

A construção e ocupação da Agrovila Leonardo D’Vinci na Transamazônica, na década de 1970¹

The construction and occupation of the Agro-village Leonardo D’Vinci in the Transamazon, in the 1970s

Santos, Pedro Sérgio Costa dos; Souza, César Martins de; Herrera, José Antônio

 Pedro Sérgio Costa dos Santos

psscatmpa@gmail.com
UFPA, Brasil

 César Martins de Souza

cesar@ufpa.br
UFPA, Brasil

 José Antônio Herrera

herreraxingu@gmail.com
UFPA, Brasil

Percursos

Universidade do Estado de Santa Catarina, Brasil
ISSN-e: 1984-7246
Periodicidade: Cuatrimestral
vol. 23, núm. 52, 2022
revistapercursos.faed@udesc.br

Recepção: 14 Dezembro 2021
Aprovação: 01 Agosto 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/815/8154265016/>

DOI: <https://doi.org/10.5965/1984724623522022423>

Resumo: A construção da rodovia Transamazônica, em 1970, projetava a transferência de populações, sobretudo das regiões Nordeste e Sul do Brasil, para os núcleos populacionais que seriam implementados em suas margens. A partir de diálogos com moradores, bem como analisando notícias em jornais de circulação nacional fica evidente que a Agrovila Leonardo D’Vinci se constituiu em um núcleo populacional cuja história traz dinâmicas sociais importantes para compreender o programa de colonização e os desafios que trouxe às vidas das pessoas que acreditaram no chamado do governo e partiram para a Amazônia. A trajetória da Agrovila traz os dilemas do programa de colonização implementado a partir da Transamazônica, que ignorou as populações locais e trouxe problemas para estas e para os migrantes que se deslocaram para a rodovia, em busca de uma vida melhor.

Palavras-chave: agrovilas, Transamazônica, ditadura, Amazônia.

Abstract: The construction of the Transamazon Highway, in 1970, projected the transference of populations, especially from the Northeast and South regions of Brazil, to the population centers that would be implemented on its margins. From dialogues with residents, as well as analysis of news in newspapers with national circulation, it is evident that the Agro-village Leonardo D’Vinci it constituted a population nucleus whose history brings important social dynamics to understand the colonization program and the challenges that brought the lives of people who believed in the government's call and left for the Amazon. The trajectory of agro-village brings the dilemmas of the colonization program implemented by the Transamazon, which ignored the local populations and brought problems for them and for the migrants who left for the highway, in search of a better life.

Keywords: agro-villages, Transamazon, dictatorship, Amazon.

Introdução

A Rodovia Transamazônica, construída durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici, na década de 1970, representa muito mais do que apenas uma rodovia projetada e implementada pela ditadura. É, para além disso, parte de uma política desenvolvimentista vigente desde a década de 1950 e reafirmada com uma agenda de empreendimentos iniciados com a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1967, (BATISTA, 2021).

Nesse sentido, Aron (1965), após analisar a sociedade industrial no período de Pós-Segunda Guerra Mundial, afirma que palavras como capitalismo, socialismo e imperialismo, pareciam simbolizar uma unidade da raça humana. No entanto, dentre essas palavras, havia uma que reivindicava uma posição privilegiada: desenvolvimento. Para o sociólogo, era impensável um país em qualquer lugar no mundo onde a palavra desenvolvimento não fosse de “uso comum e mesmo obsessivo como se definisse a maior ambição do homem contemporâneo e representasse a meta à qual todas as comunidades decidiram dar prioridade”, apesar dos “variados problemas que o desenvolvimento suscitava em diferentes continentes e diferentes países” (ARON, 1965, p. 9-10).

Barbosa (2013) afirma que desenvolvimentismo, no Brasil, era ao longo da década de 1950 e início dos 1960, visto pelos seus defensores como um processo que basearia o crescimento econômico do país a partir da implementação de tecnologias e grandes obras. Na esteira desse pensamento, durante os governos dos generais-presidentes, entravam em cena os Grandes Projetos, dentre os quais a “célebre” construção da Rodovia Transamazônica (BR-230) em 1970.

Com a rodovia, que atravessou o país no sentido Leste-Oeste, atravessando o coração da Amazônia, segundo Rego (2020), foram construídas agrovilas (com serviços públicos básicos), agrópolis (com serviços públicos mais amplos e estrutura urbana ampliada) e rurópolis (projetadas como centros urbanos para as agrovilas e agrópolis), para funcionarem como a infraestrutura necessária para receber as famílias migrantes de diversas regiões do país, que partiram em busca de terras para trabalhar com a agricultura.

Cabe destacar que apenas nos Projetos Integrados de Colonizações (PICs) Altamira I, Marabá e Itaituba foi implementado o programa de colonização, com alguns dos auxílios indicados pelo governo federal, como lotes de terra e apoio no deslocamento e instalação. Porém, ao longo da rodovia, não ocorreu dessa forma, já que esses outros migrantes não contaram com apoio oficial e sofreram maiores dificuldades, sem terras para trabalhar e sem a infraestrutura urbano-rural utilizada nas agrovilas, agrópolis e rurópolis (REGO, 2020).

Nesse contexto, foi construída a Agrovila Leonardo D’Vinci (doravante ALDV), um distrito do município de Vitória do Xingu, estado do Pará. Este trabalho tem por objetivo analisar e compreender as dinâmicas históricas que possibilitaram a construção e consolidação da agrovila, que se agrega a um grande projeto que gerou fortes impactos socioambientais em uma região sensível para a geopolítica mundial, que é a Amazônia.

Para tanto, foram realizadas entrevistas com migrantes da localidade, bem como pesquisa documental. Minayo (1995) argumenta que as peculiaridades das pesquisas voltadas a questões sociais só podem ser compreendidas se a realidade for analisada no “universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis” (MINAYO, 1995, p. 21-22).

Nessa perspectiva, um dos instrumentos básicos para instrumentalizar a metodologia de pesquisas socioculturais e/ou socioeconômicas é a entrevista, como propõem Ludke e André (1986), com a construção de diálogos com interlocutores e a coleta de dados. Uma de suas principais vantagens sobre outras técnicas é que:

[...] pode permitir o tratamento de assuntos de natureza estritamente pessoal e íntima, assim como temas de natureza complexa e de escolhas nitidamente individuais. Pode permitir o aprofundamento de pontos levantados por outras técnicas de coleta de alcance mais superficial, como o questionário. E pode também, o que a torna particularmente útil, atingir informantes que não poderiam ser atingidos por outros meios de investigação, como é o caso de pessoas com pouca instrução formal, para as quais a aplicação de um questionário escrito seria inviável. (LUDKE; ANDRÉ, 1986, p. 33)

Os diálogos com interlocutores foram fundamentais à compreensão da concepção leodavinciana quanto à sua própria trajetória. Em seu uso priorizou-se o respeito para com os interlocutores em todos os âmbitos necessários e percebidos. Inclusive, a seu pedido, resguardou-se o sigilo de informações de foro íntimo por eles abordadas, e utilizaram-se nomes fictícios para preservar suas identidades.

As entrevistas ocorreram principalmente nos meses de julho a outubro de 2016, agosto a dezembro de 2017 e ainda em três momentos em 2018, para dialogar sobre novos dados obtidos. Não raro, as entrevistas tornavam-se momentos de confissão e contação de histórias sobre suas vidas, desde a infância, indo muito além do tema proposto na pesquisa.

A arrancada para a “conquista do mundo verde”

Entre declarações de guerras ou de paz, surgimento e extinção de ditaduras e democracias, a história deixa claro que a década de 1970 foi realmente efervescente no Brasil. A economia, política e sociedade experimentavam um momento singular de sua história, ao mesmo tempo em que o povo brasileiro vivia a euforia do tricampeonato mundial de futebol da copa do mundo realizada no México (CORDEIRO, 2018).

Fico (2001) informa que, a essa altura, o regime ditatorial atingia seu apogeu econômico e de popularidade, ao mesmo tempo em que torturas eram praticadas nos recônditos militares. Paralelamente a tudo isso, ao pé do tronco do que antes era uma castanheira², no dia 9 de outubro do ano de 1970, em plena floresta amazônica, o então Presidente da República, o General Emílio Garrastazu Médici inaugurou o marco inicial de um ambicioso projeto nacional (BRAGA; SOUZA, 2019). Na placa original de inauguração presa ao tronco, estão dizeres que exaltam o feito como uma vitória sobre a floresta: “Arrancada para conquista do gigantesco mundo verde”. No dia seguinte, do outro lado do país, o jornal *Folha de São Paulo* coadunava-se àquele discurso estampando a seguinte manchete na primeira página de seu diário:

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, nos sentidos Leste-Oeste, numa extensão de mais de 3.000 quilômetros e interligará esta região com o Nordeste. (ARRANCADA..., 1970)

A construção da Rodovia Transamazônica era representativa de novos tempos, e juntamente com ela outras obras na Amazônia estavam em curso, como a Perimetral Norte (BR210), Pará-Maranhão (BR-316), Manaus-Porto Velho (BR-319) e Cuiabá-Santarém (BR-163). A imponente BR-230 iria, então, surgir de dois locais, João Pessoa/PB e Recife/PE para depois convergir em Picos/PI; passaria pelo Maranhão, Pará, Amazonas até Boqueirão da Esperança, no Acre. Um dos objetivos para justificar este traçado era ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, conectando-se ao Peru.

Integração, Desenvolvimento e Planejamento se tornaram “mantras” nacionais. Integração, naquele contexto, era colocar a Amazônia em conexão com as demais regiões do país. Desenvolvimento, por sua vez, dizia respeito não somente à ocupação do imenso vazio demográfico, mas especialmente à criação de empreendimentos agroindustriais e agropecuários, comerciais e, como condição fundamental, o povoamento. Porém, o objetivo mais urgente que subjazia nesses projetos era o de amenizar as pressões advindas das tensas insatisfações sociais ligadas a questões agrárias que ocorriam tanto no Nordeste como no Sul do país. Para isso, era necessário *despovoar* aquelas regiões com *excesso* de mão de obra e *povoar* as que estavam despovoadas. Essa é a ideia existente por trás da célebre frase pronunciada por Médici: “Uma terra sem homens para homens sem terra” (SOUZA; ELIAS; NASCIMENTO, 2021). Essa política pautada no discurso desenvolvimentista desconsiderou as populações urbanas, ribeirinhas e indígenas da Amazônia, de modo que prejudicou profundamente suas condições de vida, as tornando vulneráveis diante de um processo no qual não apenas foram invisibilizadas, como também excluídas e ignoradas.

O plano se propunha a resolver diversos problemas: defesa do território nas regiões de fronteira, investimento em produção agroindustrial e agropecuária, integração e resolução das pressões populacionais no Nordeste e Sul do Brasil, a partir da transposição para o Norte. Para esse intento, dois pilares prévios precisavam ser erguidos: planejamento e recursos financeiros:

Através do Decreto-lei 1.106, de 16 de junho de 1970, o governo instituiu o Programa de Integração Nacional [PIN], com a finalidade específica de financiar o plano de obras de infraestrutura nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste [SUDENE] e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia [SUDAM] e promover a rápida integração destas áreas à economia nacional. A rodovia Transamazônica constituiu-se no catalizador da formulação definitiva da integração e segurança nacional, da correção dos desníveis regionais e de uma justiça social e econômica mais equânime, de acordo com o generoso espírito do povo brasileiro. (WALKER *et al.*, 1987, p. 10)

Da criação do PIN até o início das obras foram menos de quatro meses. Também se pode notar é que a propaganda a respeito dos motivos e objetivos de abertura da Transamazônica ecoavam fora do país como um grande feito governamental para a resolução de problemas sociais, regionais, econômicos e de segurança (SKIDMORE, 1988).

As propagandas governamentais em torno do empreendimento pareciam estar oferecendo uma terra de sonhos e *oportunidades* (AMAZÔNIA..., 1970), cujos enunciados prediletos, entre outros, eram: “Brasil, ame-o ou deixe-o”, “Integrar para não entregar”, e a já citada “Uma terra sem homens para homens sem terra”. Em resposta, milhares de famílias de diversas partes do país afluíram para o nova *Terra Prometida* (MORAN; FLEMING-MORAN, 1978). O projeto de colonização dirigida/planejada e de infraestrutura hierarquizada, entre as comunidades rurais a serem construídas, segundo critérios de infraestrutura, socioeconômicos, culturais e administrativos, previa instalar agrovilas a cada 10 km. Dentre estas, a cada 50 km, uma agrópolis, às quais estariam subordinadas quatro agrovilas subjacentes. Finalmente, a cada 150 km seria instalada uma Rurópolis responsável pela jurisdição de duas agrovilas. As *agrovilas* abrigariam entre 50 e 64 casas, escola de primeiro grau, armazém, farmácia, posto de saúde e uma capela e cada núcleo familiar receberia 100 hectares de terra. As *agrovilas*, por sua vez, iriam acomodar posto de gasolina, escola secundária, comércio e olaria e um contingente máximo de dois mil e quinhentos habitantes para quinhentas casas. As *rurópolis* ou “pólo de desenvolvimento” seria uma cidade com indústria, hospitais, comércio mais vigoroso, entre outras utilidades (MORAN; FLEMING-MORAN, 1978). Umbuzeiro (2012) destaca que a responsabilidade pelo cadastramento, seleção e mobilização das famílias no Nordeste coube ao Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) com sua sede em Fortaleza/CE.

À medida que mais levas de trabalhadores chegavam, outros trabalhavam diuturnamente. No trecho pelo qual deveria passar a estrada, o interior da floresta era queimado para em seguida ser rasgado por centenas de grandes máquinas enquanto pontes de madeira eram erguidas sobre os igarapés. Martins de Souza (2014) revela que já em 1972 havia estimativa de escavação de aproximadamente 35 milhões de metros cúbicos de terra e erguidas cerca de quatro mil metros de pontes de madeira. Nessa mesma proporção, o desmatamento já alcançava cerca de 100 milhões de metros quadrados. Árvores com mais de 50 metros de altura e centenas de anos de vida iam ao chão em poucos minutos e com elas toda uma biota era arrancada e destruída.

Mais precisamente no perímetro compreendido entre as cidades de Altamira e Itaituba surgiram a agrópolis Brasil Novo (a 46 quilômetros do marco inaugural da estrada, em Altamira) e a rurópolis Presidente Médici (a uma distância de 90 quilômetros do mesmo marco). A Agrovila Leonardo D’Vinci³, localizada a 63 km da sede do município (Vitória do Xingu) e a 18 km de Altamira, contava até final de 2015 com aproximadamente 365 famílias e 830 residências, segundo contagem da Associação de Moradores da Agrovila. A ALDV, embora tenha passado por várias transformações, continua como agrovila e atualmente é definida como distrito da cidade de Vitória do Xingu (Figura 1).

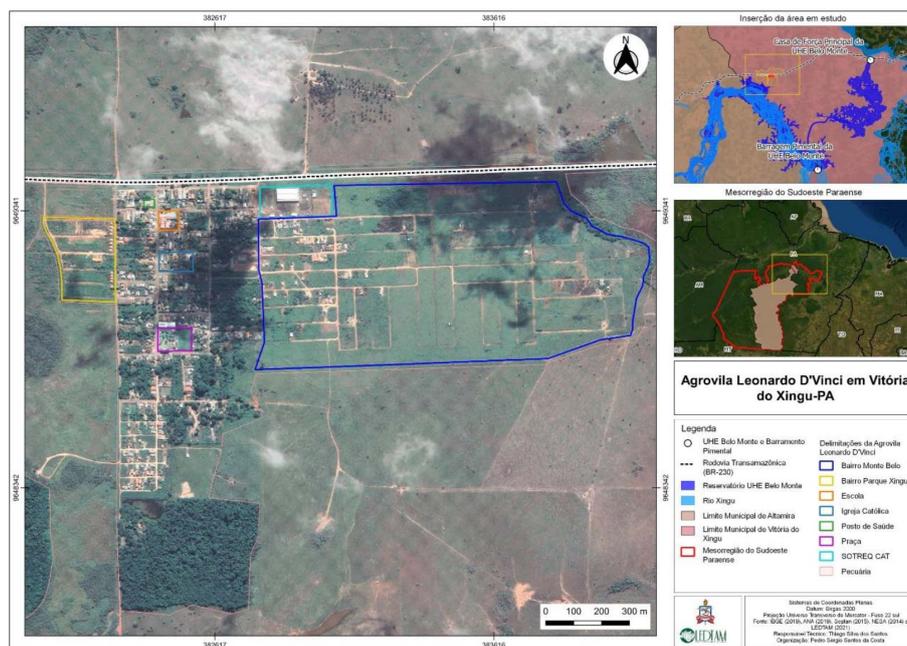


FIGURA 1
 Mapa da ALDV e localização em Vitória do Xingu
 Fonte: LEDTAM (2021).

O cenário até esse ponto dava conta de que, embora o projeto de abertura da estrada tenha sido completado parcialmente (parou em Lábrea/AM, à distância de 687 quilômetros do ponto final almejado), perfazendo mais de quatro mil quilômetros abertos, pouco mais de dois mil quilômetros foram asfaltados. Os sinais de falta de eficácia do empreendimento também estão presentes na quantidade de agrovilas que continuam “de pé”, ou seja, apenas 20, com menos de 10% de colonos instalados, se comparado ao que se desejava. No mesmo ritmo de desmanche das frentes de obras, também caminhava a saída dos trabalhadores que para ali haviam se lançado.

Dentre outras causas estava a dificuldade de conseguir empréstimo, acesso a mercados consumidores (exceto a cidade de Altamira) e em muitos casos até mesmo à terra. Sobre esses últimos pontos, cabe dizer que havia linha de crédito a juros de 7% ao ano junto ao Banco do Brasil aos colonos para custeio da produção, contudo, “a posse da terra e os títulos permanentes eram assegurados somente após pagamento do preço mínimo de Cr\$ 1.800,00 a Cr\$ 2.400,00 por parte do colono” (MORAN; FLEMING-MORAN, 1978, p. 3).

Contini (1976) revela que no Primeiro Plano de Nacional de Desenvolvimento havia a programação para assentar, entre os anos de 1971 e 1974, em torno de 70.000 famílias, cifra depois alterada (por meio do Decreto 67.557 de 1970) para 100.000. Porém, em novo e mais modesto planejamento, os números já se encontravam mais ajustados à realidade, de modo que a quantidade pretendida passou para 11.200 famílias, ainda assim, mesmo com essa gritante diminuição de meta, até 1974 o número de famílias assentadas só havia alcançado 5.717, ou seja, menos de 50% da meta ajustada e 5,7% da inicial.

Da visita do Presidente Médici a Recife, no mês de junho de 1970, e após seu discurso, até o início das obras, passaram-se menos de três meses, o que aponta para uma pressa na execução do empreendimento que comprometeu o planejamento. A programação oficial para a construção da rodovia surge somente em 1970, no Programa de Metas e Bases para a Ação do Governo, documento que serviu de base para o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento.

Assim, não obstante todos os fatores que poderiam ser considerados impeditivos para a abertura da lendária rodovia, tais como falta de um “adequado” planejamento governamental, Contini (1976) destaca que não foram feitas pesquisas quanto às características dos diferentes solos, dos diferentes ecossistemas e quanto às

necessidades dos moradores da região. Em 1970, não somente foi iniciada a construção de uma gigantesca rodovia, como também, a partir dela e como parte fundamental do empreendimento, foi implementada a colonização das terras em seu entorno.

A gênese da Agrovila Leonardo D’Vinci

Este é o cenário de surgimento da comunidade D’Vinci, distrito da cidade de Vitória do Xingu e localizada a 18 quilômetros da cidade de Altamira. Tendo esse contexto como pano de fundo, pode-se agora embrenhar na gênese desse coletivo social no que concerne aos seus *primórdios* para que depois sejam feitas algumas ponderações acerca dos fatos e relatos que se seguirão. Todavia, antes se faz necessário considerar a posição técnico-política da agrovila nessa conjuntura. Para tanto, vale lembrar que anteriormente foi dito que, por meio do INCRA, até 1974 apenas 5.717 famílias haviam recebido lotes oficialmente, embora a programação inicial e oficial fosse bem superior. Ressalte-se que esse total era a soma de três grandes projetos colonizadores para a região: “Altamira I”, com sede na cidade com mesmo nome; “Projeto Marabá”, com sede no município de Marabá-PA e “Projeto Itaituba”, com sede no município de Itaituba-PA. O “Altamira I”:

[...] se propunha a ocupar uma área aproximada de 250.000 hectares, cobrindo uma faixa de 20 a 24 km de largura ao longo de 150 quilômetros da Rodovia Transamazônica, no trecho Altamira-Itaituba, a partir do seu quilômetro 20. O número de famílias a serem assentadas era de 3.000, em módulos de 1.000 famílias. (CONTINI, 1976, p. 115)

O PIC Altamira I era a localização político-geográfica dessa agrovila. Mais especificamente, ela estava inserida em um módulo que, por sua vez, deveria abrigar uma agrópolis em torno da qual seriam instaladas 22 agrovilas (quatro às margens da rodovia e 18 nas vicinais - interior do módulo). Lessio (2013) esclarece que cada agrovila teria sua população inicial proporcionalmente estimada pelo número de crianças em idade escolar e que fossem suficientes para o funcionamento autônomo de uma escola. Como, na época, a taxa de crianças em idade escolar era entre 12% a 14% da população, idealmente isso resultaria em agrovilas de 500 a 1500 habitantes, ou ainda, entre 100 e 250 famílias, aproximadamente (LESSIO, 2014). O que de fato permaneceu do projeto inicial foram as agrovilas Brasil Novo, Medicilândia, Uruará e uma rurópolis com mesmo nome do projeto “Rurópolis.”

A ALDV, seguindo o modelo citado anteriormente, teve em sua gênese o assentamento de aproximadamente 60 famílias e 250 habitantes, quantidade abaixo do planejado pelo governo. É o que conta o Sr. Catarino, um de nossos principais interlocutores, a respeito da trajetória da agrovila:

[...] a gente chegou aqui [na Transamazônica] em dezembro de 1971, eu e a minha esposa, e fomos levados pro *João Pezinho*. Depois de uns dias eu vim pra cá [para a Agrovila D’Vinci] e ela [a esposa] ficou lá. Eu fui atrás de serviço no INCRA, não conseguia ficar parado, e eles me colocaram na equipe que ia construir as casas do D’Vinci. Quando a gente chegou aqui não tinha nada, só juquirá [mato denso], aí nós esperamos uma semana pro trator chegar e limpar a área, daí a primeira coisa que a gente fez foi um barracão bem grande. No barracão tinha a COBAL que ficava bem no meio, num canto ficava uma farmácia e no outro canto uma venda de ferramentas [...] depois a gente começou a construir as casas, três conjuntos de 18 casas [cada conjunto], e ia chegando mais e mais gente, tinha vez que ficavam duas e até três famílias na mesma casa até que ficasse pronta as outras [sic]. (informação verbal)⁴

“João Pezinho”, segundo Silva (2008), era uma espécie de arraial, na década de 1970, onde ficavam alojadas as famílias até o recebimento de lote pelo INCRA. Atualmente, é uma agrovila localizada a 23 quilômetros da cidade de Altamira, no sentido Altamira-Brasil Novo, e fundada por João Batista da Silva, um piauiense conhecido como “João Pezinho” devido a uma deficiência na perna.

Ele chegou a Altamira em 1953, adquiriu terra e recursos suficientes para incentivar seus conterrâneos a migrarem para a região, garantindo-lhes que a terra era boa e farta. Assim, conseguiu arrebanhar em torno de três mil pessoas, entre homens, mulheres e crianças, todos se situaram na área da estrada que João Pezinho iniciara. Daí, deu continuidade ao seu projeto de abrir uma estrada que interligasse esta região à cidade de Santarém. Com a ajuda de seus conterrâneos, contando apenas com a força dos braços e o impulso do

idealismo, eles abriram mata adentro, 29 quilômetros de estrada, construída precisamente no traçado que a Transamazônica iria seguir. (SILVA, 2008, p. 44-45)

A COBAL (Companhia Brasileira de Alimentos) foi criada pela Lei nº 6 de 26 de setembro de 1962, na gestão do Presidente João Goulart e, tinha como objetivos: comprar, transportar, vender, importar e exportar gêneros alimentícios e bens necessários às atividades agropecuárias, inclusive pesca, e às industriais de alimentos e; importar o que for necessário ao atendimento dos programas de assistência alimentar dos órgãos federais, funcionando como depositária dos gêneros de primeira necessidade recebidos, por doação, de procedência nacional ou internacional.

O testemunho de Catarino é particularmente interessante, pois além de ser o primeiro morador daquela localidade (chegou na região em 1971 e mudou-se para ALDV em março de 1972,) em sua opinião, o governo:

[...] dava tudo, tudo, tudo, a tal da ditadura que o povo lá do Congresso tem raiva, que o Castelo Branco pegou os *cabeça branca*⁵ e exilou, era um bicho a tal da ditadura, eles davam olha: davam panelas, davam rede, davam comida, davam o salário, dava, tudo, tudo, tudo, tudo, e o povo ia embora, ficou muito pouca gente, é o tal do passeante sabe? [sic]. (informação verbal)⁶

Seu relato dado nesses termos merece atenção, já que “parece contrariar, conforme afirmou Lessio (2013, p. 53), tudo que se sabe a respeito da colonização da Transamazônica”. A autora em seu trabalho de campo voltado a questões urbanísticas da agrovila também pôde registrar o testemunho desse mesmo morador informando que “Não foi possível confirmar com outros moradores da agrovila o suposto apoio que os habitantes de Leonardo da Vinci recebiam do INCRA” (LESSIO, 2013, p. 53).

O que se percebe é que a fala de Catarino sobre suas experiências quando chegou à região mantêm a mesma linha argumentativa, tanto em 2013 como agora. Atualmente, não existem nessa comunidade outros moradores além dele que chegaram quando do início da agrovila, em 1971, para que se ouçam suas memórias. Não obstante essa dificuldade, considera-se precipitado julgar inverossímeis ou dispensáveis os relatos desse agente social, uma vez que não se trata de julgar entre certo e errado ou entre verdadeiro e falso, e sim, em observar e compreender sua visão de mundo, assim como de outros atores sociais, quanto a um tempo, um espaço, um povo, um modo de viver que só é possível acessar por meio de suas memórias.

Desse modo, é possível perceber que ao tangenciarem questões políticas, sociais e econômicas em seus discursos, *quase sempre* o fazem recorrendo a cotejamentos entre o passado e o presente. Nesse jogo mnemônico, o passado (momento de chegada e primeiros anos na Vila D'Vinci), embora relacionado a algumas dificuldades, é associado *sempre* a bons tempos; por outro lado, o presente como sendo ainda melhor. Veja-se quanto a isso, por exemplo, uma declaração de Maranhão:

Minha vida foi trabalhar de roça desde criança com meu pai e meus irmãos, mas quando eu cheguei aqui [na agrovila] mudou, porque eu não tinha terra e aqui eu consegui uma terra [...] tinham dificuldades mas eu gostava por que tinha energia (elétrica), tinha água [...]. (informação verbal)⁷

Uma compreensão dessas concepções é possível quando se considera suas narrativas quanto ao tempo histórico anterior à chegada à vila. Nesse sentido, é também esclarecedora a declaração do senhor Catarino: Eu andei muito, andei em catorze estados procurando melhora, procurando, conhecendo, aí o único lugar que eu achei que dava pra viver era aqui no Pará [...] aí vim montar serraria em Conceição do Araguaia pro Bradesco, aí eu fiquei conhecendo o Pará, lá [em Conceição do Araguaia] a terra é mais fraca. (informação verbal)⁸

Eles estabelecem elos do seu *cotidiano* entre um antes e um depois, ou melhor, conectam de maneira central as dimensões culturais, econômicas, políticas, ambientais e sociais de suas vidas anteriores à sua fixação na agrovila a momentos posteriores. Embora pareça que avaliem um passado mais antigo (antes da agrovila) por meio de um passado mais recente (depois da agrovila) não se deve desconsiderar a força do *contexto presente* na seleção dos fatos pretéritos. Ou seja, como ensina Portelli (1996), suas narrativas orais e memórias são uma coletânea de possibilidades reais ou imaginárias e, a depender do momento em que rememoram suas experiências do passado, estas ganham novos aspectos e sentidos.

Catarino afirma que o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) apoiava o processo de chegada dos migrantes, contando com o apoio de diversas instituições públicas, como a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMATER), no apoio técnico ao plantio e com o Banco da Amazônia (BASA) na concessão de empréstimos, sobretudo para cultura de cacau (*Theobroma cacao*). Moran e Fleming-Moran (1978) apontam que o banco que normalmente concedia os empréstimos a juros subsidiados pelo governo era o Banco do Brasil.

Os migrantes que desejassem obter empréstimos bancários por valores maiores do que os disponibilizados pelo Banco do Brasil teriam de recorrer a outros bancos, como esse colono fez. Ele recordou ainda que esses tipos de contratos de empréstimo estipulavam cinco anos de carência para começar a pagar. Por outro lado, a instituição bancária exigia uma garantia que, para o colono da época só podia ser dada por meio de hipoteca do lote, visto ser o único bem que possuíam, na concepção do banco; além disso, era exigido um fiador. e então, para satisfazer essa condição, os agricultores tomadores de empréstimo tornavam-se fiadores uns dos outros, de forma que:

[...] um colono endossava pro outro pra tirar o dinheiro, aí como eu não endosso pra ninguém eu fui lá com o gerente e disse que não endossava pra ninguém, daí perguntei eu tiro ou não tiro o dinheiro? Ele me disse pra preencher um papel e pegar o documento da terra aí eu consegui [...] não foi fácil por que a EMATER tinha que assinar também, aí tinha que dá uma *ponta* pra eles, tinha uns que dava, mas eu não dei não, outros deram, eu não. Eu nunca dei o meu *beijo* pros outros grampearem [...] os colono chegava lá (na EMATER) e diziam: seu doutor libera meu dinheiro, meus filhos estão passando fome, isso me dói a por dentro sabe! (informação verbal)⁹

Segundo ele, foi dessa maneira que alguns conseguiram produzir culturas de arroz (*Oryza sativa*), milho (*Zea mays*), feijão (*Phaseolus vulgaris*) e cacau (*Theobroma cacao*), uma vez que o salário dado durante seis meses e os empréstimos do Banco do Brasil não eram suficientes para investir na terra. Nos primeiros anos, a produção da safra era vendida quase que exclusivamente à CIBRAZEM¹⁰, mas depois os produtos passaram a ser vendidos a qualquer comerciante que os comprassem em Altamira.

Além do cultivo para venda ainda havia, entre muitos moradores, o hábito de usar os quintais de suas casas urbanas para o plantio de itens de consumo familiar; entre as culturas estavam a abóbora (*Cucurbita pepo*), alface (*Lactuca sativa*), feijão (*Phaseolus vulgaris*), milho (*Zea mays*), pimentão (*Capsicum annum Group*), cenoura (*Daucus carota*), macaxeira (*Manihot esculenta*), tomate (*Solanum lycopersicum*), cana-de-açúcar (*Saccharum officinarum*), batata (*Solanum tuberosum*), entre outros. Entre as frutas havia o cultivo, sobretudo, de açaí (*Euterpe oleracea*), cupuaçu (*Theobroma grandiflorum*), graviola (*Annona muricata*), banana (*Musa*), cacau (*Theobroma cacao*) e manga (*Mangifera indica*). Além disso, era comum a criação de pequenos animais como porcos (*Sus scrofa domesticus*), galinhas (*Gallus gallus domesticus*) e patos (*Anas platyrhynchos domesticus*).

Catarino fez parte dos migrantes assentados na primeira etapa de Colonização Planejada da Transamazônica durante o governo do general-presidente Médici. Porém, na década de 1980 houve outro grande movimento migratório para essas terras. Nesse tempo, precisamente em 1980, aos 46 anos de idade, chegava à já *estabelecida* ALDV outro importante protagonista dessa exposição, Paulo Maranhão. Natural do Piauí, ainda em tenra idade seguiu com seus pais para o estado do Maranhão. Aos 16 anos, em busca de emprego, mudou-se para Araguatins/Goiás. Anos depois conheceu o trabalho em lavouras do Pará, e nesse mesmo estado se lançou ao garimpo de Serra Pelada, onde também conheceu a malária, doença infecciosa causada por protozoários do gênero *Plasmodium*, transmitidos ao ser humano a partir da picada de fêmeas do mosquito (infectado) *Anopheles*.

Após retornar a Araguatins, adquiriu um “pedaço de chão”, construiu uma casa e até um “boteco. (pequeno bar). Com planos de dirigir-se novamente aos garimpos paraenses se deteve por alguns meses em Altamira quando, desistindo da busca pelo ouro, finalmente fixou moradia na agrovila, após ter assistido e trabalhado em fronteiras *roças* de cacau (*Theobroma cacao*). Ele expõe que quando chegou à agrovila, o governo,

por meio do INCRA, estava dando lotes de terra para quem tivesse família e quisesse se estabelecer como agricultor familiar na região. No entanto, só tomou posse de um lote urbano com a chegada de sua esposa e filhos, o que aconteceu poucos meses depois¹¹. Estabelecidos em sua nova morada, o senhor Maranhão, sua esposa e os seis filhos do casal, passaram a viver do trabalho cotidiano em terras alheias, nas redondezas. Ele narrou sua trajetória de vida, incluindo o tempo na ALDV:

Minha vida foi trabalhar de roça desde criança com meu pai e meus irmãos, mas quando eu cheguei aqui [na agrovila] mudou, porque eu não tinha terra e aqui eu consegui uma terra [...] tinha dificuldades mas eu gostava por que tinha energia [elétrica], tinha água, mas pra ir pra Altamira era difícil, a gente tinha que ir pra beira da estrada e quando voltava de tardinha o ônibus parava na beira [na estrada] e a gente tinha que trazer aos poucos as coisas pra casa por que era muito pesado. (informação verbal)¹²

Catarino e Maranhão são amigos desde que se conheceram em 1980 e, as narrativas dos dois convergem nos principais aspectos, se diferenciando apenas pelo momento da chegada na ALDV. Catarino, filho de agricultores e criado no Paraná, aos 20 anos passou a trabalhar como caminhoneiro e passou por 14 estados brasileiros trabalhando com frete, serraria e tudo que lhe desse alguma renda. Enquanto isso, procurava um lugar para se estabelecer e livrar-se de ser empregado. Homem de “princípios”, como ele mesmo diz, afirma que carrega consigo pelo menos três destes, os quais lhe guiaram pela vida:

trabalhar honestamente, cuidar da saúde e se preparar para a velhice, para não ter que depender dos outros [...] fome eu não passo, se faltar o dinheiro eu como cacau, mandioca, tudo que der pra mim plantar.¹³

Em seu quintal é possível verificar o que se vê somente em duas ou três casas além da sua em toda a vila: uma plantação de cacau (*Theobroma cacao*), que conforme informou “tem 270 pés dos bons”. Além dessa pequena plantação, Catarino ainda possuía outra com diversas culturas plantadas que distava aproximadamente 500 metros de sua casa em um lote vizinho à agrovila, às margens da vicinal. Ao se referir a esse lote, afirma que na época o comprou por Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros), uma vez que já havia sido designado lote para ele na vicinal do quilômetro 110¹⁴, no entanto, ele o recusou e veio para agrovila trabalhar como carpinteiro do INCRA e aproveitou as oportunidades para adquirir um lote vizinho à agrovila (informação verbal)¹⁵.

Catarino e Maranhão advêm de origens, trajetórias e objetivos diferentes, porém há algo em comum aos dois: entre muitos que ali chegaram e partiram, eles foram alguns dos poucos que permaneceram. Durante todos esses anos, viram as idas e vindas de diversos migrantes, e em suas lembranças certamente estão guardadas muitas matizes da história dessa comunidade além das suas próprias.

Considerações finais

A Agrovila Leonardo D’Vinci surgiu como parte do projeto de colonização a partir da rodovia Transamazônica. Atraídos por promessas e propagandas governamentais da ditadura, milhares de pessoas, vindas especialmente do Nordeste e do Sul do país, marcharam rumo ao desconhecido. Esperançosos por uma vida melhor e muito precariamente atendidos nos primeiros meses na nova moradia, as famílias migrantes enfrentaram dificuldades na implementação de políticas, com o próprio desconhecimento e despreparo para lidar com a floresta amazônica, com o solo e com a agricultura na região, as doenças e a saudade dos familiares.

Esses migrantes sofreram com o precário apoio oficial, que não concretizou na prática tudo o que fora prometido pelo governo, de forma que se viram vivendo em um lugar muito diferente de seus lugares de origem e sem os auxílios que se fariam necessários para viabilizar sua instalação e sua adaptação a uma nova realidade. Passados os primeiros anos, alguns poucos persistiram, se adaptaram e prosseguiram por meio de muitas estratégias pessoais enquanto, por outro lado, muitos arrumaram suas malas, desistiram e partiram. Após a dura adaptação, os que ficaram se protegeram, criaram um novo modo de vida, ao mesmo tempo em que buscavam construir uma *normalidade* alicerçada na aproximação e amizade com seus pares de comunidade, sem deixar de usufruir das benesses da vida rural local e da vida urbana nas cidades vizinhas.

Ao mesmo tempo, o discurso oficial de ocupação da Amazônia, a partir dos projetos de colonização oficial, desconsiderava as populações da região, aumentando a pressão sobre elas, devido às profundas modificações

ocasionadas pela rodovia. A chegada de milhares de famílias, a construção de centros populacionais e de infraestrutura urbano-rural modificavam profundamente as paisagens, provocando crescentes impactos socioambientais que prejudicaram os modos de vidas de populações urbanas, mas sobretudo de ribeirinhos e indígenas que, ao serem ignorados, tiveram seus direitos desconsiderados e se viram sofrendo com diversas formas de violência que passavam pela expropriação, agressão física e perda de sua sustentabilidade social.

Ao se priorizar um processo de colonização em um suposto vazio demográfico, as populações amazônicas foram colocadas na condição de esquecidas e ignoradas, sendo deixadas sem mecanismos adequados de proteção oficial contra perdas decorrentes da chegada de um projeto que visava “ocupar” uma região já ocupada, sob outra lógica. Assim, as estruturas do programa nacional de colonização foram apenas parcialmente implementadas, o que trouxe sérios problemas para os migrantes e ainda acarretou em alterações profundas nas condições de vida das populações amazônicas.

A ALDV, portanto, foi sendo construída pelos moradores, em seu cotidiano, nas práticas de sociabilidade, nas reivindicações individuais ou coletivas e na busca por lidar com cada desafio novo que surgia. Até mesmo fatores econômicos que seriam problemáticos, como os financiamentos bancários que exigiam fiadores, contribuíram para fortalecer laços de solidariedade entre os moradores e fortalecer o apego ao lugar, pois cada um se comprometia com o banco para apoiar o vizinho.

A trajetória da agrovila se confunde em muitos momentos com a da Transamazônica, mas com nuances próprias, relacionadas a como os moradores lidavam com os conflitos, os sonhos e os problemas que enfrentavam. A história de um lugar é formada por mais do que narrativas ou documentos e traz a complexidade da compreensão de como é forjada a partir das ações dos diferentes sujeitos que vivem nele/dele em suas conexões uns com os outros, com a fauna e com diferentes problemáticas que se relacionam com suas experiências.

REFERÊNCIAS

- AMAZÔNIA vive dias históricos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, p. 46, 10 out. 1970. Disponível em: <http://arquivo.estadao.com.br/pagina/#!/19701010-29298-nac-0046-999-46not>. Acesso em: 26 jan. 2018.
- ARON, R. **A era da tecnologia**. Rio de Janeiro: Série Cadernos Brasileiros, 1965.
- ARRANCADA para conquista o gigantesco mundo verde. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 10 de outubro de 1970. Disponível em: http://almanaque.folha.uol.com.br/brasil_10out1970.htm. Acesso em: 25 jan. 2018.
- BATISTA, Iane Maria Batista da. O 1. plano quinquenal de desenvolvimento da SUDAM (1967-1971) e o desflorestamento na Amazônia. **Jamaxi**, Rio Branco: UFAC, v. 4, n. 2, p. 6987, 2021.
- BRAGA, Michell Magno Marçal; MARTINS DE SOUZA, César. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. **Territórios e fronteiras**, Cuiabá: UFMT, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019.
- CONTINI, Elisio. **A colonização na Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas**. Tese (Mestrado em Administração) - FGV Escola Brasileira de Administração Pública, Rio de Janeiro, 1976.
- CORDEIRO, Janaína Martins. Milagre, ordem e progresso: naturalização da violência e crescimento econômico em tempos de Ditadura. *In*: CARVALHO, Keila Auxiliadora; CORDEIRO, Janaína Martins; MARTINS DE SOUZA, César (orgs.). **O país do futuro: modernidade, modernização e imaginário coletivo no Brasil Republicano**. Curitiba: Prismas, Appris, 2018. p. 135-154.
- FICO, Carlos. **Como eles agiam: os subterrâneos da ditadura militar: espionagem e política**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- LESSIO, Thaís Lopes. **Leonardo da Vinci, Pará: um olhar sobre a ocupação territorial na rodovia Transamazônica**. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

- LUDKE, Menga; ANDRÉ, Marli E. D. A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: Editora Pedagógica e Universitária, 1986.
- MARTINS DE SOUZA, César. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. **Revista Contemporânea**, Niterói: UFF, v. 1, p. 1-19, 2014. Disponível em: http://www.historia.uff.br/nec/sites/default/files/5_Ditadura_grandes_projetos_e_colonizacao_no_cotidiano_da_Transamazonica.pdf. Acesso em: 01 out. 2016.
- MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2010.
- MORAN, Emílio F.; FLEMING-MORAN, Millicent. O Surgimento de classes sociais numa sociedade planejada para ser igualitária. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Belém, n. 69, 1-38, 1978.
- PORTELLI, Alessandro. **Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais**. Tempo, Niterói: UFF, n. 1, 1996. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/site/?cat=30>. Acesso em: 01 out. 2016.
- REGO, Renato Leão. Arquitetura e urbanismo na Transamazônica: entre o real, o imaginário e o utópico. **Nova Revista Amazônica**, Bragança-PA: UFPA, v. 8, n. 1, p. 45-60, 2020. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/nra/article/view/8620>. Acesso em: 09 ago. 2021.
- SILVA, Maria Ivonete Coutinho da. **Mulheres migrantes na Transamazônica: construção da ocupação e do fazer política**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais/Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.
- SKIDMORE, Thomas E. **Brasil: de Castelo a Tancredo, 1964-1985**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SOUZA, Matilde de; ELIAS, Guilhermina; NASCIMENTO, Victor. A trajetória de uma estrada: análise de discursos de representações da rodovia Transamazônica em seus 50 anos de História. **Cadernos do Ceom**, Chapecó: Unochapecó, v.34, n. 55, p. 23-38, 2021. Disponível em: <http://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rc/article/view/6363>. Acesso em: 08 dez. 2021.
- UMBUZEIRO, Antônio Ubirajara Boga. **Altamira e sua história**. Belém: Ponto Press, 2012.
- WALKER, Robert Tooverly. *et. al.* **As contradições do processo de desenvolvimento agrícola na Transamazônica**. Belém: Embrapa Amazônia Oriental, 1997.

NOTAS

- 1 Artigo elaborado com apoio do Procad Amazônia/CAPES e do Laboratório de Estudos das Dinâmicas Territoriais na Amazônia - LEDTAM da Universidade Federal do Pará - UFPA.
- 2 Por ocasião da inauguração do marco inicial da Construção da Transamazônica, uma castanheira de aproximadamente 50 metros de altura foi cortada e, no tronco do que dela restou, foi pregada uma placa de bronze com a inscrição mencionada. Em 2013, o então Prefeito em exercício do município de Altamira, Domingos Juvenil Nunes de Sousa, manda realizar uma restauração deste marco inaugural. Na oportunidade, o antigo tronco, já apodrecido, é trocado por um similar (de menor proporção) e a placa antes incrustada no antigo tronco é colocada ao lado em um suporte de concreto.
- 3 O relevo dado a essa agrovila se justifica em face das profundas e rápidas transformações sociais, econômicas e urbanas ocorridas entre 2010 e 2015, período anterior e brevemente posterior ao pico de construção da Hidrelétrica Belo Monte. Tais transformações, por sua vez, se deram em razão da sua localização estratégica, ou seja, a meio caminho entre Altamira e os canteiros principais da supracitada hidrelétrica, o que atraiu um rápido inchaço populacional de trabalhadores da usina em busca de aluguéis mais baratos.
- 4 CATARINO, Genesino. Entrevistas concedidas em 29 de agosto, 1º e 6 de setembro de 2016
- 5 Referência aos padres cuja calvície na parte de trás da cabeça deixava o coro cabeludo exposto e, por ser mais clara, o senhor Catarino os apelidou de “cabeça branca”.
- 6 CATARINO, Genesino. Entrevistas concedidas em 29 de agosto, 1º e 6 de setembro de 2016.
- 7 MARANHÃO, Paulo. Entrevistas concedidas em 10 e 23 de setembro de 2016.
- 8 CATARINO, Genesino. Entrevistas concedidas em 29 de agosto, 1º e 6 de setembro de 2016.
- 9 CATARINO, Genesino. Entrevistas concedidas em 29 de agosto, 1º e 6 de setembro de 2016.
- 10 Da fusão da Companhia Brasileira de Armazenamento (CIBRAZEM) e COBAL foi criada a Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), por intermédio da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.
- 11 MARANHÃO, Paulo. Entrevistas concedidas em 10 e 23 de setembro de 2016.

- 12 CATARINO, Genesino. Entrevistas concedidas em 29 de agosto, 1º e 6 de setembro de 2016.
- 13 CATARINO, Genesino. Entrevistas concedidas em 29 de agosto, 1º e 6 de setembro de 2016.
- 14 Vila localizada entre as cidades de Medicilândia e Uruará, situadas na Transamazônica, no Pará.
- 15 CATARINO, Genesino. Entrevista concedida em 29 de agosto, 1 e 6 de setembro de 2016.