



Figura 04: *Sem título*,
Augusto Murbach, pintura, 1979.
Acervo de Mirtes Murbach.

AUGUSTO MORBACH E A ABERTURA DE ESTRADAS NA AMAZÔNIA

GIL VIEIRA COSTA - ABCA/SEÇÃO PARÁ

RESUMO: Este artigo analisa duas pinturas de Augusto Murbach, datadas de 1966 e 1972, que representam aberturas de estradas na Amazônia. Estas obras hoje estão localizadas no Museu Municipal Francisco Coelho, em Marabá (PA). Busca-se situá-las no conjunto da produção de Murbach e também investigar a ideologia manifestada nestas imagens.

PALAVRAS-CHAVE: Augusto Murbach; Pintura; Abertura de estradas; Amazônia; Marabá.

ABSTRACT: This article analyzes two paintings by Augusto Murbach, dated 1966 and 1972, which represent road openings in the Amazonia. These works are now located at the Museu Municipal Francisco Coelho, in Marabá (PA). The aim is to place them within Murbach's production as a whole and also investigate the ideology manifested in these images.

KEYWORDS: Augusto Murbach; Painting; Opening of roads; Amazonia; Marabá.

Inaugurado em 2020, o Museu Municipal Francisco Coelho (MMFC) fez com que a cidade de Marabá (PA) atualizasse as narrativas de história pública com que pensa seu passado. O museu ocupa o Palacete Augusto Dias com um conjunto de salas temáticas, que passam por arte, história, geologia, zoologia, entre outros assuntos. Na recepção do prédio duas grandes pinturas se olham (Figuras 01 e 02).

Os dois quadros são de Augusto Morbach (1911-1981), importante artista local que viveu mais da metade de sua vida em Marabá. Frente a frente, eles se destacam como cartão de visitas do museu. Ao mesmo tempo, entretanto, tais pinturas também parecem menosprezadas em um pequeno espaço de entrada, separadas das salas temáticas.

Vejamos o que nos mostra a Figura 01 (1966). Em primeiro plano, um grupo de homens está reunido em torno de um personagem central, que traz os braços e mãos em movimento, como se estivesse gesticulando enquanto fala aos seus ouvintes. Estão em uma clareira na mata. Eles trajam roupas



Figura 01: *Sem título*, Augusto Morbach, pintura, 1966. Acervo do Museu Municipal Francisco Coelho, Marabá.

sociais, que os distinguem de outro grupo no segundo plano: trabalhadores braçais, de torso nu, perto de troncos de árvores derrubadas. Ainda no segundo plano, um jipe está parado sobre o chão irregular. Outros veículos aparecem em terceiro plano.

Nos dois lados, a floresta surge imponente, criando um fundo escuro contra o qual se destacam as figuras humanas. Não há mulheres, nem crianças, apenas trabalhadores homens de diferentes tipos. Suas feições são sérias ou até cabisbaixas, e o olhar de alguns nos direciona para a figura central que gesticula, de perfil. Ele é ligeiramente mais alto que seus acompanhantes, o que reforça ainda mais sua importância.

O estilo adotado por Morbach, como em toda sua pintura, é de viés pós-impressionista: o uso de contornos, pinceladas aparentes, manchas de cor e fortes contrastes são indiscutíveis. Naquele momento, Morbach já era considerado um mestre modernista pela intelectualidade paraense, e sua produção se manteve fiel à estética moderna até o fim da vida.

Foi no desenho à nanquim (e não na pintura) que Morbach expressou características modernistas com mais intensidade. Sua pintura é esteticamente mais conservadora, o que não diminui sua importância histórica. Devemos analisar o que essa obra nos conta. Não há título conhecido na Figura 01, mas ela traz em sua moldura uma pequena placa metálica com o texto:

Esta tela registra os trabalhos de abertura da antiga [rodovia] PA-70, atual BR-222, que liga Marabá com a Rodovia Belém-Brasília. À época, na região, o progresso era prejudicado por somente dispor de transportes fluviais e aéreos. À direita do quadro está o Coronel Jarbas Passarinho, então Ministro da Previdência Social, responsável por esta fase da construção da estrada; ao centro o Prefeito da época Pedro Marinho de Oliveira e à esquerda da tela o Sr. Plínio Pinheiro.

Não há dúvidas de que a plaqueta é mais recente que a obra, devendo ter sido incorporada à tela há pouco mais

de uma década, nos preparativos para a inauguração do Memorial Político da Câmara Municipal de Marabá, em 2013, que acolheu ambas as obras antes delas serem direcionadas ao MMFC. O autor do texto não é conhecido, mas é fácil identificar de onde provieram suas informações: do livro *Marabá*, editado em 1984 pela Prefeitura do município (KLUCK et al., 1984). Como no museu, a publicação também coloca essa pintura no início de sua narrativa, acompanhada do parágrafo:

Trabalhos da abertura da antiga PA-70, atual BR-222, que liga Marabá com a Rodovia Belém-Brasília. Marabá dispunha somente de transportes fluviais e aéreos, o que diminuía suas possibilidades de um mais rápido progresso. (...) à direita, [está] o então governador do Pará Jarbas Passarinho, atual ministro da Previdência Social e que foi o mentor e grande incentivador da construção da estrada; ao centro o então prefeito Pedro Marinho de Oliveira e à esquerda Plínio Pinheiro (KLUCK et al., 1984, p. 13).

Possível desatenção, a plaqueta confunde as informações do livro de 1984. Na cena da pintura Jarbas Passarinho não era ministro, mas governador do Pará (foi um dos governadores “biônicos” empossado após o golpe civil-militar de 1964), o que justifica sua participação na abertura da PA-70, que pouco teria a ver com o Ministério do Trabalho e Previdência Social.

A PA-70 quis possibilitar a almejada “integração” econômica da região. Naquele momento, ela era chamada de Estrada da Castanha, pois serviria para escoar a produção local de castanha-do-pará (principal ativo econômico local) durante o ano todo. Antes das estradas, o transporte da produção até Belém se dava pelo Rio Tocantins, cujos diversos trechos encachoeirados tornavam a navegação impossível na estação da seca, mais ou menos de junho a novembro.

É curiosa a repetição dessa obra abrindo tanto o livro *Marabá* quanto o MMFC, já que ela não representa o início da cidade, pois os trabalhos da PA-70 ocorrem nos anos 1960. As

Figura 02: *Sem título*, Augusto Morbach, pintura, 1972. Acervo do Museu Municipal Francisco Coelho, Marabá.



quase quatro décadas que separam essas duas narrativas de história pública local tornam o fato ainda mais significativo. Certamente a Figura 01 é encarada como nobre por ser uma pintura de grandes dimensões. Além disso, seu autor foi o mais importante artista da curta história de Marabá. Mas isso bastaria para explicar a coincidência das escolhas feitas pelo livro e pelo museu?

Agora vejamos a Figura 02 (1972), que também repousa na sala de entrada do MMFC. O estilo é bastante próximo ao da Figura 01, especialmente quanto à composição, com um grupo de personagens destacado em primeiro plano. São quatro homens bem trajados, com ar descontraído, que parecem aguardar algum acontecimento. Em segundo plano temos uma multidão aglomerada, com crianças e adolescentes em trajas escolares, militares fardados e outros espectadores. Quatro bandeiras do Brasil e uma do Pará tremulam na metade superior do quadro. No terceiro plano, as copas de duas grandes castanheiras se destacam contra o céu azul e suas nuvens.

Esta pintura também possui uma plaqueta de metal, parafusada não na moldura, mas no canto inferior direito. Informa: “Homenagem da CATA [Companhia Amazônia Têxtil de Aniagem] através de seu presidente Waldemiro Martins Gomes ao município de Marabá no seu 59º aniversário de instalação. 05.04.72”. Aqui, passamos a saber quem encomendou a obra e por que o fez. Podemos levantar a hipótese de que a Figura 01 também tenha sido uma encomenda de setores empresariais ou políticos vinculados a Marabá, por sua proximidade com o tema e dimensões da Figura 02.

A data de 05 de abril de 1972 não é a da obra, mas sim a do aniversário municipal. Presume-se que a pintura tenha sido realizada entre outubro de 1971 e março de 1972, considerando a cena que ela representa, comentada adiante. Podemos reconhecer ao menos dois dos personagens principais: Emílio Médici, então Presidente (o terceiro do regime militar), com a mão esquerda no bolso da camisa; e Mário Andreazza, então Ministro dos Transportes, no lado esquerdo do quadro, de camisa amarela com um

buquê de flores. Os dois personagens vestidos de terno são mais difíceis de identificar. O próprio Morbach parece ter se retratado discretamente na cena: é o homem elevando a cabeça junto à haste da segunda bandeira do Brasil, da esquerda para a direita.

A obra se refere à passagem do Presidente Médici e sua comitiva por Marabá, em 01 de outubro de 1971, durante visita de acompanhamento a frentes de trabalho da Rodovia Transamazônica. O fato foi documentado em muitos jornais e cinejornais (Figura 03). A solenidade realizada na cidade entregou ao tráfego 252 km da Transamazônica, ligando Marabá a Estreito (MA).

Com um intervalo de seis anos, essas pinturas tratam, portanto, de importantes conexões terrestres entre Marabá e outras partes do Brasil. Em ambas as obras há um nítido protagonismo de personagens políticos do regime militar vigente. A ideologia desenvolvimentista também se faz presente: a imagem positivada da derrubada da floresta em nome do progresso, assim como a imagem da



Figura 03: Bandeiras em primeiro plano e castanheiras ao fundo. Frame de *Presidente Médici na Transamazônica*, cinejornal, 1971. Acervo do Arquivo Nacional, Fundo Agência Nacional.

Amazônia como vazio demográfico que precisava ser integrado à economia e à vida nacional. Os quadros também estão vinculados a setores do empresariado local: se a Figura 02 é uma encomenda do diretor da CATA, a Figura 01 retrata personagens como Pedro Marinho e Plínio Pinheiro, que além da vida política também atuavam na extração de castanha-do-pará.

São essas as imagens que recebem o visitante do MMFC e o introduzem na narrativa institucional sobre a história pública da cidade. Curiosamente, a expografia não recorre aos mitos fundadores para iniciar o percurso, mas ao mito da integração pela malha rodoviária. Integração econômica que, hoje sabemos, significou grandes prejuízos sociais na região, que essas obras de Morbach não mostram. Povos originários, comunidades tradicionais, posseiros, grileiros, empresas e outros personagens conflitaram entre si, pleiteando o domínio sobre as terras ao longo da malha rodoviária recém-instalada (VELHO, 1972).

A PA-70, por exemplo, atravessou a Terra Indígena Mãe Maria, ocupada

pelo povo Gavião Parkatejê, gerando conflitos com posseiros e grileiros que começaram a invadir aquele território por meio da estrada (ÍNDIOS, 1998). Mais grave foi o caso dos Gavião Kyikatejê, que ainda não haviam sido “pacificados” pelo indigenismo brasileiro e que foram levados ao confronto direto com fazendeiros trazidos pela abertura das rodovias Belém-Brasília e PA-70, e com a extração de madeira em seu território feita pela Companhia Industrial de Desenvolvimento da Amazônia (CIDA). O prefeito de Imperatriz (MA) chegou a arregimentar trabalhadores da CIDA e ameaçar uma expedição punitiva contra os Kyikatejê (ARNAUD, 1975, p. 43-44). Terminaram sendo removidos do local em que habitavam para a Terra Indígena Mãe Maria.

No caso da Transamazônica no Sul do Pará, no trecho entre Marabá e Altamira os Parakanã foram duramente afetados. Este povo se mantinha isolado, ainda que houvesse estabelecido vários contatos com as turmas indigenistas que tentaram atraí-los ao longo do século 20. Com as obras da Transamazônica, o

Estado brasileiro estabeleceu ações mais ofensivas para conseguir sua “pacificação”. Os grupos Parakanã contatados nesse processo sofreram grande depopulação por epidemias de gripe e outras doenças, sem receber assistência médica adequada do Estado. Após os contatos iniciais, o avanço de trabalhadores no território Parakanã trouxe violências diversas, sobretudo sexuais. Há relatos até de violência sexual praticada pelos próprios agentes da FUNAI contra as mulheres Parakanã (DAVIS, 1978, p. 93-96).

A questão indígena foi apenas a ponta de lança dos problemas acarretados pelo desenvolvimentismo militar na Amazônia. Com a construção das grandes estradas, vieram incontáveis prejuízos sociais relacionados à posse da terra, à exploração de recursos naturais, à desestruturação e desumanização de grupos locais. Esse entendimento, evidentemente, só foi possível após a concretização desse processo histórico. Para um observador dos acontecimentos entre 1966 e 1972, como Morbach, esse ônus social

da integração econômica era ainda indiscernível.

A bem dizer, a geração de Morbach celebrou a PA-70 e a Transamazônica, assim como o próprio regime militar de 1964. Se Morbach é autor de inúmeros retratos à óleo de Jarbas Passarinho, seu irmão Antônio Bastos Morbach, notável polemista afinado às questões sociais, tecerá elogios a Passarinho e à abertura de estradas em sua revista *Itatocan*. Outro periódico da época, *Notícias de Marabá*, de João Corrêa da Rocha, teve em suas nove primeiras edições (1970 a 1972) o sugestivo subtítulo “Tudo sobre a construção da Rodovia Transamazônica”. Pelo menos na aparência havia um nítido entusiasmo local em torno do programa desenvolvimentista para a Amazônia, tocado pelo governo da “revolução”.

Tal fato contrasta com as posições anteriores de Morbach, que desde o início dos anos 1940 produziu artes visuais e literatura com um viés humanista, na defesa dos grupos mais subalternizados na região. Talvez Morbach tenha adotado essa postura moderada por medo da repressão

militar - lembremos que ele chegou a ser candidato pelo Partido Comunista nos anos 1940, e que Marabá estava intensamente militarizada naquele momento de abertura da PA-70 e da Transamazônica, enquanto palco da chamada Guerrilha do Araguaia. Talvez o artista estivesse apenas atendendo a encomendas de terceiros. Porém, também é certo que a abertura de estradas representava para Morbach e para Marabá a satisfação de antigos anseios da região, sobre a qual pesava um sentimento de isolamento intenso.

Anos depois, com a concretização da expansão latifundiária na região que veio com o pacote desenvolvimentista, Morbach pintou quadros como o da Figura 04 (1979), em que evidencia a questão agrária. Obras como essa colocam em perspectiva o endosso anterior do artista à construção das grandes estradas.

Essa revisão crítica está pendente no MMFC, ainda que hoje haja distância histórica suficiente para tal. O museu dispõe de obras sobre a luta pela terra, a extinção dos castanhais e assuntos correlatos, que bastariam



Figura 04: *Sem título*, Augusto Morbach, pintura, 1979. Acervo de Mirtes Morbach.

para problematizar a narrativa das Figuras 01 e 02. Também dispõe de significativa coleção artística de povos originários da região, afetados em diferentes graus pelo desenvolvimentismo governamental, que igualmente serviriam para reposicionar a narrativa daquelas pinturas de Morbach.

Sem dúvidas, o MMFC é fruto de um esforço hercúleo pela manutenção da memória e da história local. Muitas cidades como Marabá, no interior do Brasil e da Amazônia, não dispõem de um equipamento cultural semelhante. Porém, quando o museu opta pelo elogio puro e simples aos personagens políticos e ao processo de integração econômica, fortalece ideologias já defasadas e perde a chance de debater a realidade local e global de um ponto de vista crítico. Que é, afinal, a vocação e o propósito dos museus hoje.

REFERÊNCIAS

ARNAUD, Expedito. *Os índios Gaviões de Oeste: pacificação e integração*. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi, 1975.

DAVIS, Shelton. *Vítimas do milagre: o desenvolvimento e os índios do Brasil*. Tradução de Jorge Pontual. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

ÍNDIOS, memória de uma CPI. Direção de Hermano Penna. Brasília: TV Câmara, 1998. 32 min.

KLUCK, Hilmar et al. *Marabá: a história de uma parte da Amazônia, da gente que nela vivia, da gente que nela desbravou e dominou, fazendo-a emergir para a civilização, de 1892 até nossos dias*. Marabá: PMM, 1984.

VELHO, Otávio Guilherme. *Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

GIL VIEIRA COSTA

Professor na Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, em Marabá. Realizou Graduação em Artes Visuais (Escola Superior Madre Celeste, 2007), Mestrado em Artes e Doutorado em História (Universidade Federal do Pará, 2011 e 2019, respectivamente). Editor de Arte e Meio Ambiente da Revista Arte &Crítica, da Associação Brasileira de Críticos de Arte.