

A colonização da rodovia Transamazônica e os desafios de adaptação: um estudo a partir da Comunidade Carlos Pena Filho

Colonization of the Transamazônica Highway and the challenges of adaptation: a study from the Community Carlos Pena Filho

Aldizio Ribeiro dos Santos*
César Martins de Souza**
José Valtemir Ferreira da Silva***

Palavras-chave:
Transamazônica
Desafios
Agrovila Carlos Pena Filho

Resumo: O presente artigo tem como propósito o estudo dos desafios de adaptação dos colonos que migraram para a Amazônia por ocasião da construção da rodovia Transamazônica (BR-230), na década de 1970, durante o governo do General-Presidente, Emílio Garrastazu Médici. Entre sonhos e frustrações esse projeto mudou a vida de famílias que vieram em busca de uma situação melhor, da conquista de uma terra para plantar e de uma casa para morar às margens da rodovia em construção. Nessa perspectiva, este estudo terá como foco a agrovila Carlos Pena Filho, implantada no traçado da Transamazônica na década de 1970, mais precisamente nas proximidades do que hoje é a cidade de Brasil Novo, no sudoeste paraense. Delimita-se para este estudo os desafios vivenciados pelos colonos migrantes da referida agrovila quanto a infraestrutura, moradia e educação. Para sua consecução, foram feitas entrevistas com moradores da agrovila Carlos Pena Filho e conversas com moradores de outras localidades da Transamazônica, com o subsídio de fontes bibliográficas e documentais que se remetem ao evento histórico, com vistas a proporcionar uma discussão de forma a dialogar sobre as questões expostas pelos colonos.

Keywords:
Transamazônica
Challenges
Agrovila Carlos Pena Filho

Abstract: The purpose of this article is to study the adaptation challenges of settlers who migrated to the Amazon during the construction of the Transamazon Highway (BR-230), in the 1970s, during the administration of General-President Emílio Garrastazu Médici. Between dreams and frustration this project has changed the lives of families who have come to seek a better situation, to gain land to plant and a house to live on the banks of the highway under construction. From this perspective, this study will focus on the agrovila Carlos Pena Filho, implanted in the Transamazônica layout in the 1970s, more precisely in the vicinity of what is now the city of Brasil Novo, in southwestern Pará. This study delineates the challenges experienced by the migrant settlers of the referred agrovila regarding infrastructure, housing and education. To this end, interviews were conducted with residents of the Carlos Pena Filho village and conversations with residents of other Transamazônica localities, with the support of bibliographic and documentary sources that refer to the historical event, in order to provide a discussion in order to dialogue about the issues raised by the settlers.

Recebido em 31 de outubro de 2019. Aprovado em 20 de abril de 2020.

* Mestrando em Linguagens e Saberes na Amazônia pela Universidade Federal do Pará. E-mail: <virtualidade8@gmail.com>.

** Doutor em História pela Universidade Federal do Pará. Professor do Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia da Universidade Federal do Pará. Diretor da Nova Revista Amazônica do PPLSA-Bragança. E-mail: <cesarmartinsouza@gmail.com>.

*** Doutorando em Letras/Estudos Literários-PPGL/UFGA em Belém. Mestre em Linguagens e Saberes na Amazônia pela Universidade Federal do Pará. E-mail: <valtemir@ufpa.br>.

Introdução

A Transamazônica (BR-230) foi uma rodovia construída durante o período histórico de euforia desenvolvimentista da ditadura civil-militar, que marcou o Brasil na primeira metade da década de 1970, tendo à frente o então Presidente da República, o General Emílio Garrastazu Médici. Essa rodovia, entretanto, em seu projeto inicial, pretendia ligar o oceano Atlântico ao Pacífico, como anuncia Manchete (1972), tornando-se a esperança de prosperidade para a região amazônica e conseqüentemente, ao país como um todo, fortalecendo o comércio com a Transoceânica¹ que passaria a ser uma das maiores vias terrestres do planeta, no entanto, a obra se deu por acabada em Lábrea no estado do Amazonas.

Assim sendo, a referida rodovia, após o anúncio de sua construção, era amplamente discutida no cenário nacional como uma grande obra para a geração de empregos e desenvolvimento de um país que era encorajado pela economia em crescimento². Por sua vez, o governo buscava sustentar a imagem que a construção da estrada e o concomitante processo de colonização às suas margens, seriam a solução dos problemas de centenas de famílias nordestinas que sofriam com a intensa seca de 1970³, além de propiciar a integração definitiva da Amazônia ao território nacional, o que também colaboraria para que o Brasil figurasse no seleto grupo das potências mundiais. Garcia e Subtil (2018), analisam que a construção dos grandes projetos sobretudo em área ecologicamente sensível e de grande biodiversidade como a Amazônia, muitos grupos humanos acabam por enfrentar os impactos de ações prejudiciais ao ecossistema global.

Desta forma, o governo, com o apoio da mídia, passou por meio das propagandas⁴ a oferecer incentivos e prometer um lugar que mudaria a situação financeira das famílias migrantes, dando-lhes condições financeiras com casas, escolas, agências bancárias e mercados. Essas propagandas ilustravam uma Transamazônica que se constituía em mais uma das grandes conquistas do regime que consagraria um *Brasil grande* (FICO, 2004).

A iniciativa era apresentada como um verdadeiro milagre, em que surgiriam cidades com agências bancárias e de correio, comércios, feiras, prefeituras e populações no meio da floresta como afirma, Souza (2014), esse período seria marcado pela construção da rodovia, em 10 de outubro de 1970, iniciando a “arrancada para conquistar o gigantesco mundo verde”. Como afirma o jornalista Alberto Tamer (1970) para que um migrante conseguisse se estabelecer na Transamazônica, precisavam antes de tudo, sobreviver e resistir aos acidentes e às doenças.

Todavia, após os primeiros anos de sua construção, a rodovia que inicialmente fora o centro dos sonhos de pessoas de outras regiões brasileiras, em especial do Nordeste, passou a ser propagada pelos diversos danos sociais e ambientais, tornando-se também o centro de problemas. Se, por um lado a Transamazônica era símbolo do progresso e crescimento econômico do país, por outro seria difícil viver dentro da floresta, pois segundo Martins de Souza (2014) a dinâmica diária nunca mais seria a mesma para os sujeitos que já habitavam a região e que viam suas vidas serem bruscamente alteradas pelo evento. Assim, tanto quanto os ribeirinhos e indígenas que viviam na floresta, outros habitantes⁵ que moravam na Amazônia, passariam a partir de então a sentir, por vezes, o descaso do governo com suas presenças, pois a rodovia teria sobretudo que avançar rumo a sua concretização.

Destarte, entre as problemáticas visíveis ao se voltar aos relatos daqueles que fizeram parte e vivenciaram o empreendimento, bem como às fontes bibliográficas e documentais destacam as promessas nos discursos oficiais e que seriam implantadas nas agrovilas, agrópolis e rurópolis⁶ da Transamazônica, como: infraestrutura, moradia, alimentação e acesso à educação. Nesse sentido, o presente artigo não irá se ater tão somente aos desafios de adaptação dos colonos nas agrovilas na década de 1970, mas, como também alguns desafios da educação da época, tendo como recorte a agrovila Carlos Pena Filho, localizando-se próximo ao município de Brasil Novo, no sudoeste do estado do Pará, aproximadamente 46 quilômetros da cidade de Altamira.

Nessa perspectiva, a proposta é dar evidência às memórias que produzem conhecimento de causa e inquietação naqueles que estiveram envolvidos no processo de construção e colonização da estrada. Para tanto, foram coletados e analisados relatos dos moradores residentes às margens da Transamazônica, na agrovila Carlos Pena Filho, que ajudarão na (re)construção do cenário amazônico e dos desafios lançados no processo de adaptação. Vale ressaltar que as narrativas usadas nesse trabalho são de moradores que residem na agrovila do quilômetro quarenta, da Transamazônica (BR – 230), Carlos Pena Filho, durante os anos de 2016 a 2018. É importante salientar que as memórias passaram por análises comparativas em outras comunidades durante as pesquisas de campo, para as coletas de informações de outras famílias que não fizeram parte da comunidade Carlos Pena Filho, de modo a reconhecer a autenticidades dos dados.

Além disso, para ratificar e argumentar acerca das memórias dos colonos foi realizada pesquisa bibliográfica e documental, sobretudo nos municípios de Brasil Novo e Altamira, que possibilitou o acesso a documentos oficiais em órgãos públicos próximos à agrovila em tela como Prefeitura, Secretaria de Educação e Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA⁷.

Pensando em todos os desafios enfrentados pelos colonos no decorrer do processo de colonização, durante a consecução da pesquisa, pudemos conversar não só com migrantes que foram assentados pelo INCRA, mas também com colonos que vieram por sua própria conta e risco⁸. Embora alguns dos sujeitos estejam com a idade avançada e com limitações físicas que os proíbem de fazerem algumas atividades, as lembranças sincronizam-se permitindo analisar melhor as informações. Essas memórias ainda causam estranhamento, sobretudo emocional, para alguns indivíduos, o que tornou necessário, em alguns momentos, agir com cautela nas entrevistas.

Em sua obra *Los trabajos de la memoria*, Jelin (2002) analisa os espaços, acontecimentos e monumentos como polissêmicos, mas esta polissemia não estaria contida intrinsecamente

na história, já que os significados do passado são modificados de acordo com o presente e a passagem do tempo histórico, político e cultural implica necessariamente novos processos de sentido do passado, com novas interpretações. E então surgem revisões, mudanças nas narrativas e novos conflitos.

Desta maneira, na escolha de reconstruir a educação na Transamazônica (com foco na agrovila Carlos Pena Filho) por meio da ótica dos sujeitos, foi possível analisar as memórias que permitiram quebrar as lentes midiáticas e dar voz aos colonos, umas vezes que, por décadas foram abafadas e ocultadas pelos governantes, que deixaram de transmitir informações importantes reprimidas pela censura, já que estamos falando de um período histórico marcado pela repressão, conhecido como os anos de chumbo⁹. Feitas esses apontamentos introdutórios, será discorrido brevemente o contexto em que se deu a colonização na agrovila Carlos Pena Filho.

Com a imagem positiva veiculada pelo governo e a mídia, viam-se famílias demonstrando entusiasmo para um novo começo, idealizando na Transamazônica um futuro próspero e cheio de fartura. No entanto, em meio ao processo de conhecimento do espaço, logo na chegada à rodovia, a primeira impressão das famílias muitas vezes era negativa e o que se via desconstruía os discursos propagandistas culminando no arrependimento de alguns, acompanhado com o desejo de retornar para terras de origem.

Colonizar um espaço como a Transamazônica, que nos discursos oficiais estava inabitado¹⁰ seria um desafio sem precedente, se levarmos em conta a quantidade de riscos escondidos na floresta, junto com falta de suporte técnico e profissional para desbravá-la na época. Após o início das obras da rodovia surgiam então os primeiros núcleos de colonização e famílias do Nordeste, Sul e demais regiões, começavam a serem transportadas por carros, barcos e aviões para os assentamentos às margens da Transamazônica nas agrovilas, agrópolis e travessões.

Em meio a esses locais de habitação surge no início da década de 1970 o acampamento Km 40¹¹ que mais tarde passa a ser chamado de agrovila Carlos Pena Filho, próximo da então agrovila

Brasil Novo que se tornou cidade. Essa agrovila foi construída para acolher os colonos que receberiam lotes nos travessões, servindo de base para as mulheres e filhos morassem enquanto os homens trabalhavam para construir as roças e formar os pastos nos lotes.

A agrovila Carlos Pena Filho serve como modelo para explicar os fenômenos ocorridos no desenvolvimento da rodovia Transamazônica e o que se passou no cotidiano desses migrantes, sobretudo na década de 1970. Certamente essas memórias fazem parte da realidade de muitas comunidades ao longo da estrada, e dentro desses entraves se analisa a educação que foi desafiadora nessa comunidade como em todas as outras agrovilas.

Esse acampamento foi desenvolvido para atender as necessidades básicas dos moradores, nesse sentido esperava-se as propostas feitas pelas propagandas, que seria construído escola, posto de saúde e logo depois uma Companhia Brasileira de Alimentos – COBAL para os trabalhadores depositariam as colheitas feitas nas roças e a partir de então sobreviveriam do próprio esforço.

No contato com os colonos é perceptível a referência ao apoio do INCRA nos primeiros anos, mesmo que a título de socorro ou ajuda que colaborava para sobreviver no momento. Um dos exemplos é a alimentação fornecida por meio de uma “feira grande”, como descreve Silva (2016), um morador da agrovila:

Foi pago a feira grande, a feira grande no dia 14 de dezembro de 1972, foi a primeira feira que o INCRA deu pra nós. É... depois a outra foi dia 28 de fevereiro de 73, nós já estava fazendo a primeira derrubada, primeiro broque (SILVA, 2016).

Consoante o depoimento do morador, o apoio do INCRA deixava os colonos amparados nos primeiros anos fornecendo comida e ferramentas que seriam pagas em pequenas parcelas, juntamente com um salário. Silva (2016) afirma ainda: “o pagamento era um salário de duzentos e seis reais, duzentos e seis cruzeiros. O pagamento do salário que o INCRA dava”¹². Dessa forma os colonos assentados conseguiriam segurança financeira

momentânea na Transamazônica.

Outro morador, Dantas (2016), ao ser questionado sobre as propagandas do governo, afirma que: “por que eu sou de lá e vim enganado, em cima de mentira, aí eu não me esqueço de lá né, porque aqui também é bom né, eu não vou falar daqui porque aqui também é muito bom, aqui chove”. São falas que constroem em uma narrativa dois ambientes, o Rio Grande do Norte que é o estado de origem do entrevistado e a Transamazônica que atendeu a necessidade em alguns aspectos, como a presença da chuva.

Entre aqueles que vieram por conta própria e que estão morando na agrovila Carlos Pena Filho é comum escutar a seguinte frase: “nós viemos e ficamos morando de favor. Aí trabalhamos até conseguir um pedaço de chão¹³”. Dentro dos depoimentos, essas pessoas descrevem a diferença entre o colono legal e o não legal, até mesmo o ar de hostilidade com que eram tratados por não terem os mesmos direitos.

Observa-se, nas falas dos moradores certo desconforto gerado pela colonização espontânea, principalmente relacionado aos benefícios que estes não teriam, por não terem sido “escolhidos” pelo governo. Como ocorreu nos primeiros anos uma migração em massa os colonos assentados pelo INCRA se misturavam com os que vieram espontaneamente tornando o reconhecimento difícil para os funcionários responsáveis por fornecer os mantimentos necessários para a sobrevivência.

Constata-se esta questão pela atitude do INCRA de cuidar da devida identificação dos colonos oriundos da sua colonização dirigida. Nesse sentido, foi descrito por cerca de vinte colonos entrevistados, como também referenciada na bibliografia consultada. A criação da carteira do colono, passaria a ser o documento oficial para identificar os que vieram com o suporte do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, uma que a rodovia sofreu uma migração em massa.

Deste modo, somente com esta carteira enquanto documento de identificação dos subsidiados pelo INCRA os trabalhadores poderiam conseguir o salário e a feira do mês, benefício que somente a colonização dirigida daria.

Para além dessas questões da colonização espontânea ou dirigida é importante ressaltar que em todas as falas percebe-se que em nenhum momento os colonos cogitaram a opção de voltar para suas terras de origem, simplesmente porque venderam tudo, investiram tudo na vida que esperavam encontrar na Transamazônica. Deste modo, mesmo os colonos com o apoio do INCRA, sem ter a opção do regresso, relatam os desafios que vivenciaram na busca da sobrevivência familiar na empreitada Transamazônica, como as demandas de infraestrutura e moradia relatadas por colonos pioneiros residentes na agrovila Carlos Pena Filho.

Os desafios de infraestrutura e moradia

Com a chegada dos colonos nos assentamentos e/ou agrovilas uma das primeiras demandas que chamavam atenção relacionava-se a moradia e infraestrutura que estavam entre as principais promessas para aqueles que decidiram vir rumo à Transamazônica com subsídio do governo federal. A memória retratada por Silva, um dos moradores da agrovila Carlos Pena Filho descreve uma prévia noção dessa situação:

“[...] Tinha o lote na mata e a estrada na picada e um barraco de palha onde nós fomos morar, coberto de palha de coco e a água era do igarapé, porque não tinha água potável, não tinha água encanada, só depois de dois anos que foi inaugurada a caixa d’água, o sistema de água” (SILVA, 2016).

Deste modo, os acampamentos construídos seriam o suporte para auxiliar nas necessidades básicas das famílias, esses acampamentos proporcionariam segurança e bem-estar de cada migrante, no entanto, segundo o relato do morador acima, essas necessidades foram negligenciadas. Nota-se que, a água mencionada na entrevista, por tempos foi utilizada do igarapé, no sentido de conseguir atender o consumo e realizar as atividades do cotidiano.

Diante de situações como esta, observa-se nos diálogos desses sujeitos, por vezes, certa revolta

quanto às demandas da época de colonização. Dantas, morador da agrovila que foi um dos sujeitos envolvido ativamente na colonização da rodovia, reconstrói também o cenário vivenciado pelos colonos na Transamazônica, criticando os discursos e propagandas oficiais:

“[...] sabia que o INCRA dava tudo, era casa no lote, era... Quando a gente chegasse tinha casa para gente entrar pra dentro, e quando nós chegou aqui não tinha nada disso, nós fomos para uns barracos de palha que tinha assim perto, rato e barata era só o que tinha, eu tinha uma menina pequena com nove meses, quando chegou em setenta e três nós estávamos ainda nesses barraco e aí era obrigado ir pra debaixo de uma mesa pra não se molhar tudo (...)” (DANTAS, 2016).

Dantas expõe que, no seu entendimento, ocorreu uma disparidade entre o prometido e a realidade, narrando especificamente o caso da promessa de uma casa digna nas agrovilas para todos os assentados¹⁴. No mesmo sentido do depoimento do morador da agrovila, a professora Maria Ivonete Coutinho da Silva (2008), uma das estudiosas que desenvolveram trabalho acerca da rodovia, retrata a rodovia em sua tese de doutorado “Mulheres migrantes na Transamazônica”, em que descreve a partir da memória das mulheres migrantes a estrutura dos acampamentos e as características que são descritas da seguinte forma: os alojamentos ficaram lotados e os pequenos barracos de palha, também denominados de tapiris, recebiam de duas até três famílias cada um. Nessa perspectiva, fala inclusive da agrovila Carlos Pena Filho:

Em outro acampamento criado no km 40, próximo a cidade de Brasil Novo. As casas eram cercadas e cobertas de palmeiras de coco babaçu, árvore que existia em grande quantidade na floresta. No km 40 foi construída a agrovila que passou a ser chamada Carlos Pena Filho, mas nessa agrovila ficaram morando só as famílias que receberam lotes correspondente àquela área de colonização que se estendia até o km 50 (SILVA, 2008, p. 61).

Além dessa descrição de Silva (2008), a narrativa do morador da agrovila Carlos Pena Silva, Dantas, é ratificada por uma imagem adquirida junto

ao acervo pessoal de uma das famílias residentes desde a década de 1970 na agrovila. Como se vê na figura um¹⁵:



Figura 1: Casa utilizada para assentar os colonos

Fonte: Prefeitura Municipal de Brasil Novo/ PA (2017).

Desta forma, observa-se no depoimento de Dantas, no trecho retirado de Silva (2008) e na fotografia do início da década de 1970, a mesma caracterização quanto as casas (acampamentos) que eram preliminarmente oferecidas aos colonos na Agrovila Carlos Pena Filho, que não obstante ao prometido descrevem a precariedade das condições de moradia de alguns colonos no início da colonização da Transamazônica.

Os desafios de saúde pública

Os relatos das dificuldades vivenciadas pelas famílias que decidiram ficar na Transamazônica e tentar construir uma nova vida na busca de uma situação melhor, abrangem ainda outras questões.

Em narrativa de outro morador da agrovila Carlos Pena Filho, vê-se o acesso à assistência médica também como uma dificuldade no processo de adaptação, pois, quase sempre, a precariedade da estrada dificultava o atendimento em tempo hábil. Sobre isso, senhor Oliveira, também morador da agrovila, fala:

“Era tão difícil, nós chegamos até atacar carro pra pedir socorro. Nós tinha um companheiro nosso de lote, ele quebrou a clavícula aí nós trouxemos ele numa rede pra transamazônica, quando chegamos na transamazônica... aqui antigamente só existia carro do INCRA, assistência era... a sorte, passava um carro do INCRA, nós ficava na beira da estrada. Como não tinha outro jeito

aí passou o carro da INCRA pro Brasil Novo e nós ficamos... aí nós deixamos um colono, mas... um pouco distante e nós ficamos com o doente na beira da estrada, e dizendo pra ele se o carro que passar fosse do INCRA ele avisasse que nós atacava. E assim foi. Quando o cara deu sinal, ele deu sinal pra nós que era o carro do INCRA e nós jogamos os pau na estrada e cara parou, aí que ele brabo com a gente, mas aí o próprio doente ajudou nós e... pegaro ele colocaram no carro e levaram pra Altamira pra prestar socorro” (OLIVEIRA, 2016).

Assim sendo, casos semelhantes ao relatado pelo senhor Oliveira transformavam a Transamazônica num desafio constante para as famílias migrantes, mostrando em cada depoimento que havia a incerteza quanto à sobrevivência. Na maioria das entrevistas, quando questionados sobre as demandas de saúde e assistência médica, ou mesmo em suas falas espontâneas sobre o processo de colonização, são citados relatos que deixam as suas memórias sobre a época de colonização amargas e um sentimento de “que bom que estou aqui para contar história”.

Nesse sentido, Silva (2008), aponta que ocorreram nos primeiros anos de colonização várias mortes por conta das derrubadas de árvores feitas com machados, uma vez que os migrantes trazidos para ocupar a rodovia não tinham habilidades técnicas nesse tipo de trabalho e consegue-se ver isso mais de perto quando interroga-se ao longo da rodovia os indivíduos que deram início a esse processo de derrubadas no machado. Nesse sentido o colono Dantas fala ainda:

Foi muito sofrimento. Os outros meus amigos os que vei comigo uns morreram outros já chorava. Logo quando nós chegamos aqui o INCRA pegou um caminhão e botou nós todos dentro com pá, enxada e facão pra ir tirar lote no Anapú. Saí umas seis horas nesse caminhão vei a poeira mais da molesta do mundo e aí fomos chegar no Anapú as seis horas de tardinha, pra chegar lá e tirar a terra. Aí descemos do carro e fomos tirar a terra, eu tirei um lote desse lado da Transamazônica e o meu amigo tirou desse outro lado. Ai meu

amigo se você souber que eu vim pra cá e quando voltei pra trabalhar lá, rapaz uma malária me pegou quase que eu não vinha mais de lá, ai eu cheguei aqui vim mim bora me tratei lá em Altamira quando eu cheguei aqui eu disse... fui falar com Milto que era o prefeito ele era quem dava os papeis dos lotes pra gente, ai eu fui dizer pra Milto que lá eu não queria terra, que eu não vim aqui pra morrer assim não. Aí vai.... peguei um lote na nove, ai ele deu os papeis deu título e tudo, ai foi esse terreno que eu peguei (DANTAS, 2016).

Consoante o depoimento de Dantas, que relata com alívio de sobrevivente os sustos que a empreitada da colonização proporcionava, é uma constante nos depoimentos dos colonizadores da Transamazônica, a menção a doenças, perigo, acidentes, mortes, sendo possível ver nas memórias das famílias entrevistadas alguma lembrança de acidentes de trabalho nos processos de formação de roças, sobretudo aquelas que perderam seus familiares ou ficaram com sequelas.

Deste modo, a vivência dos migrantes choca, emocionam e trazem decepção dentro das lembranças, nesse sentido resgatar o passado é reviver novamente o sofrimento de cada sujeito que veio colonizar a Transamazônica, permitindo observar ainda hoje a inquietação nas lembranças destes sobreviventes. Desta forma, os benefícios ofertados pelo INCRA, quanto as dificuldades relatadas de infraestrutura, moradia, saúde, água potável influenciavam também em um outro aspecto prometido para funcionar nas agrovilas, que era do ensino em escolas a serem implantadas em cada agrovila.

Transamazônica e os desafios educacionais

A educação na Transamazônica passa a ser implementada logo após a inauguração da rodovia com os profissionais de educação que fizeram parte do processo de colonização, como afirma Silva (2008), dentre os contratados para ensinar não havia professores capacitados a assumirem as séries mais adiantadas, (5ª a 8ª). Anos após a inauguração

da rodovia, a Comissão Pastoral da Terra Prelazia do Xingu - CPT, em nota oficial todos os problemas da estrada estavam sendo mencionados em nível de segurança pública e a educação estava presente nas tentativas projetadas pelos governos para o assessoramento da população na Transamazônica.

Considerando que nosso povo vive sem nenhuma assistência médico-hospitalar, odontológica e sanitária por parte do Governo;
Que todas as vicinais que foram construídas estão hoje abandonadas e/ou intransitáveis;
Que a educação na Transamazônica até agora não vem recebendo a devida atenção dos órgãos públicos
Que a nossa agricultura é tão rudimentar por falta de recursos e créditos, e que as famílias vivem sem estrutura para produzir e morar na terra;
Que os órgãos que atuam na área não têm feito nada para resolver os problemas dos trabalhadores do campo (...) (CPT, 1982, p.2).

As dificuldades assombravam os moradores da rodovia, mesmo anos após a sua inauguração, muita coisa parecia não se encaixar às expectativas criadas e tomar direções favoráveis. A assistência médica, os travessões, a educação, a agricultura familiar que sofria por falta de investimento, foram problemas que tornaram desafiadora a vida das famílias assentadas. A questão educacional, tal qual fora projetada, é referenciada por Silva (2008):

O INCRA construíra, às margens da rodovia, de dez em dez quilômetros, escolas que deveriam oferecer o ensino fundamental (1ª a 8ª séries) e que eram consideradas escolas-sede, devendo dar apoio às demais escolas que estivessem dentro do perímetro de dez quilômetros, inclusive àquelas dos travessões situados nos lados sul e norte da rodovia (SILVA, 2008, p. 265).

Embora essas condições ofertadas pelo governo tenham sido em projeto satisfatórias, de acordo com os relatos dos pioneiros da Transamazônica, bem como nas demais fontes consultadas, nem tudo funcionou como o previsto. Nesse sentido, Silva (2008) descreve que na prática se via uma educação precária em que se faltava tudo, materiais escolares, giz, quadro, carteira e até mesmo professores. Em muitos casos por falta de professores os colonos aprendiam entre eles, quem sabia ler e escrever ensinava os demais.

Assim sendo, entre as escolas construídas ao longo da Transamazônica, o INCRA construiu uma escola na agrovila Carlos Pena Filho com acomodações para receber os estudantes que passariam pela alfabetização e letramento, como se prometia nas propagandas oficiais de incentivo aos colonos. Durante as pesquisas foi possível conseguir documentação e dentre eles uma imagem da primeira escola da comunidade Carlos Pena Filho da BR-230 Transamazônica construída na década de 70, como ilustra a figura dois¹⁶.



Figura 2: A primeira escola construída pelo INCRA durante a colonização da Transamazônica na agrovila Carlos Pena Filho

Fonte: Prefeitura Municipal de Brasil Novo (2016).

A imagem, fotografada no ano 2002, foi concedida pela prefeitura do município de Brasil Novo, nela é possível perceber as características das construções projetadas pelo INCRA, entre as formas que marcam esse período estão as tábuas deitadas na construção da escola e na parte superior um gradeado de madeira para a iluminação e ventilação da casa durante o dia.

A escola durou até os anos 2000 com características da colonização e perdeu todos os traços com a chegada da UHE – Belo monte 2010, período em que as escolas passaram por reconstruções de salas e quadras de esportes, havendo mudanças em todo cenário da agrovila após a Hidrelétrica, contribuindo com o aumento da população surgindo criminalidade, roubo, drogas, entre outros impactos. A imagem também retrata pessoas que ainda vivem na comunidade as quais ajudaram na construção desse trabalho com as memórias da colonização.

Estes moradores que chegaram no início da década de 1970 na agrovila Carlos Pena Filho se

posicionam quando questionados sobre a educação na Transamazônica. O morador Dantas, 2016 afirma que, “a escola aonde a gente morava foi construída pelos próprios colonos, nós fizemos um ajuntamento para a construção da escola e nem tinha professor para ensinar”. A partir de depoimentos como esse, é possível inferir a ausência do poder público nesse caso específico da educação demonstrando que no desenvolvimento de projeto Transamazônica alguns locais ou agrovilas não tinham o básico oferecido nas propagandas oficiais do governo.

Nessa perspectiva, vê-se no depoimento de Ribeiro, uma moradora da agrovila Carlos Pena Filho que acabou atuando como professora na época, que na década de 1970 os profissionais selecionados para ensinar deveriam receber formação realizada em Altamira, conforme afirma “Eu fazia o primeiro grau por etapa, eu fazia no Deodoro da Fonseca, eu fazia curso, aí eu fazia a 8ª série lá” (RIBEIRO, 2018). Quando pergunto o nível de formação ela afirma que possuía até a 4ª série. Logo após ela comenta, “Eu comecei a trabalhar eu

tinha até a quarta, aí comecei a estudar no Deodoro né? O ginásio. Aí fiz a oitava série lá, aí foi o tempo que surgiu o Gavião¹⁷, e nós veio fazer o Gavião, segundo ano e terceiro ano” (RIBEIRO, 2018).

Seguindo a bandeira nacional de combate ao analfabetismo¹⁸ e diante da realidade local, a educação na Transamazônica passou por um processo de adaptação na formação de profissionais (que tivessem condições mínimas) habilitados a transmitir conhecimento para esses estudantes, famílias migrantes, que em grande maioria não-alfabetizados. Não se tinha uma educação com foco na continuidade durante o período que houve as instalações das famílias, um ensino que fosse referência a ser seguida, de modo que os níveis de conhecimentos exigidos para ensinar eram mínimos, os professores só precisavam ensinar os colonos a ler e escrever, isso tornava a educação, de certa forma, um fator secundário, desconsiderando qualquer avanço mais pontual no processo educacional nos travessões e agrovilas durante os primeiros anos de colonização.

Considerações finais

A construção deste artigo foi baseada nas memórias dos colonos que vieram com auxílio do governo e outros por sua própria conta e risco em busca de uma vida melhor, todavia, os migrantes narram as dificuldades que enfrentaram dentro dos espaços da estrada para conseguir uma vida digna. Analisar a implementação das condições básicas de sobrevivência, tais como moradia, infraestrutura, saúde e educação, permitiu entender sobre os desafios encontrados para conseguir o “equilíbrio” financeiro das famílias envolvidas na colonização da Amazônia, sobretudo para aqueles que saíram das diversas regiões do Brasil, em especial do Nordeste em busca do sonho de uma vida estabilizada.

Observou-se que as memórias negativas dos colonizadores que ainda residem às margens da Transamazônica, em especial daqueles da agrovila Carlos Pena Filho estão relacionadas principalmente sobre o que foi prometido pelo governo na imagem projetada pela propaganda e a realidade encontrada nos primeiros anos na rodovia.

Seus relatos sobre o período revelam várias problemáticas que numa soma deixavam a vida em solo transamazônico um constante desafio que nem sempre eram transponíveis, pois alguns que conseguiram e tinham condições voltaram para suas regiões de origens, outros encontraram a morte na Transamazônica diante das doenças e trabalho diário nos lotes.

Em alguns destes pioneiros da colonização dirigida ou espontânea é perceptível, o orgulho de terem participado desse evento histórico eles observam que não tinham alternativas melhores que a Transamazônica e que apesar das mazelas desenfreadas nos primeiros anos do processo de colonização, a instalação nas margens da rodovia foi para eles a chance de um recomeço.

Notas

1 A Transoceânica foi o projeto original lançado na Floresta Amazônica que tinha como objetivo interligar os oceanos Atlântico e Pacífico cruzando Brasil, Chile e Peru. Consultar Martins de Souza (2015).

2 Sobre o tema consultar Cordeiro (2015).

3 Sobre o tema consultar Gomes (1972).

4 Sobre as propagandas da ditadura, consultar Fico (1997).

5 Durante a pesquisas obtivemos relatos de moradores que viviam na região de Altamira e Brasil Novo antes da rodovia Transamazônica.

6 Segundo Rebelo (1973) a colonização às margens Rodovia Transamazônica foi planejada e distribuída em Agrovilas, Agrópolis e Rurópolis. As agrovilas eram formadas por um conjunto de casas construídas em uma área de terreno de 20x80 m, devendo ser providas dos serviços básicos indispensáveis, como água, luz, serviço médico, escola, serraria, etc. As Agrópolis deveriam ser compostas pelos agrupamentos de quatro agrovilas, já as Rurópolis seriam cidades, ou se constituiriam cidades, quando se integrassem pela incorporação de mais de duas Agrópolis e dispor dos serviços urbanos essenciais.

7 O INCRA foi criado por meio do Decreto-Lei nº 1.110, de 09 de julho de 1970.

8 Na colonização dirigida estavam os colonos que vinham para a Transamazônica por conta do governo federal, enquanto na colonização espontânea se referia àqueles que vieram por conta própria. Contudo, essa migração espontânea foi, sobretudo, migração em massa, motivada pelas propagandas da época, sobrecarregando os atendimentos especializados, afetando a “organização”

que o governo havia projetado para a rodovia, uma vez que o número de pessoas na Transamazônica foi centena de vezes maior do que o esperado. Sobre o tema consultar Silva (2008).

9 O período considerado de maior repressão da ditadura militar. Sobre o tema consultar Reis (2014). Cordeiro (2009)

10 O próprio Presidente da república por vezes se referia a Amazônia como um “vazio”. Sobre o tema consultar Martins de Souza (2012).

11 Km 40 no sentido Altamira e Brasil Novo. Sendo que Altamira à época já era município ao contrário de Brasil Novo.

12 A casa, ajuda com ferramentas, sementes e uma mesada nos primeiros seis meses eram benefícios oferecidos aos colonos da colonização dirigida que foram amplamente divulgados e propagados por representantes do governo e a mídia nacional. Sobre o tema consultar Rebelo (1973)

13 Depoimento de moradores que disponibilizaram as falas e não suas identificações.

14 Como já visto as agrovilas deveriam proporcionar aos colonos subsidiados, segundo o projeto do governo e as propagandas para fomentar a colonização da Amazônia, casas construídas em uma área de terreno de 20x80 m, além dos serviços básicos indispensáveis, como água, luz, serviço médico, escola, serraria, etc. Sobre o tema consultar Rebelo (1973).

15 Figura 1: fotografia de um dos acampamentos feitos pelo INCRA durante o processo de colonização em 1971 para assentar os colonos. Foto do acervo pessoal dos colonos.

16 Figura 2 Fotografia da escola construída pelo INCRA na agrovila Carlos Pena Filho. (PREFEITURA MUNICIPAL, 2016)

17 O Projeto Gavião foi desenvolvido para a formação de professores com a parceria da UFPA no intuito de capacitar os profissionais para atuar nas escolas rurais. Para mais informações consultar (PEREIRA, 2015).

18 Sabe-se que na década de 70 para ajudar na alfabetização, o governo do presidente Garrastazu Médici deu início a implementação do Movimento Brasileiro de Alfabetização – MOBRAF. O governo enxergava o analfabetismo como um entrave para o crescimento e, portanto, como algo que deveria ser erradicado, sendo que o MOBRAF reproduzia a política educacional desde 65 tendo cunho acentuadamente econômicos. Sobre o tema consultar Saconi (2010) e Jannuzzi (1979).

Referências

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA PRELAZIA DO XINGU – ANO DE 1982.

CORDEIRO, Janaína Martins. **A ditadura em tempo de milagre** – Comemorações, orgulho e consentimento. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2015.

CORDEIRO, Janaína Martins. Anos de chumbo ou anos de ouro? A memória social sobre o governo Médici. **Estudos históricos**, v. 22, n. 43, p. 85-104, 2009.

DANTAS, Antônio Emídio. **Entrevista**. Brasil Novo: Entrevista concedida a Aldizio Santos. (Novembro, 2016).

FICO, Carlos . A pluralidade das censuras e das propagandas da ditadura. In: REIS, Daniel Aarão; RIDENTI, Daniel; MOTTA, Rodrigo Patto Sá. (Org.). O golpe e a ditadura militar 40 anos depois (1964-2004). 1ed.Bauru: Edusc, 2004, v. 1, p. 265-275. FICO, Carlos. Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Arrancada para conquistar o gigantesco mundo verde**. São Paulo, 10 de outubro de 1970.

GARCIA, José Luís; SUBTIL, Filipa. **Lembrando Emerson E Thoreau Para Pensar Os Demónios Do Progresso Na Amazônia**. Nova Revista Amazônica - Volume Vi - Número Especial - Dezembro 2018. Disponível em: <<https://periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/6461/5191>>. Acesso em: 30 out. 2019.

GOMES, Flávio Alcaraz. **Transamazônica – a redescoberta do Brasil**. São Paulo: Livraria Cultural Editora, 1972.

JANNUZZI, Gilberta S. de Martino. **Confronto Pedagógico**: Paulo Freire e Mobral – São Paulo: Cortez e Moraes, 1979.

JELIN, Elizabeth. **Los trabajos de la memoria**. Madrid/Espanha: Siglo XXI de España Editores, 2002.

PEREIRA, Airton do Reis. A Construção da Transamazônica Durante o Governo do Presidente

Emílio Garrastazu Médici. **Revista reflexão e Ação**, v. 23, n. 2, p. 54-77, 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL. Documentos Históricos do Município. Acervo Principal, Brasil Novo, 2016.

REBELO, Darino Castro. **Transamazônica, integração em marcha**. Rio de Janeiro, 1973.

REIS, Daniel Aarão. **Ditadura e democracia no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

RIBEIRO, Odeth Gomes. **Entrevista**. Brasil Novo: Entrevista concedida a Aldizio Santos. Brasil Novo, (Outubro, 2018)

REVISTA MANCHETE. “**Transamazônica – estrada que liga o Atlântico ao Pacífico**”. Rio de Janeiro, Ano 20, n. 1043, p. 63-77, 15 de abril de 1972.

REVISTA MANCHETE. “**Sinal verde para a Transamazônica**”. Rio de Janeiro, Ano 20, n. 1069, 14 de outubro de 1972, p. 04-17.

SACONI, Rose. **Mobral o Fracasso do Brasil** – O Estado de São Paulo. 08 de setembro de 2010. Disponível em: <<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,mobral-fracasso-do-brasil-grande-imp-,606613>>. Acesso em: 30 out. 2019.

SILVA, José Oliveira da. **Entrevista**. Brasil Novo: Entrevista concedida a Aldizio Santos. Brasil Novo, (Outubro, 2016)

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

SOUZA, César Martins de. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

SOUZA, César Martins de. Memórias da Transamazônica: milagre, fracasso e migração nos anos 1970. *In*: QUADRAT, Samantha Viz; ROLLEMBERG, Denise (orgs.). **História e memória das ditaduras no século XX** – Vol. 2. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. p. 73-88.

SOUZA, César Martins de. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. **Revista contemporânea** – dossiê 1964-2014: 50 anos depois, a cultura autoritária em questão, n. 5, 2014 p. 1-19.