

**Revista de Literatura,
História e Memória**



Seção: Pesquisa em Letras no contexto
Latino-americano e Literatura, Ensino e
Cultura

ISSN 1983-1498

VOL. 14 - Nº 24 - 2018

UNIOESTE/CASCAVEL - P. 274-291

**A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA NA LITERATURA:
AS FACES DA OBRA DE ODETE DE BARROS
MOTT**

**The tranzamazônica highway in the literature: the faces
of the work by Odette de Barros Mott**

José Valtemir Ferreira da Silva¹
César Augusto Martins de Souza²

RESUMO: Historicamente, ao se reportarem à Amazônia, estudiosos, pesquisadores e integrantes do governo brasileiro refletiram, debateram e emitiram opiniões sobre propostas que visassem a sua integração, ocupação. Nesse sentido, alguns projetos e momentos se destacaram com iniciativas para alcançar êxito em tais proposições, como foi a abertura da rodovia Transamazônica (BR-230). A referida rodovia foi destaque nos principais jornais,

revistas, noticiários de circulação nacional, sendo fonte de pesquisa e tema de diversos trabalhos, monografias e inspiração para diversas obras da literatura nacional. Desta forma, o presente trabalho busca a partir das diferentes versões presentes na obra da literatura juvenil nacional “*A TRANSAMAZÔNICA*” de Odette de Barros Mott, analisar e compreender as visões e opiniões acerca do processo de construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970. Desta forma, foi feita a consulta de livros, jornais e demais fontes de publicação da época, e através do diálogo com as questões expostas na obra literária, demonstra-se pontos relevantes do cotidiano da construção da rodovia na década de 1970.

PALAVRAS-CHAVE: Transamazônica; Literatura; Memórias.

ABSTRACT: Historically, when they reported to the Amazon, scholars, researchers and members of the Brazilian government reflected, debated and voiced opinions on proposals aimed at their integration, occupation. In this sense, some projects and moments stood out with initiatives to achieve success in such propositions, as was the opening of the Transamazônica highway (BR-230). This road was highlighted in the main newspapers, magazines, newscasts of national circulation, being a source of research and theme of various works, monographs and inspiration for various works of national literature. In this way, the present work seeks to analyze and understand the visions and opinions about the process of construction and colonization of the Transamazônica highway in the decade. This work searches from the different versions present in the work of the national juvenile literature “*A TRANSAMAZÔNICA*” by Odette de Barros Mott of 1970. In this way, it was made the consultation of books, newspapers and other sources of publication of the time, and through the dialogue with the issues exposed in the literary work, it demonstrates important points of the daily life of the construction of the highway in the decade of 1970.

KEYWORDS: Transamazônica; Literature; Memoirs.

¹ Mestre em Linguagens e Saberes na Amazônia pela Universidade Federal do Pará – PPLSA/UFPA. Técnico-administrativo em Educação da Universidade Federal do Pará (UFPA). E-mail: <valtemir@ufpa.br>.

² Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. Professor Adjunto da Universidade Federal do Pará (UFPA), desenvolvendo atividades docentes no Campus de Bragança na Graduação e no Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia/UFPA. E-mail: <cesar@ufpa.br>.

INTRODUÇÃO: A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA E A LITERATURA

No dia 06 de junho de 1970, o Presidente da República Emílio Garrastazu Médici, visitava o Nordeste para presenciar *in loco*, a situação da região fortemente assolada pela seca. Na ocasião, discursou³ na cidade de Recife sobre a situação de miséria ali vista. Sabe-se que 10 dias depois da mencionada visita ao Nordeste, 16 de junho de 1970, o Presidente assinou o decreto nº 1.106, que criou o Programa de Integração Nacional - PIN⁴, que dentre outras providências, anunciava a abertura da rodovia Transamazônica.

[...] Art. 2.º A primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

§ 1.º Será reservada, para colonização e reforma agrária, faixa de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias para, com os recursos do Programa de Integração Nacional, se executar a ocupação da terra e adequada e produtiva exploração econômica.

§ 2.º Inclui-se também na primeira etapa do Programa de Integração Nacional a primeira fase do plano de irrigação do Nordeste. [...] (PEREIRA, 1971, p. 150).

Anunciada pelo governo como um megaprojeto e símbolo do momento da euforia desenvolvimentista por qual passava o país, a rodovia iria atravessar a grandiosa floresta e aliada a um plano de colonização as suas margens, prometia trazer milhares de pessoas, principalmente os nordestinos que eram fortemente castigados pela seca. Com o referido anúncio e o concomitante processo de construção e colonização, a rodovia Transamazônica passou a suscitar diversas discussões, as quais se propagam até os dias atuais.

Assim, a rodovia era tema na política, no cinema, jornais e com o decorrer dos primeiros anos, passou a ser foco de escritores que abordaram a temática sobre as diversas peculiaridades do referido empreendimento. Essas peculiaridades possibilitaram e foram terreno fértil, para uma abordagem literária, com representações das visões e das memórias acerca do momento histórico que era a construção da Transamazônica; uma produção literária vista como um lugar de memória⁵, como um lugar em que escritores depositaram nos enredos suas impressões e

³ A íntegra deste discurso do Presidente Emílio Garrastazu Médici pode ser consultado em Tamer (1971).

⁴ Aprovado durante a reunião ministerial de 15 de junho de 1970 para ser executado no quadriênio de 1970-1974, tendo como primeira etapa a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. Sobre o tema consultar Pereira (1971).

⁵ O historiador francês Pierre Nora (1993) afirma que os lugares de memórias nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, fazer procedimento notarial de atas, pois sem vigilância comemorativa, poderiam

ponto de vista.

Exemplo disso, é a escritora Odette de Barros Mott⁶, que em 1973 lança a obra literária *A Transa Amazônica*⁷, explorando no enredo da narrativa, aspectos do cotidiano do processo de colonização da rodovia, demonstrando as partidas e chegadas e a vida dos imigrantes nos primeiros anos nas terras e agrovilas⁸ que recebiam do governo por intermédio do INCRA⁹.

O tempo histórico da narrativa de Odette Mott é construção da rodovia Transamazônica na década de 1970. Inicialmente o enredo passa-se no estado de Sergipe, onde fica a fazenda do seu Juvêncio, em que Isório trabalha e vive com a família na plantação de arroz e na cidade Pirapitinga, onde fica a casa de Zezé e Arivaldo; e posteriormente no Estado do Pará, em que se localiza a agrovila Boa Esperança. O enredo se estrutura a partir de um narrador onisciente, que se situa fora da história, descrevendo sentimentos, pensamentos das personagens e apresentado com detalhes os aspectos da história e de forma mais longa e detalhada os fatos que conduziram as famílias rumo a Transamazônica.

Nessa conjuntura, será problematizado neste artigo, especificamente, como a autora construiu ao longo das edições da obra literária “duas faces de uma mesma obra em duas versões de m mesmo livro”.

DUAS FACES DE UMA MESMA OBRA EM DUAS VERSÕES DE UM MESMO LIVRO

Um fato importante ao pesquisar e analisar as fontes literárias que se ambientaram na construção e colonização da Transamazônica na década de 1970, ocorre com a obra de Odette

desaparecer das memórias. O autor apresenta ainda a literatura como um dos exemplos de “lugares de memórias”
⁶Odette de Barros Mott (1973), ou simplesmente Odette Mott⁶, uma prestigiada escritora que se dedicou a literatura infanto-juvenil, iniciando sua produção no início dos anos de 1950 com temas voltados ao público infantil, com enredos breves, ingênuos e divertidos. A escritora ganhou destaque, com publicações para o público juvenil, inclusive, foi premiada por instituições como a Academia Brasileira de Letras e a Fundação Educacional do Distrito Federal, tendo o realismo documental como sua principal marca, abordando em seus livros fatos do cotidiano.

⁷ Como será exposto, a obra é revisada, ganhando um final diferente a partir de 1979, além de um acréscimo no título original, sendo intitulada *A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazonica)*.

⁸ O processo de colonização da Rodovia Transamazônica foi organizado e distribuído em Agrovilas, Agrópolis e Rurópolis. As agrovilas eram formadas por um conjunto de casas construídas em uma área de terreno de 20x80 m, devendo ser providas dos serviços básicos indispensáveis, como água, luz, serviço médico, escola, serraria, etc. As Agrópolis deveriam ser compostas pelo o agrupamento de quatro agrovilas, já as Rurópolis seriam cidades, ou se constituiriam cidades, quando se integrassem pela a incorporação de mais de duas Agrópolis e dispor dos serviços urbanos essenciais. Fonte: Rebelo (1973).

⁹ Criado em 1970 mediante a fusão do Instituto Brasileiro de reforma Agrária – IBRA e Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário – INDA, coube ao Instituto a missão inicial de realizar a colonização das terras ao longo das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, independentemente de suas outras atribuições de âmbito nacional. Sobre o tema consultar Rebelo (1973).

<http://e-revista.unioeste.br/index.php/rlhm>

de Barros Mott, em que num olhar superficial sobre a sua vasta produção literária, vê-se livros distintos com o tema “Transamazônica” e pode-se inferir que a escritora escreveu duas obras ambientadas na construção e colonização da rodovia, tendo em vista as diferenças apresentadas nos livros, como número de páginas, capas distintas, título com adição de termo. Porém, tão logo inicie a leitura e compare os livros, observa-se que a maior parte do enredo é reproduzido fielmente, havendo apenas a alteração e a adição de um desfecho distinto e que se trata na verdade de “duas versões de um mesmo livro”.

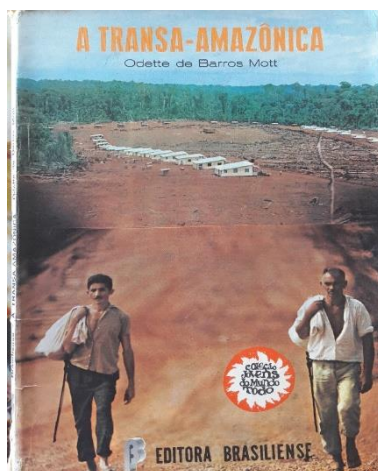
Aprofundando mais a discussão e procurando interpretar as observações expostas pela autora nas duas versões, bem como examinar as alterações e acréscimos feitos no enredo e a contextualização do cenário em que se ambientam, percebe-se que a escritora a partir da sexta edição, em 1979, busca ressignificar e atualizar a história, a partir da sua interpretação diferente sobre do cenário da construção da rodovia já aberta em meio a selva Amazônia no final da década de 1970.

Desta forma, é pertinente expor este movimento feito por meio das versões da mesma obra, para expressar através da literatura a construção e colonização da rodovia Transamazônica, evidenciando com as alterações e acréscimos presente nas edições mais recentes, a preocupação da escritora em apresentar uma visão menos otimista da estrada.

Como será argumentado, esta visão acompanha a mudança de foco das notícias veiculadas sobre o tema, que nos anos iniciais mostravam a rodovia como “a conquista do gigantesco mundo verde” e após a sua construção, a partir da segunda metade da década de 1970 e início da década de 1980, passaram a exibir discursos, propagando-se mazelas e várias problemáticas do projeto da rodovia, como se os adjetivos positivos noticiados nos primeiros anos da obra não tivessem existido.

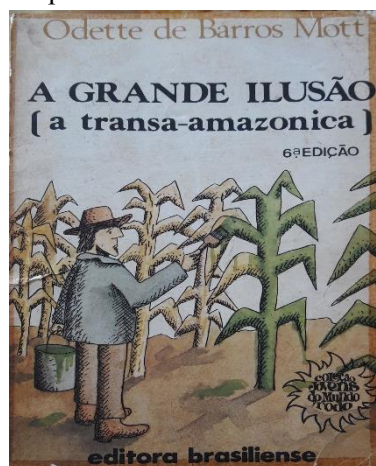
Assim, a primeira marca forte do novo sentido pretendido para o desfecho da narrativa de Odette de Barros Mott é o incremento do título da obra, que na primeira edição, de 1973 pela Editora Brasiliense (nas primeiras cinco edições segundo o levantamento feito nesta pesquisa) é intitulada simplesmente “A *TRANSA-AMAZÔNICA*”, a partir da sexta edição de 1979, ainda pela mesma editora o título ganha um acréscimo de “A *GRANDE ILUSÃO*”, ficando inicialmente *A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazônica)*, e mais tarde a partir da nona edição já pela Atual Editora há uma inversão entre título e subtítulo *A TRANSA AMAZÔNICA (a grande ilusão)*. Como se observa a seguir:

Figura 1: Capa do livro utilizada da primeira a quinta edição.



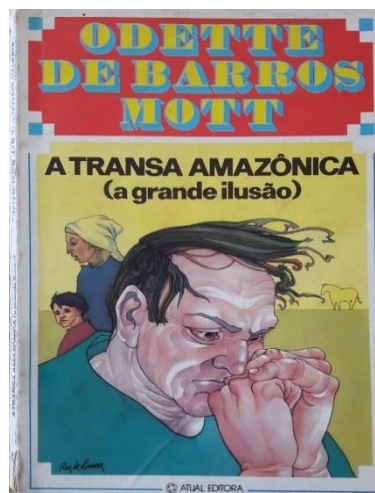
Fonte: acervo pessoal.

Figura 2: Capa do livro utilizada da sexta à oitava edição.



Fonte: acervo pessoal.

Figura 3: Capa do livro utilizada a partir da nona edição.



Fonte: acervo pessoal.

Desta maneira, vê-se que a mudança do título a partir da sexta edição anuncia que agora não se trata apenas de mais uma obra literária sobre a Transamazônica na década de 1970, mas uma narrativa que apresenta a rodovia como símbolo da desilusão de migrantes agricultores que veem o sonho de uma vida melhor distante em solo transamazônico, ou seja, a utopia da Terra vira uma “grande ilusão”.

Com a modificação do título e do desfecho da narrativa, em 1979, altera-se também a capa da obra, que a partir da sexta edição a imagem anterior é substituída por um agricultor com um balde de tinta verde, pintando galhos secos de árvores. Observa-se que o ato de pintar de verde busca apresentar a “Grande Ilusão” de agricultores na Transamazônica, levando a uma interpretação de que, muitos deles no Nordeste, deslocando-se para a Amazônia em busca do sonho da terra, viram com o passar dos anos a mesma situação de miséria em que viviam.

Portanto, a capa da obra literária demonstra que haveria a repetição da realidade anterior, ou seja, para os colonos da Transamazônica é como se tivesse simplesmente pintado o cenário de verde, o verde da floresta amazônica, mas a vida, as condições de sobrevivência, as dificuldades cotidianas, continuavam exatamente igual ao cenário que tinham anteriormente.

A partir da nona edição, agora pela Atual Editora, a capa é novamente modificada, aparecendo ao fundo uma mulher e uma criança, tendo como imagem principal a figura de um homem, com a fisionomia triste e abatida, como se tivesse lamentando por algo. Depreende-se então, que a imagem simboliza a desilusão daquelas famílias (na nova versão da trama) frente aos obstáculos nem sempre ultrapassáveis na Transamazônica.

Observa-se que essas modificações na capa da obra literária, igualmente ao que ocorre com o título, anunciam uma mudança de perspectiva e o final menos otimista alterado e incluído pela a autora a partir da sexta edição, de 1979, em *A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazonica)*. Nesse sentido, Onaka e Thiel (2015), em artigo sobre a função da capa na obra literária, argumentam que sua função transpõe a de mero elemento decorativo que busca provocar um impacto inicial no leitor ou trazer dados de informação sobre o livro, pois ela deve promover a confluência dos elementos estéticos-literários e imagéticos, ou seja, deve ser pensada e compreendida como parte da narrativa. As autoras abordam ainda que embora seja consenso que o mérito de um livro não seja avaliado pela a capa ou mesmo, somente pela a capa, esta além de atrair o leitor, deve constituir elemento complementar para a interpretação da obra literária.

Nessa acepação, na obra literária de Odette Mott, observa-se que as três capas apresentadas (das primeiras edições com agricultores caminhando pela estrada, com a imagem da agrovila de fundo e partir da sexta edição em que a um retrato menos otimista da Transamazônica) buscam uma integração, harmonia, adequação a versão diferente da narrativa, buscando refletir a nova mensagem que o enredo passa ao leitor (como será expalnado a seguir) após o acréscimo de um desfecho diferente.

Assim sendo, a própria alteração da capa sugere que a imagem reproduzida nas primeiras edições não contempla o dimensionamento dado a obra a partir da edição de 1979 e que esta mudança objetiva oferecer uma leitura preliminar sobre as duas faces da mesma obra, nas duas “versões” do mesmo livro, notabilizando as capas como elementos importantes e complementares na interpretação da narrativa em tela.

AS DIFERENTES VERSÕES NA NARRATIVA

Ademais a questão da capa e do título da narrativa, a autora acrescenta outros elementos que reiteram o entendimento diferente sobre a Transamazônica, em períodos distintos da década de 1970. Na primeira edição (1973), por exemplo, após o desfecho da narrativa, a escritora deixa aos leitores o relato autobiográfico: “COMO NASCE A IDÉIA DE UM LIVRO”, em que inicia falando da necessidade que sentiu de visitar a Transamazônica para consecução da sua obra, pois, “[...] além de ler tudo o que fora publicado sobre ela, senti que precisava ir lá, ver com meus próprios olhos, conhecer a estrada e os que nela trabalhavam! Não e bastava mais o que os outros me informavam, eu mesma queria observar sentir.” (MOTT, 1973, p. 115).

Desta forma, a escritora viaja rumo a rodovia para buscar ambientar a obra literária que pretendia escrever, fazendo questão de reservar um espaço para narrar esta viagem pela Transamazônica. Nesse relato, passa inicialmente por Marabá¹⁰, rumo a Agrovila Castelo Branco, faz suas primeiras observações e narra o otimismo dos moradores na Transamzônica, com lotes, casa, escola e esperança de dias melhores, além de demonstrar a alegria com o cenário encontrado: “Vocês podem calcular minha alegria e surpresa ao ver no meio da floresta aquelas plantações verdejantes, a colheita prometendo ser farta!” (MOTT, 1973, p. 119).

O relato segue, com a chegada da escritora em outra Cidade da região por onde passa a

¹⁰ Município localizado no sudeste do estado do Pará, na Região Norte, comumente citado por jornalistas como Morais *et al.* (1970) e Tamer (1971), ao se referir a construção da rodovia na década de 1970.

estrada, Altamira¹¹, de onde parte rumo a Agrovila Boa Esperança¹², em que menciona ter encontrado os personagens protagonistas do seu romance, Isório e sua família. Nota-se nesse relato autobiográfico da escritora, que ela mantém uma visão otimista com relação a construção da estrada e os desdobramentos do processo de colonização “Um dia voltarei, quero vê-la de começo a fim, de oeste a leste! Cortando a selva, bordejada pelo canavial verdejante. A cana é tão linda quando adolescente! Voltarei.” (MOTT, 1973, p. 128).

Tal visão inferida no relato da escritora é refletida no desfecho do enredo de sua obra literária, pois nessa primeira versão, há senão um final feliz para os personagens que viviam em precárias condições no estado de Sergipe, as margens do rio São Francisco, mas uma vida nova, com sonho de um futuro diferente, com a esperança e perspectivas de melhores condições de sobrevivência.

Nas últimas páginas da primeira edição (da primeira a quinta), vê-se então, um clima ameno em que as famílias são apresentadas a dinâmica da Agrovila, as crianças indo à escola e aprendendo coisas novas, as jovens “Das Dores” e Rialva nas aulas de artesanato e Mobral, aprendendo muita coisa, a ler, a escrever, os homens na lida nos lotes, e todos participando da vida social da Agrovila. O último trecho da narrativa resume essa visão otimista com relação a Transamazônica, através da fala do personagem Lindauro:

— Que coisa, das Dores, lá a gente vivia quase como bicho na mata, escondido na toca, mãe só conversava com pai, e agora até ensinar a fazer esteira ela vai. Quando vejo o milho aí já secando, pronto para ser colhido, Das Dores, como a gente é feliz tendo o que é seu.
— Lindauro vem “comê”, a comida está no prato e esfria. (MOTT, 1973, p. 114).

Constata-se nessa primeira versão da obra literária, que apesar das dificuldades os aspectos positivos da abertura e colonização da estrada sobressairam e que o futuro para as famílias de agricultores que povoavam as agrovilas e trabalhavam em seus lotes na Transamazônica, apresentava um horizonte promissor.

Desta maneira, pode-se dizer que a primeira edição da obra literária fez parte de uma visão sobre a estrada comumente apresentada por integrantes do governo, que apresentavam a

¹¹ Altamira é um município [brasileiro](#) localizado no [estado](#) do [Pará](#), na [Região Norte](#) do país, às margens do [rio Xingu](#), fundado em 06 de novembro de 1911. Vários jornalistas e viajantes destacaram a referida cidade em sua abordagem sobre a Transamazônica na década de 1970. Sobre isto consultar Gomes (1972), Morais *et al.* (1970) e Tamer (1971).

¹² Dentre os nomes das agrovilas criadas às margens da rodovia Transamazônica não se encontrou no acervo bibliográfico e documental consultado o nome “Agrovila Boa esperança”, portanto, acredita-se que a autora utilizou-o para somar na construção do plano estético-simbólico da obra literária.

rodovia como uma obra faraônica, um dos principais símbolos do progresso e da integração nacional, visão repercutida em publicações e depoimentos em várias fontes do início da década de 1970, em que em meio a argumentos e discussões que problematizavam a construção da rodovia, era também comum esta ser metaverseada como símbolo do progresso nacional.

Neste sentido, pode-se analisar que os adjetivos positivos com relação a construção e colonização da Transamazônica, nos primeiros anos da década de 1970, em que se situa a primeira versão da obra de Odette Mott, era reflexo ou acompanhavam um momento positivo do governo do General-Presidente Emílio Garrastazu Médici, em que:

O país, comparado a um imenso canteiro de obras, foi tomado por incontida euforia desenvolvimentista. Martelavam-se os slogans otimistas, animando, encorajando, em mensagens positivas e ufanistas: *Pra frente, Brasil; Ninguém mais segura este país; Brasil, terra de oportunidades; Brasil, potência emergente*. Para os que discordavam, a porta da saída: *Brasil, ame-o ou deixe-o*. (REIS, 2000, p. 56).

Esse cenário positivo do país, que refletiu diretamente no imaginário nacional acerca da construção da estrada e que foi manifestado na obra literária, pode ser visto nitidamente em algumas fontes de publicação da época em que Odette de Barros Mott, além do acesso a várias publicações sobre a rodovia, esteve nas agrovilas e publicou a primeira edição do seu livro.

Assim, umas das fontes analisadas em que esta posição é perceptível, são as publicações do *Jornal Folha de São Paulo*, como a corbetura que o jornal fazia às visitas do General-Presidente a Amazônia. Um primeiro exemplo que corrobora com a visão apresentada na primeira versão da obra literária em tela, é reportagem de setembro de 1971, que descreve a visita de Médici para acompanhar o andamento das obras da estrada e o processo de colonização da Transamazônica, sob o título “Encontro bem-humorado com os colonos pioneiros”:

Quando deixava o escritório, o Presidente recebeu nova ovação popular. Abandonando o roteiro, ele dirigiu-se ao encontro de um grupo de colonos, com os quais manteve breves diálogos. Quando um deles afirmou orgulhoso que é natural do Rio Grande do Norte, o Presidente quis saber se ele estava estranhando a selva.

“Que nada Presidente. Aqui é muito melhor...” — foi a resposta. [...]

Um dos colonos elevou a voz e proclamou:

“Presidente, aqui é o Brasil grande”.

Voltando-se, o general Médici juntou:

“E pode ser ainda maior. Mas isso depende de vocês.” [...]

Presidente quero apresentar-lhe meu filho. Foi o primeiro a nascer aqui na agrovila, e se chama Transamazônico ... — disse orgulhosa. [...] (LIMA, 1971,

p. 2).

O trecho do jornal *Folha de São Paulo*, é de autoria jornalista Haroldo Lima, que de acordo com acervo consultado, esteve cobrindo como enviado especial do *Jornal Folha de São Paulo*, as principais notícias e visitas de Médici à rodovia nos primeiros anos das obras da estrada. Assim, como no desfecho da obra literária de Odette de Barros Mott, é perceptível na reportagem o clima de alegria, prosperidade e esperança entre os colonos, em que Médici era recebido com aplausos e admirado por ter protagonizado a iniciativa da construção e colonização da “estradona” Transamazônica.

Essa mesma mensagem de otimismo é vista em outras reportagens do jornal, principalmente nos primeiros anos após o anúncio da construção e colonização da estrada, em que constantemente era apontada a luta diária dos desbravadores da Transamazônica, mas sempre apresentando a estrada e o plano de colonização como um horizonte positivo para o país e para aqueles que vieram em busca de um vida nova na Amazônia.

Deste modo, um ano após a visita descrita acima, em setembro de 1972, o General-Presidente fizera nova viagem a Amazônia e constata-se novamente em reportagem do mesmo jornal e de autoria do mesmo jornalista, Haroldo Lima, o otimismo com relação a abertura e a colonização da rodovia, sob o título “Na Amazônia, Médici viu muito entusiasmo”:

Durante as 22 horas que passou em Brasil Novo – uma agrovila cercada pela floresta de árvores gigantescas – o Presidente Médici viu materializadas muitas daquelas ideias ambiciosas de que falou em 1970, quando anunciou para o País o Programa de Integração Nacional.

A ocupação física da área, o trabalho constante com a terra e o início de uma nova civilização puderam ser testemunhados nesse curto espaço de tempo, que não é tão curto assim para quem tem tanta pressa.

O presidente sentiu a euforia contagiante dos colonos. Eles estão conscientes da importância do trabalho pioneiro que estão desenvolvendo e só lamentam que a mesma oportunidade ainda não possa ser oferecida aos colegas e familiares que ficaram. (LIMA, 1972, p. 3).

Nota-se que o jornalista, como um narrador onisciente em enredo de obra literária, narra o que segundo ele Médici encontrara na Amazônia em sua visita, expresando, assim como na visita anterior, uma visão esperançosa sobre o empreendimento, notabilizando-o como o início de uma nova civilização, e através da euforia contagiante dos colonos, a reportagem procurava demonstrar o progresso que a construção de uma estrada no meio da floresta amazônica representava.

Com isso, têm-se nos primeiros anos após o anúncio da construção da estrada, mais notoriamente marcado e com mais vigor, a empolgação e o entusiasmo refletido no momento positivo que atravessava o governo de Emílio Garrastazu Médici, que conjuntamente com a popularidade e prestígio do governo civil-militar, a sua maior obra anunciada em 1970, ganhava destaque na mídia e se tornava símbolo do progresso nacional.

Neste sentido, a primeira versão da obra literária de Odette de Barros Mott situa o desfecho do seu enredo neste primeiro período das discussões sobre a estrada, em que tendo acesso as fontes de publicação da época, visitando as agrovilas em 1972 e presenciando e vivenciando as discussões sobre a Transamazônica e o momento positivo da nação, utilizou-se dessa conjuntura para a consecução da sua obra.

Essa visão mais otimista da primeira versão da obra literária, como já dito, é alterada e ressignificada a partir da sexta edição em 1979, *A GRANDE ILUSÃO (a transa- amazônica)*, em que o leitor nas páginas finais, viaja nos diversos problemas que explicitamente são destacados no enredo. A mudança de foco fica clara logo na apresentação em que a autora inicia com o seguinte comentário:

Quando em 1972 estive na Transamazônica visitando as agrovilas, já em pleno funcionamento, fiquei surpresa e depois encantada com o que vi: milharais com suas espigas fartas; pés de arroz dobrando ao peso dos cachos dourados; a cana sendo plantada e as famílias, vindas de todo o Brasil, cheias de esperança, como a do Isório.

Faz algum tempo, os jornais começaram a noticiar o insucesso da iniciativa governamental, atribuindo à pressa e à falta de planejamento o resultado do empreendimento.

Não voltei à Transamazônica, não mais estive com seus pioneiros, mas parece que realmente os resultados obtidos não foram os esperados: grandes áreas povoadas; agrovilas em pleno desenvolvimento e a estrada cortando de leste a oeste, imensa faixa, servindo não só de meio de transporte aos produtos vindos das plantações, como também de unificação dos vários Estados. (MOTT, 1979).

Assim, observa-se a preocupação da escritora em ressignificar sua obra a partir de uma nova visão e um novo contexto, em que não caberia o cenário de prosperidade e esperança apresentada no desfecho da primeira versão. Sobre isto a estudiosa da literatura infanto-juvenil Coelho (1984) argumentava na segunda edição do *Dicionário crítico da literatura infantil/ juvenil brasileira*, que a escritora, acompanhando as mudanças do seu tempo, alterou também sua obra na sexta edição, *A GRANDE ILUSÃO*, e o relato autobiográfico desaparece das últimas páginas da narrativa original, em que é acrescentado um novo final com a maioria dos

trabalhadores sendo derrotada pelas condições adversas encontradas na Transamazônica.

Deste modo, depreende-se que Odette de Barros Mott buscou uma espécie de atualização de sua obra, já que a primeira versão do início da década de 1970, teria se tornado obsoleta diante da nova configuração que se apresentava sobre a rodovia que apontavam para uma única direção: o fracasso da colonização e o sofrimento na estrada.

E se na primeira edição a autora buscou visitar as agrovilas e presenciar *in loco* a situação dos agricultores pioneiros na Transamazônica, na segunda versão da obra, a escritora redimensiona a narrativa apenas a partir das notícias divulgadas por jornais¹³ que passaram de forma mais incisiva a tecer críticas ao processo e apresentar fatos e dados pouco animadores sobre o resultado dos anos de construção e colonização da rodovia.

Destarte, a partir da sexta edição (1979), que marca esta segunda versão da obra, são expostas nas últimas páginas da narrativa, várias denúncias no cotidiano dos colonos na Transamazônica. Com as alterações e acréscimos no enredo, as famílias que na primeira versão estão esperançosas sobre o futuro na Transamazônica, agora enfrentam várias problemáticas.

Assim, entre as várias situações que tiram o otimismo e a esperança das famílias de uma vida melhor as margens da rodovia na obra literária, estão: a distância dos lotes e as precárias condições para o trabalho, a infraestrutura das Agrovilas que se esvazia com o passar dos anos, o solo ruim para as plantações, a falta de condições de escoamento da colheita que além de pequena é vendida pela metade do preço a atravessadores. O trecho final da narrativa resume essa visão mais pessimista com relação a Transamazônica, através da conversa entre os irmãos Zé e Arivaldo:

— Sabe, mano, a gente veio de tão longe, com tanta esperança, seu Bento a falar da na estradona, e aqui a luta é ainda pior que lá, mais brava. Longe de todos, que você diz? A tal Transa-Amazônica é mesmo como dizem lá na agrovila, Transa-Amargura!

— Voltar? Voltar pra onde? A gente vendeu o sitiozinho, trouxe seu Isório nessa empreitada, ele deixou seu carrasco. Voltar pra onde? Continuar? Com o diabo a se meter no meio, a levar quase de graça o que a gente ganhou com sangue? [...]

— Quanta desilusão, quanta esperança antes de vir.

— a gente não é fraco, mano, o que é forte é a mata, e a distância, é a falta de apoio certo, a gente de braços atados

— Sinto por nós, mas sinto tanto por seu Isório e nhá Tuda, coitados. A gente é moço, é forte, mas eles, tão apegados ao velho rio!

¹³ Em consulta a fontes de publicação da época como *Jornal Folha de São Paulo*, pode-se constatar este movimento e alteração de discurso.

Rialva seca os olhos vermelhos, e para não dar na vista, diz: —Eta lenha fumacenta! — e cutuca a fogueirinha. — Mais Rivaldo sabe o porquê dos olhos vermelhos. Ele também tem choro no coração.

— A gente tem que resolver!

—Sabe, Zé, penso numa cousa. Vamos desistir deste lote. A gente vai pro número 10, junta a família e trabalha. Se der pra comida, tá bem. O resto...

— O resto...

É a realidade, agora a conclusão é sua. (MOTT, 1979, p. 164).

Constata-se então, que na segunda versão de uma mesma obra, não há um final feliz, otimista, com perspectivas de mudança ou esperança de dias melhores na Transamazônica, o sonho da terra vira a desilusão. Após os primeiros anos os personagens são vencidos pelos obstáculos quase sempre intrasponíveis, admitindo a busca apenas pela sobrevivência diária, pois o sonho de dias melhores, já não é possível diante da dura realidade.

Sobre isto o historiador Reis (2014) afirma que o projeto faraônico que foi a construção da rodovia Transamazônica, apesar de ter mobilizado sonhos e ilusões acabou em fracasso sendo abandonado pelo governo seguinte a partir de 1974 (general Ernesto Geisel), esquecido e até considerado inexistente para amargura das pessoas que ali viviam.

Assim sendo, analogamente a obra literária, sonhos, ilusões, angústia, desilusões, são movimentos percebidos em momentos distintos ao se consultar as fontes bibliográficas e documentais sobre a estrada na década de 1970, em que esta inicialmente é ovacionada como símbolo do progresso de uma nação que avançava e se modernizava rumo a se tornar uma grande potência mundial, em anos de apogeu e do milagre econômico¹⁴, e em contrapartida, na segunda metade e especialmente no final da década de 1970, passa a ser apresentada como a imagem do insucesso de programas governamentais, corroborando com o declínio da ditadura militar e o conseqüente recuar da euforia desenvolvimentista que tomara conta País¹⁵.

Desta forma, pode-se dizer que a segunda versão da obra literária apresenta a ressignificação do imaginário acerca da Transamazônica, em que esta é invisibilizada como símbolo do progresso, para ser problematizada com a exposição de vários aspectos negativos, que acompanhava a decaída do momento positivo que o país atravessava e do conseqüente prestígio do governo militar, visão esta que fora repercutida em publicações e depoimentos em várias fontes, especialmente a partir da segunda metade da década de 1970.

¹⁴ Sobre o tema consultar Reis (2014).

¹⁵ Sobre o tema consultar Reis (2014).

Esse silêncio com relação a visão otimista dos primeiros anos da abertura e colonização da rodovia, é evidente na obra literária de Odette Mott para o leitor que não tenha contato com a primeira versão e considere apenas o enredo da segunda versão, pois fica explícita a denúncia a falta de planejamento adequado que minimizasse as precárias condições dos colonos migrantes na Transamazônica.

A ressignificação que ocorreu com obra literária também pode ser vista (como já dito) nitidamente em algumas fontes de publicação da segunda metade da década de 1970 e início da década de 1980, tendo em vista que a própria a autora relata que não esteve novamente na Transamazônica (após 1972), mas que acompanhou pelos jornais “o insucesso da iniciativa governamental”, demonstrando que buscou atualizar a obra as novas faces da rodovia expostas pela mídia, uma vez que a visão otimista tinha sido ultrapassada por uma nova versão no contexto histórico-social veiculadas em várias fontes de publicação, movimento esse, pouco comum na literatura nacional¹⁶.

Assim, é pertinente utilizar novamente o exemplo do *Jornal Folha de São Paulo*, que como visto, apresentava reportagens otimistas sobre as obras e a colonização da rodovia, como as mencionadas acima nas reportagens do enviado especial, o jornalista Haroldo Lima. Um primeiro exemplo que corrobora com a visão apresentada na segunda versão da obra literária em tela, é reportagem de 8 de outubro de 1978, que descreve as denúncias de vários colonos, sob o título “Na Amazônia o fracasso de uma colonização” e subtítulo “ O brasileiro esquecido”:

Amanhã, 9 de outubro, faz exatamente oito anos que o presidente Médici esteve na cidade de Altamira, às margens do Xingu, descerrando uma placa que dava início à construção da gigantesca e pioneira estrada. Era um tempo de projetos mirabolantes, frases de efeito retumbantes, partindo de ministros e do próprio presidente. Hoje, essas frases (“Terras para homens sem Terras. Homens para terra sem homens”, por exemplo) soam melancólicas no espetáculo dantesco de miséria e esquecimento a que foram relegados aqueles milhares de seres humanos, levados para o “inferno verde” na Ilusão de dias melhores.

Habituaados ao sofrimento, curtidos no sol impiedoso e nas terras áridas do Nordeste, estes homens, entretanto, nutrem uma esperança (resta-lhes, por acaso, outra alternativa?). (CARVALHO, 1978, p. 10-11).

O trecho do jornal *Folha de São Paulo*, é de autoria do repórter Ricardo Carvalho, que

¹⁶ Durante a consecução deste trabalho se buscou sem sucesso, exemplos similares de escritores que mudaram por algum motivo o final de uma mesma obra mediante o acréscimo de páginas.

de acordo com edição, em parceria com o fotógrafo Gilberto Ribeiro dos Santos, percorreu a mais de quatro mil quilômetros entre estradas e vicinais, produzindo uma série de reportagens sobre os colonos que estariam desde 1971, “aguardando o cumprimento das promessas oficiais”.

Assim como no desfecho da segunda versão da obra literária de Odette de Barros Mott, é perceptível na reportagem a mudança de perspectiva com relação as primeiras matérias do jornal que narravam o início de uma nova civilização, a euforia contagiante dos colonos, a materialização das ideias ambiciosas de progresso, os aplausos ao General-Presidente e os colonos felizes diante do futuro promissor que se apresentava em solo amazônico.

Observa-se então, assim como na obra literária de Odette Mott, que os adjetivos ganharam novas conotações e a rodovia passou a ser vista como sinônimo de miséria, esquecimento, do “inferno verde”, da melancolia e do sofrimento dos colonos, e assim como os *anos de ouro* são esquecidos¹⁷ comumente em discursos sobre o governo de Emílio Garrastazu Médici, a “Arrancada para a conquista do gigantesco mundo verde”, noticiada pela *Folha de São Paulo* em outubro de 1970, por ocasião do ato simbólico da derrubada de uma enorme castanheira, que estabelecia o marco inicial dos trabalhos de construção da grande rodovia, é silenciada para repercussão de uma nova visão sobre a rodovia. Nesse sentido é pertinente citar ainda outra publicação do jornal do dia 10 de outubro de 1978, em que esta nova versão sobre a rodovia fica bem explicitada:

A grande rodovia “que liga o nada a nada”, na expressão de alguns técnicos que contribuíram, atesta o malogro dos projetos-impactos idealizados no Governo Médici para glorificar sua administração. A Transamazônica, como mostra a reportagem publicada pela “Folha” domingo, é testemunho vivo desses grandes erros cometidos à revelia da aprovação popular. [...] Batizada pelos repórteres e carreteiros que a percorreram de “Transamargura” ou “Transmiserável”, a estrada assiste o abandono que envolve os milhares de famílias transferidas para a região sem que, antes, fossem estruturadas bases econômicas para a sua fixação. (FOLHA, 10 DE OUTUBRO DE 1978, p. 2).

No trecho acima apresentado no editorial¹⁸ do jornal, nota-se mais uma vez, a visão pessimista com relação a estrada e a associação do seu fracasso ao governo do de Médici.

¹⁷ Para o historiador Daniel Aarão Reis a primeira metade dos anos 1970, considerados *anos de chumbo*, tende a ficar pesada como metal da metáfora, carregando para as profundezas do silêncio a memória nacional. Esses anos precisariam ser revisitados, pois também forma *anos de ouro*, descortinando horizontes, abrindo fronteiras, geográficas e econômicas. Sobre o tema consultar Reis (2014).

¹⁸ Editorial é um artigo publicado na imprensa, ou seja, jornais, revistas ou sites e que possui conteúdo opinativo. O ponto de vista pode ser da empresa (veículo de comunicação) ou da redação (editor, colunistas) sem ter que <http://e-revista.unioeste.br/index.php/rlhm>

Assim, a abertura da estrada não mais é o símbolo de um país que se modernizava rumo a se tornar uma potência mundial, mas, símbolo dos erros cometidos pelo o governo a revelia da aprovação popular, que contraditoriamente, em meio a críticas, também era aclamado pelo povo, e tendo a construção e colonização da Transamazônica, por vezes, elogiada, com matérias jornalísticas que expunham a acertividade do empreendimento.

Diante do exposto, observa-se então na produção literária de Odette de Barros Mott sobre a rodovia Transamazônica, que há duas faces de uma mesma obra em duas versões de um mesmo livro. A seguir as considerações finais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar a obra literária de Odette Mott sobre a construção, migração e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970, através do diálogo com diversas fontes da época e autores que discutiram posteriormente a temática, observa-se que a narrativa apresenta uma problematização implícita ou explícita de aspectos que permearam as discussões sobre o grande empreendimento, que foi a abertura da rodovia.

Desta forma, através da problematização das edições da obra literária feita neste artigo, constatou-se a preocupação e a tentativa da autora de acompanhar as mudanças no imaginário popular acerca da rodovia e assim, ratificar a principal característica de sua produção literária, o realismo documental, que fazia a autora buscar o trabalho de campo para a consecução de suas obras literárias¹⁹.

Assim sendo, demonstrou-se que a obra literária de Odette Mott representa uma mudança de entendimento da escritora, que tendo visitado a Transamazônica em 1972, buscou a partir de 1979 ressignificar sua obra por entender que as memórias que ficaram do primeiro momento que esteve na rodovia, não traduziam os fatos dispostos após alguns anos do empreendimento na Amazônia.

Deste modo, observou-se que apesar da narrativa de Odette Mott não se constitua documento histórico e não vise a simples exposição dos fatos, problemas, contextos, que não se limite a descrição de histórias de pessoas reais que migraram em busca de terras na Transamazônica, inegavelmente a escritora utilizou este panorama social, dos acontecimentos,

cumprir com a obrigação jornalística de imparcialidade. Sobre o tema consultar *Manesco (2014)*.

¹⁹ Sobre o tema consultar Coelho (2006).

da repercussão do empreendimento, de fatos ocorridos e noticiados em torno da rodovia na década de 1970 para a consecução da arte literária, inclusive buscando um novo final para a sua obra.

Diante do exposto, a narrativa analisada que como obra literária transpõem as barreiras do tempo, renovando-se a cada nova leitura, nova discussão, vem ratificar a preocupação contemporânea de empreendimentos de grande porte que são anunciados e desenvolvidos, mais como fonte de interesses governamentais do que por um estudo aprofundado dos impactos e dos benefícios que trarão a população envolvida.

Por fim, é fonte para futuros trabalhos, um diálogo com outras obras que fazem uma discussão e se ambientam em grandes projetos na Amazônia, pois poderá ser problematizado a partir da literatura diferentes momentos e sobre diferentes ângulos, importantes acontecimentos da história e debates sobre a integração amazônica.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, Gilberto. **Na transamazônica, o fracasso de uma colonização (o brasileiro esquecido)**. São Paulo, 08 de outubro de 1978, p. 10. Acervo Folha. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1980/09/01/2//4260071>. Acesso em: 21 jan. 2017.

COELHO, Nelly Novaes. **Dicionário crítico da literatura infantil e juvenil brasileira**. 5ª ed. rev. atual. - São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2006.

_____. **Dicionário crítico da literatura infantil e juvenil brasileira (1882/1982)**. 2ª ed. - São Paulo: Quíron/Brasília, INL, 1984.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Presidente Médici na SUDAM: Amazônia solidária com o Nordeste**. São Paulo, 09 de outubro de 1970, p. 4. Acervo Folha. Disponível em: < <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=3806&keyword=Transamazonica&anchor=4370120&origem=busca&pd=0af39247ae515ac86f22db7cd6f7d20e>>. Acesso em: 29 jul. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Sem Rumo**. São Paulo, 10 de outubro de 1978, p. 2., Opinião. Acervo Folha. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?anchor=4265836&pd=225ffd7a3edba88577b34d2b7a306989>. Acesso em: 11 fev. 2018.

GOMEZ, Flávio Alcaraz. **Transamazônica: a redescoberta do Brasil**. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

LIMA, HAROLDO. **Médici vê agrovila na Selva amazônica**. São Paulo: Folha de São Paulo, 01 de outubro de 1971, p. 2. Acervo Folha. Disponível em: <http://e-revista.unioeste.br/index.php/rlhm>

<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1971/10/01/2//4368243>. Acesso em: 20 jan. 2017.

_____. **Na Amazônia, Médici viu muito entusiasmo**. São Paulo: Folha de São Paulo, 29 de setembro de 1972, p. 3. Acervo Folha. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1971/10/01/2//4368243>. Acesso em: 20 jan. 2017.

MANESCO, Maira. **Editorial o que é? Race Comunicação. São Paulo/Goias, 18 de novembro de 2014**. Disponível em: www.racecomunicacao.com.br/blog/o-que-e-editorial/. Acesso em: 11 fev. 2018.

MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MOTT, Odette de Barros. **A TRANSA-AMAZÔNICA**. 1ª ed. – São Paulo: Brasiliense, 1973.

MOTT, Odette de Barros. **A GRANDE ILUSÃO** (a transa-amazônica). 6ª ed. – São Paulo: Brasiliense, 1979.

MOTT, Odette de Barros. **A TRANSA AMAZÔNICA** (a grande ilusão). 9ª ed. – São Paulo: Atual, 1986.

NORA, Pierre. **Entre memória e História: a problemática dos lugares**. Projeto História, São Paulo, n. 10, p. 7-28, 1993.

ONAKA, N. K. C. O. ; THIEL, J. C. . **CAPA NO LIVRO LITERÁRIO: PROTEÇÃO, ADORNO, ILUSTRAÇÃO OU COMPLEMENTO DA LEITURA?**. In: **XII Congresso Nacional de Educação (EDUCERE)**, 2015, Curitiba. EDUCERE ? Congresso Nacional de Educação, 2015. p. 3073-3089.

PEREIRA, Osny Duarte. **A Transamazônica – prós e contras**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

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

_____. **Ditadura e democracia no Brasil**. Rio de Janeiro, Zahar, 2000.

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

TAMER, Alberto. **Transamazônica – solução para 2001**. Rio de Janeiro: APEC, 1971.