



UMA PRODUÇÃO LITERÁRIA SOBRE A TRANSAMAZÔNICA: APONTAMENTOS PRELIMINARES

José Valtemir Ferreira da Silva^{*1}

^{*} Universidade Federal do Pará (UFPA)

e-mail: valtemir@ufpa.br

Resumo: O estudo tem como propósito apresentar um conjunto de obras literárias que tem como tema, espaço e tempo as demandas da construção e colonização da rodovia Transamazônica (BR-230) na Amazônia brasileira. Este *corpus* reúne publicações catalogadas e adquiridas em sebos, colecionadores, bibliotecas e consultas com outros pesquisadores, tais como: *Traçado Íntimo da Transamazônica* de Luiz de Castro (1971), *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica* de Zuleika Mello (1972), *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*, organização do Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes (1972), *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* de Consuelo Belloni (1973), *Dois Meninos na Transamazônica* de Margarida Ottoni (1973), *A Transamazônica* de Paulinho Payakã (1974), *Missão Secreta na Transamazônica* de Francisco de Assis Brasil (1991), *A Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura da Transamazônica* de John Coningham Netto (2000), *A Transa-Amazônica* e a sua segunda versão *A Grande Ilusão (a transa-amazônica)* de Odette de Barros Mott (1973,1979). Sendo o foco da pesquisa de doutoramento na área de Estudos Literários (PPGL/UFPA), integra o que vem sendo definido como uma produção literária sobre a Transamazônica. Não obstante a relevância, visto a vinculação com um importante evento histórico, ao se vislumbrar pesquisas e publicações acerca da temática, essas obras permanecem no anonimato. Nesse sentido, oportuniza-se uma apresentação panorâmica que situa essa produção literária, contribuindo para reflexões e debates estético-literários sobre o empreendimento estatal na Amazônia.

Palavras-chave: Amazônia; Literatura; Rodovia Transamazônica.

A Literary Production about the Trans-Amazonian: Preliminary Notes

Abstract: The study aims to present a set of literary works that has as theme, space, and time the claim for construction and colonization of the Trans-Amazonian highway (BR-230) in the Brazilian Amazon. This corpus brings together publications cataloged and acquired in bookshop, collectors, libraries, and consultations with other researchers, such as: *Traçado Íntimo da Transamazônica*, by Luiz de Castro (1971), *A Profecia da Cobra Grande ou a Transamazônica*, by Zuleika Mello (1972), *Tempo de*

¹ Doutor em Letras – Estudos Literários (PPGL/UFPA), Técnico-administrativo em Educação da Universidade Federal do Pará (UFPA). Lattes: <https://lattes.cnpq.br/6372365426107754>.



estrada – 20 poemas da Transamazônica, organized by the Documentation Service of the Ministry of Transport (1972), *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, by Consuelo Belloni (1973), *Dois Meninos na Transamazônica*, by Margarida Ottoni (1973), *A Transamazônica*, by Paulinho Payakä (1974), *Missão Secreta na Transamazônica*, by Francisco de Assis Brasil (1991), *A Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura da Transamazônica*, by John Coningham Netto (2000), *A Transa-Amazônica*, and the second version of *A Grande Ilusão (a transa-amazônica)*, both by Odette de Barros Mott (1973,1979). Being the focus of doctoral research in Literary Studies (PPGL/UFPa), it integrates what has been defined as a literary production about the Trans-Amazonian. Despite the relevance, given the link with an important historical event, when glimpsing research and publications on the subject, these works remain anonymous. In this sense, a panoramic presentation that situates this literary production is opportune, contributing to reflections and aesthetic-literary debates on the state enterprise in the Amazon.

KEYWORDS: Amazon; Literature; Trans-Amazonian Highway.

Aspectos Introdutórios

Em junho de 1970, depois de uma viagem ao Nordeste brasileiro, o então Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, anunciava o que seria o maior empreendimento estatal do século XX, a construção da rodovia Transamazônica (BR-230) que iria promover a conquista da Amazônia brasileira por brasileiros e resolver o problema “do homem sem terras no Nordeste e da terra sem homens na Amazônia” (MACHADO, 1970, p. 04).

Para tanto, proclamava-se que a natureza/floresta que, à época, era apresentada como principal “obstáculo”² para uma “ocupação” da região e a consequente integração nacional seria derrotada, vencida, superada, pois a grande rodovia cumpriria a profecia histórica do escritor fluminense Euclides da Cunha (2006)³, que defendia ainda no início do século XX a construção de uma estrada, que, ao propiciar o melhor aproveitamento dos rios, colocaria fim ao suposto vazio de gente na Amazônia.

Após o anúncio, feito no dia 16 de junho de 1970, no âmbito do Programa de Integração Nacional (PIN)⁴, a Transamazônica passou a ser assunto recorrente nos principais veículos de comunicação do país e despertou em inúmeras pessoas o sonho de ir à Amazônia para trabalhar na construção da rodovia, participar do programa de

² Essa visão da natureza/floresta como um obstáculo a uma ocupação da Amazônia também foi repercutida em outras iniciativas estatais como a Marcha para Oeste, no período Vargas e na construção da Belém-Brasília em Juscelino Kubitschek. A saber, tal ideário tem como fonte promotora a literatura, especialmente a do século XX com a repercussão da alegoria inferno verde, protagonizada nas páginas literárias do escritor Alberto Rangel (2008).

³ Em *À Margem da História*, Euclides da Cunha (2006) defende a construção da Transamazônica. Por esse feito, em várias menções sobre a Transamazônica, ele é colocado como precursor da ideia da construção de uma grande estrada na Amazônia.

⁴ Aprovado durante a reunião ministerial de 15 de junho de 1970 para ser executado no quadriênio de 1970-1974. A íntegra do decreto nº 1.106, de 16 de junho de 1970, pode ser consultado em Pereira (1971).



colonização às suas margens, ou conhecer de perto, registrar, testemunhar o grande feito que estaria sendo realizado na região.

Nesse sentido, o historiador Martins de Souza (2012) afirma que, com o anúncio da obra, diferentes sujeitos passaram a viajar pela localidade onde a rodovia estava sendo construída, para conhecê-la e utilizá-la como personagem central de diversos livros, reportagens, discursos e filmes. Isso porque, a rodovia suscitou (e ainda suscita) grande interesse público e adquiriu notória repercussão na sociedade nacional.

Não à toa, em uma pesquisa preliminar sobre Transamazônica, observa-se que ao longo dos mais de 50 anos de história, este tema gerou um amplo acervo de fontes audiovisuais, bibliográficas e documentais, que, a cada tempo e com peculiaridades próprias, evidenciam a sua construção e o processo de colonização às suas margens.

Ao inquirir este vasto material, nota-se a presença de obras literárias, pouco citadas nas discussões acadêmicas (ou não) que abordam a construção e colonização da Transamazônica. Por não serem objeto de reedições, já não são encontradas com facilidade em livrarias e bibliotecas, algumas, no entanto, ainda podem ser adquiridas em colecionadores e sebos.

Além disso, apesar da sua leitura demonstrar potencial para uma discussão, elas não obtiveram, até então, um devido espaço e aprofundamento. São obras em verso e em prosa, poemas narrativos, pequenos relatos autobiográficos, da literatura memorialista, romance policial, dirigidas ao público infantil ou juvenil, que, igualmente, se voltam a representação literária da Transamazônica. Mais do que a vinculação temática, há, nelas, a ambientação narrativa, temporal e espacial que, necessariamente, remete-se a construção e/ou colonização desta rodovia nos primeiros anos da década de 1970.

Essa produção literária compreende nove obras publicadas (até o momento) após o anúncio de construção da rodovia na Amazônia brasileira, coletadas durante a etapa de pesquisa bibliográfica e documental do doutorado em Letras – Estudos Literários (PPGL/UFPa), cujo foco foi reunir um conjunto de obras literárias que tivessem como escopo a construção e colonização da Transamazônica.

À vista disso, para a compreensão do que se define como uma produção literária sobre a rodovia, o presente texto tem por objetivo fazer uma apresentação panorâmica dessas obras e colocar em evidência a literatura que requereu a Transamazônica como ambientação para a representação literária.



É o que será demonstrado a seguir, com a breve apresentação de cada uma delas e de seus respectivos escritores. Não sendo o intuito o aprofundamento analítico, propõe-se, na ordenação cronológica, apresentar considerações que justificam a sua inserção em uma produção literária e apontam caminhos para futuras abordagens.

Uma Produção Literária Sobre a Transamazônica

Consoante a pesquisa realizada, a primeira obra literária que buscou tematizar e ambientar a construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970 foi *Traçado Íntimo da Transamazônica*, publicada pela editora Bonde do Rio de Janeiro, em 1971, pouco depois do anúncio e início das obras da rodovia em 1970:

Figura 1: *Traçado Íntimo da Transamazônica*



Fonte: Castro (1971).

O escritor da obra em questão é Luiz Paiva de Castro, médico carioca que se dedicou simultaneamente a atividade de escritor, com livros de contos, romances, ensaios, teatro e, principalmente, de poesias, como o livro de poemas *Pélaso*, de 1959, sua primeira publicação. *Traçado Íntimo da Transamazônica* corresponde a uma espécie de poesia narrativa, estruturada em seis partes, que, de forma crescente, conduz a uma leitura ufanista acerca do empreendimento estatal. Para exemplificar, destaca-se o trecho do poema “Integração”:

[...] É isto, o equador não é mais uma linha imaginária,
mas uma fantasia deitada na terra em forma de estrada.

Bom dia, caboclo, construindo este centro do mundo.
Você será guardado em sua água, em seu ar, em seu fogo, em sua terra.



Bom dia, Batalhão de Engenharia Rondon, já a postos e escavando.
Na mata a sua sombra atenciosamente verde.

Bom dia, construção de um país em seu próprio centro quaternário,
contraditoriamente infinito como o fogo das longas estrelas
e finito como a origem mansa e humilde dos grandes rios
(CASTRO, 1971, p. 67-72).

A construção da Transamazônica aparece como um caminho para uma nova realidade na Amazônia. A estrada é apresentada como a consolidação da nação que caminhava para o progresso, retratado, inicialmente, com a menção à linha imaginária do Equador (que está no centro do mundo) que passaria ser a Transamazônica – como se vê nos versos da primeira estrofe do trecho em destaque –, ou seja, a rodovia alçaria a Amazônia e o Brasil ao centro do mundo, o que é ratificado mais adiante – no primeiro verso da segunda estrofe do trecho em destaque.

Como dito, este é apenas um pequeno excerto de uma das partes do poema, cuja análise detalhada pode demonstrar como o cenário sócio-histórico é requerido para a composição. De todo modo, deixa-se como ponto de partida a proposição da relevância da ideia de integração nacional da Amazônia para a compreensão deste livro (que se estende por 72 páginas) e da sua inserção no contexto de uma produção literária.

Um ano após esta publicação, 1972, a escritora mineira Zuleika Mello⁵ lança, pelo Serviço Nacional do Teatro (SNT), do Ministério da Educação e Cultura (MEC), *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica*. Essa obra – uma peça teatral –, é referida como contribuição da escritora para uma campanha do governo federal (Campanha de Erradicação do Analfabetismo).

⁵ É escritora especializada em dramaturgia infantil, com inúmeras peças publicadas e montadas; fundadora do Teatro Mineiro de Arte (Belo Horizonte, 1949) e do Teatro Carrossel (Rio de Janeiro, 1959). Prêmios: Secretaria da Educação e Cultura (*A Formiguinha que foi a Lua*, 1959); *Carta à Margarida* e *Nova Semente cai sobre a Terra* (Concurso do Ministério da Educação e Cultura, 1963).



Figura 3: *A profecia da cobra grande ou a Transamazônica.*

Fonte: Mello (1972).

A época deste lançamento Zuleika Mello também já contava com uma produção importante e premiada, voltada, principalmente, para a dramaturgia infantil, como: *A colcha do gigante: peça infantil em cinco quadros de 1958* ou *A Formiguinha que foi a Lua*, de 1959, peças teatrais publicadas em livros. A trama desenvolvida em *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica* dá voz à floresta, aos animais, personagens míticos amazônicos e operários da construção da rodovia, também com uma mensagem otimista acerca do empreendimento estatal. Como se vê:

MÃE SELVA — Alegrem-se, ó lindos pássaros, alegrem-se meus peixes, minhas tartaruguinhas, meus bichos selvagens. Aos poucos estou sendo enlaçada por uma extensa fita de asfalto e as estradas nos levarão aos caminhos do progresso e da civilização. [...] Ó meu rio mar, tu continuarás sempre profundo, misterioso e soberano. E minha lua será sempre a mesma lua vestindo de prata as minhas noites amenas. Bem que Cobra Grande disse que os homens brancos iriam nos transformar numa grande potência [...].

Arara — E a Transamazônica ficou pronta!

Saci — vamos festejar! [...]

Todos — Viva! Viva!, viva!

Saci — Viva o Brasil!

Todos — Viva!

Arara — Viva o presidente!

Todos — Viva!

(MELLO, 1972, p. 27).

A primeira parte do excerto em que fala a “Mãe Selva”, resume as ideias exploradas pela escritora ao longo do enredo. Uma delas é a justificativa da Transamazônica, tendo em



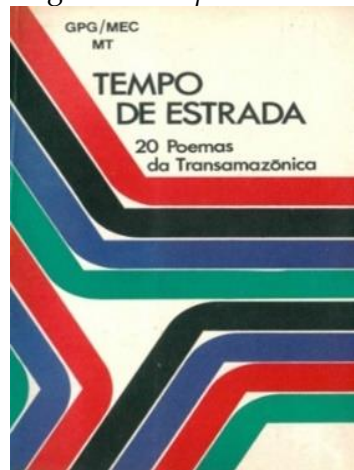
vista que a Amazônia, sem uma estrada, estaria apartada do restante do país e a união de todas as regiões seria benéfica à nação, mormente, aos próprios habitantes da região.

O desmatamento é tema tratado como indispensável para o progresso da região e do país, além de vincular-se o entendimento que, após a construção da rodovia, a floresta e seus habitantes poderiam viver em paz com o desenvolvimento. Em clima de festa, os personagens surgem exaltando a construção da rodovia e parabenizando o presidente que conduzia seu povo à conquista da Amazônia.

Dessa forma, uma análise específica de *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica* que se alonga por 37 páginas, pode proporcionar o dimensionamento que essas questões assumem na disposição da narrativa, especialmente a ideia de uma vitória sobre a natureza/floresta e a questão dos encantados amazônicos, o que, como já mencionado, não é o objeto deste texto.

Também em 1972, situa-se outra importante publicação, *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*, uma coletânea de poemas organizada pelo Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes (sob a coordenação de Walter Duarte), em novembro de 1972:

Figura 4: *Tempo de Estrada*



Fonte: Serviço... (1972).

A obra é publicada como um desdobramento da realização, em 1971, de um Concurso Nacional de Poesia, com a chamada: “o melhor poema sobre a Transamazônica”. Dos 803 poemas que concorreram, foram selecionados vinte para publicação no livro *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*, em uma edição que, análoga ao concurso, foi organizada pelo Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes, em 1972.

Figura 5: *Transamazônica* (Brasil, 1970 – Momento histórico)

Fonte: Belloni (1973).

A obra é composta por duas partes, as quais correspondem aos poemas: “Terra Caída” e “Nova Bandeira”. Neles, semelhantes aos poemas anteriormente apresentados, nota-se uma mensagem otimista. A estrada é apresentada como um momento histórico de grande relevância para a Amazônia e para o país, como se vê no trecho a seguir:

[...] Raça! Gente! Povo!
 que já riscou de Norte a Sul
 Belém — Brasília
 e agora
 ao riscar de Leste a Oeste
 — a Transamazônica —
 vai marcar no seu próprio solo
 um outro cruzeiro,
 imitando o de estrelas
 que já marca,
 o seu próprio céu! [...]

É por isto que eles não param;
 eles seguem
 desbravando
 desmatando
 quebrando
 vencendo
 derrubando a mata!
 (BELLONI, 1973, p. 12).

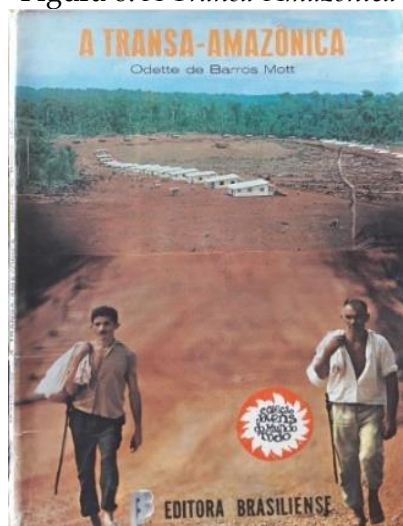
A Transamazônica surge como a concretização da posse da Amazônia, pois a estrada seria a “risca” que falta do Leste ao Oeste para o Brasil “ocupar” a Amazônia “imitando o de estrelas que já marca, o seu próprio céu!” (BELLONI, 1973, p. 12). E, para isto, o ser

humano travava uma batalha contra a floresta amazônica, avançando e conquistando uma grande vitória em prol do desenvolvimento e do progresso da nação.

Portanto, assim como nas demais obras apresentadas, tem-se o tema Transamazônica como eixo principal do livro-poema *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* que se estende por 14 páginas e, de modo análogo, uma análise específica pode acrescentar e confirmar os termos requeridos no contexto da produção literária sobre a rodovia, principalmente no que tange ao ideário da alegoria do “inferno verde amazônico” (que traz nas páginas literárias de Alberto Rangel (2008) a natureza/floresta como um “inimigo” a ser vencido para a posse da terra), que emerge na esteira do imaginário da conquista da Amazônia que acompanha o advento da grande estrada.

Por conseguinte, também, em 1973, é publicado, pela editora Brasiliense, o livro *A Transa-Amazônica*⁶, da escritora paulista Odette de Barros Mott:

Figura 6: *A Transa-Amazônica*



Fonte: Mott (1973).

Mott, quando publicou esta obra literária, também já contava com uma produção literária relevante, sendo o seu primeiro título publicado, em 1949, *Aventura no país das nuvens*. O reconhecimento, no entanto, veio com as obras dirigidas ao público juvenil publicadas pela editora Brasiliense, cuja primeira foi *Aventuras do escoteiro Bila* (1964).

⁶ Em 1979, na sua sexta edição, é revisada, ganhando um final diferente, além de um acréscimo no título original, sendo intitulada *A Grande Ilusão (a transa-amazônica)* (1979).



O enredo de *A Transa-Amazônica*, ambienta-se especificamente no processo de colonização⁷ e conta a história das famílias migrantes de Isório e Seu João, que, diante das dificuldades vividas no Nordeste brasileiro, no trabalho diário para sobrevivência, passam a sonhar com uma vida melhor nas terras às margens de uma rodovia em construção na Amazônia brasileira. Nas páginas finais, as famílias chegam à Transamazônica e os primeiros momentos do processo de colonização são narrados com uma mensagem final de otimismo.

Assim, ao trazer a perspectiva da migração nordestina por ocasião do advento da Transamazônica, a análise dessa obra, que se estende por 130 páginas, também pode somar aos termos requeridos no contexto da produção literária sobre a rodovia, principalmente no que tange ao imaginário da Amazônia enquanto um verdadeiro vale da promessa, um lugar melhor para os colonos migrantes, que também emerge na esteira dos discursos da conquista da região que acompanha o advento da rodovia.

Ainda em 1973, é lançada também, pela editora Conquista, a obra dirigida ao público infantil, *Dois Meninos na Transamazônica*, da escritora fluminense Margarida Maria Moita Benedicto Ottoni:

Figura 7: *Dois Meninos na Transamazônica*



Fonte: Ottoni (1973).

Ao narrar uma aventura na selva amazônica de dois meninos, Ronaldo (o menino da cidade) e Ubiraci (o menino indígena), o enredo traz uma importante reflexão sobre o cenário de construção da rodovia Transamazônica na década de 1970, qual seja, os encontros

⁷ Colonização às margens da rodovia em construção dirigida pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

interculturais, na perspectiva da ideia de uma integração nacional. Apresenta-se uma mensagem de otimismo em relação à Transamazônica, representada principalmente no final da narrativa, em que indígenas e operários aparecem em clima de paz e harmonia às margens da rodovia em construção.

Destarte, ao relacionar indígenas, operários (ou homens brancos, como também se refere o enredo) e a Transamazônica, a análise dessa obra, que se estende por 40 páginas, também pode acrescentar aos termos requeridos no contexto da produção literária sobre a rodovia, principalmente no que tange ao ideário das “integrações” que ocorriam na Amazônia, que também surge na esteira do imaginário da conquista da região que acompanha os discursos sobre a rodovia.

Também é importante arrolar nessa produção literária *A Transamazônica*, do indígena Paulino Payakã⁸. Este (pequeno) livro, de 1974, foi patrocinado pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e Summer Institute of Linguistics (SIL); e “é resultado do I Seminário de Produção de Literatura Indígena, realizado de 22 a 28 de janeiro de 1974”, na cidade de Belém, estado do Pará, cujo intuito seria proporcionar aos membros de grupos tribais brasileiros a produção de literatura em suas próprias línguas:

Figura 8: *A Transamazônica*



Fonte: Payakã (1974).

Em consonância com a pesquisa realizada, além da dificuldade para aquisição de exemplar físico, outras informações ou menções a esse livro são inexistentes. Nele, Payakã faz um relato, em tom descritivo, das suas impressões sobre a construção da rodovia, que,

⁸ Paulino Payakã faleceu em 2020, acometido de Covid-19. Na obra *Caminhos de Liberdade, a luta pela defesa da selva*, de Javier Moro (2011), por exemplo, a escrita deste livro é mencionada.



conforme o objetivo expresso por seus idealizadores, consta, primeiramente, em uma versão na língua indígena, o Kayapó, seguida da tradução para o português. A seguir um trecho (da versão em português):

[...] Na Transamazônica aparecem todos os tipos de veículos: tratores, carros de todo tipo. Só isso? Não, também pousam pequenos aviões e helicópteros. Por que foi construída esta estrada? Eles a construíram conforme a ordem do Grande Chefe que é o Presidente da República. Conforme a ordem deste Grande Chefe, eles construíram para levar o progresso a várias regiões brasileiras. Ele é o chefe de todo o país. O povo fez a estrada conforme a palavra dele (PAYAKÄ, 1974, p. 14).

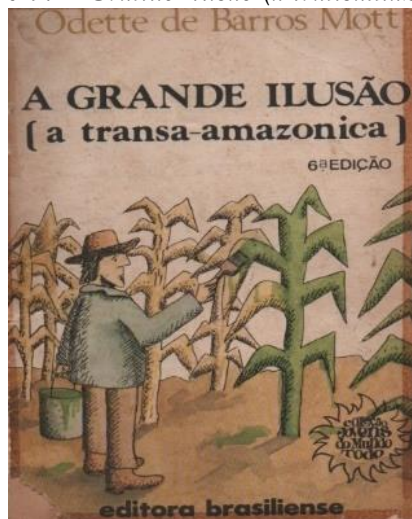
Esse trecho corresponde à parte final da narrativa, em que é remetida a imagem de um grande homem, um “Grande Chefe”, responsável pela construção da rodovia, o “Presidente da República”, referenciando-o como “o chefe de todo o país”, chefe este responsável pelo empreendimento “para levar o progresso a várias regiões brasileiras”.

A *Transamazônica* se alonga por 14 páginas e uma análise específica pode colocar em evidência a questão do indígena que trabalhou na estrada e que escreveu sobre o empreendimento na primeira metade da década de 1970, pois, Payakä, entre 1970 e 1972, atuou como intérprete junto às frentes de atração da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), na Transamazônica. Do mesmo modo, pode-se também contrastar a obra com a biografia posterior de Payakä, que, curiosamente, passou a ser uma figura conhecida pelas lutas em prol das causas indígenas a partir da década de 1980 – portanto, contrário a projetos estatais como Transamazônica, que impactou sobremaneira o cotidiano dos povos originários da Amazônia⁹.

Conforme a pesquisa realizada, após o lançamento desse pequeno livro de Payakä (em 1974), nenhuma outra obra enquadrada no escopo específico de uma produção literária sobre a Transamazônica foi publicada até 1979, quando a escritora paulista Odette Mott busca uma espécie de atualização da sua obra acerca da rodovia publicada em 1973.

⁹ Ele esteve à frente de movimentos contra o desmatamento e os garimpos em áreas indígenas, do enfrentamento contra a construção de usinas hidrelétricas, da luta por garantia de direitos dos povos indígenas na Constituição de 1988, pela demarcação e preservação das reservas, além de viajar para diversos países (Estados Unidos, Canadá, México, França, Espanha, Bélgica, Inglaterra, Alemanha, Japão) denunciando a devastação da floresta e enfatizando a importância da preservação ambiental⁹. Pela sua luta enquanto voz de resistência indígena na Amazônia, recebeu importantes homenagens, prêmios e condecorações, como o Global 500, concedido pela Organização das Nações Unidas (ONU).



Figura 9: *A Grande Ilusão (a transamazônica)*

Fonte: Mott (1973).

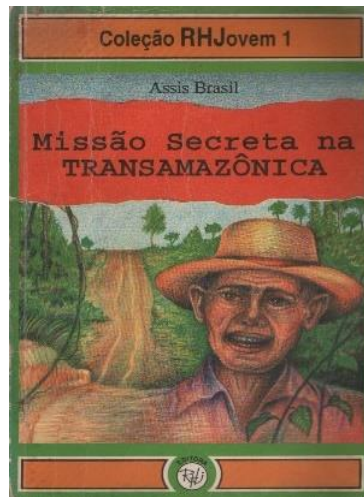
A escritora altera o título – anteriormente *A Transa-Amazônica* –, modifica a capa do livro (ver figura 6), acrescenta 34 páginas em relação ao que consta na primeira edição (que vai até a sexta, sem modificações) e o leitor, antes da leitura das diferentes versões, pode ter a percepção de que se tratam, na verdade, de duas obras distintas sobre a Transamazônica.

As duas primeiras partes do enredo de *A Grande Ilusão (a transamazônica)*, que retrata a vida das famílias no Nordeste brasileiro e o sonho de uma vida melhor às margens da Transamazônica, permanece sem alterações em relação às primeiras cinco edições da obra (*A Transa-Amazônica*). Já o final anterior, em que as famílias migrantes de Isório e Seu João chegam à Transamazônica e que se tem nas primeiras edições uma mensagem final de otimismo e esperança, dá lugar aos inúmeros problemas que assolam os personagens de maneira progressiva e os conduzem a um clima de sofrimento e a desilusão.

Dessa forma, ao trazer o “fracasso” dos colonos nas terras às margens da Transamazônica, a análise dessa obra também pode somar aos termos requeridos no contexto da produção literária sobre a rodovia, mormente no que tange a uma nova perspectiva estético-literária, visto que em nenhuma das obras anteriores, assume-se uma representação deliberadamente pessimista com relação ao empreendimento estatal na Amazônia brasileira.

Mais de uma década depois, em 1991, é publicada, pela editora RHJ, a obra *Missão Secreta na Transamazônica*, do escritor Francisco de Assis Almeida Brasil:



Figura 10: *Missão Secreta na Transamazônica*

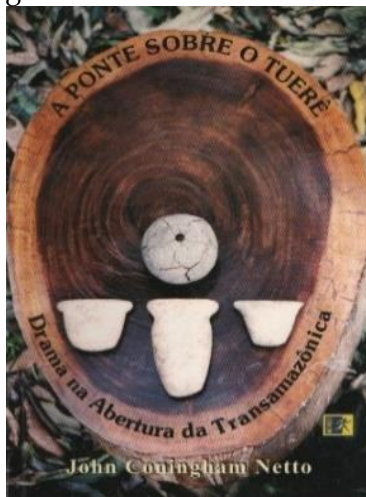
Fonte: Brasil (1991).

Semelhante à segunda versão da obra de Mott, o enredo dessa obra apresenta, de forma crítica, inúmeras problemáticas que o advento da Transamazônica teria ocasionado à Amazônia. Com foco no processo de construção da estrada (e não na colonização como em Mott), o enredo traz a aventura do protagonista Gavião Vaqueiro na busca de desvendar o mistério sobre uma sequência de crimes que aterrorizam a cidade de Altamira (no estado do Pará), às margens da rodovia em construção. Ao passo que o protagonista avança rumo a encontrar os criminosos, vai se deparando e refletindo sobre um conjunto de mazelas que a construção da Transamazônica teria deixado na região.

Portanto, ao requerer uma perspectiva do evento estatal que propagava a conquista da Amazônia, a análise dessa obra também pode acrescentar ao debate de uma produção literária sobre a rodovia, principalmente no que tange à relação estabelecida com uma representação estético-literária inaugurada por Odette Mott em 1979, visto que mesmo explorando temas diferentes, o enredo de *Missão Secreta na Transamazônica* assume um ponto de vista também problematizador das demandas da construção do empreendimento estatal.

É o que se vê também na obra publicada em 2000, pela editora Komedi, *Ponte sobre o Rio Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, de autoria do escritor John Coningham Netto, que esteve e trabalhou na construção de pontes na Transamazônica nos primeiros anos da década de 1970¹⁰:

¹⁰Na apresentação da própria obra literária, há essa informação sobre a experiência do autor na Transamazônica e em outros lugares do Brasil e do mundo. Essa experiência teria servido de inspiração à escrita de *Ponte sobre o Rio Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, em que o protagonista Geraldo Carreiro, o Jari, traz, nas suas características, dados da biografia do autor John Coningham Netto.

Figura 11: *Ponte sobre o Rio Tuerê*

Fonte: Coningham Netto (2000).

A narrativa alonga-se por 231 páginas, em que o leitor é conduzindo pelas aventuras do protagonista Geraldo Carreiro, o Jari, gerente de obras de uma subempreiteira que atuava na construção de pontes ao longo da rodovia em construção na Amazônia brasileira nos primeiros anos da década de 1970.

A história se passa em uma noite chuvosa de Natal (inverno amazônico de 1973), em que Jari, na companhia do seu carona, o misterioso Darcy, dirige (camionete com as peças/parafusos da ponte) pela estrada deserta e precária a fim de salvar da enchente que se aproximava uma ponte em construção na Transamazônica, a qual esperava para ser parafusada.

Com base nessa história principal, surgem diversas outras histórias paralelas que conduzem o leitor a uma reflexão por meio das vivências e das experiências do protagonista, Jari Carreiro, ou mesmo pelas opiniões do narrador onisciente que, por vezes, aparece como uma espécie de observador do cenário da construção da rodovia na Amazônia brasileira, garantindo um tom memorialístico à produção de Coningham Netto.

De maneira igual às duas últimas obras apresentadas, o enredo de *Ponte sobre o Rio Tuerê - Drama na Abertura na Transamazônica* reivindica um tom problematizador e crítico com relação ao empreendimento, e a sua análise pode também somar aos termos requeridos no contexto da produção literária sobre a rodovia, sobretudo no que tange a uma nova abordagem literária da natureza/floresta amazônica. Isso porque, a aclamação das árvores que tombavam para a abertura da estrada repercutida em um discurso de progresso nacional – em consonância com a visão repercutida nas obras publicadas na primeira



metade da década de 1970 –, dá lugar às problematizações acerca de uma destruição da biodiversidade amazônica.

Considerações Finais

Diante da breve exposição das obras literárias coletadas, cumprindo o objetivo de fazer uma apresentação panorâmica, cabe aqui, para finalizar (por ora), tecer alguns comentários em busca de elencar observações pertinentes acerca da visualização desse conjunto de obras literárias coletadas durante a etapa de pesquisa bibliográfica e documental do doutorado em Letras – Estudos Literários (PPGL/UFGA).

Primeiramente, pode ser constatado, na explanação feita, que a vinculação dessas obras literárias com as demandas da construção e colonização da rodovia Transamazônica se dá sob dois ângulos específicos, sendo: um em que se propaga uma visão otimista ou até ufanista sobre o empreendimento, e outro, em que se tem problematizações, críticas e uma visão pessimista sobre os resultados da iniciativa estatal na Amazônia.

Outra constatação ainda mais importante é que esses ângulos adotados nas obras literárias seguem também uma ordenação cronológica, visto que as publicações que ocorreram durante a construção da rodovia (a maioria), período compreendido entre 1970 e 1974, reúne a representação literária que explora aspectos positivos do empreendimento estatal (ou que não os problematizam), como pode ser percebido em *Traçado Íntimo da Transamazônica* de Luiz de Castro (1971), *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica* de Zuleika Mello (1972), *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*, organização do Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes (1972), *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* de Consuelo Belloni (1973), *Dois Meninos na Transamazônica* de Margarida Ottoni (1973), *A Transa-Amazônica* de Odette Mott (1973) e *A Transamazônica* de Paulinho Payakä (1974).

Já nas publicações pós-abandono das obras da rodovia¹¹, que abarca o período subsequente ao ano de 1974, tem-se a exploração de diversos aspectos que reverberam um fracasso do empreendimento estatal, consoante se observa na segunda versão da obra de

¹¹ Após o ano de 1974 houve uma confluência de questões que marcam um “abandono” da rodovia. Seja no âmbito da atenção política, de um “esquecimento” coletivo, ou mesmo quanto as suas projeções iniciais (a exemplo do trajeto inconcluso). Sobre isso, consultar a tese de doutorado em História, *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*, de César Augusto Martins de Souza.



Odette Mott (1979), *A Grande Ilusão (a transa-amazônica)*, em *Missão Secreta na Transamazônica* de Francisco de Assis Brasil (1991), e em *A Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura da Transamazônica* de Coningham Netto (2000).

Diante dessa confirmação, um ponto de observação importante que vale a pena mencionar, são as mudanças nos discursos sobre a rodovia no cenário sócio-histórico, que pode ajudar na compreensão da percepção adotada pelos escritores. Em conformidade com a consulta a historiadores e pesquisas em diversas fontes bibliográficas e documentais, percebe-se que é questão consolidada a preponderância durante os anos de sua construção, mais especificamente entre 1970 e 1974, de uma narrativa otimista e uma euforia propagandista acerca do empreendimento, o que é alterado ao se considerar o período subsequente, a partir da segunda metade da década de 1970, quando sobressai a exposição de problemas, críticas e mazelas do empreendimento estatal na Amazônia brasileira.

Corroborando com essa afirmativa, o historiador Martins de Souza (2012), por exemplo, defende que inicialmente a construção da rodovia foi elevada nos discursos e pela grande mídia a símbolo maior de um país que caminhava rumo à prosperidade, mas que após o abandono das obras ocorreu uma progressiva mudança e os mesmos que defendiam, passaram a propagar o insucesso e os erros da Transamazônica.

Também vale mencionar que esse movimento esteve estreitamente vinculado a um progressivo declínio da ditadura civil-militar, sobretudo da gestão Médici, em que se sobressaía a euforia e o otimismo e que começou a ser contestado, na maioria das vezes, por quem colaborava na sua propagação em âmbito nacional. Nesse sentido, ainda em concordância com Martins de Souza (2012), pode-se perceber como a Transamazônica é parte desse fenômeno, já que a rodovia e seu programa de colonização que era símbolo de um período próspero da ditadura, “os anos de ouro”, passa a ser, posteriormente, símbolo do autoritarismo e de uma série de barbáries impostas nesse período, “os anos de chumbo”.

Esse entendimento vem colaborando, colabora (e pode colaborar) na escolha dos diversos aspectos inferidos na representação literária sobre a Transamazônica e para o dimensionamento da abordagem-estético literária que os escritores optam em cada momento. Assim, para além da reprodução das ideias da ditadura civil-militar acerca da estrada, ou de uma “denúncia”, crítica, ou problematização ao empreendimento, é necessário levar em consideração o cenário emblemático em que emerge e repercute a construção e colonização da Transamazônica na década de 1970 e anos posteriores.



Ademais a isso, reitera-se aquilo que já foi parcialmente mencionado em trabalhos anteriores¹², sendo a pertinência de se requerer como base analítica dessa produção literária a ideia da conquista da Amazônia e seus desdobramentos. Mais que uma iniciativa estatal que se propagou a posse e a exploração desta região, a Transamazônica surge como uma confirmação da conquista até então não alcançada (apesar de já requerida), pois, consoante Martins de Souza (2012), há, nesse imaginário, a recorrência de importantes ideologias sobre a Amazônia que estiveram entrelaçadas em diversos projetos estatais voltados à região, sobretudo no século XX.

Desse modo, a ideia da integração nacional, a analogia da Transamazônica a um verdadeiro vale da promessa, a superação da natureza/floresta, bem como os desdobramentos que estas simbologias assumem em um segundo momento discursivo sobre a rodovia, por exemplo, não podem ser analisados de forma separada, apartada, mas, no contexto dos debates que aludiram historicamente uma conquista territorial da região, que podem ser um ponto de convergência para a abordagem das obras que têm como espaço, tempo e tema a construção da rodovia Transamazônica na década de 1970.

Nessa perspectiva, enfatiza-se a importância de se discutir acerca dessa produção, pois, independente do ponto de vista assumido, certamente não deve ser desconsiderada, por um lado, como uma produção que opera no jogo de memórias e de forte condicionamento social, e por outro lado, como representação de imagens requeridas em um evento histórico que proclamava uma conquista da Amazônia brasileira.

Por fim, como já citado anteriormente, o que vimos chamando de uma produção literária sobre a Transamazônica, corresponde (até o momento) a nove obras, com peculiaridades próprias e pontos que se entrecruzam. Assim, além de uma análise particular de cada uma, é de suma importância indagar a compreensão do seu conjunto, o que vem sendo observado e configura tema relevante para trabalhos posteriores.

Referências

- BELLONI, Consuelo. **Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)**. Porto Alegre: Pongetti, 1973.
- BRASIL, Francisco de Assis. **Missão Secreta na Transamazônica**. Capa e ilustrações de Ferruccio Verdolin Filho. Belo Horizonte, BHJ, 1991.

¹² Temos trabalhos já publicados acerca das obras de Consuelo Belloni e Odette Mott.



- CASTRO, Luiz Paiva de. **Traçado Íntimo da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Bonde, 1971.
- CONINGHAM NETTO, John. **A Ponte sobre o Rio Tuerê** – Drama na Abertura da Transamazônica. Ed. Komedi, Campinas-SP, 2000.
- CUNHA, Euclides. **À margem da História**. São Paulo: Martin Claret, 2006.
- HOMEM, Homero. Canto Nacional e Abecedário da Transamazônica. In: SERVIÇO de Documentação do Ministério dos Transportes (Org.). **Tempo de Estrada** – 20 poemas da Transamazônica. Rio de Janeiro: SDMT (em coedição com o Instituto Nacional do Livro e Grupo Planejamento Gráfico, editores), 1972, p. 115-124.
- MACHADO, Luiz Toledo. A teoria do grande espaço nacional - VI. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 20 de dezembro de 1970, p. 4. Acervo Folha. Acervo Folha. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1970/12/20/2//4384166>. Acesso em: 20 jan. 2017.
- MELLO, Zuleika. **A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica**. Rio de Janeiro: Serviço Nacional do Teatro - SNT, do Ministério da Educação e Cultura - MEC, 1972.
- 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.
- OTTONI, Margarida. **Dois Meninos na Transamazônica**. Ilustrações de Eliardo França. Rio de Janeiro/Brasília: Conquista/INL, 1973.
- PAYAKÄ, Paulinho. **A Transamazônica**. Belém: Fundação Nacional do Índio - FUNAI e Summer Institute of Linguistics - SIL, 1974.
- RANGEL, Alberto. **Inferno Verde**. Tenório Telles (Org.). 6 ed. Manaus: Editora Valer, 2008.
- SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Org.). **Tempo de Estrada** – 20 poemas da Transamazônica. Rio de Janeiro: SDMT (em coedição com o Instituto Nacional do Livro e Grupo Planejamento Gráfico, editores), 1972.
- SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Niterói, 2012.

