos apontamentos muito contribuíram para a versão final do artigo. A responsabilidade pelas ideias e equívocos se restringe aos autores.

Referências

ALVES, Aline Turatti. **Da terra de plantação à terra de lazer: metamorfoses do rural em Sangradouro – Araranguá/SC**. 2017, 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG, 2017.

ARARANGUÁ. **Lei nº 864, de 27 de novembro de 1981**. Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/ararangua/lei-ordinaria/1981/86/864/lei-ordinaria-n-864-1981-dispoe-sobre-urbanismo-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 13 abr. 2020.

ARARANGUÁ. **Lei nº 3088, de 18 de maio de 2012**. Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/ararangua/lei-ordinaria/2012/308/3088/lei-ordinaria-n-3088-2012-acrescenta-artigos-a-lei-864-81-plano-fisico-e-territorial-de-27-de-novembro-de-1981>>. Acesso em: 03 ago. 2021.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRONSTRUP, Daniel Alves. Traçando novos caminhos: análise das disputas políticas em Araranguá causadas pela implantação da ferrovia e da rodovia BR-101 (1930-1970). **Tempos Acadêmicos**, Criciúma, v. 5, p. 1-18, 2007.

BRONSTRUP, Daniel Alves. **Da Rodovia da morte ao desvio pela vida**: os conflitos socioambientais em torno da duplicação da BR-101 em Araranguá (1995-2011). 2012, 179 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMÂMARA DE VEREADORES DE ARARANGUÁ. **História da Cidade**. Disponível em:
<<https://www.cmva.sc.gov.br/imprensa/institucional/Historia/1/2021/18>>. Acesso em: 15 set. 2020.

CAMPOS, Bernardino Senna. **Memórias do Araranguá**. 2 ed. Organizado pelo Pe. João Leonir Dall’Alba. Florianópolis, Ed. Lunardelli, 1989.

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2009.

CLEMES, Jonatã Vieira. **Interação ser humano/natureza em Araranguá, SC, através do processo de degradação ambiental do Rio Araranguá – 1900-1950**. 2016, 157 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e

Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2016.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; ESPINOZA, José Carlos Huapaya. Olhares cruzados: visões do urbanismo moderno na América do Sul, 1930-1960. *In*: GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. (Org.). **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009, p. 13-39.

HOBOLD, Paulo. **A história de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s.n.], 2005.

KOSELLECK, Reinhart. **Estratos do Tempo**: estudos sobre história. Tradução de Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto; PUC-Rio, 2014.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

LIMA, Rodrigo da Costa; MELO, Maurício Dalpiaz; CÓRDOVA, Anna Maria de Souza; VIEIRA, André Vinício Bialeski. Caminhando por Araranguá: um roteiro histórico, cultural e ambiental. **Revista Caminho Aberto**, v. 8, n. 14, p. 144-148, 2021.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2008, p. 111-153.

NASCIMENTO, Dorval. **As Curvas do Trem**: A Presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. Criciúma: UNESC, 2004.

NUNES, Osmar. **Excesso de poder mata o prefeito**. Araranguá: s/e, 1994.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. **Revista Cadernos do LEPAARQ**, Pelotas/RS, v. 2, n. 4, p. 9-17, 2005.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 53, p. 11-23, 2007.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. Araranguá: Expansão e Plano Urbano. **Geosul**, Florianópolis, v. 15, n. 29, p. 79-109, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARANGUÁ. **Conheça nossa história**. Parte 1. Disponível em: <<https://www.ararangua.sc.gov.br/noticias/ver/2021/03/espaco-memoria->>. Acesso em: 10 ago. 2021.

PROLONGAMENTO da Avenida Getúlio Vargas. **Jornal Vale do Araranguá**, Araranguá/SC, mar. 1979.

SOUZA, Vitoria Gonzatti de. Trajetória e perspectivas para o pensamento urbano. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, v. 9, n. 1, p. 17-25, 2020.

Qual o lugar da Educação de Jovens e Adultos nos museus brasileiros?

What is the place of the Youngs and Adults Education in Brazilian museums?

Magaly Cabral*

Palavras chave:
Educação de Jovens e
Adultos (EJA)
Museu
Cidadania

Resumo: O presente texto apresenta três projetos desenvolvidos com os alunos do Programa de Educação de Jovens e Adultos (PEJA) do município do Rio de Janeiro no Museu da República, unidade museológica do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM)/Ministério do Turismo. Um dos projetos foi agraciado com o V Prêmio Ibermuseus de Educação 2014, em primeiro lugar, na Categoria I, e com o prêmio Best Practice, concedido pelo Comitê Internacional de Educação e Ação Cultural (CECA) do Conselho Internacional de Museus (ICOM). A partir desses projetos e, principalmente, desses prêmios, o Museu conseguiu a abertura de suas portas uma vez por mês, à noite, para receber os alunos da Educação de Jovens e Adultos (EJA) com mais frequência, fazendo com que a EJA começasse a encontrar seu lugar num museu brasileiro e seus estudantes começassem a praticar a Cidadania.

Keywords:
Youngs and
Adults' Education
Museum
Citizenship

Abstract: This text presents three projects which were developed with the students of the Youngs and Adults Education Program of the city of Rio de Janeiro, in the Museum of Republic, a museological unity of the Brazilian Institut of Museums/Ministry of Tourism. One of the projects received the V Ibermuseums Award of Education 2014, first place, Category I, as well as the Best Practice Award offered by the Committee for Education and Cultural Action (CECA) of the International Council of Museums (ICOM). Thanks to these projects, and specially to the awards, the Museum of Republic got to open its doors once a month, in the night, to receive the students of Youngs and Adults Education more frequently, making possible that this kind of Education meets its place in a Brazilian museum and that its students began to practice their Citizenship.

Recebido em 12 de julho de 2021. Aprovado em 07 de outubro de 2021.

* Professora, Pedagoga, Museóloga, Mestre em Educação. Membro do Comitê para Educação e Ação Cultural (CECA) do Conselho Internacional de Museus (ICOM). Participante do Grupo de Pesquisa Educação Museal (GEPeM) do Museu Histórico Nacional; ex-Coordenadora Regional do CECA/ICOM para América Latina e Caribe (julho/1995 a julho/1998); ex-Coordenadora do CECA-Brasil/ICOM (fevereiro/2005 a agosto/2007; março a agosto 2001). E-mail: magalycabral@globo.com.

Não é possível respeito aos educandos, à sua dignidade, a seu ser formando-se, à sua identidade fazendo-se, se não se levam em consideração as condições em que eles vêm existindo, se não se reconhece a importância dos "conhecimentos de experiência feitos" com que chegam à escola. O respeito devido à dignidade do educando não me permite subestimar, pior ainda, zombar do saber que ele traz consigo para a escola.
(Paulo Freire)

Introdução

Todo museu tem, entre suas ações, projetos de atendimento a escolares, seja em visitas mediadas seja em projetos específicos. Mas dificilmente encontramos museus que oferecem atendimento aos alunos da Educação de Jovens e Adultos. Daí a pergunta: qual o lugar da Educação de Jovens e Adultos nos museus brasileiros? Pode-se afirmar que não existe esse lugar. Isso porque, regra geral, os museus brasileiros não abrem à noite, que é o horário no qual se dá a Educação de Jovens e Adultos (EJA). Além de diversos fatores como, por exemplo, a segurança do Museu, é necessário um grande esforço e interesse da Equipe Educativa de um museu para que tal atendimento possa acontecer. Felizmente, a Equipe Educativa do Museu da República, unidade museológica do Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM)/Ministério do Turismo, se propôs a desenvolver projetos com os alunos do Programa de Educação de Jovens e Adultos (PEJA) no município do Rio de Janeiro.

O presente texto apresenta três projetos desenvolvidos no citado museu, tendo um deles sido agraciado com o V Prêmio Ibermuseus de Educação 2014, em primeiro lugar, na Categoria I, e com o prêmio Best Practice, concedido pelo Comitê Internacional de Educação e Ação Cultural (CECA) do Conselho Internacional de Museus (ICOM).¹ Esses projetos e, principalmente, esses prêmios auxiliaram na luta para que as autoridades mantenedoras do Museu da República concordassem com a ampliação do valor pago à empresa prestadora de serviços de segurança para a abertura do Museu uma vez por mês, à noite, e, assim, passasse a receber turmas do Programa de

Educação de Jovens e Adultos (PEJA) em visita ao museu.

O primeiro projeto – Todos Juntos: pela autonomia e cidadania no espaço da República

O Museu da República define-se como um espaço de cidadania e tem como missão preservar, investigar e comunicar os testemunhos vinculados à história da República Brasileira.

Ao definir-se como um espaço de cidadania, o Museu da República investe, por meio de projetos pedagógicos e ações culturais, na democratização do acesso aos acervos que preserva, a começar pelo próprio palácio no qual está situado, seu jardim histórico e seu entorno, locais de diálogo permanente com as manifestações culturais da cidade, do estado e do país.

No ano de 2008, a Constituição da República Federativa do Brasil completou 20 anos. Esta Carta Magna foi proclamada, por diversos políticos, intelectuais e artistas que participaram de sua elaboração, como a Constituição Cidadã. No final da década de 1980, o país vivia um momento de redemocratização. Com o fim da ditadura militar, a sociedade brasileira sentiu a necessidade de que amplas reformas constitucionais fossem feitas, o que poderia garantir os direitos fundamentais de cada brasileiro, como também estabelecer deveres e limites ao Estado, para que tal período ditatorial jamais se repetisse em nosso país.

Neste sentido, em 15 de novembro de 2008, o Museu da República, com o apoio da Fundação Ford, deu início ao projeto “Constituição de 1988: a voz e a letra do cidadão”, que compreendia diversas ações, entre elas a inauguração da exposição de mesmo nome e o desenvolvimento do projeto educativo “Todos Juntos: pela autonomia e cidadania no espaço da República”, que tinha a exposição como fio condutor. O projeto foi desenvolvido no período de março a outubro de 2009², com uma escola vizinha ao Museu, o Centro Integrado de Escola Pública (CIEP) Tancredo Neves.³

Segundo dados fornecidos pela direção do CIEP Tancredo Neves à Coordenação de Educação

do Museu, em dezembro de 2008, a escola possuía 798 alunos, contemplando a Educação Infantil e o Ensino Fundamental. Deste universo, 356 alunos eram do Programa de Educação de Jovens e Adultos (PEJA), estudantes do período noturno, e estavam distribuídos em quatorze turmas do 2º ao 9º ano. Esse contingente correspondia a 44,6% do total de alunos do CIEP. Os outros 442 alunos eram do período diurno, distribuídos entre a educação infantil, com seis turmas, e a educação básica, do 1º ao 5º ano, com doze turmas.

Em fevereiro de 2009, foram feitas entrevistas com os alunos do Programa de Educação de Jovens e Adultos (PEJA), alunos que, como já dito, estudam à noite. Constatou-se que 90% dos alunos não conheciam o Museu, embora estudando e morando vizinhos a ele. E nem mesmo frequentavam o jardim do Museu, aberto todos os dias da semana aos moradores do bairro. Os alunos do PEJA são alunos trabalhadores: empregadas domésticas, faxineiros, taxistas, porteiros, vendedores ambulantes, entre outras profissões, cuja idade varia entre 15 e 70 anos de idade. São moradores do bairro e arredores onde se situa o Museu, a maioria em favelas do bairro. Assim, e graças ao apoio da Fundação Ford, foi possível abrir o Museu à noite, com segurança, para receber esses alunos. E fez-se questão de que entrassem pela porta principal do Museu.

Como resultado final de todas as ações, foi montada uma exposição sobre a memória do projeto, inaugurada em 15 de novembro de 2009, por ser uma data comemorativa aos 120 anos da proclamação da República e ao aniversário de 49 anos do Museu. A exposição ocupou o mesmo espaço onde estava a exposição “A Constituição de 1988: a voz e a letra do cidadão”. A museografia ficou a cargo do setor de Museologia do Museu da República, seguindo as orientações do roteiro elaborado pelos educadores do projeto e a Coordenação de Educação do Museu.⁴



Figura 1 - Logo do projeto

Fonte: Equipe do Museu da República (2009).

O projeto premiado: Educação e Trabalho – Uma Ação de Cidadania

Em 15 de novembro de 2013, o Museu da República inaugurou a exposição “Trabalho, Luta e Cidadania: 70 Anos da CLT”, comemorando os 70 anos da criação deste importante documento legal para o país. A Consolidação das Leis do Trabalho, ou CLT, como é mais conhecida, foi a organização e publicação em um documento legal das diversas leis sobre o trabalho já existentes. A CLT foi promulgada em 1943. A CLT foi um resultado das lutas dos trabalhadores no Brasil, um marco na luta dos trabalhadores pela conquista e reconhecimento de direitos trabalhistas e sociais no Brasil.

A exposição abordava a questão do trabalho desde meados do século XIX até aquela data.⁵ Neste sentido, e num momento em que o mercado de trabalho, não apenas no Brasil, mas no mundo, atravessava tantas mudanças, pareceu-nos bastante oportuno propor atividades educativas que favorecessem uma maior reflexão sobre os temas trabalho e cidadania, bem como suas interrelações, a partir da citada exposição.

O Setor Educativo do Museu da República desejava, mais uma vez, desenvolver um novo projeto com os alunos do CIEP Tancredo Neves, a exemplo do ano de 2009, quando trabalhou com todos os alunos dessa Escola (turnos diurno e noturno) em um projeto pautado na Constituição Brasileira, como já mencionado. A exposição sobre a luta dos trabalhadores para a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) apresentou-se como uma excelente oportunidade para retomar a parceria com essa Escola. E tendo em vista as especificidades do assunto, ao se pensar nas atividades a serem desenvolvidas em torno da exposição, não se teve dúvida em tratar o tema com alunos trabalhadores: assim, decidiu-se desenvolver um projeto específico – Educação e Trabalho: Uma Ação de Cidadania - com os alunos do Programa de Educação de Jovens e Adultos (PEJA) do CIEP Tancredo Neves, onde o PEJA funciona, como na grande maioria das escolas públicas municipais, no horário noturno.

Como já assinalado anteriormente, os alunos do PEJA são alunos trabalhadores: empregadas domésticas, faxineiros, taxistas, porteiros, vendedores ambulantes, entre outros, cuja idade

varia entre 15 e 70 anos de idade. São moradores do bairro e arredores onde se situa o Museu, a maioria em favelas do bairro. O CIEP Tancredo Neves mantinha no turno da noite 08 (oito) turmas de Educação de Jovens e Adultos, cada uma com cerca de 30 (trinta) alunos. Novamente, alunos que não conheciam o Museu. Jovens e adultos que nunca pisaram num museu ou por falta de tempo ou por não se sentirem convidados ou mesmo por não sentirem ter direito a fazê-lo. Além disso, o Museu não abria à noite porque não havia recurso para pagar segurança à noite. Isto acontecia e ainda acontece em muitos outros museus. Neste sentido, estudantes que estudam à noite não os visitam.

O Projeto foi proposto à Escola em novembro/2013 e foi construído pela Coordenadora do Setor Educativo, Normanda Freitas, com a participação efetiva dos professores do PEJA, em 05 (cinco) encontros, nos quais se construiu o planejamento de atividades e metodologias apropriadas para o desenvolvimento do tema “Trabalho e Cidadania”. Assim, pode-se considerar, no Projeto, este momento como a primeira etapa. Durante as reuniões iniciais com os professores, a informação mais uma vez confirmada foi a de que nenhum dos alunos conhecia o Museu da República ou nenhum outro Museu.

O projeto foi desenvolvido de 07 de fevereiro de 2014, quando as aulas começaram, até 05 de maio.

O projeto “Educação e Trabalho: Uma Ação de Cidadania” foi desenvolvido junto a 240 estudantes do PEJA. Estes estudantes eram divididos em duas categorias: PEJA I, compreendendo os primeiros anos da escola primária (alfabetização ao quarto ano), e PEJA II, compreendendo as séries seguintes (do sexto ao nono ano).

O primeiro grupo era composto por adultos de até 70 anos, que se encontravam afastados da escola há muitos anos, ou aqueles que nunca a haviam frequentado. O segundo grupo era composto por grande quantidade de jovens que abandonaram o sistema regular de ensino e que tardiamente retornavam a ele. Esse segundo grupo evidencia o processo de evasão e/ou repetência do ensino formal, mas também faz um diagnóstico da necessidade cada vez maior da entrada precoce de jovens no mercado de trabalho.

Quanto à inserção no mercado de trabalho desse público, repetimos, encontramos essencialmente empregados de pequenos comércios, faxineiros, empregadas domésticas, taxistas, porteiros, vendedores ambulantes entre outras profissões.

O local de residência desse contingente de alunos-trabalhadores eram os bairros do Catete, Glória e Flamengo, sendo a maioria residente em comunidades (favelas) do Morro Santo Amaro e Tavares Bastos, ambos no Catete, e Morro Azul, no Flamengo. O Museu da República se situa no bairro do Catete.

Assim, foi importante desenvolver o tema do projeto centrado em atividades dinâmicas e bem planejadas, com linguagens claras e objetivas, de forma a atender os vários níveis de escolaridade (da alfabetização ao 9º ano). Além disso, nosso público era formado por mulheres e homens trabalhadores que chegavam para as aulas após um dia intenso de trabalho, ávidos por informações que pudessem contribuir, em curto espaço de tempo, para seu desenvolvimento pessoal.

O principal recurso foi a exposição “Trabalho, Luta e Cidadania: 70 anos da CLT” e, a partir dela, Educadores do Museu e Professores do CIEP levaram aos alunos informações e reflexões sobre a história do trabalho no Brasil, direitos e deveres do trabalhador brasileiro, adequação das leis trabalhistas em relação à então recente legalização de profissões como, por exemplo, a de empregados domésticos.

Foram usados, no projeto, recursos como filmes e rodas de conversa. Os professores tinham a liberdade de escolha para desenvolver um aspecto relacionado ao tópico, mas tendo como um princípio a ideia que perpassou e marcou todo o projeto: educação como um processo de conquista e de direitos e sua aplicação nas aquisições do trabalhador.

O projeto tinha como objetivo geral desenvolver ações que dessem oportunidades àquele público específico em acessar informação sobre trabalho e leis e a apropriação de habilidades e atitudes críticas reflexivas, essenciais para o seu desenvolvimento na escola, no trabalho e na vida social.

Entre os objetivos específicos, destacamos como os mais importantes:

- estimular reflexões, questionamentos e debates sobre os direitos e garantias do trabalhador que estavam expressas na CLT, em contraponto à realidade que, em muitos casos, aponta para o não cumprimento das leis.

- dirigir aos estudantes temas tais como cidadania, autonomia, direitos e deveres dos trabalhadores brasileiros.

- encorajar os estudantes do PEJA, suas famílias e amigos a conhecer e frequentar o Museu da República.

O Projeto envolveu de forma direta todos os educadores do Setor Educativo.⁶ O trabalho dos educadores foi apoiado por colegas de outros Setores, como Pesquisa e Museologia.

O projeto foi desenvolvido simultaneamente pelos professores do CIEP em sala de aula e pelos educadores do Museu no próprio Museu, a partir de ações educativas específicas, comuns à educação formal do CIEP e à educação patrimonial do Museu. É importante registrar que todas as atividades que foram desenvolvidas no Museu aconteceram à noite, no horário de aula dos estudantes.

As atividades foram divididas em 3 fases: Preparação – Sensibilização, Execução e Avaliação.

Fase 1 – Preparação – Sensibilização

Os professores foram estimulados pela Direção do CIEP e pelo Museu a planejarem atividades para serem desenvolvidas em sala de aula, com o tema Trabalho e Cidadania, explorando o seu contexto histórico, político e social. Para tanto, a equipe de Educação do Museu da República disponibilizou aos professores todo o apoio necessário ao planejamento das atividades. Esse apoio se deu por meio de reuniões, palestras, doação de um exemplar da CLT e de material bibliográfico com conteúdos referentes ao tema sobre trabalho.

Os alunos do Programa Educação de Jovens e Adultos conheceram pela primeira vez o Museu da República por meio de visitas mediadas ao circuito expositivo de longa duração. As visitas aconteceram no período da noite, no horário de aula dos alunos.

Em um só dia, todos os alunos do Programa Educação de Jovens e Adultos, divididos em grupos de 20 participantes, conheceram os salões do Palácio

do Catete e o circuito expositivo de longa duração do Museu por meio de visitas mediadas.⁷ Propositamente, nesse dia não foi apresentada aos alunos a Exposição Trabalho, Luta e Cidadania: 70 anos da CLT, pois nosso planejamento foi trabalhar essa exposição na 2ª fase do projeto. Conseguimos recursos para pagar a vigilância noturna nesse dia. Aliás, os recursos para esse projeto foram mínimos, em torno de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

A mediação participativa aplicada na visita com os grupos discutiu temas como a história da construção do Palácio, o cotidiano dos primeiros proprietários, os conflitos de classes trabalhadoras existentes no período imperial com o trabalho escravo, a chegada dos imigrantes e as transformações ocorridas com a abolição da escravatura e o trabalho assalariado. Essas questões, trabalhadas na mediação da visita ao Palácio, muito nos ajudou a potencializar o momento educativo, processado por meio da difusão de informações históricas, aprofundadas posteriormente no desenvolvimento das atividades.

Fase 2 – Execução

Procuramos preservar as práticas pedagógicas utilizadas no ensino formal e não-formal, buscando adaptá-las a metodologias que valorizassem os conhecimentos e as vivências adquiridas, tanto na escola quanto fora dela, numa perspectiva que contemplasse a pluralidade de saberes, de forma a possibilitar maior troca de experiências entre os estudantes.

As atividades foram planejadas com graus de complexidades adequadas ao nível de escolaridade de cada turma, interesse dos participantes e em compatibilidade com o horário escolar noturno.

Tivemos por meta desenvolver um trabalho integrado entre o Museu da República e o CIEP Tancredo Neves, com ações simultâneas realizadas pelos professores do CIEP e pelos educadores do Museu, da forma a saber:

Atividades propostas pelo Museu

1. Visitas mediadas

Realizadas com todos os professores do PEJA do CIEP Tancredo Neves à exposição “Trabalho,

Luta e Cidadania: 70 anos da CLT”. Antecedeu a visita uma recepção aos professores no Espaço Educação, onde conversamos mais uma vez sobre o projeto e apresentamos registros fotográficos de outras parcerias de trabalho com o CIEP Tancredo Neves. Na sequência, os professores participaram da visita programada, mediada pelo curador da exposição, o pesquisador Marcus Macri.

Os alunos retornaram ao Museu em grupos de trinta participantes (dois grupos por dia), em dias alternados, para conhecerem a exposição “Trabalho, Luta e Cidadania: 70 anos da CLT”, mediados por educadores do Museu. Para essas visitas, pudemos dispensar a segurança noturna, permanecendo com somente dois funcionários de segurança do Museu, além dos alunos entrarem pela parte de trás do Museu e indo diretamente para as salas da exposição.

Nessa fase do trabalho, as visitas tiveram por intuito recorrer à narrativa da Exposição como fonte e aporte teórico para o desenvolvimento das atividades na escola.

2. Balcão de Atendimento Jurídico

Atendendo ao pedido dos professores, um educador do Museu que tem como segunda formação profissional a advocacia, foi ao CIEP Tancredo Neves uma vez por semana, no horário das 19:00h às 22:00h, ficando à disposição dos alunos para esclarecimento de dúvidas sobre as leis trabalhistas e consultas sobre o acompanhamento de causas jurídicas trabalhistas demandadas pelos estudantes.

3. Painel Fotográfico

Com o propósito de incentivar os alunos a participarem das atividades propostas pelo Projeto, o Museu da República instalou, no CIEP, um painel com as fotografias dos alunos participando das atividades na escola e no museu. O Painel Fotográfico foi atualizado semanalmente pelos educadores do Museu da República.

4. Rodas de Conversas

No decorrer dos trabalhos foram oferecidas, aos alunos e professores, “rodas de conversas” onde pequenos grupos de alunos puderam expor, para discutir no grupo, temas sobre suas experiências de trabalho envolvendo casos de descumprimento de

seus direitos trabalhistas, sobre a questão da exploração da mão de obra infantil, sobre a recente conquista da inclusão do trabalho doméstico amparado por lei, sobre as consequências para patrões e trabalhadores do descumprimento das leis trabalhistas, entre outras abordagens propostas por professores ou grupos de alunos.

5- Diversos

Ações de apoio, orientação, acompanhamento, documentação fotográfica de todas as atividades desenvolvidas pelos professores em sala de aula.

Os professores escolheram trabalhar 12 temas: Trabalho Infantil; Trabalho Feminino; Trabalho Informal; Profissões e Tecnologias; DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda, no governo Getúlio Vargas); Relações entre os Sindicatos e o Estado brasileiro; Trabalho rural; Saúde do Trabalhador; Trabalhadores: organização sindical, moradias, formas de sociabilidade e lazer; As vilas e bairros operários: as transformações na geografia da cidade do Rio de Janeiro; CLT: aspectos positivos e negativos; O Mundo do Trabalho Hoje: a flexibilização das leis trabalhistas.

Os professores decidiram que os alunos do PEJA I trabalhariam com os temas: Trabalho Informal; Trabalho Feminino; Profissões e Tecnologias

Os professores do PEJA II decidiram que os alunos seguiriam uma outra dinâmica. Como os professores lecionavam disciplinas específicas e atuavam em todas as turmas, eles escolheram vários temas, que seriam trabalhados de forma integrada entre eles. Os temas escolhidos foram: Saúde do Trabalhador (Ciências); Profissões e Tecnologias (Matemática); Trabalhadores: Organização Sindical, Moradias, Formas de Sociabilidade e Lazer; As Vilas e Bairros Operários: as transformações na geografia da cidade do Rio de Janeiro (Geografia); DIP (Português); Trabalho Infantil; Trabalho Rural; CLT: Aspectos Positivos e Negativos; O Mundo do Trabalho Hoje: a flexibilização das leis trabalhistas; Relações entre os Sindicatos e o Estado Brasileiro (História)

Coube ao Museu da República apoiar os professores em suas ações, tanto na Fase de Preparação por meio de doação de material

informativo sobre as Leis Trabalhistas, reuniões de planejamento conjunto de atividades para o projeto, quanto na Fase de Execução do Projeto, em que esse apoio se deu a partir de doação de materiais necessários ao desenvolvimento dos trabalhos propostos pelo CIEP e realizados em sala de aula, tais como papéis, cartolinas, colas, lápis de cor, fotografias, entre outros.

6 – Exposição

Montagem e divulgação da exposição “EDUCAÇÃO E TRABALHO”, realizada no Espaço Educação do Museu da República, fruto do resultado final de todas as ações desenvolvidas no Projeto, na qual foram expostos fotografias, trabalhos dos alunos e um vídeo com a memória do projeto.

Fase 3 - Avaliação

Durante o desenvolvimento do projeto foram sendo feitas avaliações e algumas atividades foram modificadas. Por exemplo, haviam sido pensadas algumas palestras sobre alguns temas, mas percebeu-se que os estudantes davam preferência por falar sobre seus problemas e, daí, as Rodas de Conversas tomaram o lugar de palestras. Os temas que seriam tratados em palestras eram abordados em meio às Rodas de Conversas.

Outro exemplo foi o que chamamos de Noites Culturais. Considerando que o segmento escolar participante do projeto não é frequentador de museus e nem desfruta com frequência de lazer cultural, oferecemos aos alunos exibição de filme pautado no tema Trabalho e Cidadania. Essa atividade teve seu desdobramento em sala de aula, por meio de debates efetuados pelos professores junto a seus alunos. Um filme solicitado pelos alunos foi “Lula, o filho do Brasil”.⁸

A avaliação, de um modo geral, se deu por meio de observação direta, levando em consideração itens como envolvimento dos participantes nas atividades propostas, frequência dos alunos nos dias de visitas ao Museu e nas demais atividades propostas pelo Projeto.

Documentação fotográfica e gravações em vídeo das atividades desenvolvidas no CIEP e no Museu.

Para avaliar no público trabalhado a “ideia de pertencimento”, na primeira semana do Projeto, os educadores do Museu junto com os professores do CIEP pediram aos participantes para individualmente ou em grupos, responderem por escrito ou gravarem oralmente a resposta à pergunta: Onde eu me encontrei no Museu da República?. De posse desse material, os educadores do Museu analisaram as respostas e fizeram a tabulação para efeito de relatório e como fonte de informações geradoras de futuras ações voltadas para esse mesmo público. A maioria dos estudantes indicou que eles se encontraram na própria exposição sobre a CLT. Isso nos conduziu a concluir que o tema falou diretamente às necessidades dos estudantes.

Sendo os alunos do PEJA, em sua maioria, trabalhadores, sabemos que a experiência com o trabalho começou em suas vidas muito cedo quando, ainda crianças, já eram responsáveis pelo cuidado da casa e dos irmãos mais novos. Muitos deles até acompanhavam seus pais ao trabalho e realizavam pequenas tarefas para auxiliá-los.

Trabalhos e pesquisas acadêmicas mostram que, em todas as regiões do país, o trabalho é apontado pelos alunos da Educação de Jovens e Adultos (EJA) tanto como motivo para terem deixado a escola como razão para voltarem a ela. Assim, sem nenhuma dúvida, o tema Trabalho tem um lugar especial nas salas da EJA, mesmo que esse tema tenha desdobramentos como o desemprego, trabalhos temporários ou informais.

Nessa perspectiva, foi de extrema relevância levar aos alunos – trabalhadores do Programa de Educação de Jovens e Adultos do CIEP Tancredo Neves -, informações, reflexões, questionamentos e debates sobre a importância da legislação trabalhista, os diversos tipos de trabalho, a necessidade da permanência da CLT e a adequação dessas leis ao surgimento de novas profissões e/ou reconhecimento de outras que por muito tempo permaneceram na informalidade.

Como resultados esperados, desejava-se:

- Alunos (e familiares) estabelecendo relações com o Museu da República.
- Alunos conscientes dos seus direitos no trabalho como cidadãos.

Como resultados obtidos, consideramos:

- Obtivemos o envolvimento participativo de todos os professores do Programa de Educação de Jovens e Adultos do CIEP Tancredo Neves, assim como a participação de 95% dos alunos do PEJA.

- Na inauguração da Exposição dos trabalhos dos alunos, realizada no dia 5 de maio de 2014, contamos com a presença da quase totalidade de alunos e seus familiares, tendo sido registrada no livro de assinatura a participação de 350 signatários.

- Consideramos que, ao longo das Rodas de Conversa, pudemos observar a tomada de consciência dos seus direitos, pelos alunos.

Sustentabilidade

Diante do êxito do trabalho e em função do total envolvimento e entusiasmo dos Educadores do Museu no Projeto EDUCAÇÃO E TRABALHO: Uma ação de cidadania, o Setor de Educação do Museu da República planejou para 2014, bem como para os anos subsequentes, um atendimento sistemático a esse segmento de público, de forma a contemplar não só o do CIEP Tancredo Neves, mas também o de outras escolas que atendem ao PEJA. Para tanto, foi solicitado ao IBRAM, no orçamento anual, verba para projetos especiais no qual esse atendimento estava inserido. Não foi possível obter tais recursos.

Entretanto, ao receber o V PRÊMIO IBERO-AMERICANO DE EDUCAÇÃO E MUSEUS 2014⁹, no valor de 10.000 dólares (R\$ 25.601,00), foi possível revertê-lo integralmente no atendimento ao Programa de Educação de Jovens e Adultos que se desejava realizar.



Figura 2 - Painel introdutório à exposição dos trabalhos dos alunos.

Fonte: Equipe do Museu da República (2014).

O resultado do Prêmio: o projeto PEJA: Uma lacuna nos museus

Se, ao final do projeto “Educação e Trabalho: Uma Ação de Cidadania”, havia a determinação de trabalhar mais diretamente com estes estudantes, com o recebimento do prêmio e os recursos financeiros que advieram dele, o Museu da República se sentiu, mais do que nunca, comprometido a dar continuidade e ampliar a sua relação com outros PEJAs da cidade do Rio de Janeiro, com o objetivo de conscientizar professores do PEJA e Educadores de Museu em geral para trabalhar a favor da inclusão sociocultural destes estudantes numa base regular, promover uma relação mais engajada entre educadores de museus e professores de PEJAS, e buscar sensibilizar as autoridades no apoio à abertura dos museus num dia da semana, à noite.

O prêmio trouxe a possibilidade de repetir o trabalho, desta vez atingindo mais escolas e em outros pontos da cidade do Rio de Janeiro, onde se

pudesse conseguir transporte mais rápido para receber esses visitantes em seu horário escolar, ou seja, à noite. E foi com essa intenção que se começou a desenvolver o projeto “Museu para Todos”, dirigido com exclusividade aos alunos do PEJA do Ensino Fundamental do município do Rio de Janeiro. O projeto estava estruturado por ações pautadas no patrimônio histórico, artístico e social que o próprio Museu da República e seu rico acervo representam. Essas ações foram cuidadosamente planejadas, respeitando as dimensões sociais, econômicas, culturais, cognitivas e afetivas do jovem e do adulto em situação de aprendizagem escolar, em consonância com os postulados progressistas de Paulo Freire.

Como a exposição sobre a CLT já tivesse sido desmontada e tendo em vista que no projeto “Educação e Trabalho: Uma Ação de Cidadania” os alunos do PEJA do CIEP Tancredo Neves responderam, em sua grande maioria, que onde eles se encontraram no Museu da República foi na exposição “Trabalho, Luta e Cidadania: 70 Anos da CLT”, decidiu-se que a exposição motivadora a ser levada para os CIEPs compreenderia também o tema do trabalho e da CLT, além das relações entre os salões do Museu da República e o mundo do trabalho, situação em que a grande maioria dos alunos estava inserida, motivo pelo qual estudavam à noite.

Quando o projeto estava sendo estruturado, a diretora Magaly Cabral, ao participar como palestrante do Curso de Pós-Graduação em Educação Museal, realizado pelos Museus da República e Castro Maya, em parceria com o Instituto Superior de Educação do Estado do Rio de Janeiro (ISERJ), trouxe a proposta de uma aluna desse curso, Débora Lopes, museóloga e professora do PEJA, que sugeria a formação de alunos do PEJA como mediadores para receber seus colegas em visita a museus. Proposta aceita, o projeto foi redesenhado, incluindo a formação dos alunos como mediadores para os colegas do PEJA, conforme será visto a seguir no desenho do projeto. Também o nome do projeto foi mudado: de “Museu para Todos” passou a ser “PEJA: uma lacuna nos Museus”. Assim, em 2015 foi desenvolvido o projeto “PEJA: Uma Lacuna nos Museus”.

Inicialmente, o Projeto seria desenvolvido com os CIEPs Tancredo Neves, vizinho ao Museu, e Gregório Bezerra, localizado no bairro da Penha da cidade do Rio de Janeiro, onde a citada professora Débora Lopes trabalhava.

Outras duas Instituições de Ensino - Escola Municipal Jenny Gomes, participante do ProJovem, localizada no Rio Comprido, e Centro Municipal de Referência de Educação de Jovens e Adultos (CREJA), localizado no Centro da Cidade do Rio de Janeiro - foram acrescentadas, a partir de reunião na Gerência da Educação de Jovens e Adultos da Secretaria Municipal de Educação da cidade do Rio de Janeiro, quando se cumpriu a Etapa 1 da Fase 1 do Projeto: apresentar o projeto à Gerência. Desta reunião participaram ainda a Direção do CREJA e a Coordenação do ProJovem.

O Projeto “PEJA: Uma lacuna no Museu” compreenderia a preparação dos alunos mediadores; recebimento nos CIEPs de exposição motivadora em forma de banners; visita ao Museu da República mediada pelos alunos mediadores. Outras atividades poderiam surgir, propostas pelos alunos e professores dos CIEPs.

Propôs-se que, após a realização de todas as atividades, fosse organizado um Seminário no Museu da República, dirigido a Professores do PEJA e Educadores de Museus, para apresentação do projeto desenvolvido e promoção de uma aproximação entre estes profissionais.

O projeto teve como objetivo geral assegurar aos alunos do PEJA o direito de acesso ao museu, incentivando e fomentando a elevação do nível de consciência crítica e a reconstrução da sua auto-estima.

Entre os objetivos específicos,

- Possibilitar aos alunos mediadores se perceberem como produtores e herdeiros de culturas produzidas não apenas pela comunidade a que pertencem, mas produzidas por outras comunidades e povos.

- Desenvolver junto aos alunos mediadores a construção do conhecimento sobre si mesmo, do outro e com o outro.

- Abordar e debater junto aos alunos e professores do PEJA temas como patrimônio, cidadania, autonomia, direitos e deveres dos trabalhadores brasileiros.

- Estimular os alunos participantes a frequentarem o Museu da República e outros museus, levando seus familiares e amigos.

O desenvolvimento do projeto teve as seguintes fases previstas:

Fase 1: Preparação

Na fase de preparação seriam mobilizados recursos como mobilização da equipe de trabalho, reserva de espaço para realização das atividades, compra de materiais, preparação de atividades. A fase de preparação do projeto consistiria de duas etapas:

Etapa 1: Apresentação da proposta

O Projeto seria apresentado às diversas instâncias envolvidas :

1 - Gerência de Educação de Jovens e Adultos (GEJA) da Secretaria Municipal de Educação.

2 - Direções dos CIEPs Tancredo Neves e Gregório Bezerra.

Aprovado o Projeto,

1- Reuniões com os Professores do PEJA dos CIEPS, da Escola Municipal Jenny Gomes e do CREJA para apresentação e discussão do Projeto, com incorporação de sugestões.

2 - Convite aos alunos a participarem do projeto para atuarem como mediadores e entrevistá-los. Foram convidados 6 alunos: 3 alunos do CIEP Gregório Bezerra, 2 alunos do CREJA e 1 aluno da Escola Municipal Jenny Gomes.

Estes alunos deviam dispor de tempo livre diurno.

Os alunos receberiam apoio para transporte e alimentação.

EM TEMPO: Após a Reunião na Gerência de Educação de Jovens e Adultos (GEJA), quando foram acrescentadas novas Escolas, recebemos e-mail do CIEP Tancredo Neves informando que não seria possível ter a participação de alunos no horário diurno.

Etapa 2: Operacionalização da exposição itinerante

Nessa etapa, seria preparada a exposição itinerante com cerca de 15 banners, enfocando o Museu da República enquanto lugar de memória e de produção de cidadania e uma adaptação da

exposição “Trabalho, Luta e Cidadania: 70 anos de CLT”.

Fase 2 - Execução

A fase de execução do projeto consistiria em atividades envolvendo professores, alunos e educadores do Museu da República. Seria realizada em:

Etapa 1: Início da preparação do grupo de monitores.

A preparação foi estimada em levar cerca de dois meses.

Etapa 2: Visita mediada e encontro com professores

Nessa etapa, os educadores do Museu da República fariam uma visita mediada com os professores, enfocando a história do Palácio como um poderoso recurso didático, capaz de sensibilizar o público-alvo para questões como a importância do patrimônio para a construção da identidade, a comparação do passado com o presente, o processo de construção da cidadania, além de tratar da exposição sobre a CLT.

Os educadores do MR discutiriam com os professores, no Museu, o detalhamento das etapas de desenvolvimento do projeto.

Etapa 3: Exposição itinerante

Nessa etapa, o Museu levaria a exposição itinerante para as duas escolas do PEJA e orientaria os professores a respeito da montagem dos banners.

Visita à exposição, mediada pelos alunos mediadores; acompanhamento dos educadores do Museu e dos professores.

Etapa 4: Encontro com estudantes

Visitas ao Museu mediadas pelos alunos mediadores; acompanhamento dos educadores do Museu.

Etapa 5: Discussões na escola

Professores e alunos discutiriam em suas turmas, e de forma autônoma, os temas motivados pela exposição itinerante.

Etapa 6: Rodas de conversa

Após terem participado das etapas anteriores (exposição itinerante, discussões em sala e visita mediada ao Museu), os alunos estariam prontos para a elaboração de uma reflexão embasada na experiência empírica e na coleta de informações sobre os temas trabalhados no projeto. O objetivo dessa etapa seria o empoderamento dos alunos, no sentido de permitir que eles compreendessem que sua voz, enquanto cidadãos participantes, merece ser ouvida e valorizada.

As rodas de conversa aconteceriam após a visita ao Museu e na Escola.

Etapa 7: Exposição (Opcional)

Se os Professores e os Alunos dos CIEPs desejassem e se fossem produzir materiais passíveis de serem expostos, poderia ser montada uma exposição no Espaço Educação do Museu da República.

O objetivo dessa atividade seria fazer com que os alunos tivessem uma noção dos variados aspectos envolvidos no processo de montagem de uma exposição num museu. Os alunos poderiam expor fotos, trabalhos realizados, redações, etc. Como desdobramento desse objetivo, os alunos deveriam perceber que o seu empoderamento, enquanto sujeitos cidadãos, está também relacionado com a capacidade de selecionar conteúdos que eles considerassem relevantes, numa perspectiva de valorização da autonomia.

Etapa 8: Avaliação

A avaliação seria feita permanentemente, pela observação direta nas atividades, com anotações.

Seriam elaborados questionários de avaliação:

- Para os Professores dos PEJAs;
- Para os Educadores do Museu;
- Para os Alunos participantes;
- Para os Alunos Mediadores.

Etapa 9: Seminário

Realização de um Seminário dirigido a Professores do PEJA e Educadores de Museus para apresentação do Projeto, avaliação e promoção de uma aproximação entre estes profissionais.

Os Alunos participantes seriam convidados a participar.

O Seminário deveria ser realizado no horário noturno, de forma a permitir a participação de Professores e Alunos dos PEJAs.

Avaliação final do Projeto

O Projeto teve início em setembro de 2015 e, por razões alheias à vontade da Equipe do Setor Educativo do Museu, somente foi finalizado em março de 2017, com a realização do Seminário de avaliação.

Na Fase 1 – Preparação, não foi possível reunir os professores das escolas envolvidas. O projeto foi apresentado à Direção de cada escola, pela diretora do Museu. Também não houve a reunião com os professores, prevista na Fase 2, Etapa 2 do projeto.

Na Etapa 3 da Fase 2, os educadores do Museu da República não puderam ir às escolas para apresentar a exposição aos alunos.

Considerou-se, após a realização do projeto experimental, a necessidade de se ampliar o número de encontros para explorar o tema em questão. Percebeu-se que foi um tempo curto para trabalhar com as alunas todo o conteúdo programado (oito encontros – minicurso), já que foram abordados temas pouco, ou nunca, explorados na vida acadêmica delas. Uma grande quantidade de informações que lhes eram alheias provocou certo grau de cansaço mental; isso foi especialmente demonstrado nos momentos em que elas solicitavam a repetição de informações já trabalhadas ou demonstravam dificuldade em recorrer aos assuntos já tratados nos encontros anteriores. É necessário frisar, contudo, que a quantidade de oito encontros possibilitou que as alunas participassem do projeto, organizando sua vida pessoal e laboral para que não se ausentassem de nenhum encontro, não chegassem ao cansaço físico extremo, tendo que lidar com horas no trânsito para chegar ao Museu da República e, ainda, assistir normalmente às aulas nas suas unidades escolares. Algumas, inclusive, pontuaram oralmente que o fato de o projeto ter sido planejado para dois meses foi determinante para sua participação; se fosse um projeto com um período maior de realização, sua participação ficaria comprometida.

Outra questão importante e que causou debate entre parte da equipe do projeto foi em relação à compreensão dos seus objetivos. Alguns educadores do Museu da República pontuaram oralmente, em alguns momentos, sua preocupação em relação à quantidade e qualidade das informações que seriam trabalhadas durante a visita mediada pelas alunas. Entretanto, conforme foi avaliado no item anterior, o número de encontros atendeu às expectativas. Segundo a professora Débora, foi possível perceber, pouco a pouco, na troca de experiências, que tudo o que as alunas viram e viveram, passível de desdobramentos e trocas, foi sendo colocado de lado em detrimento das informações sobre o Museu da República. Os educadores do Museu discordaram da professora, dizendo que não houve preciosismo. Não houve discordância sobre a importância de informações e conteúdos que podiam ser disponibilizados pelo Museu.

A professora Débora comentou que quando escreveu o projeto referente ao minicurso de mediação, não objetivava oportunizar aos sujeitos da EJA experiências que eles normalmente têm tido ao visitar espaços culturais, a saber: a escola em geral recebe o convite para participar de uma atividade X ou Y e participa da atividade sendo mera receptora do que a instituição preparou para os alunos. Nesse projeto, comentou a professora, a ideia era construir o caminho inverso e, por isso, inovador: a escola, na figura de uma professora, construiria uma parceria que possibilitasse uma experiência diferente, na qual os alunos não fossem meros receptores, e sim construtores ativos do processo. Segundo ela, o minicurso de mediação contribuiu para tornar as alunas protagonistas do processo: elas pensaram não apenas em suas próprias estratégias para realizar a visita mediada, como também participaram ativamente do planejamento e da construção do roteiro da visita. A visita era o momento em que todos os sujeitos da EJA não apenas teriam acesso ao espaço em horário noturno, mas, principalmente, seriam protagonistas dessa visita; isso porque, na troca de experiências com as alunas mediadoras, ambos os lados constroem juntos, ambos são importantes e protagonistas. Logo, insistiu a professora, a ideia de que as alunas “aprendessem”, “decorassem”, enfim, “disponibilizassem” o máximo

de informação possível do acervo e do complexo arquitetônico aos seus colegas estava fora de cogitação da proposta inicial do projeto.

Com relação aos banners, projeto inicial do Museu da República, a professora teceu muitos elogios, dizendo que foram de extrema importância para a aproximação dos alunos na unidade escolar, para o despertar de sua curiosidade, para o convite e a aceitação do projeto. Segundo a professora, o material não foi apenas esteticamente pensado, com visual atraente e textos sucintos, com letras grandes, mas o próprio conteúdo foi elaborado para alunos da EJA, contemplando os interesses dos sujeitos, jovens e adultos trabalhadores. Segundo a professora, a visita ao Museu da República foi uma das atividades com maior quórum no ano de 2015 entre as realizadas pelo CIEP em que ela trabalha.

Com relação aos temas trabalhados, a professora não faria acréscimos e disse que a contribuição enfática dos educadores do Museu da República foi de suma importância na construção dos temas com o grupo. Ela destacou a participação do educador Carlos Xavier no primeiro encontro, que deixou o grupo à vontade no primeiro contato, assim como a participação do educador Marcelo Pereira, em todos os encontros, pois, além das informações importantes que compartilhou com o grupo, ele contribuiu com a construção de uma postura de segurança e confiança desse grupo. Ela observou ainda o apoio dado pela educadora do Museu da República, Kátia Frecheiras, lotada no Setor de Pesquisas como pesquisadora sobre educação em museus. A professora acrescentou também acreditar que o modo como os encontros foram pensados, sem muita exposição oral, foi positivo, não exigindo muita concentração das alunas.

De modo geral, os educadores do Museu da República consideraram que houve poucas reuniões de preparação e reflexão inicial do projeto e gostariam que tivesse havido uma construção coletiva.

Assim, é válido concluir que os objetivos a que nos propusemos atingir ao elaborarmos esse projeto foram atingidos. A acessibilidade dos alunos do PEJA ao Museu da República, por exemplo, tornou-se uma realidade, principalmente com a

abertura do Palácio à noite na última terça-feira de cada mês.

Ponderações das alunas mediadoras

De acordo com a professora Débora, as alunas sentiram-se maravilhadas com toda a experiência e verbalizaram isso em vários momentos. Elas torciam para que houvesse continuidade do projeto e solicitaram à Direção do Museu da República que se pense num programa de estágio para alunos da EJA ou qualquer outro vínculo que lhes permita manter a mesma relação com esse espaço. De todos os encontros, elas avaliaram negativamente o encontro que deveria ser um bate-papo com profissionais. Disseram que muito do que foi dito não foi compreendido e que houve muito tempo de exposição oral, da qual elas não puderam participar (elas assistiram a uma gravação). Disseram-se esgotadas mentalmente.

Abaixo, algumas avaliações das alunas mediadoras, feitas pela prof. Débora Lopes, a partir das perguntas:

• Você está apreciando as experiências que esse projeto está proporcionando? Gostaria que essas experiências continuassem a ocorrer nos próximos anos?

Sim! Com toda certeza essas experiências DEVEM ser multiplicadas mais e mais, pois temos o direito e o dever de conhecer, valorizar e zelar pelo que é nosso. Também gostaria que o conteúdo absorvido ao longo desse tempo (60 dias) fosse de alguma forma aproveitado pelo museu. Quem sabe uma nova porta de emprego especialmente para a EJA – Educação de Jovens e Adultos GRATA PELA ATENÇÃO A MIM DISPENSADA.

Na minha opinião foi uma experiência importante e foi um conhecimento muito bom e que outros eventos como esse poderiam acontecer.

Sim, estou apreciando as experiências e achando tudo muito interessante. Gostaria que essas experiências fizessem parte em minha vida e me ajudasse a crescer no mundo do trabalho, como por exemplo tendo a oportunidade de estagiar no museu, podendo realizar o

que aprendi e aprenderei, principalmente convivendo com essas experiências e conhecimentos.

O seminário “PEJA: uma lacuna no museu” contou com a presença de 140 profissionais, entre professores do PEJA e educadores de museus. A Gerência de Educação de Jovens e Adultos (GEJA)/Secretaria Municipal de Educação da Cidade do Rio de Janeiro, o Centro Municipal de Referência de Educação de Jovens e Adultos (CREJA) e o CIEP Gregório Bezerra se fizeram representar e as professoras manifestaram-se sobre a importância do projeto para os alunos. Em seguida, a prof. dra. Marta Lima de Souza, da Faculdade de Educação da UFRJ, proferiu a palestra “Poetizar, criar, fruir, visitar, conhecer arte com jovens e adultos: pelo direito de ser mais!” (2017, 22-31). Após a palestra e o debate, foram apresentados o projeto e, em seguida, uma avaliação, que contou com a participação de três das quatro alunas mediadoras que participaram do projeto. Para finalizar, foi apresentada a proposta de dar continuidade ao atendimento a alunos do PEJA no Museu da República, que, desde 2016, abre toda última terça-feira do mês das 18h às 22h. Propõe-se o atendimento, seja com uma visita mediada, seja com o desenho de um projeto especial e o empréstimo da exposição de banners sobre o Museu da República. O interesse apresentado pelos professores foi bastante significativo. Ao término do seminário, os participantes foram convidados a visitar o Museu da República, acompanhados pela equipe do Setor Educativo do Museu.



Figura 3 - Convite de divulgação do Seminário.

Fonte: Equipe do Museu da República (2017).

Conclusão: PEJA e o futuro no Museu da República

Podemos inferir que uma consequência do Prêmio recebido pelo Museu da República foi a obtenção de recursos para a abertura do Museu uma vez por mês à noite. Assim, ao longo de todo o ano de 2016 e 2017, toda última terça-feira do mês, das 18h às 22h, o Museu da República abriu suas portas e recebeu 411 estudantes do PEJA, acompanhados de 42 professores.

No mês de outubro/2017, realizou-se um Encontro com professores do PEJA, numa sexta-feira à noite, dia da semana em que esses professores têm reunião para programar atividades. Compareceram 07 professores.

A Professora Débora Lopes, citada no terceiro projeto apresentado neste artigo, em sua Dissertação de Mestrado, defendida em maio/2018, intitulada "Entre o ver e o olhar: a relação dos museus com a Educação de Jovens e Adultos", comenta que o Museu da República vem realizando um trabalho ímpar e inovador no que tange a aproximar os museus da EJA, com projetos avaliados positivamente por seus educadores e alunos participantes. Comenta, ainda, que a crescente procura por visitas noturnas em seus espaços indicam que o caminho trilhado é de sucesso. E acrescenta que diante de um contexto de Política Nacional de Educação Museal¹⁰ que defende um

acesso universalizado, como direito de todos, dentro de um ideal de acessibilidade plena, o Museu da República tem alçado um voo solitário, enquanto museu administrado pelo Ibram¹¹ na cidade do Rio de Janeiro, ao se preocupar com ações (publicações, projetos específicos, visitação noturna) com o foco nos sujeitos da EJA.

O Museu da República compreende os alunos da EJA, no universo escolar, como o que costumamos chamar de "público invisível" nos museus, ou seja, aquele público que está próximo, como os funcionários da limpeza, da segurança, etc., mas aos quais não se destinam programas para atendimento. O Museu da República compreende o atendimento aos alunos da EJA como um compromisso com o direito cultural desses alunos. Afastados da escola regular por diversas razões, não tiveram direito a visitar museus quando na idade de frequentar a escola e, agora, à noite, quando retomam seus estudos, após um dia cansativo de trabalho, não desfrutam desse direito porque os museus não abrem à noite. E por que visitar museus? É tão importante para esses alunos visitar museus? Trata-se de usufruir do direito de visitar, de vivenciar a experiência e de poder decidir se desejam voltar ou não, se gostaram da experiência ou não. Museu é um espaço de encontro, de convivência e de reflexão. No museu, a partir dos objetos concretos, pode-se chegar a conceitos abstratos. Pesquisas demonstram que os escolares visitam museus levados por seus professores. O mesmo se dará com os alunos da EJA, se os museus estiverem abertos à noite para recebê-los. Uma vez por mês, que seja, já é um caminho para o futuro¹².

Notas

1 Em 2014, Magaly Cabral, museóloga e educadora museal, era a diretora do Museu da República e Normanda de Freitas a coordenadora do Setor de Educação. Juntas, e com a equipe do Setor, desenvolveram o projeto, assim como os demais.

2 O período letivo no Brasil vai de fevereiro a dezembro.

3 Em 1985 foi eleito, por voto indireto, dada a derrota da proposta de emenda constitucional que garantiria o voto direto, o primeiro presidente civil, depois de mais de vinte anos de regime de exceção. O advogado, empresário e político mineiro Tancredo de Almeida Neves, opositor

ferrenho da ditadura militar, tornou-se símbolo da esperança de um futuro com maior liberdade, de um governo finalmente democrático, que valorizasse ideais, como igualdade, autonomia, pluralidade. Entretanto, parte dessa esperança criada com a eleição de Tancredo Neves para a presidência foi frustrada com sua morte, no dia 21 de abril de 1985, antes de sua posse.

4 Com os recursos da Fundação Ford, foi possível contratar os educadores Raquel Luise Pret e Paulo Rigaud Navega, para elaboração e condução do projeto, sob a supervisão e orientação de Normanda Freitas Lira, Coordenadora do Setor de Educação.

5 Em 2017, a CLT sofreu alterações. Entraram em vigor reformas trabalhistas.

6 Além da Coordenadora, Normanda Freitas, os educadores Ana Paula Zaquieu, Carlos Xavier Daetwyler de Oliveira, Janete Costa Martins da Silva, Marcelo de Souza Pereira, Maria de Lourdes da Silva Teixeira e Rosângela Gonçalves Magalhães de Oliveira.

7 Não esquecer que os alunos nunca tinham visitado o Museu da República.

8 Lula era o presidente do Brasil, oriundo das classes trabalhadoras, metalúrgico.

9 O projeto recebeu, em 2015, o prêmio Best Practice, concedido pelo Comitê Internacional para Educação e Ação Cultural (CECA) do Conselho Internacional de Museus (ICOM), do qual a então Diretora do Museu, Magaly Cabral, é membro desde 1979.

10 A Política Nacional de Educação Museal (PNEM) foi resultado de discussões entre educadores de museus do Brasil e lançada pelo Instituto Brasileiro de Museus, em 2017.

11 Instituto Brasileiro de Museus, responsável pelos museus federais subordinados ao antigo Ministério da Cultura, hoje Secretaria Especial da Cultura, subordinada ao Ministério do Turismo.

12 A Prof. Débora Lopes, em novembro/2020, ministrou, em colaboração com a Rede de Educadores em Museus (REM-RJ), um minicurso virtual para educadores de museus intitulado “O Museu em colaboração com a EJA: caminhos para a prática de uma educação transformadora”.

LOPES, Débora. **Entre o ver e o olhar**: a relação dos museus com a Educação de Jovens e Adultos. 2018, 158 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

SOUZA, Marta Lima. Poetizar, Criar, Fruir, Visitar, Conhecer a Arte com Jovens e Adultos, pelo direito de Ser Mais! **Revista do Professor** – Edição Especial: Programa de Educação de Jovens e Adultos. Rio de Janeiro: Museu da República, 2017, p. 22-31.

Referências

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia**: Saberes necessários à prática educativa. Editora Paz e Terra, 1996.

Um estudo sobre o papel da mulher na sociedade brasileira por meio de O Cravo e a Rosa e Coisa Mais Linda

A study about women role in brazilian society by O Cravo e a Rosa and Coisa Mais Linda

Maiara Leite*

Ana Carolina Silva**

Palavras chave:
Dominação masculina
O Cravo e a Rosa
Coisa Mais Linda

Resumo: Este artigo pretende discutir se houve e, em caso positivo, quais foram as mudanças na sociedade brasileira em relação ao papel da mulher na sociedade, partindo da compreensão do feminismo como agente condutor das transformações sociais entre os períodos de 1920 e 1960. Para tanto, a pesquisa recorre às mídias como fonte principal e dentro desta, uma perspectiva analítica acerca da dominação masculina e o papel da mulher entre as décadas de 1920 e 1960 na sociedade brasileira. Isto, por meio da novela O Cravo e a Rosa (2000) da Rede Globo, e a série Coisa Mais Linda (2019) produzida pela Netflix.

Keywords:
Male Domination
O Cravo e a Rosa
Most Beautiful Thing

Abstract: This article intends to discuss whether there was and, if so, which were, the changes in brazilian society in relation to the role of women in society, starting from the understanding of feminism as a driving agent of social changes between the 1920's and the 1960's. Therefore, this research resorts to the mídia as a main resource and as perspective about male domination and the woman role between the 1920's and 1960's in Brazilian society. The research is developed by the contribution of O Cravo e a Rosa (2000), Rede Globo production, and the tv show Coisa Mais Linda (2019) Netflix production.

Recebido em 20 de março de 2021. Aprovado em 06 de outubro de 2021.

Introdução

Este estudo, de caráter investigativo visa, sobretudo, dentro do campo da história cultural entender qual o papel da mulher na sociedade, de acordo com as obras O Cravo e a Rosa (2000-2001) e Coisa mais linda (2019), e do mesmo modo, discutir as – e se houve – mudanças no início do

século XX, época em que as obras estão ambientadas. Dentre os períodos, portanto, é necessário discutir o papel do feminismo como movimento e como agente transformador do papel da mulher na sociedade brasileira, e analisar a dicotomia homem-mulher, cujo a percepção sobre a dominação masculina se torna importante na pesquisa.

* Professora da Secretaria de Educação do estado de São Paulo. Mestre em Planejamento Urbano e Regional e graduada em História pela Universidade do Vale do Paraíba. E-mail: maiarasanches@prof.educacao.sp.gov.br.

** Mestranda em Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do ABC. Graduada em História pela Universidade do Vale do Paraíba. E-mail: alves.ana@ufabc.edu.br.

Utilizar-se-á a obra de Pierre Bourdieu, “A Dominação Masculina” como principal fonte teórica no que se refere às relações sociais entre homens e mulheres, e desta interferência no *habitus* social. Portanto, Bourdieu (2012), possui relevância como principal referencial teórico dentro das representações de gênero. Para todos os efeitos, o conceito de cultura aqui usado, está pautado na perspectiva apresentada por Clifford Geertz (2008, p. 10), em sua obra “A Interpretação das culturas”, entendendo cultura como “um contexto, algo dentro do qual eles [os acontecimentos sociais, os comportamentos, as instituições ou processos] podem ser descritos de forma inteligível”. Dessa forma, entende-se cultura como um emaranhado de símbolos produzidos socialmente, sendo possível estudá-la através de suas expressões, tais como comportamentos, relações sociais, discursos, etc. Em meio a esse aglomerado de símbolos, encontram-se aqueles que regulam as relações sociais entre os gêneros e o que os caracterizam.

Para entender as falas das personagens e a representação destas em um tempo e um espaço específico, utilizar-se-á Michael Foucault (1996), como conceito fundamental. O autor entende o discurso como fonte de poder de uma sociedade ou um sujeito, seja simbolicamente ou mesmo, fisicamente. Desse modo, a dominação masculina na sociedade brasileira prescinde de um contexto e de um discurso de poder que permeia e rege a dinâmica social entre homem-mulher.

O estudo busca, por meio das fontes primárias, como a transcrição de falas, e análise de conteúdo entender e conceber a realidade de determinados sujeitos em seus respectivos tempos de ação. Nesta pesquisa, baseada em transcrições de falas presentes em obras de ficção, o objetivo é relacioná-las entre os períodos de 1920 e 1960, para entender o papel da mulher no *habitus* social.

A pesquisa justifica-se a partir da premência em se tratar da história das mulheres, e, conseqüentemente, da história das mulheres no Brasil. Isto é, o tema de gênero tem se desenvolvido em grande escala nas últimas décadas, todavia, é um tema que representa a história dos excluídos, além de estar pautado em inequidades sociais atuais. Para tanto, é necessário entender como e onde essas mulheres se situavam no início do século, assim

como, de que maneira a luta e o feminismo contribuíram, à época, para mudanças posteriores, ainda que este não seja o objetivo do presente estudo.

Desse modo, organiza-se os subtópicos como parte da discussão que se inicia nas mudanças socioculturais em relação à mulher entre os séculos XIX e XX, até o momento em que os “ventos” e ideias feministas ganham voz no Brasil, no início do século XX, e a maneira pela qual a mulher na sociedade brasileira reagiu à primeira onda feminista. Assim como, busca-se elaborar a relação entre a dominação masculina, por Bourdieu (2012) no *habitus* das relações sociais brasileiras, e conseqüentemente, por intermédio das obras O Cravo e a Rosa (2000) e Coisa mais linda (2019) discutir e compreender o retrato da sociedade patriarcal brasileira, e as dificuldades e relações sociais de gênero entre os anos de 1920 e 1960.

O papel da mulher no século XX

Michelle Perrot (1988), em “Os excluídos da história”, trabalha a relação entre as mulheres e o poder, e contempla a ideia de que tal palavra, ainda que possua alguns significados, necessariamente representa o masculino, uma vez que se refere às influências diversas, estas, realizadas para e por homens. A autora, em contraponto a definição, entende que

se elas não têm poder, têm, diz-se poderes. No Ocidente contemporâneo, investem no privado, no familiar e mesmo no social, na sociedade civil. Reinam no imaginário dos homens e preenchem suas noites e ocupam seus sonhos (PERROT, 1998, p. 167)

Tal relação entre poder e mulher é fundamental para conceber este estudo, pois, ao passo em que a história coloca esses indivíduos à margem de resoluções mais complexas, reservando-lhes somente o papel de esposa e mãe, o poder insurgente que as mulheres buscam por meio da conquista de direitos se revela amplo no que tange às vivências, e a conseqüente dominação masculina. A dicotomia homem-mulher, macho-fêmea foi recorrente no imaginário ocidental

dos séculos XIX e XX, e essas relações de dominação e de divisão marcadas entre territórios simbólicos permitidos e negados para ambos os sexos estabeleceu uma teia de conceitos, reforçados pela Igreja, que permearam o *habitus* das práticas sociais.

A história das mulheres foi construída em meio ao poder patriarcal, e sobretudo, à dominação da Igreja perante a sociedade e seus modos de vivenciar as relações (ARAÚJO, 1993). A ideia de que à mulher estavam reservados os espaços privados, os filhos e os afazeres domésticos enquanto aos homens os espaços públicos e as honras sociais perduraram séculos, tanto no Ocidente, quanto no Oriente (PRIORE, 1995). Estas práticas consideradas heteronormativas e patriarcais alijavam as mulheres de decisões importantes, inclusive sobre elas mesmas, pois, seu destino estava ligado estritamente ao seu pai, em primeira instância, e após o casamento, ao seu marido (IDEM).

Desde a Revolução Francesa foi possível perceber, ainda que de forma pouco organizada, a mobilização das mulheres pelo direito à cidadania. Após a Primeira Guerra Mundial, o movimento de mulheres se organizou e se tornou mais visível na Europa, assim como, a ideia sobre as relações de gênero, com efeito, o papel das mulheres na sociedade civil recebeu atenção. No entanto, foi com o movimento relacionado ao voto que as mulheres fizeram-se notar, no início do século XX. O movimento sufragista se espalhou pela Europa e pelos Estados Unidos, evidenciando a “primeira onda feminista”, isto é, a primeira manifestação notável e organizada das mulheres em busca de direitos (TBÉBAUD, 1993; PINTO, 2003).

A relação entre mulher e trabalho se constituiu na Europa, no curso da Primeira Guerra Mundial, em que necessitavam da mão de obra feminina, e conseqüentemente, resultou em alguma “liberdade”, pois, este foi o momento mais significativo até então em que houve valorização do trabalho feminino em favor da pátria. Por necessidade, a Guerra eliminou barreiras entre homens e mulheres, o que as levou para posições superiores, como de médicas e advogadas, na França. E em outros casos, em que mulheres trabalhavam em restaurantes, cafés; foi possível observar esses indivíduos em espaços públicos, sendo protagonistas (TBÉBAUD, 1993).

Por intermédio da Primeira Guerra as mulheres adquiriram algum poder, pelo menos, o de se sentirem importantes perante a sociedade patriarcal que guiava as relações sociais e matizava os lugares de homens e mulheres. Ou seja, com os efeitos da Guerra, a paisagem social se constituiu de maneira diferente em relação aos séculos XVIII e XIX, o que proporcionou não só o fortalecimento do Movimento Feminista, como a disseminação das ideias ao redor do mundo, com significativos ecos no Brasil.

A dominação masculina no *habitus* das relações sociais brasileiras

Estudar o papel da mulher dentro da sociedade brasileira implica, necessariamente, em compreender como acontecem as relações de gênero dentro dessa cultura.

Bourdieu (2012), em sua obra “A dominação masculina”, investigou os símbolos que regulam as relações sociais entre os gêneros e o que os caracteriza em um contexto generificado, mas que se aplica ao brasileiro, e sua relação constituída histórica e socialmente. Para o autor, a disseminação destes símbolos se daria através de instituições como Estado, Igreja, família, escola e os meios de comunicação, de forma a garantir a manutenção do sistema. A divisão dos sexos, pautada na diferença anatômica entre homem e mulher, compõe-se de um sistema infinito de oposições homólogas: ativo/passivo, grande/pequeno, forte/fraco, dominação/submissão, homem/mulher, sendo expressa em instâncias objetivas (diferença anatômica, trabalho) e simbólicas (expresso através do *habitus*) (BOURDIEU, 2012).

Ao *habitus* masculino seriam designados os aspectos de poder dentro do sistema de oposição: força, grande, ativo, dominação. Às mulheres seriam representadas por signos de passividade: fraco, pequeno, passivo, submissão. Tais *habitus* foram, segundo o autor, tão bem disseminados que se naturalizaram para os dominados, criando um ambiente onde não há questionamentos em relação aos padrões de conduta e das relações que existem (BOURDIEU, 2012). É acerca desse inculcamento do *habitus* no dominado que Heleith Saffioti (2004,

p. 35) se refere ao falar das mulheres machistas, entendendo que essas, assim como os homens, são socializadas dentro de um sistema patriarcal de gênero e poucas “questionam sua inferioridade social”.

É essa incorporação das relações de dominação que compõe o cenário de violência simbólica da qual as mulheres são vítimas. O conceito de violência simbólica também faz parte da linha boudiniana, sendo compreendido como uma forma de violência invisível entre um indivíduo/grupo dominante que exerce poder sobre outro indivíduo/grupo dominado, manifestando-se através das vias simbólicas da comunicação, tornando-a mais difícil de ser percebida e comprovada pela vítima (BOURDIEU, 1989).

Como apontado anteriormente, entender as relações de gênero no Brasil, implica em compreender, ainda que brevemente, tal cenário cultural. Buscando entender a construção da sociedade brasileira, Gilberto Freyre nos apresenta uma teoria de democracia racial, entendendo a miscigenação de europeus (portugueses, principalmente), os povos nativos e os escravos do continente africano como construtor desta. Para além disso, o autor discorre como a construção do Brasil se deu à sombra das grandes plantações de açúcar, onde a própria constituição da casa grande refletiria a organização social e política do Brasil.

Ao colocar a família patriarcal como “o grande colonizador do Brasil”, Freyre (2003), transporta as relações familiares, sendo estas patriarcais, para a composição da identidade brasileira. Como entende Eni Samara (2002, p. 33), “o pátrio poder era, portanto, a pedra angular da família”. Ao transportar o pátrio poder para a composição da identidade brasileira, transporta-se o esquema de divisão dos sexos onde cabe ao homem o *habitus* ativo, dominante e à mulher o *habitus* passivo, dominado, a tirania do ambiente privado, para o público.

Atualmente, autoras como Mariza Corrêa, tem contestado a posição generalizadora adotada por Freyre em sua obra ao falar do papel da família patriarcal na construção da sociedade brasileira. Corrêa entende que, embora não fosse hegemônico, o padrão familiar patriarcal funcionou como um instrumento disciplinador (CORRÊA, 1981). A

Igreja, no Brasil, sempre buscou implantar uma moral para controle social, usando a disciplina cristã como estratégia, onde o casamento, fundamentado na divisão bíblica dos sexos (o marido como o cabeça e a mulher devendo ser submissa), vai desempenhar papel de destaque.

Nesse sentido é possível observar o que Bourdieu evidencia em sua teoria acerca do papel que as instituições têm no processo de reprodução das estruturas de dominação masculina. No caso brasileiro, a família patriarcal, ancorada na assimetria de poder entre homem e mulher, foi legitimada pela Igreja, sendo utilizada como mecanismo de controle social. Mais especificamente, mecanismo de controle das mulheres.

O poder religioso se fez presente ainda na construção de uma categorização dos “tipos de mulheres” no imaginário coletivo e, conseqüentemente, na legislação penal. Lana Lima (2017) ao trabalhar as representações de gênero e sua relação com o Direito no Ocidente entende que há uma visão dicotômica acerca da mulher oriunda do pensamento cristão. À figura feminina seriam legados dois possíveis lugares: o de Maria, aquela que na tradição cristã seria a mãe de Jesus, ou de Eva, esposa de Adão que, após ser seduzida pelo Diabo a comer o fruto proibido, teria levado seu parceiro a fazer o mesmo. Transportadas para a esfera social, Maria representaria a mulher recatada, passiva, que se guarda sexualmente para o casamento, sendo o padrão desejável socialmente; enquanto Eva faria alusão à mulher traiçoeira, sedutora e imoral, simbolizando o comportamento indesejável. Dessa forma, “seu comportamento sexual determinaria, assim, a forma como deveria ser socialmente tratada” (LIMA, 2017, p. 9).

Embora a dominação masculina possa ser observada na maioria dos espaços sociais, as condições históricas de construção destes podem exacerbar, ou não, tal dominação. O presente estudo tem como recorte espacial o Brasil, país latino americano e fruto da colonização portuguesa através do uso da mão de obra escrava africana e genocídio dos nativos. Compreender o processo de construção do Brasil e sua identidade foi fundamental para investigar como a dominação masculina se apresenta nas relações sociais dentro do país.

O primeiro Código Penal republicano, acima citado, trazia uma diferenciação das vítimas de estupro, de acordo com a conduta desta, aspecto legal que já existia durante o Império. Segundo Daniela Colouris (2010), a graduação da pena existia, pois o crime produzia efeitos diferentes dependendo da vítima: contra a virgem/honesta, se afeta a sociedade, compromete o futuro de uma mulher moralmente correta; contra a prostituta/desonesta é apenas um crime contra a liberdade pessoal. O comportamento feminino era, e ainda é, ferramenta habilmente utilizada em tribunais para excluir e negar direitos às mulheres.

Hanna Arendt (2007), em seu estudo sobre poder e discurso, que surgem como simbólicos e atuam no campo político, entende que tal poder “não pode ser armazenado e mantido em reserva para casos de emergência”, pois, este, só existe em sua efetivação, do contrário, perde-se. A autora afirma que o “o poder só é efetivado enquanto a palavra e o ato não se divorciam [...] é o poder que mantém a existência da esfera pública, o espaço potencial da aparência entre homens que agem e falam” (ARENDR, 2007, p. 212). A dominação masculina destes homens se efetiva através de um discurso conciso, que é endossado pela mídia, e pelo sistema capitalista. Este poder simbólico no campo da ação não é imutável e configurado pela força, no entanto, se configura ao passo em que os homens agem juntos, como estrutura política e social no espaço físico e simbólico. Portanto, é este que preserva o *status quo* das classes dominantes e engendra os discursos de dominação presentes na sociedade patriarcal.

Um estudo sobre O Cravo e a Rosa e Coisa Mais Linda e o contexto sócio histórico da mulher

Com o advento da República na sociedade, as dinâmicas sociais se alteraram significativamente, por meio do capitalismo e, em consequência, do trabalho assalariado. Foi nesse período que movimentos mais organizados começaram a surgir ao redor do País, com ênfase na região sudeste, que era considerada a mais rica e desenvolvida. Estes movimentos estavam elencados no direito ao voto e

na condição da mulher de um modo geral, como agente social, direito este que será o ponto chave das manifestações na novela O Cravo e a Rosa (2000). No entanto, o papel da mulher seguiu sem alterações significativas, pois, desse modo, sob a égide capitalista, ela era “duplamente explorada”, isto é, além de ser “do lar”, ela também sofria a exploração patronal, condição essa, ligada ao sistema capitalista (ALVES; PINTAGUY, 1987).

A primeira “onda” feminista, ou seja, a organização acentuada de um Movimento em prol dos direitos das mulheres foi no início do século XX, com as sufragistas. Essas mulheres buscavam o direito ao voto, e por meio da liderança de Bertha Lutz, no cenário brasileiro, esse Movimento foi o pioneiro e representou as mulheres eruditas de classe média, que em sua maioria haviam estudado em países mais desenvolvidos socioeconomicamente. Outra questão importante nas reivindicações feministas se referia à independência e à liberdade, e para tanto, constituíram um Partido Republicano Feminino. Este, por si, representou uma ruptura no status quo político brasileiro (PINTO, 2003).

Durante o processo de emancipação feminina no início do século XX, o movimento feminista se fortaleceu através da luta pelo voto, que era considerada a grande bandeira das militantes, em conjunto com a luta pela igualdade de direitos em relação aos homens. A primeira onda feminista ficou marcada no Brasil justamente por essas questões que à época eram relevantes e pertinentes às demandas da “mulher moderna” (PINTO, 2003).

O poder, nesse processo, surgiu com a representatividade efetiva da mulher na sociedade. No entanto, é impossível desassociá-lo das classes hegemônicas no início do século, ou seja, aos homens brancos, os quais detinham tal poder em relação à mulher no contexto social. E, ainda que com o início do movimento feminista, a premência da luta pela igualdade padecesse entre os anos de 1900 e 1930 da política oligárquica brasileira, que, geralmente, era presidida e definida por, e para os homens. Este poder, e sua consequente dominação social, marginalizaram as mulheres que buscavam lutar pela igualdade de gênero, além de colocá-las como parte dos excluídos da história. O poder masculino na política brasileira é notável, e segundo Alves e Pintaguy (1987), ao passo em que a luta das

mulheres pelo voto atingiu todas as classes as quais estas pertenciam, e durou mais de 40 anos no cenário nacional, sendo considerado um dos principais movimentos políticos do século XX, a história não dedicou muitas páginas à questão do sufrágio.

Se nos livros de história a luta pelos direitos das mulheres não recebeu atenção proporcional, a mídia, por meio de novelas, buscou elucidar o telespectador sobre o Movimento Feminista, e seu significado em um contexto sócio-histórico. O discurso é necessário para que se possa compreender a relevância deste na sociedade, e as formas de poder que ele detém perante os indivíduos.

Michel Foucault (1996) considera que o discurso que determinada sociedade adota, e necessariamente inclui-se a mídia neste bojo, é

controlado, selecionado, organizado e redistribuído por certo número de procedimentos que tem por função conjurar seus poderes e perigos, dominar seu acontecimento aleatório, esquivar sua pesada e temível materialidade (FOUCAULT, 1996, p. 10).

Isto é, as práticas são ditadas de acordo com as classes dominantes, e organizadas para não alterar o *status quo*, ainda que pareça incluir outras demandas. No caso do discurso em um contexto sócio-histórico no qual esta pesquisa propõe realizar, tanto a novela O Cravo e a Rosa (2000 – 2001) que é ambientada na década de 1920, quanto a série Coisa Mais Linda (2019) que retrata a década de 1950, possuem elementos que nos permitem analisar o papel da mulher na sociedade à época em que se passavam.

A novela O Cravo e a Rosa foi lançada com a pauta que dividia, justamente, as feministas dos “machões”, o que reitera a divisão de classes que é abordada nos primeiros capítulos, principalmente. Em edição da Folha de SP, é possível entender o que a novela e suas personagens representaram no contexto social da década de 1920.

Nos anos de 1920 uma mulher não querer casar e brigar para ter os mesmos direitos dos homens era um grande escândalo [...] o que a feminista (Catarina) não esperava era encontrar Petrucchio, um machão caipira que está cheio de dívidas e vê

no casamento com a herdeira a única chance de se salvar do atoleiro (FOLHA DE SP, 2019).

O Cravo e a Rosa, transmitida no horário das 18h pela Rede Globo, entre 2000 e 2001, apresentou ao telespectador a realidade da mulher brasileira na década de 1920. Ainda que de forma bem-humorada, comprova a luta e o preconceito que as mulheres de classe média lidavam ao buscar a “igualdade dos sexos” e a luta pelo direito ao voto. Através da protagonização de Catarina (Adriana Esteves), feminista e filha do candidato à Prefeitura de São Paulo, o banqueiro Batista (Luís Melo), e Julião Petrucchio (Eduardo Moscovis), homem de modos rude, e consideravelmente machista, a novela faz da dicotomia macho-fêmea, homem-mulher um fator de relevância desde o início da novela. A relação com o feminismo está presente, sobretudo, no início da novela, e vai se enfraquecendo à medida em que as personagens feministas, tanto Catarina, como Lourdes (Carla Daniel) e Barbara (Virginia Cavendish), se apaixonam por homens, e novamente, reforçam a presença do *status quo* como fator determinante na manutenção da dominação masculina. Nas primeiras cenas já do primeiro capítulo, a premissa do folhetim é evidenciado, para tanto, há um protesto feminista, e um diálogo caracterizado por estereótipos patriarcais.

Protesto feminista: Abaixo a supremacia dos homens brancos. Pela igualdade dos sexos. Pelo voto. Pela igualdade dos sexos.

Petrucchio: Tem que andar na calçada, moça, não é na rua, não!

Lourdes: Dobre sua língua. É uma passeata pela igualdade dos sexos.

Petrucchio: Ah, a senhora é daquelas que acham que mulher é igual a homem.

Lourdes: Exatamente. Mulher é igual a homem e merece os mesmos direitos.

Petrucchio: Calma, moça brava. O homem e a mulher foram feitos pra fazer par. Não pra brigar, moça brava.

(O CRAVO e a Rosa (telenovela, capítulo 1). Direção de Dennis Carvalho e Walter Avancini. Rio de Janeiro: TV Globo, 2000-2001).

É fato que em seus escritos, Foucault (1996) tenha compreendido na sexualidade uma grande presença do Estado atuando como força absoluta nas

relações sociais e políticas, no entanto, é possível estabelecer um paralelo em relação ao gênero, e às mulheres, especificamente. As forças que atuam e atendem à “supremacia dos homens brancos” (como dito pelas feministas em *O Cravo e a Rosa*), oferecem discursos em torno das práticas do movimento feminista, do mesmo modo que regulam estes discursos.

Pois, como é demonstrado na fala do banqueiro Batista, em *O Cravo e a Rosa*, “uma mulher sem marido é uma faca sem ponta, uma galinha sem pé”, ou seja, a mulher da década de 1920, que organizava movimentos em torno da igualdade de gênero, deveria, para o bem das relações sociais, sobretudo, dentro da classe média, ser uma mulher casada, do contrário, seria marginalizada.

O casamento se faz presente como fator de relevância social que acentua a divisão de classes, mais uma vez, quando a personagem principal é questionada por não querer se casar.

Catarina - Olá, Jornalista. Vim com uma amiga trazer o artigo.

Jornalista Serafim - Dinorá. Nós fomos apresentados no dia da regata.

Dinorá - Sim. Estávamos eu, minha mãe e meu marido.

Jornalista Serafim - Marido, claro. Como poderia não ser casada com esse rosto de camafeu? Que homem ia permitir que ficasse solteira? A única beldade da cidade que insiste em ficar sem uma aliança no dedo é a senhorita Catarina. Culpa de nós, homens, que não conseguimos derreter seu coração.

Catarina - Meu coração não é banha de porco para ser derretido! Curioso, não, seu Serafim? Essa é a redação de uma revista feminina, no entanto, só vejo homens trabalhando.

Jornalista Serafim - Nós homens sabemos tudo que as mulheres gostam. Procuramos modelos de vestidos, receitas de culinária, pontos de bordado...ensinamos como tratar o maridinho.

Catarina - (sorriso irônico) então não sabe que as mulheres já estão em todas as profissões? Temos até uma aviadora.

Jornalista Serafim - Cruz, credo. Eu jamais subiria em um avião pilotado por uma mulher. O avião corre o risco de cair enquanto ela estiver arrumando os cabelos.

Catarina - Francamente, senhor Serafim. Uma revista tem a obrigação de ensinar, educar, fazer

reflexões. Não fazem nada para a mulher poder pensar.

Jornalista Serafim - Pra que? Se o marido pensa por elas.

Catarina - Pois fique sabendo que a maioria dos homens tem repolho no lugar do cérebro. Bem servidas estariam as mulheres se dependessem deles. (*O CRAVO e a Rosa* (telenovela, capítulo 5). Direção de Dennis Carvalho e Walter Avancini. Rio de Janeiro: TV Globo, 2000-2001).

A novela se propõe a demonstrar, por meio de diálogos bem-humorados, uma realidade presente no Brasil do início do século: o poder simbólico masculino que se transforma em uma estrutura organizada e que age de acordo com a classe vigente no contexto político (Bourdieu, 1989). *O Cravo e a Rosa* reitera a pressão existente para que a mulher se case e constitua família, que foi umas das principais formas de dominação político-ideológica que o poder simbólico deteve no bojo social. Isto, através do discurso e da mídia, representada pela Revista Feminina na novela, como propagadora deste, que, novamente, se apresenta como regulador.

Catarina - Vocês já viram a Revista Feminina que está sendo lançada?

Lourdes - Eu já vi. Só fala de bordados e receitas. Um horror para nós feministas.

Barbara - Precisamos organizar um protesto contra essa revista.

Lourdes - Uma manifestação em repúdio. (*O CRAVO e a Rosa* (telenovela, capítulo 3). Direção de Dennis Carvalho e Walter Avancini. Rio de Janeiro: TV Globo, 2000-2001).

O protesto segue contra o discurso apresentado na Revista Feminina, comandada pelo jornalista Serafim (João Vitti) que se demonstra a favor e defensor dos valores patriarcais vigentes.

Feministas - Homens no fogão. Mulheres na profissão!

Catarina - O senhor escreveu um artigo. Um, não. Vários. Dizendo que a mulher nasceu para lavar, passar, e cuidar do marido.

Jornalista Serafim - E para que mais serve uma mulher?

Catarina - Estou falando com um homem ou um jumento?

Barbara - A mulher tem direito ao trabalho e ao salário.

Lourdes - A mulher não precisa de um marido. Ela sabe muito bem se virar sozinha. Não necessito de homem.

Barbara - Nem eu!

Jornalista Serafim - Catarina Batista, com todo respeito, pois, conheço a sua família. **O que faz junto com esse bando de mulher macho?**

Lourdes - Eu vou lhe processar! Eu exijo respeito. Eu sou uma donzela. O senhor está caluniando o movimento de emancipação da mulher.

Barbara - Eu poderia lhe dar uns tapas, para dobrar a sua língua. **Companheiras, esse é mais um exemplo da dominação masculina** (grifo nosso).

(O CRAVO e a Rosa (telenovela, capítulo 3). Direção de Dennis Carvalho e Walter Avancini. Rio de Janeiro: TV Globo, 2000-2001).

O discurso preconceituoso, que revela através das falas das personagens a dominação masculina, representa o poder simbólico que se legitimou na luta dos movimentos feministas no início do século, e que, exclui as mulheres da história. De acordo com Bourdieu (1989),

As diferentes classes e frações de classes estão envolvidas numa luta propriamente simbólica para imporem a definição do mundo social mais conforme aos seus interesses, e imporem o campo das tomadas de posições ideológicas reproduzindo em forma transfigurada o campo das posições sociais. (BOURDIEU, 1989, p. 12).

Mais uma vez, sob um discurso que protege a estrutura social, é possível perceber a luta simbólica que existe, que demarca espaços masculinos e femininos, e que institucionaliza os papéis que cada um destes deve exercer. As falas das personagens demonstram como esse processo se dá na prática do cotidiano e na construção e sexualização dos espaços sociais.

As falas a seguir, demonstram a luta simbólica e o poder das classes hegemônicas que estruturam esse espaço social, e divide por gênero. Em uma tentativa de cortejar Catarina para estabelecer uma relação mais próxima, o Jornalista Serafim convida Catarina, mulher feminista, para escrever um artigo à sua Revista. No entanto, as

ideias feministas, não são bem recebidas na Revista Feminina.

Jornalista Serafim - Eu não posso publicar esse artigo.

Catarina - Posso saber por que o senhor não aceita publicar?

Jornalista Serafim - A senhora diz coisas absurdas. Diz que o marido deve ajudar a lavar a louça da casa, a cozinhar o feijão, e a encerrar o assoalho.

Catarina - Por que só a mulher deve passar a vida cuidando da casa?

Jornalista Serafim - Ora, não há missão mais admirável do que a de rainha do lar.

Catarina - Escrava do lar. Isso sim!

(O CRAVO e a Rosa (telenovela, capítulo 3). Direção de Dennis Carvalho e Walter Avancini. Rio de Janeiro: TV Globo, 2000-2001).

Este discurso, de um homem branco de relativa influência social demonstra que existe um sexismo político-ideológico na construção das instituições sociais. Assim como, revela a diferença significativa que existe entre feminismo e feminino. A Revista Feminina é para as mulheres, no entanto, não é feita por mulheres. Ou seja, mantém as classes dominantes no poder e reforça essa divisão por meio do poder simbólico exercido pelo discurso. Para Foucault (1996, p. 10), “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas e os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual queremos nos apoderar”.

O discurso presente na novela, essencialmente nos primeiros capítulos demonstra que existe a intenção de subverter a ordem social vigente. No entanto, a medida que os capítulos transcorrem, observa-se o enfraquecimento do discurso feminista das mulheres, o que, por consequência assegura a manutenção das relações sociais no início do século XX. Ou seja, a dominação masculina é legitimada e normatizada ao longo deste processo pelas personagens feministas.

A série da Netflix, Coisa Mais Linda (2019), retrata as mulheres na década de 1950, com quatro destas como protagonistas que vivem suas histórias ao longo de sete episódios, na primeira temporada. Todas as mulheres lidam com a desigualdade de gênero presente na sociedade de formas diferentes. Maria Luiza (Maria Casadaval) é mãe e esposa da classe média paulistana, que vai até o Rio de Janeiro

procurar pelo marido, e percebe que foi abandonada por ele. Thereza (Mel Lisboa) é casada e é jornalista em um importante jornal carioca, ao que pese, ainda, o fato de não possuir filhos, o que a leva ser severamente criticado pela sogra. Lígia (Fernanda Vasconcelos) é ex-cantora, e esposa do candidato à Prefeitura do Rio de Janeiro, e Adélia (Patty de Jesus) é a única mulher solteira e pobre, além de ser negra e ter uma filha, e que consequentemente, possui uma profissão subalterna, como empregada doméstica.

É dessa maneira que as personagens são apresentadas ao público. Ou seja, diante da dominação masculina, e neste caso, com a presença da desigualdade social, vivenciada por Adélia, coisa que não é mostrada em *O Cravo e a Rosa*, cuja protagonista é da classe média paulistana.

Primeiramente, é preciso pontuar que entre as décadas de 1920 e 1950 houve algumas mudanças significativas em relação aos direitos das mulheres. Na década de 1950, elas poderiam votar e participar de instituições escolares e trabalhar. O sistema capitalista incluiu, dessa forma, algumas das demandas que o movimento feminista reivindicou no início do século XX. Isto acontece muito por conta da Segunda Guerra, entre 1939 e 1945, que valorizou sobremaneira a mão de obra feminina, para que a masculina pudesse participar das batalhas (ALVES, PINTANGUY, 1987)

E esse fato também afetou o Brasil, ainda que de forma menos proeminente. Entretanto, com o final da Guerra, os valores patriarcais que demarcaram territórios femininos e masculinos são reativados no bojo social. Como apontam Alves e Pitanguy,

As mensagens nos meios de comunicação enfatizam a imagem da 'rainha do lar'. Exacerbando-se a mistificação do papel de dona-de-casa, esposa e mãe. Novamente o papel da mulher é desvalorizado, tido como suplementar ao do homem. (ALVES; PITANGUY, 1987, p. 50).

Ou seja, entre as décadas de 1920 e 1950, houve retrocessos e avanços no papel da mulher na sociedade, de um modo geral. Tais exemplos são evidenciados nas falas das personagens em *Coisa Mais Linda*. Thereza possui a profissão de jornalista, o que seria um avanço em uma sociedade patriarcal,

no entanto, para alguns, sobretudo, homens, era motivo de vergonha uma mulher trabalhar.

Nelson (marido de Thereza) - Vocês viram que minha linda e talentosa esposa conseguiu a primeira matéria de capa dela?

Thereza - Não foi nada demais!

Augusto (irmão de Nelson e marido de Lígia) - Você tá precisando de dinheiro, Nelsinho?

Nelson - Como assim?

Augusto - Então por que você tá deixando sua mulher trabalhar? Tá certo, isso?

Nelson - Você e eu temos visões muito diferentes sobre o que é certo e errado. Thereza é dona de si, não vou dizer pra ela o que ela deve ou não fazer.

(COISA mais linda (Temporada 1, episódio 4). Criadores: Giuliano Credoni, Heather Roth, Pati Corso. Brasil: Netflix. 2019).

A dominação masculina, tanto simbólica quanto econômica, reitera o poder das classes dominantes e a divisão que se estabelece a partir disso. É desse modo que o pai de Malu exerce controle sobre a filha, ainda que esta se mostre subversiva ao domínio do pai. A mulher, como sombra do homem, buscava liberdade, inclusive, para afirmar sua identidade.

Uma das aproximações mais evidentes entre *O Cravo e a Rosa* e *Coisa Mais Linda* é o fato de que as Revistas, apresentadas nas tramas, que atuam como meio de comunicação em ambas as obras, são dirigidas e feitas por homens para mulheres, respectivamente. A grande diferença, e que também revela algumas das mudanças sociais que ocorreram entre os períodos, é que em *Coisa Mais Linda*, há, pelo menos, uma mulher na redação, e esta é Thereza. No entanto, ela enfrenta os efeitos de uma sociedade patriarcal, principalmente quando pede a contratação de outra mulher.

Paulo Sergio (redator chefe) - Por favor, Thereza, não é tão difícil, assim. Não precisa ser gênio pra escrever como uma mulher.

Thereza - Eu tô te falando, Paulo Sergio. Eu entrevistei mais de oito rapazes, e nenhum deles têm a menor intimidade com o mundo das mulheres.

Paulo Sergio - Não existe essa história de "mundo das mulheres". Só existe um mundo, e definitivamente é o nosso!

Thereza - Agora me diz: Por que a gente precisa de mais um homem na redação?

Paulo Sergio - Simples: biologia. Homem é mais focado, mais profissional, menos emotivo. Se você fosse homem, a gente nem teria essa conversa. A gente sabe cumprir regras.

(COISA mais linda (Temporada 1, episódio 5). Criadores: Giuliano Credoni, Heather Roth, Pati Corso. Brasil: Netflix. 2019).

Novamente, é possível perceber que o homem que comanda a redação demonstra atitudes que corroboram para a manutenção da estrutura social e da organização dividida entre espaços masculinos e femininos. Em outro diálogo entre os dois, Thereza utiliza-se de outros mecanismos para convencer o chefe a contratar uma mulher para a redação.

Thereza - Eu te trouxe duas opções: o Lucas que é muito experiente. Já trabalhou nas melhores revistas do mercado. E tem a Hello, que tem bastante vivência no mundo da moda.

Paulo Sergio - Você tem alguma dúvida de quem eu vou escolher?

Thereza - Nenhuma. Mas os homens são mais caros. Essa garota te custaria cinco vezes menos.

Paulo Sergio - É... acho que não faria mal ter mais um rabo de saia pra decorar o ambiente.

(COISA mais linda (Temporada 1, episódio 5). Criadores: Giuliano Credoni, Heather Roth, Pati Corso. Brasil: Netflix. 2019).

As disputas entre homens e mulheres, principalmente no trabalho, são interessantes e permitem uma análise de como as forças sistêmicas atuam entre classes. Thereza, por meio de um discurso inteligente não procura o conflito, mas sim, convencer o chefe de que ter outra mulher na redação atende aos interesses dele, e não dela. Novamente, isso é exemplificado em outro momento.

Paulo Sergio - Que merda é essa? Por que isso não passou por mim?

Thereza - Porque o prazo 'tava' apertado. Você viu a chuva de cartas das leitoras elogiando?

Paulo Sergio - Isso aqui é pior do que jogar gasolina num incêndio. Nosso público não tá pronto 'pra' isso!

Hello - Elas estão pedindo por isso.

Paulo Sergio(?) - Eu falei com você? Some daqui. Xispa. Thereza, ela não é o tipo de mulher que essa revista representa!

(COISA mais linda (Temporada 1, episódio 5). Criadores: Giuliano Credoni, Heather Roth, Pati Corso. Brasil: Netflix. 2019).

Assim como em O Cravo e a Rosa, quando o jornalista Serafim diz a Catarina que seu artigo não pode ser publicado, pois seria uma afronta à sociedade, Paulo Sergio, em A Coisa Mais Linda, adota o mesmo discurso, no entanto, com um artigo já publicado, e reverenciado pelas mulheres leitoras. Foucault (1996) entende este tipo de dominação como um poder que regula as falas e manifestações individuais.

Desta vez, não se trata de dominar os poderes que eles têm, nem de conjurar os acasos de sua aparição; trata-se de determinar as condições de seu funcionamento, de impor aos indivíduos que os pronunciam certo número de regras e assim de não permitir que todo mundo tenha acesso a eles (FOUCAULT, 1996, p. 37).

Outra similaridade com O Cravo e a Rosa é o fato de que na alta sociedade, ser uma mulher casada é fundamental para a hierarquia social. No entanto, aí também reside uma diferença; se em O Cravo e a Rosa, Catarina se casa com Petrucchio e silencia seu discurso feminista, Malu (que era casada), pelo contrário, não cede.

Adhemar - Sobre o coquetel de hoje a noite...

Malu - Eu não vou, pai!

Adhemar - Você entende a sorte que seria se um rapaz como esse aceitasse se casar com você?

Malu - Casar?

Adhemar - Está na hora de voltar pra realidade. Você precisa arrumar um novo marido. Decente, dessa vez.

(COISA mais linda (Temporada 1, episódio 6). Criadores: Giuliano Credoni, Heather Roth, Pati Corso. Brasil: Netflix. 2019).

Tanto O Cravo e a Rosa, como Coisa Mais Linda demonstram que houve algumas mudanças entre a década de 1920 e 1950, no entanto, revelam que o discurso, e consequentemente, as práticas sociais não alteraram significativamente a realidade

feminina. Ainda que, como as falas demonstram, tenha iniciado no século XX transformações importantes pelos direitos e pela igualdade nestes. As aproximações entre os discursos são fundamentais para entender as diferenças e similaridades entre as produções.

Considerações finais

O que O Cravo e a Rosa (2000 – 2001) demonstrou em seu discurso foi que na primeira metade do século XX, no Brasil, a luta foi marcada pelo movimento de mulheres que buscavam a ampliação de seus direitos, sendo o direito ao voto o carro chefe das demandas. Entre 1920 e 1960, houve avanço nesse sentido: o voto feminino, conquistado em 1932, a participação em instituições escolares e no mercado de trabalho. No entanto, persistiram obstáculos e discursos que procuravam cercear a continuidade da emancipação feminina numa sociedade patriarcal.

Tal discurso se faz presente nas obras analisadas no presente trabalho, através das falas de algumas das personagens masculinas. Nas falas desses personagens há uma recorrente ideia de que à mulher não cabe um espaço próprio no mercado de trabalho, independência financeira ou mesmo identidade emancipada de uma figura masculina.

Ainda que, desde 1930, tenham ocorrido significantes avanços nos direitos femininos, ficou evidenciado pelas obras, contudo, a divisão de espaços e arquétipos característicos entre homens e mulheres, ou seja, a manutenção da dominação masculina no habitus das relações sociais.

Referências

- ALVES, Branca, M. e PINTANGUY, Jacqueline. **O que é feminismo?** Ed. Abril cultural e Brasiliense, 1987.
- ARAÚJO, Emanuel. **O teatro dos vícios, Transgressão e transigência na sociedade urbana colonial.** 2 ed. Livraria José Olympio Editora S.A. Rio de Janeiro, 1993.
- ARENDDT, Hanna, **A Condição Humana**, tradução Roberto Raposo, ed. Forense Universitária, Rio de Janeiro, 2007.
- BOURDIEU, Pierre. **A Dominação Masculina.** 11a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- COISA mais linda (Temporada 1). Criadores: Giuliano Credoni, Heather Roth, Pati Corso. Brasil: Netflix. 2019. Disponível em: <https://www.netflix.com/title/80208298>. Acesso em: 10 dez. 2019.
- COULOURIS, Daniella Georges. **A Desconfiança em Relação à Palavra da Vitima e o Sentido da Punição em Processos Judiciais de Estupro.** 2010, 242 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo.
- CORRÊA, Mariza. **Repensando a família patriarcal brasileira.** Cadernos de pesquisa, n. 37, p. 5-16, 2013. Disponível em: <http://publicacoes.fcc.org.br/ojs/index.php/cp/article/view/1590>. Acesso em 8 fev. 2020.
- FOUCAULT, Michel, **A Ordem do Discurso**, tradução Laura de Almeida Fraga, Ed. Loyola, São Paulo, 1996.
- FREYRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala:** formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal. 48 ed. São Paulo: Global, 2003.
- GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas.** 1 ed. 13 reimpr. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

LIMA, Lana Lage da Gama. **Cultura do Estupro, Representações de Gênero e Direito**. Language and Law / Linguagem e Direito, v. 4, n. 2, 2017, p. 7-18. Disponível em:
<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/15912.pdf>
Acesso em: 27 jan. 2020.

O CRAVO e a Rosa (telenovela). Direção de Dennis Carvalho e Walter Avancini. Rio de Janeiro: TV Globo, 2000.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PRIORE, Mary del. **A mulher na história do Brasil**, ed. Contexto, São Paulo, 1995.

PINTO, Celia R. J., **Uma história do feminismo no Brasil**, Ed. Fundação Perseu Abramo, São Paulo, 2003.

SAFFIOTI, Heleieth I. B. **Gênero, patriarcado, violência**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

SAMARA, Eni de Mesquita. **O Que Mudou na Família Brasileira?: da Colônia à Atualidade**. Psicol. USP, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 27-48, 2002 .
Disponível em:
http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010365642002000200004&script=sci_abstract&tlng=pt
Acesso em: 15 dez. 2019.

TBÉBAUD, Françoise, **História de las mujeres – siglo XX**. Distribuidora y Editora Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara, S. A., 1993.

Um estudo sobre o uso de QR Codes na exposição Vibrantes Caminhos

A study of QR Codes use in the Vibrant Paths exhibition

Bruno Santana da Silva*

Palavras chave:
Pesquisa de público
Tecnologia da Informação
Museu Câmara Cascudo

Resumo: Museus têm utilizado tecnologias digitais para enriquecer a experiência de visita dos seus públicos. Apesar de existirem na literatura várias iniciativas que propõem o emprego das tecnologias digitais em museus, pouco tem se investigado sobre o uso que os visitantes fazem desses recursos. Este trabalho começa com o relato do emprego de QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos: ideais modernos para cidade do Natal” do Museu Câmara Cascudo no final de 2019. Em seguida, relata um estudo descritivo quantitativo do acesso aos QR Codes durante três meses após a inauguração da exposição. Analisou-se as quantidades de: visitantes totais do museu, visitantes que acessaram algum QR Code na exposição, QR Codes acessados e tempo em que os visitantes mantiveram o conteúdo digital aberto. Calculou-se totais, médias, porcentagens, desvios padrão e distribuições no tempo. Apenas 2,29% dos visitantes do museu consultaram algum QR Code da exposição de “Vibrantes Caminhos”, com uma média de 1,75 QR Codes consultados durante 1 minuto e 45 segundos por visitante por dia. Os resultados do uso de QR Codes na exposição de “Vibrantes Caminhos” foram comparados com os resultados da exposição de Icnologia (SILVA, 2020), que ocorreu anteriormente no mesmo museu. Por fim, essa comparação foi discutida com questionamentos para investigações futuras.

Keywords:
Audience Survey
Information Technology
Câmara Cascudo Museum

Abstract: Museums have used digital technologies to enrich their audiences experience. Although several previous works reported adoption of digital technologies in museums, little has been investigated about visitors use of these digital resources. This work begins with report of QR Codes in the exhibition “Vibrant Paths: modern ideals for Natal city” at the Câmara Cascudo Museum in late 2019. Then, we describe a quantitative descriptive study of QR Codes access for three months after the exhibition opened. We analyze the amount of: total museum visitors, visitors who accessed any QR Code in the exhibition, QR Codes accessed and time when visitors keep digital content open. We calculate totals, media, percentages, standard deviations, and time distributions. Only 2,29% of museum visitors consulted any QR Code from the “Vibrantes Caminhos” exhibition, with an average of 1,75 QR Codes consulted for 1 minute and 45 seconds per visitor per day. The results of QR Codes use in the “Vibrantes Caminhos” exhibition were compared with the results in the Icnologia exhibition (SILVA, 2020), which occurred previously at the same museum. Finally, this comparison was discussed with questions for future investigations.

Recebido em 6 de setembro de 2021. Aprovado em 13 de outubro de 2021.

* Doutor em Informática pela PUC-Rio. Professor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: bruno@imd.ufrn.br.

Introdução

Dentre as várias atividades desenvolvidas por museus (POULOT, 2013; BOYLAN, 2015), a comunicação é uma atividade fundamental para compartilhar informações e cultura, estimular reflexões e criações de novos conhecimentos, e, assim, apoiar o aprendizado ao longo da vida dos seus visitantes. Sem uma comunicação adequada e eficaz aos seus diferentes públicos (KÖPTCKE, 2012; CURY, 2015), os museus deixariam de cumprir importante papel social.

A riqueza de recursos e tecnologias de comunicação humana tem sido explorada por museus nas suas comunicações com seus públicos. Em alguma medida, os esforços de comunicação de museus têm acompanhado a evolução das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs). Mais recentemente, em uma sociedade acostumada a usar internet e dispositivos móveis, que aprende em ambientes digitais, que gosta de participar e compartilhar e que se engaja em mudanças organizacionais, os museus têm identificado a necessidade de explorar novas formas de comunicação com seus públicos através de TICs digitais presentes no cotidiano das pessoas (CARVALHO, 2008; KELLY, 2014). Esse movimento de museus ocorre não apenas para acompanhar as mudanças da sociedade. Também existe uma expectativa de que as TICs digitais possam criar novas possibilidades de comunicação para museus, de modo a melhorar as experiências oferecidas aos seus públicos (BRAZ, 2016; CARVALHO *et al.*, 2018; MARTINEZ, 2019).

Museus no Brasil e no mundo têm explorado as TICs digitais em atuações e com estratégias diversas. A literatura relata, por exemplo, o uso das TICs digitais em museus virtuais (TEIXEIRA; SOUZA, 2018; LOUREIRO, 2004), coleções digitais (COSTA, 2018), realidade aumentada (MENEZES *et al.*, 2019), expositores digitais interativos (VAZ *et al.*, 2016) e QR Codes (DRESSLER; KAN, 2018; OLIVEIRA, 2018; TORRES, 2017; COSTA, 2012). Apesar da boa quantidade e diversidade de iniciativas, pouco ainda tem sido pesquisado sobre as consequências do uso das TICs na comunicação e interação dos museus com seus públicos.

O Museu Câmara Cascudo (MCC) também aderiu a este movimento digital. Ele é o maior museu da cidade de Natal, Rio Grande do Norte. Aborda ciência, cultura, meio ambiente e espaços físicos da região. Possui importantes acervos arqueológicos, paleontológicos e etnológicos, provenientes principalmente de pesquisas desenvolvidas nessas áreas (MCC, 2015). Nos últimos anos, o museu tem realizado exposições que usam TICs digitais, como expositores digitais interativos, jogos digitais, realidade aumentada e QR Codes, por exemplo. Uma das intenções é enriquecer sua comunicação e interação com seus públicos. Assim como outros museus com iniciativas digitais, o MCC pouco conhece sobre o uso desses recursos digitais pelos seus visitantes e, conseqüentemente, sobre seus efeitos na comunicação e interação durante a experiência de visita ao museu.

A primeira exposição que utilizou sistematicamente QR Codes no MCC foi “Icnologia – A vida passou por aqui”, inaugurada em maio de 2018. Silva (2020) relatou os conteúdos digitais associados aos QR Codes e uma avaliação de seus acessos pelos visitantes durante três meses após a inauguração dessa exposição. Apesar de ser um passo pequeno por analisar apenas o acesso ao conteúdo digital, este estudo de Silva foi um importante início de investigação sobre o uso das TICs digitais no MCC.

Em novembro de 2019, o MCC inaugurou a exposição “Vibrantes Caminhos: ideais modernos para cidade do Natal” como sua segunda experiência sistemática de emprego de QR Codes em exposições. A pesquisa relatada neste trabalho refaz o trajeto de pesquisa de Silva (2020) para a exposição “Vibrantes Caminhos”. Relata-se os conteúdos digitais associados aos QR Codes e uma avaliação dos seus acessos pelos visitantes por 3 meses após a inauguração da exposição. Além disso, este trabalho compara e discute os resultados de acesso aos QR Codes nas duas exposições. Esta comparação é importante para identificar como características das exposições e dos QR Codes podem ter influenciado o acesso aos conteúdos digitais extras.

A exposição Vibrantes Caminhos no Museu Câmara Cascudo

A exposição “Vibrantes Caminhos: ideais modernos para cidade do Natal” foi inaugurada em 20 de novembro de 2019 no Museu Câmara Cascudo. Ela foi elaborada com base nos resultados de 20 anos do Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo¹ (HCUrb), da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Ela

apresenta parte da história da cidade de Natal na perspectiva de pesquisadores de Geografia, História, Comunicação e Arquitetura e Urbanismo, desde a origem da cidade, sua formação inicial, até o processo mais recente de modernização (MORATORI, 2019). A história contada na exposição contextualiza o desenvolvimento de Natal no estado, país e no mundo (Figura 1).



Figura 1 – Fotos da exposição Vibrantes Caminhos no MCC.

Fonte: Produzido nesta pesquisa.

A exposição está organizada em sete setores que abordam e relacionam acontecimentos em diferentes períodos no processo de formação da cidade. São eles:

1. *A gênese da Cidade: Natal Surge...*, que apresenta a origem da cidade desde sua fundação em 1599 até 1882.

2. *...et Ambula: crescer e conectar*, que aborda acontecimentos na formação inicial da cidade, como a constituição populacional inicial e a construção e ocupação de espaços urbanos.

3. *Luzes, bondes e mazelas*, que mostra esforços para melhoria dos espaços e serviços oferecidos pela cidade, principalmente os relacionados ao transporte, energia e saúde.

4. *Natal planejada: imaginários e infraestrutura da cidade*, que apresenta um período de elaboração de planos de modernização da cidade entre 1924 e 1939, principalmente relacionados com infraestrutura e saúde.

5. *Natal se movimenta*, que descreve a expansão da cidade com criação de novos bairros, ocupação de outros espaços territoriais, desenvolvimento de infraestrutura e criação de importantes estruturas turísticas, como grandes hotéis.

6. *Natal na Guerra*, que narra a participação da cidade na Segunda Guerra Mundial como base militar dos Estados Unidos, entre 1940 e 1945.

7. *A Cidade do passado na Cidade do presente*, que busca estimular a reflexão sobre o crescimento e modificações da cidade desde sua fundação até os dias atuais.

A Figura 2 ilustra a organização física da sala ocupada pela exposição “Vibrantes Caminhos” no MCC. Cada setor está indicado por um número em laranja.

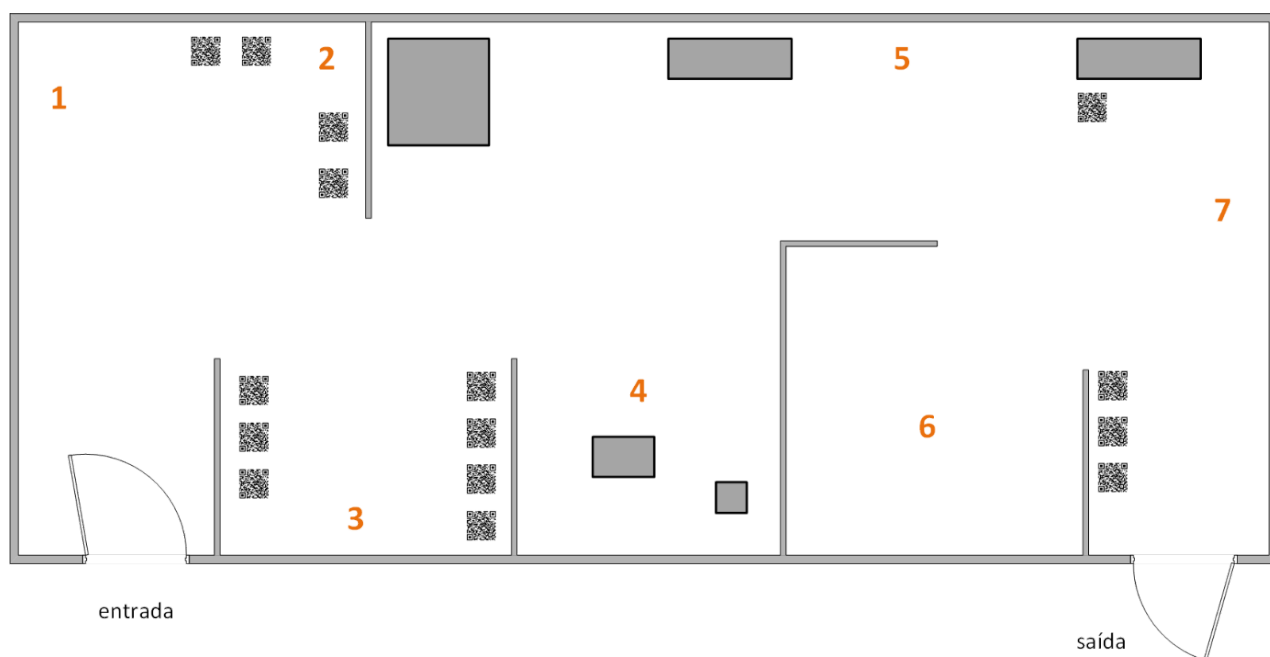


Figura 2 – Esquema da sala da exposição “Vibrantes Caminhos” no MCC.

Fonte: Produzido nesta pesquisa.

QRCodes na exposição Vibrantes Caminhos

Os curadores da exposição “Vibrantes Caminhos” reuniram um vasto conjunto de informações e materiais que poderiam ser apresentados aos públicos do MCC ao longo da visita. Contudo, eles julgaram ser conteúdos demais para ficar sempre explícito no ambiente expositivo. Tamanho volume de conteúdos poderia prejudicar a compreensão do que estava sendo comunicado. Além disso, nem sempre todos os conteúdos poderiam interessar a todos os públicos do MCC. Assim, os curadores selecionaram um subconjunto desses conteúdos para serem comunicados de forma explícita e sempre visível na exposição através de imagens, vídeos, documentos, mapas, maquetes, jogo com peças físicas e de outros recursos comunicacionais.

Os conteúdos restantes que poderiam ser de interessante para alguma parte dos públicos do museu foi digitalizado e disponibilizado de forma implícita e sob demanda via QRCodes. Quando um visitante tiver interesse em se aprofundar em parte do discurso da exposição sobre determinado assunto, ele poderia utilizar seu *smartphone* pessoal para acessar uma página *web* com conteúdos digitais extras sobre aquele assunto. Deste modo, um visitante poderia aprofundar sua experiência de visita em determinado aspecto sem atrapalhar a experiência dos demais visitantes. Cada QRCode dava acesso a uma única página *web* sobre determinado assunto. Não existia a possibilidade de navegar entre as páginas *web* via *links*. Nesses casos, o visitante deveria fazer a leitura de outros QRCodes disponíveis na exposição.

A Figura 3 ilustra fragmentos de duas páginas *web* com conteúdos digitais extras acessados via QRCodes. À esquerda, no início de uma página *web* sobre trens em Natal, o visitante tem acesso ao logo da exposição, seguido pelo título principal do conteúdo, informações textuais, imagem, título secundário, outras informações textuais e a um *link* para conteúdo externo. À direita, no meio de outra página *web* sobre bondes em Natal, o visitante tem acesso à imagem de moeda, informações textuais, título secundário, áudio com sons de bondes, título secundário e vídeo. Os materiais produzidos por pessoas que não faziam parte da equipe expográfica tiveram suas fontes citadas nas páginas *web*, como a citação abaixo da imagem de moedas à direita ou a citação no final da página *web* (não visível na Figura 3) para áudios e vídeos. A configuração visual das páginas (cores, tipografia, etc.) foi baseada na identidade visual da exposição para manter uniformidade do digital com o analógico e auxiliar o visitante a manter uma continuidade na sua experiência de visita.

A exposição “Vibrantes Caminhos” conteve 15 QRCodes distribuídos fisicamente na sala conforme indicado pela Figura 2. Os visitantes encontraram na porta de entrada da exposição um aviso sobre a existência de QRCodes nela. Cada QRCode foi apresentado em um cartão majoritariamente verde, com bom contraste de cores em relação aos demais elementos expostos, como ilustrado pela Figura 4. Os QRCodes foram introduzidos aos visitantes com frases provocadoras, tais como: “Plycarpo Feitosa? Descubra quem foi em:”, “Sabe quanto custaria a passagem de bonde hoje em dia? Descubra isso e mais:” ou “Pegue aqui a sua passagem de ônibus para os anos 60 em Natal.”.



A Catita

Em 1906, chegava em Natal a “Catita” nº 3, um trem construído em 1902 na Inglaterra. Em 1916, fez a travessia inaugural da ponte de ferro de Igapó e se manteve em operação até 1970. Atualmente, está sob guarda do IFRN-Cidade Alta, aguardando a inauguração do Museu do Trem, na Ribeira.



Quer saber mais sobre os trens no estado?

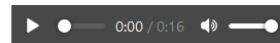
Consulte o trabalho do Gabriel Leopoldino com título **As cidades e os trilhos: resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações**. [Consulte aqui](#).



Fonte: Curiozzo. Disponível em: encurtador.com.br/fmJ17. Acesso em: 15 out. 2019.

Não foi à toa que nesse período foram inseridas palavras com toque francês no cotidiano: chic, camelot, camionette, fillet, c'est fini... você sabe o que elas significam? No final da página te contamos a resposta.

Os Bondes Elétricos em Natal



Já dizia vovó: não pegue o bonde andando. Mas que tal subir nesse aqui? Ele ainda está disponível, é só dar play



Figura 3 – Exemplos de fragmentos de páginas *web* acessadas num smartphone com conteúdo extra sobre A Catita (esquerda) e Os Bondes Elétricos (direita).

Fonte: Produzido nesta pesquisa.



Figura 4 – Exemplos de QR Codes disponíveis na exposição “Vibrantes Caminhos”.

Fonte: Produzido nesta pesquisa.

Foi possível ler os QR Codes por qualquer aplicativo e acessar as respectivas páginas *web* por qualquer rede de acesso à internet. Todavia, alguns cartazes pelo museu em tamanho A4 informavam ao visitante que o MCC ofereceu rede *wi-fi* gratuita em todo o setor expositivo e disponibilizou um aplicativo próprio para leitura dos QR Codes. Os mediadores e funcionários da recepção do museu receberam orientação para informar os visitantes sobre os QR Codes e a rede *wi-fi* disponíveis no museu.

Avaliação do uso de QR Codes na exposição Vibrantes Caminhos

A avaliação do uso de QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos” do MCC foi realizada por um estudo descritivo quantitativo (GIL, 2008). A coleta de dados abrangeu três meses a partir da inauguração da exposição. A quantidade total de visitantes diários do MCC foi registrada pelo software Ingresso Publicus, utilizado na recepção do museu. O acesso e o tempo em que cada página *web* com conteúdo digital extra permaneceu aberta foram registrados automaticamente pela ferramenta Matomo², sempre que um visitante lia um QR Code da exposição. Manter uma página *web* aberta nem sempre significa que o usuário esteja interagindo com ela, mas pode ser um indício do tempo de atenção despendida pelo visitante ao conteúdo digital disponibilizado. A ferramenta Matomo foi capaz de diferenciar os visitantes que acessaram os QR Codes pelas características dos seus dispositivos móveis (*smartphones* e *tablets*), ainda que não os tenha identificado enquanto pessoas.

Para cada dia e para todo o período estudado, a análise estatística descritiva dos dados calculou: (1) a quantidade de visitantes totais do museu, (2) a quantidade de visitantes que acessaram algum QR Code da exposição, (3) a quantidade de QR Codes acessados e (4) a quantidade de tempo em que os visitantes mantiveram o conteúdo digital aberto. Essas quantidades foram comparadas em termos de totais, médias, porcentagens, desvios padrão e distribuições no tempo.

Todos os visitantes do MCC costumam visitar todas as exposições disponíveis. Isso implica

que todos os visitantes do MCC no período analisado muito provavelmente visitaram a exposição “Vibrantes Caminhos” e seriam usuários potenciais dos seus QR Codes. O MCC recebeu 5.725 visitantes durante os 3 meses analisados, mantendo uma média de 76,3 visitantes diários e um desvio padrão de 41,3 visitantes por dia. Somente 131 visitantes desse total acessaram algum conteúdo digital extra na exposição “Vibrantes Caminhos” via QR Code. Isso representa 2,29% do total de visitantes. Em média, 1,75 visitantes consultaram algum QR Code por dia, com desvio padrão de 1,96 visitantes.

A distribuição diária dos visitantes do MCC é ilustrada pela Figura 5. Todos visitantes diários estão indicados pela linha azul (linha superior), enquanto que a linha de todos os visitantes diários que consultaram algum QR Code da exposição “Vibrantes Caminhos” está em laranja (linha inferior). É importante lembrar que logo nos primeiros dias de dezembro os grupos escolares costumam diminuir no MCC e retornar apenas em março. O MCC também não realizou nenhum grande evento neste período, como costuma ocorrer na Semana de Museus em maio e na Semana da Primavera nos Museus em setembro, acompanhando as propostas do IBRAM (Instituto Brasileiro de Museus).

Os picos nos totais diários de visitantes do MCC não corresponderam aos picos nos totais diários daqueles que consultaram algum QR Code da exposição “Vibrantes Caminhos”. A variação da quantidade total de visitantes parece não ter afetado significativamente a variação da quantidade de visitantes que consultaram algum QR Code. Os comportamentos das curvas no gráfico são muito distintos. Em boa parte do período analisado, o total de visitantes diários do museu foi bem maior do que o total daqueles que consultaram algum QR Code. Esse número se aproximou apenas próximo ao dia 19 de fevereiro de 2020, pouco antes do Carnaval. Nenhum dos visitantes do MCC consultou os QR Codes da exposição em 23 dias (30,66% dos dias de funcionamento do museu), apesar de sempre estarem presentes no museu no período analisado.

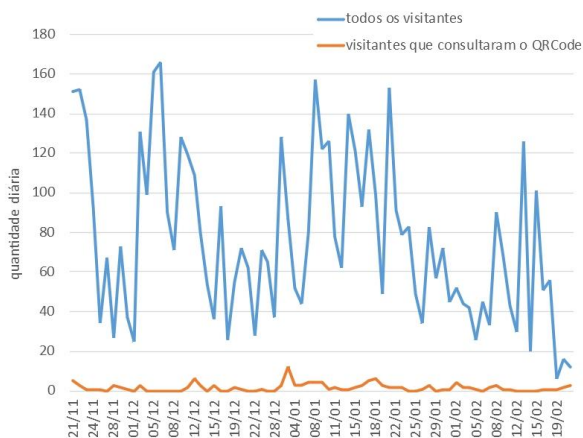


Figura 5 – Quantidade de visitantes totais diários (linha superior) versus quantidade de visitantes que consultaram algum QRCode (linha inferior).

Fonte: Produzido nesta pesquisa.

Ocorreram 296 consultas aos QR Codes da exposição em todo o período analisado, com média de 2,26 consultas por visitante e desvio padrão de 1,41 consultas por visitante. Apesar de 15 QR Codes estarem disponíveis na exposição “Vibrantes Caminhos”, cada visitante consultou em média apenas 15,07% do conteúdo digital disponível através dos QR Codes. A distribuição temporal da média diária de consultas a QR Codes por visitante é ilustrada pela Figura 6. É fácil perceber nesta figura vários dias sem nenhuma consulta aos QR Codes, principalmente em dezembro. Poucos picos foram observados, com destaque para dois picos em fevereiro. Em geral, houve uma boa distribuição das consultas aos QR Codes, com maior regularidade em janeiro.

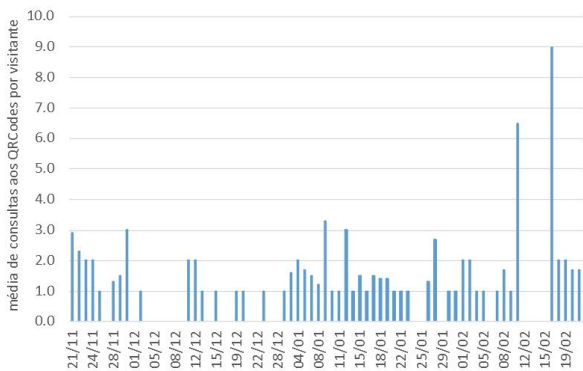


Figura 6 – Média diária de consultas a QR Codes da exposição “Vibrantes Caminhos” por visitante.

Fonte: Produzido nesta pesquisa.

Os 131 visitantes consultaram o conteúdo digital extra da exposição “Vibrantes Caminhos” por um total de 3 horas, 49 minutos e 15 segundos durante o período analisado, com média de 3 minutos e 3 segundos e desvio padrão de 8 minutos totais por dia. Cada visitante permaneceu com o conteúdo digital aberto por uma média de 1 minuto e 45 segundos distribuídos em 2,26 páginas web. A distribuição do tempo médio diário em que o conteúdo digital permaneceu aberto é apresentado pela Figura 7. Ocorreram dois picos mais discrepantes em fevereiro (mais de 18 minutos), além de um pico em novembro e outros dois picos em fevereiro menores (entre 4 e 6 minutos). Nos restantes dos dias, os tempos médios de consulta ao conteúdo digital variaram mais próximo da média.

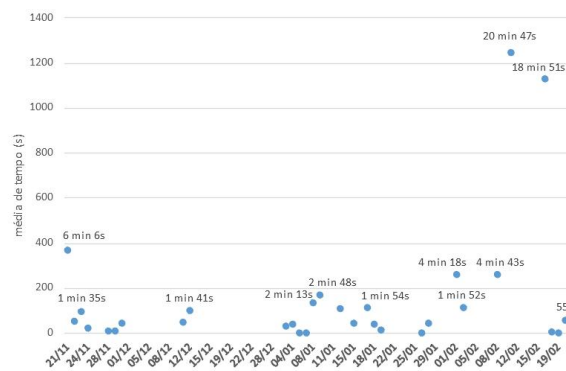


Figura 7 – Média diária de tempo de consulta às páginas web acessadas via QRCode.

Fonte: Produzido nesta pesquisa.

Comparação dos resultados com exposição anterior

Este trabalho relatou uma avaliação do acesso a QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos: ideais modernos para cidade do Natal” no Museu Câmara Cascudo durante 3 meses após sua inauguração. Silva (2020) realizou estudo semelhante no mesmo museu também durante 3 meses após a inauguração da exposição “Iconologia – A vida passou por aqui”. O que mudou no uso dos QR Codes nestas duas exposições do MCC?

A Tabela 1 compara os principais resultados deste estudo com o estudo de Silva (2020). A primeira coluna apresenta os resultados da exposição

“Iconologia” (SILVA, 2020). A segunda coluna apresenta os resultados da exposição “Vibrantes Caminhos” (deste trabalho). Já a terceira coluna apresenta a variação entre os resultados de “Vibrantes Caminhos” menos os resultados de “Iconologia”.

Houve um intervalo de 14 meses entre estes estudos. Apesar de não ser um intervalo muito curto, parece que ele ainda não é suficiente para mudanças culturais e tecnológicas terem diferenciado significativamente os estudos. Neste período também não ocorreram mudanças econômicas tão significativas para terem estimulado alguma mudança na disponibilidade de *smartphones* e no comportamento dos visitantes.

Ocorreu um ligeiro aumento na quantidade total de visitantes do MCC durante a exposição “Vibrantes Caminhos” comparado com a época da exposição de “Iconologia”. Foram mais 90 visitantes no museu, que representam um aumento de 1,57%. A quantidade total de visitantes que consultaram QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos” também aumentou, acompanhando o maior fluxo de pessoas no museu. Foram mais 5 visitantes que consultaram QR Codes, correspondendo a um aumento de 3,82%. Neste caso, um aumento no total de visitantes gerou mais do que o dobro de aumento nos visitantes que consultaram QR Codes. O incremento de visitantes foi positivo para aumentar a consulta a QR Codes no geral.

Tabela 1 – Comparação do uso de QR Codes nas exposições de “Iconologia” e “Vibrantes Caminhos” do MCC.

	Iconologia (Silva, 2020)	Vibrantes Caminhos (este trabalho)	variação (segunda - primeira)
Período analisado	maio até agosto de 2018	novembro de 2019 até fevereiro de 2020	14 meses de intervalo
Total de visitantes	5.635	5.725	+ 90 visitantes + 1,57% de visitantes
Total de visitantes que consultaram QR Codes	126 visitantes 2,23% do total	131 visitantes 2,29% do total	+ 5 visitantes + 3,82% do total
Total de consultas de QR Codes	341 consultas	296 consultas	- 45 consultas - 13,20 % de consultas
Média de consultas de QR Codes por visitante	2,71 consultas por visitantes ³	2,26 consultas por visitante	- 0,45 na média de consultas - 16,61% na média de consultas
Porcentagem do conteúdo digital consultado por visitante	18,06% do conteúdo disponível	15,07% do conteúdo disponível	- 2,99 % do total do conteúdo disponível
Média de tempo com conteúdo digital aberto por visitante	1 minuto e 47 segundos	1 minuto e 45 segundos	- 2 segundos de média de tempo de consulta

Fonte: (SILVA, 2020) e dados produzidos nesta pesquisa.

Apesar do aumento na quantidade de visitantes que consultaram QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos”, o total de consultas realizadas nesta exposição diminuiu em relação a exposição de “Icnologia”. Foram menos 45 consultas no total em “Vibrantes Caminhos”, o que corresponde a uma diminuição de 13,20% no total de consultas. Consequentemente, a média de consultas a QR Codes por visitante também diminuiu na exposição “Vibrantes Caminhos”. Foram menos 0,45 consulta em média por visitante, o que representa menos 16,61% na média de consultas por visitante. A abrangência da consulta pelos visitantes aos conteúdos digitais disponíveis em “Vibrantes Caminhos” também foi menor comparada com o consumo análogo na exposição de “Icnologia”. Houve uma redução de 2,99% do total de conteúdos digitais consultados (quantidade de páginas disponíveis consultadas) por cada visitante em média. A média de tempo em que o conteúdo digital ficou aberto por cada visitante permaneceu praticamente o mesmo nas duas exposições, pois em “Vibrantes Caminhos” os visitantes permaneceram em média apenas menos 2 segundos com o conteúdo digital aberto comparado aos visitantes de “Icnologia”.

Discussões

Assim como ocorreu na exposição “Icnologia” no MCC em 2018 (Silva, 2020), os QR Codes também foram utilizados na exposição “Vibrantes Caminhos” em 2019 com o intuito de enriquecer as experiências de visita ao museu. O percentual de visitantes que consumiram conteúdos digitais via QR Codes foi próximo em ambas as exposições, com aumento muito pequeno (+5 visitantes ou +3,82% do total) na exposição “Vibrantes Caminhos”. Talvez esse ligeiro aumento possa ter relação com (1) o cartaz de aviso na porta da exposição, (2) as frases provocativas que introduziram o acesso aos QR Codes na exposição e (3) a orientação que os mediadores e recepcionistas do museu receberam para informar aos visitantes sobre este recurso tecnológico disponível. Esses fatores estavam presentes apenas na exposição “Vibrantes Caminhos”. Contudo, outros fatores

também podem ter influenciado este resultado, como, por exemplo, hábitos de uso de *smartphones* e QR Codes pelos visitantes ou o interesse pelos assuntos abordados nas exposições.

Essa proporção de visitantes que consultam QR Codes reflete um hábito particular dos públicos do MCC ou seriam semelhantes em outros museus? É difícil fazer essa comparação no momento. Os poucos trabalhos anteriores que divulgam resultados de avaliações de acesso a QR Codes em museus (TORRES, 2017; OLIVEIRA, 2018; DRESSLER; KAN, 2018) não indicam a quantidade total de visitantes desses museus no período analisado, nem a proporção e outras quantidades relativas de visitantes que acessaram os QR Codes. Não convém comparar apenas os números absolutos de visitantes que acessam QR Codes em diferentes museus porque os fluxos gerais de visitantes podem ser bem distintos entre eles e os períodos analisados também costumam ser diferentes. Seria mais adequado comparar quantidades relativas como médias e proporções. Essa proporção de menos de 3% de visitantes que acessam QR Codes é satisfatória ou aceitável? Os museus deveriam questionar e investigar os fatores que influenciam esse comportamento dos visitantes para tentar realizar intervenções que possam alterar tal proporção?

Um incremento no total de visitantes que consultaram QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos” não foi suficiente para aumentar a quantidade total de consultas nesta exposição. Os visitantes que usaram QR Codes na exposição “Vibrantes Caminhos” fizeram em quantidade total menor do que os visitantes que consultaram QR Codes na exposição de “Icnologia”. Isso ocorreu porque em média cada visitante de “Vibrantes Caminhos” consultou em média menos QR Codes do que cada visitante de “Icnologia”. Essa redução na média de consultas por visitante também afetou a cobertura da consulta dos conteúdos digitais disponíveis. Como cada visitante de “Vibrantes Caminhos” consultou em média menos QR Codes do que em “Icnologia”, cada visitante de “Vibrantes Caminhos” acabou consumindo menos conteúdo digital disponível.

Por que ocorreu essa diferença de menos 16,61% na média de consultas a QR Codes por visitante entre essas exposições? Será que o assunto

da exposição, o interesse dos visitantes ou os conteúdos digitais oferecidos podem ter influenciado essa distinção no comportamento dos visitantes? Que outros fatores podem ter contribuído para esse menor envolvimento dos visitantes com os recursos tecnológicos em “Vibrantes Caminhos”? Que aspectos poderiam favorecer um maior envolvimento dos visitantes com esses conteúdos digitais extras? Que intervenções os museus poderiam fazer para estimular o consumo de conteúdos digitais extras, enriquecendo as experiências de visita dos seus públicos?

Esta pesquisa analisou apenas o acesso aos QRCodes durante a visita de uma exposição, comparando os resultados com o acesso em outra exposição no mesmo museu. Além de questões relacionadas ao que favorece e dificulta este acesso, também é importante investigar quais são os efeitos desse acesso. Como o uso de TICs influencia a experiência de visita no museu? Quais são as semelhanças e diferenças na experiência de visita de quem usa e não usa TICs durante sua visita ao museu? O que poderia ser feito para melhorar o uso das TICs em exposições de modo a enriquecer as experiências de visita em museus? O aprofundamento do estudo sobre o uso das TICs em museus também precisa considerar sua variedade de públicos e, portanto, deveria vir acompanhado de pesquisa de público, principalmente, por pesquisas de recepção (KÖPTCKE, 2012; CURY, 2015).

Considerações finais

Muitos museus têm explorado o uso das TICs com a intenção de melhorar sua comunicação e interação com seus públicos (KELLY, 2014; BRAZ, 2016; CARVALHO et al., 2018; MARTINEZ, 2019). Este trabalho descreveu a segunda experiência sistemática de uso de QRCodes no Museu Câmara Cascudo na exposição “Vibrantes Caminhos: ideais modernos para cidade do Natal”, inaugurada em 20 de novembro de 2019. Os QRCodes permitiram acesso a páginas web com conteúdos digitais extras que puderam ser consumidos sob demanda pelos visitantes que tiveram interesse, sem sobrecarregar a exposição com

conteúdos e sem incomodar a experiência de visita de outras pessoas.

Foi realizado um estudo quantitativo descritivo das quantidades de: visitantes totais do museu, visitantes que acessaram algum QRCode na exposição, QRCodes acessados e tempo em que os visitantes mantiveram o conteúdo digital aberto. Analisou-se totais, médias, porcentagens, desvios padrão e distribuições no tempo.

Durante os três meses analisados, 2,29% dos visitantes do MCC consultaram algum QRCode da exposição “Vibrantes Caminhos”, com uma média de 1,75 QRCodes consultados durante 1 minuto e 45 segundos por visitante por dia. Quando esses resultados são comparados com os da exposição “Tecnologia” realizada 14 meses antes no mesmo museu (Silva, 2020), observa-se um incremento de 5 visitantes (+3,82% do total) que consultaram QRCodes na exposição de “Vibrantes Caminhos” e um decréscimo de em média 0,45 consulta a QRCodes (-13,20% de consultas) por visitante e decréscimo de 2 segundos na média de tempo em que o conteúdo digital extra foi mantido aberto por cada visitante.

Trabalhos futuros precisam aprofundar a investigação sobre o uso de QRCodes e outras TICs em museus. Além de investigar fatores que favorecem ou prejudicam o uso desses recursos tecnológicos durante as visitas em museus, também é preciso conhecer melhor os efeitos do uso das TICs para as experiências de visita dos diferentes públicos dos museus. Essas pesquisas futuras precisam apoiar gestores de museus a responderem questões ainda mais gerais como: O custo de desenvolvimento de TICs em museus apresenta os benefícios esperados? Em quais situações? O investimento em TICs em museus se justifica?

Notas

1 <http://hcurb.ct.ufrn.br> Acesso em 28 jul. 2020.

2 <https://matomo.org> Acesso em 28 jul. 2020.

3 Silva (2020) calculou a média das médias diárias para indicar (1) a média diária de consultas de QRCodes por visitante e (2) a porcentagem média diária do conteúdo digital consultado por visitante para a exposição de Tecnologia. Como este trabalho analisa apenas na média

geral, independente dos dias envolvidos, as médias gerais de Icnologia foram calculadas neste trabalho para esses casos e os resultados estão indicados na Tabela 1.

Referências

BOYLAN, P.J. (Org.) **Como gerir um museu:** manual prático. Brodowski, São Paulo: Associação Cultural de Apoio ao Museu Casa de Portinari, Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, 2015.

BRAZ, I.A. O que exatamente torna os museus de hoje tão diferentes, tão atraentes? **MIDAS: Museus e Estudos Interdisciplinares**, Évora, v. 6, n. 1, p. 1-15, 2016.

CARVALHO, A.; MATOS, A.; PIZARRO, M.M.S. Competências para a transformação digital nos museus: o projecto Mu.Sa. **MIDAS: Museus e Estudos Interdisciplinares**, Évora, v. 9, n.1, p. 1-10, 2018.

CARVALHO, R. Comunicação e informação de museus na Internet e o visitante virtual. **Museologia e Patrimônio**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 83-93, 2008.

COSTA, A.R. Análise da utilização de coleções digitais: o caso do Museu Nacional de Machado de Castro, **MIDAS: Museus e Estudos Interdisciplinares**, Évora, v. 9, n. 1, 2018.

COSTA, R.P.O.R. **Os Códigos QR em Museus**. 2012. Dissertação (Mestrado em Museologia). Departamento de História, Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, 2012.

CURY, M.X. A Pesquisa Acadêmica de Recepção de Público em Museus no Brasil: Estudo Preliminar. *In: Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação* (ENANCIB). 2015.

DRESSLER, V.; KAN, K.H. Mediating Museum Display and Technology: A Case Study of an International Exhibition Incorporating QR Codes. **Journal of Museum Education**, v. 43, n. 2, p. 159-170, 2018.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

KELLY, L. The connected museum in the world of social media. *In: DROTNER, K.; SCHRØDER, K. C. Museum Communication and Social Media*. New York: Routledge, p. 64-82, 2014.

KÖPTCKE, L.S. Público, o X da questão? A construção de uma agenda de pesquisa sobre os estudos de público no Brasil. **Museologia & Interdisciplinaridade**, Brasília, v. 1, n. 1, p. 209-235, jan./jul. 2012.

LOUREIRO, M.L.N.M. Webmuseus de arte: aparatos informacionais no ciberespaço. **Ciência da Informação**, Brasília, v. 33, n. 2, p. 97-105, mai./ago. 2004.

MARTINEZ, R. El Fenómeno de la Participación en el Museo. Un Mecanismo para Construir Comunidad. **Journal of Digital Media & Interaction**, v. 2, n. 3, p. 23-35, 2019.

Museu Câmara Cascudo. **Plano Museológico 2015-2020 do Museu Câmara Cascudo**. 2015.

MENEZES, G.S.; VIANNA, W.B.; MATIAS, M. **O uso de Realidade Aumentada no contexto dos museus:** o portfólio brasileiro de teses e dissertações até 2017. *Em Questão*, Porto Alegre, v. 25, n. 3, p. 246-268, set./dez. 2019

MORATORI, D. **Exposição de 20 anos do grupo HCUrb "Vibrantes Caminhos: ideais modernos para a cidade do Natal"**. Natal, 19 de dezembro de 2019. Disponível em:

<http://hcurb.ct.ufrn.br/noticias/exposicao-de-20-anos-do-grupo-hcurb-vibrantes-caminhos-ideais-modernos-para-a-cidade-do-natal/238/> Acesso em 28 jul. 2020.

OLIVEIRA, A. A. **A Documentação Museológica Como Suporte Para a Comunicação Com o Público**: A Cadeira de Arruar do Museu de Arte da Bahia. 2018. Dissertação (Mestrado em Museologia), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

POULOT, D. **Museu e museologia**. São Paulo: Autêntica, 2013.

SILVA, B. S. Análise do uso de QR Codes na Exposição de Tecnologia do Museu Câmara Cascudo. **Museologia e Patrimônio, Rio de Janeiro**, v. 13, n. 1, p. 262-278, 2020.

TEIXEIRA, R.S.; SOUZA, R.O.L. **Avaliação da aplicabilidade de um museu virtual como ferramenta de disseminação de informação**: estudo de caso no Instituto de Física da Universidade Federal do Rio de Janeiro. *Ciência da Informação*, Brasília, v. 47, n. 3, dez. 2018.

TORRES, D.R. Curadoria e mediação tecnológica com QR-codes: casos museográficos no contexto brasileiro. **Museologia & Interdisciplinaridade**, Brasília, v. 6, n. 12, p. 123-131, set. 2017.

VAZ, R.; RAPOSO, R.; VAIRINHOS, M. Expositor interativo para a comunicação de amostras geológicas do MM Gerdau – Museu das Minas e do Metal. **MIDAS: Museus e Estudos Interdisciplinares**, Évora, v. 7, n. 1, p. 1-18, 2016.

Energia e pobreza energética

Arlene Renk*

Beatriz de Quadros**

FURTADO, Fabrina. **Energia renovável em comunidades no Brasil: conflitos e resistências**. 1 ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2021, 100p.

Fabrina Furtado, autora do escrito, é professora do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade (CPDA) da UFFRJ. Trabalha com temáticas voltadas aos conflitos ambientais decorrentes de megaprojetos de desenvolvimento, capitalização corporativa da questão ambiental e feminismos. Já atuou em diversas Redes, colabora com instituições e movimentos sociais em projetos de extensão, bem como em atividades de pesquisa e formação.

O livro, em formato de e-book, é publicado pela Fundação Rosa de Luxemburgo (FRL), no Brasil, com apoio dos Fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ) e constitui-se de quatro capítulos, ilustrados por Dedê Paiva. É resultado de pesquisa realizada pela FRL, nos anos de 2018 a 2019, com experiências comunitárias e anticapitalistas de energia renovável no Brasil e América Latina. Procurou identificar e difundir aquelas de caráter coletivo, considerando sua autonomia e auto-organização; e o quanto serviu para fortalecimentos dos territórios e espaços comunitários.

A publicação delimitou-se ao caso brasileiro¹. Seu título é o mote condutor para o encadeamento dos capítulos privilegiando as comunidades, ou seja, o que a autora nomina por âmbito local, as relações de poder contra hegemônicas, e espaço de fortalecimento passando pelas forças locais. Esses foram os espaços buscados para o fortalecimento das experiências coletivas tendo em vista a justiça ambiental e energética, das

estratégias emancipatórias, fazendo a defesa da democracia e de direitos políticos e sociais. Paralelamente são construídas críticas a modelos extrativistas, de mercantilização da natureza e da vida.

Várias foram as estratégias utilizadas pela autora para a boa leitura e apreensão do conteúdo pelo público, tais como o uso de verbetes, mapas, ilustrações que, longe de eventualmente sugerir infantilização, indicam o respeito para com o público [heterogêneo] que não dispõe da mesma capacidade de apreender e interpretar. É louvável a preocupação da inserção de verbetes para elucidar termos que, eventualmente, não sejam de domínio público, cabe esclarecê-los e acedê-los ao contexto.

Segundo a autora, o livro situa-se na crise civilizatória, razão pela qual aborda as dimensões econômica, social, ambiental, política e cultural. O nosso modelo de civilização e de relação com a natureza é questionado por movimentos sociais, organizações. O tema das energias renováveis é um dos mais candentes da atualidade, principalmente porque ao ser desvelado observamos muitas vezes que se esconde sob a financeirização da natureza, aos deslocamentos compulsórios e os desastres naturais ou construídos.

Nas páginas iniciais são construídos os argumentos das mudanças climáticas, que alguns renitentes insistem em negar, apontando suas consequências com os danos causados aos bens comuns. A esses bens comuns expropriados une-se os valores e lógicas antiambientais bem como a financeirização da natureza, a apropriação dos recursos para gerar bens ao mercado em detrimento

* Doutora em Antropologia. Professora da Unochapecó. E-mail: arlene@unochapeco.edu.br.

** Graduanda em Direito. Unochapecó. E-mail: beatrizdequadros@gmail.com.

das comunidades. Segundo Furtado, “a lógica de construir, comprar, indenizar” é um dos exemplos mais cristalinos da financeirização da natureza que, infelizmente, tem sido relativizada ao ser empregada rotineiramente em nome do desenvolvimento.

Outro aspecto que é merecedor de destaque é o da desmistificação da “sacralidade” da categoria renovável, lembrando que as nominadas energias renováveis também podem causar problemas. Para exemplificação traz os exemplos de hidrelétricas e os parques eólicos, que ocasionaram deslocamento populacional, dentre outros, em todo o mundo. É bom lembrar que a Comissão Mundial de Barragens (2000) quando se reuniu estimou entre 40 milhões a 80 milhões o número de deslocados compulsoriamente por hidrelétricas no mundo. E, como bem afirma: “precisamos disputar os discursos e as políticas em torno do que é energia e do que é renovável.” (FURTADO, 2021, p.17). Isso abre um gancho para entender que energia no Brasil rima com expropriação, desigualdades e conflitos, por não respeitar a democracia ambiental e os projetos renováveis, no sentido adequado do termo, isto é,

Esse tipo de projeto [renovável] está em sintonia com a perspectiva de soberania, justiça e democracia ambiental e energética, em que energia é um direito, atrelado ao benefício coletivo, e produzida de forma justa; além de interagir e dialogar com outras frentes de luta, como a soberania alimentar e tecnológica. (FURTADO, 2021, p. 85).

A autora menciona a CPFL Renováveis como empresa que criou em 2019 uma empresa com projetos que utilizam quatro fontes: eólica, Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH), termelétricas movidas a cana-de-açúcar e solar. No entanto, deixou de mencionar que o controle acionário do Grupo CPFL². O setor produtivo mune-se de cauções para assegurar-se no controle de seus negócios, como é o caso do Certificado de Energia Renovável (CER), No Brasil, o Instituto Totum intermediava a expedição do selo internacional. Para aqueles que participam do mercado, a certificação é instrumento considerado valioso.

As diferentes fontes de energia são abordadas sob o enfoque da produção, distribuição e consumo e das desigualdades nelas contidas. Há mapas,

quadros ilustrativos, da oferta de energia e dados comparativos com outros países que respaldam os argumentos. Nos casos brasileiros e latino-americanos de apropriação dos bens comuns para geração de energia é comum ocorrer por meio de grilagens de terras, da produção de commodities, do neoextrativismo que grassa pelo mercado agropastoril. Esses projetos geram passivos ambientais, sociais e trabalhistas. Com as hidrelétricas ocorre o mesmo, considerável GW destina-se ao setor eletrointensivo e muitos destes são os sócios acionários dos empreendimentos.

Dois aspectos são vitais no livro, o da geração de energia a partir de experiências comunitárias, a partir das experiências selecionadas, como foi falado acima e o da Injustiça Energética. Dentre as experiências comunitárias democráticas, participativas, horizontais foram selecionadas duas gerenciadas por mulheres, da Padaria Solar da Associação de Mulheres Bolo da Oliveira, na Paraíba e Comitê de Energia Renovável (Cersa), ocasião em que discute a questão energética, as alternativas comunitárias, o processo de gestão, o empoderamento das mulheres e saídas contra hegemônicas. Ao lado destas está o Projeto do Alto Uruguai, capitaneado pelo Movimento dos Atingidos pelas Barragens e demais entidades de âmbito nacional e regional. Tem abrangência regional na proposição de biodigestores.

Se há experiências comunitárias exitosas, foi lembrado também que no Brasil o acesso à energia não é um direito assegurado pela constituição, a exemplo de outros direitos. O que se verifica é uma pobreza energética, na distribuição, no acesso aos serviços e na obrigatoriedade ao pagamento dos serviços. Esses aspectos e outros fazem parte da Injustiça Energética. São mencionados exemplos como os casos da população da Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns que não dispõem de acesso à energia. O trágico é que a Resex se situa próxima às Hidrelétricas de Tucuruí e de Belo Monte, obras de grande envergadura na produção de energia. De outro lado, o estado do Pará, grande gerador de energia e tem a tarifa mais cara do país. Nos mapas e quadros apresentados fica evidente que o déficit energético maior se concentra no Nordeste e na Amazônia. Um dos aspectos mais candentes do livro é o da apropriação desigual da produção e consumo

da energia. Num país que investiu na construção de hidrelétricas de grande porte, segundo os dados do IBGE, em 2000, havia em torno de 10 milhões de habitantes rurais sem acesso à energia. O mapa da exclusão sem energia, mencionado pela autora, coincide com o menor índice de IDH. Territorialmente a maioria dessa população localiza-se no Nordeste e na Amazônia e nessas regiões, Pará e Bahia tem a maior concentração de lares sem energia quando, ironicamente, sediam grandes hidrelétricas deste país. Torna-se paradoxal um país com riquezas das mais diversas fontes energéticas e no entanto não as dispendo equitativamente à sua população. A pobreza energética e a injustiça energética se fazem presentes em regiões que estão longe das produções de energia e também muito próximas. Constitui-se numa face do Brasil que deixa à mercê fatias consideráveis de sua população.

Na Amazônia, por exemplo, milhares de povoados e comunidades indígenas, ribeirinhas e tradicionais, especialmente em regiões remotas, não têm acesso à energia, nem são atendidas pelo Sistema Interligado Nacional (SIN). A exclusão energética gera e acentua os processos de desigualdade internamente nas comunidades, à medida em que alguns podem pagar e outros não pelos serviços. A pobreza energética é reiteradamente alimentada no país.

As diversas fontes de energia são abundantemente abordadas, explicando em minúcia no que consistem, para a familiaridade do leitor. O capítulo final, remetendo ao título do livro, discorre sobre energia renovável enquanto projeto energético que respeita o meio ambiente, garantindo o acesso à população de forma justa e universal, não obrigatoriamente por meio dos mecanismos do mercado. Indispensável dizer que se trata de um projeto coletivo, não discriminatório, dialogando com outras frentes como a soberania alimentar e tecnológicas.

Trata-se de um livro para o público em geral, mas em especial àquelas e aqueles comprometidos com as causas ambientais e sociais, lutando para uma sociedade mais horizontal, democrática e com projetos emancipatórios. Oxalá tenhamos bibliotecas com volumes desse formato.

Notas

1 Para aprofundar estudo, consultar link 2 <https://rosalux.org.br/livro/energia-en-america-latina-del-negocio-a-lo-comun/>.

2 Embora aponte o gigantismo da CPFL, no entanto, faltou mencionar a empresa desde 2017 faz parte da State Grid Corporation of China (SGCC), que se considera a maior empresa hidrelétrica do mundo.