

I ENCONTRO “CIÊNCIAS SOCIAIS E BARRAGENS”

Estrada de Ferro Tocantins: uma história de truculência e corrupção submersa em Tucuruí

Autora: Dulce Portilho Maciel

E-mail: dportilho@uol.com.br

Filiação institucional: Unidade Universitária de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas – UnCSEH, Universidade Estadual de Goiás –UEG

Introdução

Em 1959, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) editou, por iniciativa do seu Conselho Nacional de Geografia, uma obra intitulada *Geografia do Brasil – Grande Região Norte*. No capítulo desta obra dedicado aos transportes, lê-se:

A **E. F. Tocantins** é a menor e a menos conhecida das ferrovias da Amazônia. Construída exclusivamente com o objetivo de vencer os desníveis do leito do médio curso do rio Tocantins, entre Tucuruí e Marabá. Desta maneira as comunicações do alto Tocantins e do Araguaia, com o baixo Amazonas podem ser feitas ligando zonas férteis de regiões do interior de Mato Grosso, Goiás e Maranhão, ao porto de Belém do Pará. A ferrovia desenvolve-se pela margem esquerda do rio Tocantins, num percurso de 117,200 quilômetros de Tucuruí a Jatobal. É preciso ressaltar que na altura do quilômetro 14 *o leito da ferrovia fica inteiramente coberto de águas por ocasião das enchentes máximas.*¹ (1959, p.341)

Poucas palavras mais mereceu a E. F. Tocantins naquela obra. O desconhecimento e/ou descaso em relação a EFT não era, entretanto, exclusividade daquele órgão técnico federal. De fato, esta ferrovia, absolutamente vital para a população e a economia de uma vastíssima área do território nacional, careceu, ao longo de sua existência (cerca de 80 anos), do interesse e atenção das autoridades federais brasileiras.

A construção daquela ferrovia decorreu de planos longamente acalentados, originados de estudos e empreendimentos em navegação fluvial, levados a efeito pelo militar José do Couto Magalhães (presidente da província de Goiás, entre 1863 e 1864), a partir de 1863. O projeto que levou à constituição da Companhia Araguaia-Tocantins - em 1890 -,² empresa depois transformada na Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil, previa a implantação de uma estrada de ferro entre Alcobaça (denominada Tucuruí

¹ Grifo da autora deste trabalho.

² A Estrada foi construída por concessão federal, aprovada pelo Decreto No. 862, de 16 de outubro de 1890 (Governo Provisório), ato que também concedia, à empresa concessionária, privilégios e favores. A empresa foi dirigida, inicialmente, pelo general Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim.

em 1943) e Praia da Rainha – extensão de 180 Km –, margeando o trecho encachoeirado do médio Tocantins (cachoeiras Itaboca, Inferno e Capitariquara). Previa também a desobstrução do leito deste rio - remoção de rochas e outros obstáculos à navegação -, no trecho de 100 quilômetros entre Praia da Rainha e a confluência daquele rio com o Araguaia. Estas medidas, uma vez efetivadas, possibilitariam a implantação de uma via regular de transportes entre Belém do Pará e o porto de Leopoldina (atual Aruanã), nas proximidades da cidade de Goiás.

As obras iniciaram-se em 1905, a partir de Tucuruí, em direção sul. Em 1922, a ferrovia foi arrematada pela União que, em 1944, delegou sua administração à Fundação Brasil Central (FBC). Durante a administração FBC, entre 1944 e 1968, a ferrovia atingiu uma extensão de 118 quilômetros e tornou-se o elo de ligação entre Belém e importantes localidades do Pará (Conceição do Araguaia, Marabá e Itupiranga), Maranhão (Imperatriz, Porto Franco, Carolina, Riachão e Balsas) e Goiás (Araguacema, Itaguatins e Porto Nacional). Desde 1984, aquela ferrovia acha-se submersa nas águas da represa Tucuruí. O presente trabalho refere-se ao período em que ela esteve sob a administração da FBC.

1. Explicações iniciais

A pesquisa em que se baseia este trabalho faz parte de uma outra maior, acerca das transformações ocorridas nas áreas geográficas nas quais atuou a Fundação Brasil Central, a primeira instituição brasileira (uma das primeiras no mundo) criada para servir de instrumento da ação do Estado (governo federal) sobre o território. A FBC foi fundada em 1943, vinculada diretamente à Presidência da República. Em 1944, a Estrada de Ferro Tocantins foi-lhe transferida, mediante o regime de administração delegada³ - os bens patrimoniais da Estrada pertenciam à União e suas despesas de custeio seriam consignadas no orçamento do Ministério da Viação e Obras Públicas. Em 1968, a FBC foi extinta, ocasião em que a EFT foi transferida para o âmbito do Ministério dos Transportes. A documentação original que fundamenta este trabalho faz parte do acervo da FBC, atualmente sob a guarda do Arquivo Histórico Nacional – Seção Regional do Distrito Federal. O acervo constitui-se de documentos produzidos por esta instituição e/ou reunidos por sua iniciativa.

A pesquisa em foco no trabalho consiste numa reconstituição fragmentária da história da EFT, sob o recorte, arbitrariamente definido, da atuação de seus dirigentes, exercício que teve em vista lançar luz (ainda que sob a forma de lampejos) sobre um

³ Decreto-lei No. 7.173, de 19 de dezembro de 1944.

ângulo particular da realidade, altamente complexa, configurada na evolução histórica da instituição. Na definição do recorte, o objetivo foi trazer à baila, com base em fontes documentais primárias (não-intencionais, supostamente), fatos que podem vir a enriquecer a memória daqueles que “necessitam saber”. Está-se aqui falando do conhecimento, construído mediante bases empíricas, que serve de alimento à ação, experiência a que se têm chamado de “memória voluntária e militante”. (Sorgentini,2003, p.122) Espera-se que o resultado daquele exercício, exposto a seguir, possa ser útil, de algum modo, ao movimento de resistência das populações atingidas pela barragem da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, populações que se têm negado ao papel de meras vítimas deste empreendimento, para tornarem-se personagens atuantes, na condução do subsequente processo de reconfiguração sócio-territorial da região do médio Tocantins.

2. Sucessão de gestões: história de truculência e corrupção

Em março de 1957, o então diretor da EFT, José Marcos dos Santos, enviou ao Presidente da Fundação Brasil Central, acatando solicitação deste, uma relação nominal dos ex-diretores da ferrovia, a partir da ocasião em que a FBC assumira a responsabilidade pela sua administração. A relação continha os períodos de gestão de cada um dos antigos diretores e foi elaborada - não “sem dificuldades”, segundo o seu autor - com base nas folhas de vencimentos do pessoal da ferrovia;⁴ veja-se:

Nome	Data nomeação	Data exoneração
Dr. Carlos Telles	1-4-1945	30-9-1945
Dr. Antônio Carlos Jobim	1-10-1945	31-7-1946
Dr. Luis Raul Lambert	1-8-1946	31-10-1946
Dr. Armando Salusse Lussac	1-11-1946	31-1-1948
Dr. Adalberto Siqueira Menezes	1-2-1948	14-2-1952
Dr. José de Menezes Senna	15-2-1952	31-12-1954
Dr. Edgar Menezes Walter	1-1-1955	26-1-1955
Cel. Antonio Carlos Zamith	27-1-1955	9-4-1956
Dr. José Marcos dos Santos	10-4-1956	-

⁴ Ofício No. 51/57 da Estrada de Ferro Tocantins, em 23-3-1957. Faz parte do acervo documental da FBC, sob a custódia do Arquivo Histórico Nacional – Seção Regional do Distrito Federal. Esta unidade será referida a partir de agora, neste trabalho, pelas iniciais AHN-DF.

Observe-se que os períodos administrativos de alguns destes cidadãos foram bem curtos, os casos de: Edgar Menezes Walter – 26 dias, Luis Raul Lambert – 3 meses, Carlos Telles – 6 meses, Antonio Carlos Jobim – 9 meses. Foram curtos mas, em alguns casos, nem por isto, pouco conturbados. Vejamos o caso de Carlos Telles, o primeiro a ocupar a função de diretor da EFT após sua vinculação à FBC.

Telles foi nomeado para o cargo pelo então presidente da FBC, fundador desta instituição, João Alberto de Lins e Barros. João Alberto era, na ocasião, detentor de poderes excepcionais, no cenário político brasileiro. Acumulava as seguintes funções: a) ministro extraordinário da Coordenação da Mobilização Econômica, órgão encarregado da gestão de recursos financeiros muito vultosos, captados de variadas maneiras, para fazer face ao então chamado “esforço de guerra”; b) presidente da FBC, instituição vinculada diretamente à presidência da República, dotada de recursos financeiros também vultosos, e que enfeixava atribuições de largo alcance, algumas delas referentes à segurança nacional, questão então candente no espírito dos brasileiros, em razão da participação do Brasil na II Grande Guerra; c) presidente do Conselho Nacional de Imigração e Colonização - CNIC, órgão encarregado da negociação com os Estados Unidos dos Acordos de Washington, assim denominados, referentes à extração, em grande escala e ritmo acelerado, de borracha na Amazônia, bem como da mobilização, implicada naqueles acordos, de dezenas de milhares de trabalhadores, para engajamento na chamada “Batalha da Borracha”.

Ainda durante o regime ditatorial do Estado Novo, J. Alberto exerceria também o cargo de Chefe de Polícia do Distrito Federal. Em seguida à extinção deste regime, além de permanecer na presidência da FBC e na do CNIC, já experiente em assuntos diplomáticos junto ao governo dos Estados Unidos, veio a ocupar o cargo de ministro do Itamarati. Reinava, entre as principais autoridades do governo federal, sob a presidência do general Gaspar Dutra, o clima de temor à “ameaça comunista”, diante da conjuntura internacional da chamada da Guerra Fria; daí, a importância das relações com os EEUU.

Durante este último período, em 1946, Carlos Telles, já afastado da direção da EFT, publicou um livro intitulado *História secreta da Fundação Brasil Central: retrato de João Alberto e de uma época*. Trata-se de um livro-denúncia, prefaciado por Joel Silveira, que elogia o estilo de sua escrita e, sobretudo, a coragem de seu autor:

Ex-parafuso da engrenagem... o antigo engenheiro da Fundação presenteia-nos agora com o resultado de suas observações, contribuindo com material de primeira qualidade para a completa crônica das imoralidades que, vindas de todas as cloacas possíveis e imagináveis, inundaram até as beiras o largo e pútrido tanque da ‘década getuliana’. (Telles, 1946, p.2)

No livro, além de denunciar numerosas irregularidades praticadas por J.Alberto e vários de seus auxiliares, Telles relata a circunstância em que se viu obrigado a afastar-se da direção da EFT:

Em certa ocasião os salários do operariado da Estrada de Ferro Tocantins estavam atrasados de seis meses. Após muita luta consegui fosse liberada a Verba..., no Ministério da Viação. No dia, porém, do recebimento do cheque de Cr\$ 1.300.000,00... quem correu, celeremente, à tesouraria do Ministério, foi o Senhor João Alberto junto com o Secretário Geral e o Contador da Fundação. O cheque foi emitido no nome do primeiro. [...] Resumindo: somente após longo tempo é que remeteram o dinheiro da Estrada, mas castrado já de Cr\$ 500.000,00... Esta verba foi recebida... pelo próprio João Alberto, no mês de dezembro de 1945; cabe elucidar para facilitar o inquérito que antevejo para os criminosos. (Telles, *op.cit.*, p.195)⁵

No início do ano de 1946, época em que Antonio Carlos Jobim era diretor da EFT, o periódico paraense *Folha Vespertina* publicou uma longa matéria sob o título “O que se passa em Tucuruí”. Começa assim: “Tucuruí continua a ser a mais infeliz cidade do Tocantins. Já há algum tempo graves ocorrências verificaram-se, *quando o dr. Telles, o caçador de índios, começou a fazer das suas*. Após sua substituição na direção da Estrada de Ferro Tocantins, aparentemente acalmaram-se as coisas. Pura ilusão!”⁶ Entre as denúncias contidas na nota, em relação a atuais dirigentes da Estrada, acham-se as seguintes: porte de armas de fogo (a EFT possuiria “vasto armamento”, não se sabia para que fim); aplicação de regime de “trabalhos forçados”; esbanjamento dos dinheiros públicos, em “cassinos, mulheres, anarquia, destruição de lares dos trabalhadores”; etc.

Em maio daquele ano de 1946, Antonio Jobim dirigiu correspondência ao Cte. Braz Dias de Aguiar, então ocupante do cargo de Superintendente do Setor Norte da FBC⁷, para pedir o afastamento do engenheiro da EFT, Luiz Raul Lambert, seu substituto eventual na direção da Estrada. Veja-se um trecho da argumentação de Jobim:

O diretor da E.F.T. tem sobre os funcionários e sobre a população em geral de toda a sua zona uma autoridade de fato que excede em muito a que de direito deve caber a um chefe de serviço de transportes. A rudeza da região; seu fraco povoamento; a ignorância e geral pobreza de seus poucos moradores; a dependência econômica a que, direta ou indiretamente, quase todos se acham em relação à Estrada; *uma longa e ininterrupta história de arbitrariedades e desordem administrativa*; tudo isso, cria condições propícias para que um homem, investido dos maiores poderes na região, seja levado a exceder-se e a invadir domínios de mando que, normalmente, devem pertencer ao poder político e, muitas vezes, até o mundo íntimo e inviolável de cada um.

⁵ Em abril de 1945, J. Alberto dirigiu-se ao então Ministro da Viação, General João de Mendonça Lima, para solicitar que fosse posta “à disposição do Diretor, em comissão, da Estrada de Ferro Tocantins, Engenheiro Carlos Telles... o crédito de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros) fixado no ‘Plano de Obras e Equipamentos’ (ns. 02-31-01 letra L, prolongamento da Estrada de Ferro Tocantins a Jatobal)”. Segue-se, nesta mesma correspondência, o seguinte: “Os demais saldos orçamentários para o corrente exercício - Verba Pessoal e Material – poderiam ter a distribuição que mais conviesse a esse Ministério”. Carta assinada por João Alberto, datada de 25-4-1945.

⁶ *Folha Vespertina*, de 12 de março de 1946. Um recorte da matéria encontra-se entre a documentação do acervo da FBC, no Arquivo Histórico Nacional – DF. Grifo da autora deste trabalho.

⁷ Carta escrita em Belém, em 24 de maio de 1946. AHN-DF. Grifo da autora.

A Lambert foi concedida oportunidade de defesa;⁸ veja-se, à guisa de exemplo, um trecho de sua resposta: “A anarquia estava implantada, através daquilo que o sr. Engenheiro tão bem chamou de *desordem administrativa*. O exemplo tinha que vir do alto, e o peticionário no rígido cumprimento de seu dever..., procurou criar a disciplina, sem entretanto ir além do que lhe era permitido.” Seguiu-se a esta contenda a nomeação de Lambert para o cargo de diretor da EFT. Seria exíguo, no entanto, o período de tempo de sua gestão: cerca de três meses, como se viu atrás.

No decorrer deste tempo, Lambert protagonizou acontecimentos que o levaram a ver-se às voltas com autoridades policiais, primeiro locais e, em seguida, estaduais. Com referência ao primeiro caso, o delegado daquela cidade noticiaria à Central de Polícia de Belém que: “Tendo esta delegacia conhecimento que diretor estrada de ferro Tocantins vg criou xadrez particular onde prende e solta funcionários... officiei ao mesmo convidando-o comparecer nesta delegacia vg respondeu verbalmente que não vinha e quem respondia era chefe polícia pt”⁹ Algum tempo depois, reuniu-se, em Tucuruí, um grupo de cidadãos, ao que parece, tidos como respeitáveis: Edgard Olinto Contente, delegado do Departamento Estadual de Segurança Pública; Luiz Lambert, diretor da EFT; Alexandre José Francês, prefeito da cidade de Baião (município ao qual a Vila de Tucuruí pertencia); Noel Nuttels, médico da FBC; Antonio Araújo, médico da FBC, lotado na EFT; Manuel Antônio de Freitas, delegado especial de Tucuruí. Segundo a ata desta “Sessão Especial de Tucuruí”,¹⁰ ficou ali firmado o seguinte acordo: “Os serviços policiais, em Tucuruí, serão desenvolvidos, exclusivamente, por meio da Delegacia Especial de Tucuruí, e os serviços policiais, nas dependências da Estrada de Ferro Tocantins, ficarão a cargo da Direção da referida Estrada, de acordo com o que determina o Regulamento dos Transportes.”

Aquela reunião resultara, todavia, de diligências policiais, efetuadas por ordem direta do então interventor federal no Pará.¹¹ Dos seus autos faz parte um relatório assinado pelo delegado Edgard Olinto Contente, acima citado; veja-se os trechos abaixo:

⁸ Documento encaminhado ao Comandante Braz Dias de Aguiar, datado de 28 de maio de 1946. AHN-DF.

⁹ Telegrama enviado por Manuel Batista de Freitas – 1º. sargento delegado. No início daquele mês, um grupo de funcionários da EFT encaminhara ao prefeito da cidade de Baião, Alexandre José Francês, um abaixo assinado pedindo que este tomasse providências em relação a arbitrariedades praticadas por Lambert, assim como a outros graves acontecimentos ocorridos em Tucuruí, envolvendo o uso de violência física e a aplicação de regime de cárcere privado, estes, protagonizados tanto pelo diretor da Estrada, como pelo então chefe dos serviços de construção, Antônio Acioly. Documento datado de 7 de outubro de 1946. AHN-DF.

¹⁰ Ata datada de 20 de outubro de 1946. AHN-DF.

¹¹ Of. 4.289, de 26/11/1946, da Secretaria Geral do Estado, encaminhando os autos à FBC. AHN-DF. Grifo da autora.

Declarei ao Dr. Lambert que em face da lei penal, qualquer detenção... constitui crime - na espécie cárcere privado (art. 148, do C. P.). Se a intenção era resguardar o operário – justamente porque ele é competente e o único soldador a oxigênio da região – melhor procederia... entregando-o à polícia civil... ou, então, o que seria também razoável, entrega-lo às pessoas de sua família, e nunca recolhê-lo por mais de 24 horas, a um porão infecto, depósito de arame farpado... A propósito recordei que *o ex-diretor Carlos Telles também usara aquele porão como xadrez, mas ele, Telles, tinha a atribuição legal...*¹²

Telles fora nomeado pelo governo do Pará para exercer funções de Delegado Especial de Polícia na zona servida pela EFT, a pedido do ministro João Alberto.¹³ E foi também com o apoio deste que conseguiu, logo depois, daquele governo, a cessão de um arsenal composto de oitenta (80) fuzis tipo “Mauzer”, seis (6) cunhetes e munição para ambos os tipos de arma,¹⁴ sob a alegação de que os operários da manutenção da linha férrea necessitavam de meios de defesa, contra ataques de grupos indígenas da região.¹⁵

De fato houvera, um pouco antes dessa ocasião, um incidente no qual haviam perecido dois trabalhadores da EFT. Todavia, logo de imediato a isto, o Serviço de Proteção aos Índios (SPI) passara a atuar na região, com o objetivo de conseguir a atração dos Paracaná, então habitantes daquele território, para a região do rio Pacajá. Em 1951, época em que a Polícia Militar do Pará envidava esforços no sentido de recuperar o referido arsenal, constatou-se o desaparecimento de treze daqueles fuzis.¹⁶

Retomando o assunto do engenheiro Luiz Raul Lambert, em pauta acima, não obstante o desfecho aparentemente favorável a sua causa, obtido naquela “Sessão Especial de Tucuruí”, seguiu-se a ela a designação de um novo cidadão para o cargo de diretor da EFT, Armando Salusse Lussac. Este, contudo, viria a ser exonerado quatorze meses depois, em janeiro de 1948, em razão do fato, segundo o ato de sua destituição,¹⁷ de que “nunca teve residência efetiva na sede da administração da Estrada de Ferro Tocantins.”

A exoneração de Lussac fora sugerida ao então presidente da Fundação Brasil Central, Viçoso Jardim, pelo presidente do Banco de Crédito da Borracha, Firmo Dutra,¹⁸ responsável também pela posterior indicação de um novo nome para a direção da EFT,¹⁹ Adalberto Siqueira Menezes.²⁰ Este banco fora constituído com capital norte-americano,

¹² Relatório datado de 30 de outubro de 1946. AHN-DF.

¹³ Carta de João Alberto ao Cel. Magalhães Barata, interventor federal no Pará, de 17 de maio de 1945. AHN-DF.

¹⁴ Segundo informa telegrama enviado pelo Secretário Geral do Estado do Pará, João Botelho, ao presidente da FBC, Archimedes Pereira Lima, em 16 de agosto de 1951. AHN-DF.

¹⁵ Telegrama de J. Alberto ao Cel. M. Barata, de 11/8/1945. AHN-DF.

¹⁶ O telegrama referido na nota 14 noticia o desaparecimento das armas.

¹⁷ Documento de 30 de janeiro de 1948. AHN-DF.

¹⁸ Carta de Viçoso Jardim a Firmo Dutra, de 31 de janeiro de 1948. AHN-DF.

¹⁹ Carta de Firmo Dutra a Viçoso Jardim, de 6 de fevereiro de 1948. AHN-DF.

²⁰ Ao que parece, filho do General Dimas Siqueira Campos, então comandante do Quartel General do Exército em Belém.

em conformidade com os Acordos de Washington, aludidos atrás. Na ocasião ora em pauta, achava-se vinculado ao Ministério da Fazenda. Em 1953, viria a servir de embrião, quanto a recursos financeiros, para o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, cuja execução ficaria a cargo da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA. A partir de então, a EFT teria sua existência estreitamente vinculada a esta instituição, financiadora da maior parte de suas atividades.

Adalberto Menezes iria dirigir a EFT até fevereiro de 1952. Durante sua gestão, ao que parece, reinou certa tranqüilidade administrativa. Houve, todavia, alguma turbulência política no período, decorrente do fato de que funcionários do quadro técnico da EFT faziam oposição aberta ao prefeito do município de Tucuruí,²¹ então recém criado, Alexandre Francês (ex-prefeito do município de Baião). Mas, o principal problema com o qual se defrontou essa administração, parece ter sido a relação entre os trabalhadores da EFT e os índios Paracaná. O SPI, por alguma razão, ainda nesta época, deixava de atuar com eficácia no sentido de exercer controle sobre a situação de conflito, então estabelecida, ao longo da linha férrea. Menezes relatou esta situação ao presidente da FBC, em junho de 1949;²² veja-se sua dramaticidade:

Baldados têm sido nossos esforços e bons propósitos em *preparar nossos homens com algumas armas e munições para uma retirada segura e sem insucessos, criadores de incompatibilidades com o S.P.I...* Nada, nenhum plano prático tem produzido efeito que... evite o ataque selvagem, que nos tem causado pesados sacrifícios de vidas e valores. [...] Lutamos, por isso, na tarefa ingrata de incentivar os humildes servidores, encorajando-os a continuação de seus labores... Logo porém que os aborígenes iniciam suas incursões, a primeira vítima tomba e os primeiros saques deixam os trabalhadores despojados de seus haveres e utensílios, baqueia a fortaleza de ânimo dos homens que passam a sentir e a meditar na insegurança de suas vidas, e apavoram-se e recuam.

Em fevereiro de 1952, Adalberto Menezes foi substituído pelo engenheiro José de Menezes Senna. A administração deste encerrou-se em dezembro de 1954, por alguma razão que não consegui apurar (com base na documentação original disponível). Em setembro de 1955, todavia, dois periódicos de Belém, *Folha do Norte* e *Província do Pará*, publicaram matérias nas quais se afirmam que sua destituição devera-se a irregularidades por ele praticadas enquanto administrava a EFT. Na ocasião, o presidente da FBC determinou que fosse providenciada a publicação de uma nota, em jornais da cidade de Belém:²³ “... declaro, a bem da verdade, que o engenheiro Menezes Senna, ao contrário do que noticiaram... alguns jornais desta Capital, não foi exonerado dos quadros desta

²¹ Alexandre Francês queixou-se ao presidente da FBC a este respeito, em telegrama de março de 1949. AHN-DF.

²² Relatório datado de 27 de junho de 1949. AHN-DF. Grifo da autora.

²³ Correspondência de Silo Meirelles, Secretário Geral da FBC, a Antonio Carlos Zamith, então diretor da EFT, de 14 de setembro de 1955. AHN-DF.

entidade, menos ainda a bem do serviço público, senão apenas dispensado da comissão em que se encontrava, de Diretor da Estrada de Ferro Tocantins...”

O Cel. Antônio Carlos Zamith foi diretor da EFT entre janeiro de 1955 e abril de 1956. Antes disto, ele havia administrado a E. F. Central do Rio Grande do Norte e a Estrada de Ferro Goiás. Silo Meirelles, ex-integrante do movimento tenentista e, na década de 1930, ligado ao grupo comunista liderado por Luiz Carlos Prestes, entre 1944 e 1950, publicou crônicas e artigos em diferentes periódicos brasileiros; um dos trabalhos intitulava-se “O Major da Goiás”, referindo-se à atuação de Zamith na ferrovia goiana; veja-se:

Faz gosto vê-lo dirigindo, impulsionando e vencendo... batalha tão obscura, quanto rude e absorvente. Enquanto esta se desdobra, febril, assiste-se de fora, dia a dia, à ressurreição da Goiás. [...] Uma Goiás que olha, antes de mais nada, para o operário anônimo... Uma Goiás que proporciona a seus servidores, além de salários condizentes com a dignidade humana, casas higiênicas, locais apropriados de trabalho, assistência médica..., escolas de alfabetização e técnico-profissionais, cooperativas de consumo, etc. (Meirelles, 1960, p.77-78)

Pelo plano de trabalho que encaminhou Zamith ao presidente da FBC, em maio de 1955, percebe-se que tinha intenção de reprisar, em Tucuruí, algumas das experiências bem sucedidas por ele alcançadas na Estrada de Ferro Goiás. Além de uma gama de medidas de natureza técnica, no sentido da regularização das condições do tráfego, ao longo da linha, e da recuperação do material rodante, ele pretendia promover uma série iniciativas com vistas à melhoria das condições de vida dos trabalhadores da Estrada, assim como dos demais habitantes da região à margem da linha.

Entre estas iniciativas, a constituição de “uma cooperativa de consumo, para ser oportunamente transformada em mista (consumo e produção), integrada por ferroviários, lavradores e criadores existentes ao longo da linha”, parecia-lhe de suma importância.²⁴ A Cooperativa de Consumo dos Servidores da Estrada de Ferro Tocantins Ltda. foi registrada na Junta Comercial do Estado do Pará, em 20 de maio de 1955.²⁵ Antes disto, ele pedira ao presidente da FBC, com veemência, o “apoio e a *aprovação dessa idéia, que é a pedra angular de tudo quanto vou exigir do pessoal para o futuro.*”²⁶ O modo autoritário como o Cel. Zamith iria pretender implantar estas e outras medidas por ele planejadas, foi o principal motivo dos conflitos que sobreviriam a esta ocasião.

Zamith pretendia incluir, na cooperativa recém fundada, os pequenos agricultores estabelecidos em terras da EFT, às margens da linha. Pretendia também regularizar a situação das terras que ocupavam, mediante a demarcação de lotes, sobre os quais teriam

²⁴ Ofício No. 91/55, do Diretor da EFT, ao Secretário Geral da FBC (na ocasião, Silo Meirelles). AHN-DF.

²⁵ Certidão N. 139/955, emitida pela Junta Comercial. AHN-DF.

²⁶ Carta de 3 de março de 1955, dirigida ao então presidente da FBC. AHN-DF. Grifo da autora deste trabalho.

direito de posse e uso. Os agricultores associados poderiam entregar seus produtos à cooperativa, que os compraria a preço justo. Na correspondência acima mencionada, Zamith descreve as condições sob as quais se desenvolviam as relações entre estes pequenos produtores e os comerciantes de Tucuruí: “São ao todo 207, e nenhum deles conseguiu ir além de 2 hectares. Na época da safra, eles vendem em Tucuruí o produto... [mediante o sistema de] troca, pura e simples. Uma quantidade ínfima de utilidades indispensáveis: querosene, sal, fósforos, etc. para mantê-los ainda vivos... Dinheiro nunca.”

Zemith atribuía a estas relações a responsabilidade pelo estado de absoluta penúria em que se achavam aqueles agricultores:

A moradia normal deles é o tapiri do índio, parcialmente coberto e escancarado a todos os ventos. Para o senhor aquilatar o que é miséria sem remédio, é entrar num desses tapiris. A solécia e a safadeza do marreteiro vai ao ponto de vender por 2 cruzeiros a cápsula de camoquin, anti-malárico distribuído gratuitamente pelo Serviço de malária.

Autor de planos tão generosos em relação à gente desvalida da região, Zamith atraiu para si, todavia, a indignação de políticos de todos os naipes e escalas de poder, em razão da sua inabilidade política e seu modo de exercer autoridade; veja-se um trecho da correspondência citada acima:

Encontrei a Estrada um verdadeiro campo de batalha política, com o grave inconveniente dos chefes políticos locais exercerem cargos de chefia na Estrada. O chefe do Serviço de Pessoal é o chefe do P.S.D. O chefe do tráfego e o médico chefe do Departamento de Saúde, os do P.T.B., afora autoridades menores do P.S.D. e da U.D.N. [...] Exonerei-os e substituí-os. Julgo ter adotado a única medida aconselhável, pois assim se mostra que a direção está equidistante do problema... Mas, nem o senhor nem eu, podemos ter ilusões: a medida descontentou a todos.

Este seu gesto, entre outros que lhe eram próprios, refletiu-se em diferentes âmbitos de poder político. Em âmbito local, seu mais ferrenho opositor passou a ser Alexandre Francês, nesta época, presidente da Câmara Municipal de Tucuruí. Da contenda entre os dois, acabou resultando o assassinato de um comerciante local (correligionário de Francês), em dezembro de 1955, ato praticado pelo delegado de polícia da cidade, um oficial de carreira da Polícia Militar do Estado, nomeado graças a gestões de Zamith.²⁷ Daí em diante, este passou a ser acusado, ora pela autoria intelectual do crime, ora por co-participação na própria execução do ato criminoso.

Na ocasião, um grupo composto de funcionários da EFT e agricultores estabelecidos ao longo da linha férrea apresentou ao presidente da FBC, sob a forma de abaixo-assinado,²⁸ uma série de argumentos em defesa de Zamith e a favor de sua

²⁷ Of. No. 63/55, de 9 de dezembro de 1955, do diretor da EFT ao presidente da FBC. Telegrama de Renato Costa, delegado de Tucuruí, s/d, a Zamith, que se achava em Belém. AHN-DF.

²⁸ Documento datado de 28 de novembro de 1955. AHN-DF.

conservação no cargo de diretor da Estrada. Em resposta às questões expostas neste documento, o presidente da FBC, Gen. Borges Fortes de Oliveira, escreveu o seguinte:²⁹

As qualidades morais que caracterizam a personalidade do Cel. Zamith, a sua invulgar capacidade de trabalho... foram, precisamente, as razões que me levaram a convidá-lo para o cargo... Em *Exposição que dirigi ao Presidente da República*, informei Sua Excelência das acusações feitas ao Cel. Zamith por alguns jornais de Belém, dando-o como co-responsável em crime praticado, recentemente em Tucuruí... Na mesma ocasião, *dirigi-me também... ao General Floriano de Lima Brayner, chefe da Casa Militar da Presidência da República*, sugerindo que o Sr. Presidente designasse pessoa de sua inteira confiança para, aí, inteirar-se quanto ao modo pelo qual se conduzira o Cel. Zamith no lamentável acontecimento.

Em abril do ano seguinte (1956), achando-se já empossadas as principais autoridades do novo governo federal (período Juscelino Kubitschek), Antônio Carlos Zamith foi exonerado pelo então presidente da FBC, José de Paula Retto. Substituiu-o, na direção da EFT, José Marcos dos Santos. Em agosto de 1957, o presidente da FBC designou-o para também “responder pela Chefia do Setor Norte desta Fundação, em Belém do Pará, com a gratificação mensal de Cr\$ 8.000,00...”³⁰ Não disponho de informação acerca de quanto era o salário dele, na época, pela função de diretor da Estrada.

Em novembro daquele ano de 1957, o jornal *Tribuna da Imprensa* (da cidade do Rio de Janeiro) publicou matéria sob o título: “Tornou-se milionário em poucos meses – Diretor da Estrada de Ferro Tocantins comprou uma casa por Cr\$ 1 milhão e 400 mil.”³¹ Começa assim: “Estando apenas há alguns meses na direção da Estrada de Ferro Tocantins e ganhando Cr\$ 18 mil, o sr. José Marcos dos Santos comprou uma casa por 1 milhão e 400 mil... O diretor da Estrada de Ferro é filiado ao Partido Trabalhista (aliado do governador Magalhães Barata) e não recebeu qualquer herança nos últimos tempos.” Segundo informa-se na matéria, na mesma ocasião, ele comprara também um sítio, “situado no lugar denominado Uchiteua, distrito da Vila de Icoaraci, município de Belém.” Informa-se aí que sua nomeação para o cargo de diretor da EFT dera-se a pedido do governador do Pará, o general Magalhães Barata e que, ademais, José Carlos dos Santos era “amigo íntimo do superintendente da SPVEA, sr. Valdir Bouhid”. Por intermédio desta instituição, somas elevadas de recursos financeiros do Plano de Valorização Econômica da Amazônia eram destinadas, anualmente, à Estrada de Ferro.

Em junho daquele ano de 1957, um funcionário da EFT (Edmée Corrêa Lima), com base em faculdade concedida pela Constituição federal de 1946, a todo cidadão brasileiro,

²⁹ Correspondência assinada pelo presidente da FBC, datado de 26 de dezembro de 1955. AHN-DF. Grifos da autora.

³⁰ Portaria No. 74/57, de 7 de agosto de 1957. AHN-DF.

³¹ *Tribuna da Imprensa*, edição de 14 de novembro de 1957. AHN-DF.

encaminhara ao presidente da República, uma correspondência,³² na qual começa por negar a veracidade de notícias veiculadas, em diferentes datas daquele ano, pelos jornais *Gazeta Trabalhista* e *Diário Trabalhista*, acerca da Estrada de Ferro Tocantins, as quais enalteciam as qualidades administrativas do seu atual diretor. Segundo ele, de 1953 até aquele momento, apenas dois ex-diretores da EFT haviam lutado pelo seu soerguimento, o cidadão Dr. José Menezes Senna e o “ilustre *Coronel de aço*”, Antonio Carlos Zamith.

A carta relata os procedimentos adotados pelo então diretor da EFT, a fim de “promover o esfacelamento” da Cooperativa de Consumo dos Servidores da Estrada de Ferro Tocantins Limitada e, igualmente, da Sociedade Beneficente dos Ferroviários da Tocantins. Conta também que o novo diretor, já no primeiro dia de sua gestão, reunira todos os servidores, “para um comício político, *alegando ser o seu cargo exclusivamente político, e, que quisessem ou não, estavam subordinados ao P.T.B...*”

Ali, o autor também denuncia inúmeras irregularidades praticadas pela atual administração da Estrada de Ferro, na compra de equipamentos e outros materiais, alguns inservíveis, por preços majorados ao extremo. Denuncia também o fato de que, em sendo um diretor absentista – em um ano e dois meses de gestão, permanecera na sede da EFT, em Tucuruí, não mais que dois meses -, José Marcos recebia diárias: “Suas diárias são integrais mensalmente no valor de 9.000,00 (nove mil cruzeiros)...” Enquanto isto, segundo o autor da carta, as condições de funcionamento da Estrada de Ferro eram precárias ao extremo, ocorrendo circunstâncias de completo colapso.

Em agosto daquele ano, o presidente da FBC designou um funcionário da instituição para, “em caráter reservado, fazer sindicância na EFT, a fim de apurar os fatos denunciados por Edméé Lima.”³³ No relatório apresentado pelo encarregado da averiguação das denúncias,³⁴ seu autor nega ou justifica, uma a uma, as irregularidades denunciadas; termina assim: “Concluindo, sou de parecer, salvo melhor juízo, que *o denunciante procedeu levemente* e que o Sr. Diretor da Estrada está isento das acusações que lhe foram imputadas.” O autor do documento não pôde negar, entretanto, o estado precário de conservação em que se achava a ferrovia:

³² Correspondência de Tucuruí, datada de 11 de junho de 1957. AHN-DF. Grifos da autora.

³³ O Memorando No. 66/57, de 9 de agosto de 1957, assinado por Raul Soares da Silveira, Chefe do SCI (ao que parece, esta era a sigla do serviço de contabilidade da FBC), informou ao servidor, Antenor Fernandes de Araújo, acerca do referido despacho. AHN-DF.

³⁴ Relatório “Reservado”, datado de 10 de setembro de 1957. Nele, o autor relata situações em que o denunciante apresentara falhas de conduta, tanto na vida funcional quanto na pessoal, acusando-o, no final, do crime de bigamia. AHN-DF. Grifo da autora.

Efetivamente a atual condição da via... não é boa, devido a impressionante enchente que *paralisou o tráfego por mais de um mês*, em consequência de vários trechos terem sido atingidos pelo espraiamento do rio Tocantins, que cobriu a linha em cerca de 2,50 metros de altura... Entretanto, pelo que verifiquei, todas as providências foram tomadas pela direção da ferrovia para normalizar a situação em que ficou a linha, haja visto, que a arrecadação de janeiro a julho do corrente ano, atingiu, precisamente, Cr\$ 2.167.393,80...³⁵

Edméa Lima viria novamente a denunciar a administração da EFT em 1958, desta vez, ao Ministério de Viação e Obras públicas; e novamente em vão. Em seguida a isto, o denunciante seria exonerado do quadro do funcionalismo público federal.³⁶ Em julho de 1959, uma nova denúncia contra o diretor da EFT seria encaminhada ao presidente da República. Seu autor era membro da Assembléia Legislativa paraense, o deputado Moilton Dantas;³⁷ veja-se um trecho: “População ao longo ferrovia sem transporte e assistência vg incompetência atual diretor e delapidação verbas... pt Peço V. Excia providências urgentes enviando emissário... vg verificar in loco em virtude *Presidente Fundação Brasil Central não se interessar pela sorte da Estrada... pt*”

Ao presidente da FBC, bem provavelmente, seria de todo inconveniente inteirar-se de fatos verdadeiramente escabrosos, cuja responsabilidade era imputada a José Marcos dos Santos. Chegaram a ele, por aquela época, de uma parte, um telegrama do presidente da Executiva do PTB³⁸ e, de outra, um abaixo assinado, encabeçado pelo então prefeito de Tucuruí, Alexandre Francês;³⁹ em ambos os documentos, falava-se da satisfação que sentiam seus autores com a atual administração da EFT. Em janeiro de 1959, o poderoso general Magalhães Barata, então governador do Estado do Pará, enviara-lhe um telegrama,⁴⁰ nos seguintes termos: “Estou informado vai ser pleiteado... substituição Cap J Marcos Santos diretor Estrada Ferro Tocantins pt Permita me levar meu testemunho que Capitão Marcos tem se desobrigado contento missão foi lhe dada... pt”. As denúncias contra a direção da EFT chegariam, contudo, ao Congresso Nacional. Em fevereiro de 1960, o deputado Arno Arnt apresentou ali uma mensagem acerca do assunto:⁴¹

Recebi dos funcionários da Estrada de Ferro Tocantins, no meu Estado, abandonada ferrovia perdida na ponta do rio Tocantins, uma série de denúncias sobre irregularidades lá ocorrentes. [...] As acusações são de tal gravidade que vou ler o documento na íntegra, para que conste do Diário do

³⁵ As arrecadações da EFT, oriundas sobretudo de taxas de frete das mercadorias transportadas, não eram, nesta época, incluídas no orçamento da instituição, e não havia também sobre elas prestações de contas a órgãos superiores - no caso dela, à FBC, em primeira instância, e ao Tribunal de Contas da União, em segunda. Grifo da autora.

³⁶ Diário Oficial da União, de 20/8/1959.

³⁷ Telegrama transcrito no jornal Folha do Norte, de 10 de julho de 1959. (Grifo da autora)

³⁸ Telegrama datado de 30 de dezembro de 1957. AHN-DF.

³⁹ Abaixo-assinado ao vice-presidente da República João Goulart, de 31 de dezembro de 1958. AHN-DF.

⁴⁰ Telegrama datado de 8 de janeiro de 1959. AHN-DF.

⁴¹ Diário do Congresso Nacional (Sessão I), de 12 de fevereiro de 1960.

Congresso e dele tomem conhecimento não apenas o Sr. Presidente da república..., mas também o Senhor Ministro da Viação...

No documento referido, os funcionários da EFT enumeram, em dezesseis itens, as irregularidades ocorridas na instituição, quase todas relacionadas com a compra de máquinas, equipamentos e outros materiais. Não obstante tudo isto, José Marcos dos Santos somente seria destituído da função de diretor da EFT após o início de um novo mandato presidencial – presidente Jânio Quadros -, em março de 1961.

Seguiu-se a esta ocasião, um período de cinco meses, em que a EFT permaneceu acéfala, do ponto de vista formal. Responderam pela direção da Estrada, nesta fase, três indivíduos: o engenheiro Frederico Hoepken, o general Altino Dantas e o major Raimundo Cavalcanti. Em agosto, finalmente, Francisco Acioly Meireles foi nomeado para o cargo, pelo novo presidente da FBC, Jorge Ferreira. Nesta mesma ocasião, o diretor recém empossado recebeu, do presidente dessa entidade, procuração para receber dos poderes públicos, inclusive da SPVEA, todo e qualquer recurso destinado à EFT.⁴² Em fevereiro do ano seguinte (1962), a mesma atribuição ser-lhe-ia conferida pelo novo presidente da FBC, Francisco Gomes de Andrade Lima.⁴³ De acordo com depoimento oferecido a este presidente, por um funcionário da Estrada, em abril seguinte, Meireles carecia do “controle emocional necessário ao desempenho de uma função civil que tenha que tratar com centenas de trabalhadores.”⁴⁴ Substituiu-o Humberto Fonteles Rios. Desconheço o motivo imediato da troca.

Em março de 1963, Humberto Rios propôs ao presidente da FBC um arranjo, a fim de se facilitar o pagamento de despesas de ambas as instituições;⁴⁵ consistia no seguinte: a EFT pagaria, mensalmente, com seus próprios recursos, o pessoal da FBC lotado no escritório desta entidade em Belém; em seguida, a folha de pagamento quitada seria enviada à Representação da EFT em Brasília, que se encarregaria de receber, na tesouraria da FBC, a quantia correspondente à referida folha; isto feito, a importância recebida ficaria em poder da Representação, a fim de que esta fizesse face a suas despesas de rotina, em relação às quais, apresentaria prestação de contas mensal à direção da EFT.

Dois pontos chamam a atenção nesta correspondência. Primeiro, a mobilidade que o Diretor da EFT julgava possuir o dinheiro público: pretendia usar recursos de uma

⁴² Procuração datada de 30 de agosto de 1961, registrada pelo Tabelião do 1º. Ofício de Notas de Brasília. AHN-DF.

⁴³ Procuração datada de 2 de fevereiro de 1962, registrada pelo mesmo Tabelião. AHN-DF.

⁴⁴ Correspondência de Belém, datada de 19 de abril de 1962, assinada por Orlando de Deus e Silva, então presidente da União dos Ferroviários do Brasil – Regional da E.F.T. AHN-DF.

⁴⁵ Correspondência de Brasília, datada de 15 de março de 1963. AHN-DF.

instituição para pagar despesas de outra e, bem assim, destinar recursos de pagamento de pessoal a finalidades diversas desta – no serviço público, em regra, principalmente as verbas de pessoal, não podem sofrer outra destinação. Segundo, a existência de uma Representação da EFT em Brasília. José Marcos, certa feita, fora acusado de remunerar um dado funcionário da FBC,⁴⁶ para exercer tal função na então Capital federal, a cidade do Rio de Janeiro. Na ocasião, aquele diretor refutou a acusação sob o argumento de que isto não fazia sentido, uma vez que, achando-se a EFT sob a administração da FBC, esta entidade, em seu conjunto, teria, necessariamente, a atribuição de representar a primeira. Sendo assim, que motivo haveria agora para, transferida a sede da FBC para Brasília, a EFT instituir uma representação nesta cidade?

De um modo ou de outro, esta administração foi mais uma, entre as tantas sob as quais esteve a EFT, fadada ao insucesso. Em outubro de 1963, Humberto Rios seria destituído da direção desta ferrovia. Antes disto, em julho desse ano, um grupo de funcionários da ferrovia enviara um telegrama ao presidente da FBC, contendo denúncias contra seu diretor:⁴⁷ “Qualidade humildes ferroviários... entrando sexto mês sem recebermos... apelamos vossencia medidas minorar nossa situação pois enquanto sofremos aqui senhor Humberto Rios... passeia quase dois meses com esposa et filhos... pt Momento processasse entrega mais cem toneladas riquíssima sucata vendida criminosamente... pt”.

Humberto Fonteles Rios foi substituído, na direção da ferrovia, por Antenor Fernandes de Araújo, funcionário da FBC que antes vinha desempenhando a função de Representante da EFT em Brasília. Tão logo assumiu o cargo, este escreveu ao presidente da Fundação:⁴⁸ “deparei com um quadro de profundas dificuldades, resultantes de desacertos, impreviões e omissões de ordem administrativa, acumulados ao longo de vários anos e no curso de diversas administrações.” O período administrativo deste, entretanto, duraria bem pouco: o advento, em março do ano seguinte, do regime militar da chamada Revolução de 1964 produziria, como se sabe, profundas mudanças na ordem política e institucional brasileira.

⁴⁶ Antenor Fernandes de Araújo, o mesmo cidadão que, nesta administração, respondia como “Representante da E. F. Tocantins, em Brasília” – por exemplo, Emílio Francês, Secretário da EFT, dirigiu-se a ele nesta condição, em carta datada de 18/9/63.

⁴⁷ Os responsáveis por este telegrama teriam sido: João Barroso, Osvaldo Barros, Julio Brito, Nilo Ferraz Raimundo Nascimento e Raimundo Souza. Três destes cidadãos, João Barroso, Osvaldo Barros e Julio Brito, negaram, mais tarde, a autoria deste telegrama – “Declaração”, com firmas reconhecidas em cartório, datada de 3 de julho de 1963. AHN-DF.

⁴⁸ Carta de Brasília, datada de 7 de janeiro de 1964. AHN-DF.

Seguiu-se àquele evento, para a EFT, um período de intervenção militar, sob a direção do Cap. Ercy Borges de Campos. Na FBC, achava-se na condição de interventor o Gen. Bolívar Mascarenhas. Entre maio e junho de 1964, o capitão Campos ocupou-se em denunciar, ao interventor na FBC, irregularidades por ele identificadas na administração da EFT, durante as gestões de Humberto Rios e Antenor Araújo.⁴⁹ Segundo Campos, a administração do primeiro caracterizara-se “pela *completa infiltração política*”, achando-se, entre as irregularidades por ele apontadas, o “Abusivo número de contratados, muitos deles sem prestarem serviço à ferrovia, ou *trabalhando para fins políticos no PTB*.”⁵⁰

Em agosto daquele ano de 1964, a EFT achava-se sob a gestão de um novo personagem, o Ten. Cel. Aldhemar de Oliveira Barros - este, já não mais na condição de interventor. Naquele mês, o novo Diretor nomeou uma comissão de inquérito para “proceder ao levantamento da prova material dos fatos delituosos apontados...”⁵¹ Este inquérito foi concluído, no âmbito da EFT, em dezembro de 1964. Não se confirmaram, em sua maior parte, as irregularidades apontadas pelo ex-interventor. Ainda assim, o diretor da Estrada declararia o acusado como passível de punições disciplinares,⁵² por: “*Má administração e malversação de dinheiros públicos, com alcance.*” O processo seguiu tramitando por diferentes instâncias do governo federal, até que, em 1968, o ministro do Interior, a cuja pasta, na época, subordinava-se a FBC, determinou que seu andamento aguardasse a transferência da EFT ao Ministério dos Transportes.⁵³

Antenor Fernandes de Araújo, o diretor da EFT que antecedeu a intervenção militar, também foi objeto de inquérito administrativo, em razão de acusações formuladas contra sua administração, pelo interventor na ferrovia. O processo encerrou-se em dezembro de 1965, por determinação do tenente-coronel Aldhemar Barros:⁵⁴ “Nos presentes autos *nada há que possa incriminar o indiciado, quer administrativamente, quer em sentido político de caráter subversivo.*”

Esse militar implantou, na EFT, uma organização burocrática, à primeira vista, capaz de produzir alguma eficiência administrativa. Esta entidade padecera, ao longo do

⁴⁹ Dois documentos aos quais tive acesso são transcrições de tais denúncias: “Cópia autêntica das denúncias apresentadas pelo Interventor Militar, junto à EFT, em seu Relatório datado de 30-05-64, contra o ex-diretor Humberto Fonteles Rios” - transcrição sem data; “Cópia autêntica das denúncias mencionadas no Relatório do Interventor Militar, sobre a administração Humberto Fonteles Rios” - transcrição datada de 28/9/64. AHN-DF.

⁵⁰ Trecho do documento citado por último, na nota 46. Grifo da autora.

⁵¹ Portaria No. 149/64, de 27 de agosto de 1964. AHN-DF.

⁵² Processo No. 90/65, fls.114. AHN-DF.

⁵³ Processo No. 90/65, fls. 171.

⁵⁴ Documento datado de 11 de dezembro de 1964, protocolado na FBC sob o no. 446. AHN-DF.

tempo em pauta neste trabalho, da absoluta ausência de rotinas administrativas, normas de procedimentos e ordem nos papéis. Contudo, já em fevereiro de 1965, aquele diretor envolveu-se em uma situação deveras delicada, digladiando-se, publicamente, por motivo de ordem pessoal, com um seu ex-colega de corporação, a Força Aérea Brasileira (ambos achavam-se inativos, na época). Em duas ocasiões, pelo menos, ocorreu violência física entre as partes.⁵⁵ A imprensa de Belém divulgou, fartamente, notícias sobre tais episódios.

Em junho daquele ano de 1965, o vereador de Tucuruí, José Muniz de Castro, dirigiu à mesa da Câmara Municipal um requerimento, no qual pedia que, após ouvido o plenário, fossem expedidos ofícios ao presidente da República e a diversas outras autoridades,⁵⁶ manifestando o repúdio do povo tucuruense, através de seus representantes, à desastrosa administração do Ten. Cel. Aldhemar de Oliveira Barros, à frente da EFT. O vereador justificou seu requerimento, perante o plenário da Câmara, do seguinte modo:

[...] é contristados que assistimos a débacle quase total da Estrada de Ferro Tocantins... outrora a esperança da região e por quem tantos brasileiros deram em holocausto a própria vida. [...] *O Diretor da E. F. Tocantins as poucas vezes que aqui esteve em vez de procurar solucionar os sérios problemas da repartição, preocupou-se tão somente em programa de festas dançantes ou de bacanaís como se fora uma criança no alvorecer da juventude.*

Em julho seguinte, Aldhemar Barros foi substituído, interinamente, pelo engenheiro Pedro Paulo Miléo, até que, em novembro de 1966, foi nomeado o último diretor da EFT, no período em foco neste trabalho, o major Oswaldo Koury. É possível que este diretor tenha sofrido oposição de alguma parte, desde o começo de sua gestão, visto que, em abril do ano seguinte, o então prefeito de Tucuruí, Raimundo de Souza, enviaria telegrama ao presidente da FBC, Joaquim Moreira Neto, nos seguintes termos: “Virtude excelente administração vem sendo realizada Major Oswaldo Koury [...] vg apelo alto espírito patriótico eminente Presidente sentido conservalo Direção Estrada Ferro Tocantins...”⁵⁷

Pouco depois, entretanto, chegou às mãos do novo presidente da FBC, Alberto C. Costa Fortunato, uma carta enviada de Tucuruí, em que se denunciava uma série de irregularidades praticadas durante a nova administração da EFT, entre elas, o fato de que o prefeito daquele município vinha concedendo autorização a particulares, para utilizarem-se da serraria de propriedade da Estrada.⁵⁸ Na ocasião, o presidente da FBC encaminhou a

⁵⁵ Os incidentes foram notificados ao então presidente da FBC, Ten. Cel. Aloysio Lontra Neto, mediante duas correspondências do também tenente-coronel Aldhemar Barros: o Of. EFT - 64/65, de 9-2-65 e uma carta pessoal, datada de 11 de fevereiro de 1965. AHN-DF.

⁵⁶ O Secretário da Câmara, Raimundo Mendes de Carvalho, encaminhou os documentos mencionados à FBC, mediante o OF. No. 8/65, de 8/6/65. AHN-DF.

⁵⁷ Telegrama enviado de Belém, em 13/4/67. AHN-DF.

⁵⁸ Carta de próprio punho, assinada pelo cidadão José Jacinto dos Santos, datada de 11 de agosto de 1967. AHN-DF.

referida denúncia ao Chefe de Gabinete do Ministério do Interior⁵⁹ (ao qual a FBC achava-se agora subordinada), justificando esta sua medida, do seguinte modo:

[...] *esta Fundação, não dispo de meios nem de funcionários em condições de efetuar uma simples sindicância naquelas paragens*, vem pedir que V. Sa. se encarregue do assunto, tomando a liberdade de sugerir a possibilidade de que seja efetuada uma sindicância por elementos da SUDAM [sucessora da SPVEA], que estejam trabalhando em locais mais próximos da Estrada...

Notas finais

Desde 1961, a FBC vinha envidando esforços para livrar-se da responsabilidade pela administração da EFT. Naquele ano, o presidente da República, Jânio Quadros, autorizou sua entrega à Rede Ferroviária Federal, por intermédio do Ministério da Viação.⁶⁰ Mas, ao que parece, as conturbações políticas pelas quais passou o Brasil, no período subsequente, teriam impedido a efetivação da transferência. O assunto voltaria à baila, entretanto, logo após a instauração do regime militar, em 1964.

Em junho deste ano, concluíram-se estudos, desde algum tempo em andamento no Departamento Nacional de Estradas de Ferro (Ministério da Viação e Obras Públicas), acerca de um plano, proposto pela própria FBC, de remodelação e ampliação da linha férrea, para o estabelecimento de ligação entre Cametá (foz do Tocantins) e São Félix (na região do Xingu). Na época, a FBC possuía já indicações seguras da ocorrência de carvão mineral nas proximidades dos rios Fresco, da bacia do Xingu, e Itacaúna, afluente do Tocantins. Uma outra justificativa para o empreendimento era a necessidade - “imperativa”, segundo o presidente da FBC - de aproveitamento do potencial hidrelétrico da cachoeira Itaboca, a fim de se promover o desenvolvimento das regiões amazônica e centro-oeste.⁶¹ O resultado dos estudos acima referidos, contudo, negou existir, com referência ao empreendimento pretendido, as condições essenciais de viabilidade e oportunidade.

Em vista disto, a recomendação exarada pelo departamento, a seguir encaminhada a instâncias superiores de governo, foi pela “*supressão da estrada de ferro e [sua] substituição por estrada de rodagem...*”⁶² A notícia acerca do teor deste despacho produziu grande impacto sobre a população e as autoridades paraenses. Entre as manifestações a este

⁵⁹ Ofício No. 1.117/67, de 5 de outubro de 1967. AHN-DF.

⁶⁰ Em correspondência datada de 27 de junho de 1961, o presidente da FBC, Jorge Ferreira, dirigiu-se ao ministro da Viação e Obras públicas, Clovis Pestana, para tratar das providências necessárias à efetivação da transferência, determinada pelo presidente da República. AHN-DF.

⁶¹ Of. No. 134, de 10 de março de 1964, do presidente da FBC, ao presidente do IBGE. Neste ofício, o primeiro pede apoio técnico do segundo, no sentido da viabilização do projeto. AHN-DF.

⁶² Of. 142/DG, de 25 de junho de 1964, do diretor geral do DNER, ao chefe de gabinete do MVOP.

respeito, achou-se uma de autoria do então governador do Estado do Pará, Jarbas Passarinho: “A supressão imediata da... ferrovia sem a necessária construção da rodovia para substituí-la, traria à região..., verdadeiro aniquilamento, já que essa estrada de ferro é o único meio de transporte da mencionada área.”⁶³ A supressão da EFT viria a ser determinada, pelo presidente da República (Decreto No. 58.341), em maio de 1966. Àquela altura, todavia, diversas pequenas rodovias, municipais e particulares, achavam-se em funcionamento, dando vazão, ainda que de modo precário, já na época, importante produção regional, constituída, predominantemente, de castanha e madeira de lei.

Em 1976, iniciaram-se as obras para a implantação da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, começando-se pela instalação da vila provisória da Eletronorte, embrião da atual cidade empresarial de Tucuruí, a sete quilômetros da cidade pré-existente de mesmo nome. Esta usina foi concebida a partir de meados da década de 1960, pelo governo federal (sob o regime militar, portanto). O objetivo era atender o mercado de energia elétrica polarizado em Belém, bem como suprir, com elevadas cargas de energia, os empreendimentos, em vias de implantação na área do médio Tocantins, referentes ao complexo alumínio-alumina. O barramento completo do rio ocorreu em setembro de 1984. O lago formado inundou uma área de 2.875 Km², sendo que nele afloram cerca de 1.600 ilhas, formadas por áreas de terras elevadas. A operação comercial da usina iniciou-se ainda em 1984.

A dimensão dos impactos produzidos pelo empreendimento é incomensurável, tanto sob o aspecto ambiental, quanto sob o sócio-cultural. Sob o ambiental, a própria Eletronorte⁶⁴ possui estimativas do prejuízo, resultantes de estudos realizados na região de Tucuruí, antes do alagamento: do reino animal, 117 espécies de mamíferos, 294 de aves, 120 de répteis e anfíbios; do reino vegetal, 551 espécies de plantas, distribuídas em 81 famílias, sendo que deste, muitas espécies florestais de interesse para exploração extrativista – castanheira, cupuaçu, açaí, bacuri – e exploração madeireira, como o mogno e o angelim.

Sob o aspecto sócio-cultural, a Eletronorte calcula que estiveram envolvidas nas obras, direta ou indiretamente, cerca de 40.000 pessoas⁶⁵ - trabalhadores e suas famílias. Segundo seus dados, na superfície alagada, antes residiam, em áreas rurais ou urbanas, 4.265 famílias. Deste total, 3.835 foram reassentadas e as restantes, ou preferiram receber

⁶³ Of. No. 733/64-SEG, de 30.11.64, do governador do Pará, ao presidente da FBC. AHN-DF.

⁶⁴ <http://www.eletronorte.gov.br>

⁶⁵ José Armando Peixoto, engenheiro-chefe das obras da Eletronorte, entre 1978 e 1982, em entrevista a Yara Vicentini, informa que, a “cidade tradicional de Tucuruí, pré-existente à Vila da Obra, chegou a abrigar uma população de 80 mil habitantes, no ‘pico’ da obra”. (Vicentini, 2004, p.226)

indenização pelos danos materiais sofridos, ou encontram-se em local ignorado. As famílias originariamente rurais receberam lotes de 50 hectares, mediante um plano de colonização. As demais foram reassentadas em novos núcleos urbanos. Conforme estudo realizado por Yara Vicentini acerca daquela região, (Vicentini,2004:216ss) os novos povoados – Jacundá (nova), Jatobá (antiga Jatobal), Novo Repartimento, Novo Breu (anterior Breu Branco) – são “cidades sem identidade”, de construção provisória e precária, constituindo-se hoje em meros “bolsões de mão-de-obra”, para as grandes indústrias recém instaladas em Marabá e Tucuruí.

Bibliografia e fontes impressas

ANDREONI, Aldo. *Relatório de uma viagem realizada ao Baixo e Médio Tocantins*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo, 1948.

IBGE/CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA. *Geografia do Brasil - Grande Região Norte*. Rio de Janeiro: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1959.

MEIRELLES, Silo. *Brasil Central: notas e impressões*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960.

MELLO, Neli Aparecida. *O Eixo Araguaia-Tocantins: uma nova possibilidade de ordenamento territorial?* In: GONÇALVES, M. Flora; BRANDÃO, Carlos A.; GALVÃO, Antonio C. (Org.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: um desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, 2003, p. 635-648.

PREGO, Atahualpa S. da Silva. *Estrada de Ferro Tocantins*. Brasília: Ministério da Viação e Obras Públicas/Departamento Nacional de Estradas de Ferro, s/d. (Mimeo)

RODRIGUES, Philúvio C. *Penetração da Amazônia pelo Planalto Central Brasileiro*. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas/Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, 1943. (Mimeo)

SORGENTINI, Hernán. *Reflexión sobre la memoria y autorreflexión de la historia*. *Revista Brasileira de História. O ofício do Historiador*, São Paulo, v. 23, n. 45, p. 103-128, 2003.

SUPERINTENDÊNCIA DO PLANO DE VALORIZAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA. *Política de desenvolvimento da Amazônia: SPVEA – 1954/1960*. Belém: SPVEA, 1960, v. I e II.

TELLES, Carlos. *História secreta da Fundação Brasil Central: Retrato de João Alberto e de uma época*. S/L: Editora Chavante, 1946.

VICENTINI, Yara. *Cidade e história na Amazônia*. Curitiba: Editora UFPR, 2004.