Fundação Oswaldo Cruz - FIOCRUZ
Casa de Oswaldo Cruz
Programa de Pós-graduação em História das Ciências e da Saúde

ERIKA MARQUES DE CARVALHO

UMA CICATRIZ NA SELVA: DA PROPAGANDA AOS IMPACTOS SOCIAIS E SANITÁRIOS DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA (1969-1979)

Rio de Janeiro
2021

ERIKA MARQUES DE CARVALHO

UMA CICATRIZ NA SELVA: DA PROPAGANDA AOS IMPACTOS SOCIAIS E SANITÁRIOS DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA (1969-1979)

Tese de doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutora. Área de Concentração: História das Ciências.

Orientadora: Profa. Dra. Dominichi Miranda de Sá

Rio de Janeiro
2021

ERIKA MARQUES DE CARVALHO

UMA CICATRIZ NA SELVA: DA PROPAGANDA AOS IMPACTOS SOCIAIS E SANITÁRIOS DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA (1969-1979)

Tese de doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutora. Área de Concentração: História das Ciências

BANCA EXAMINADORA

_____

Profa. Dra. Dominichi Miranda de Sá (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz) – Orientadora

_____

Prof. Dr. Pedro Henrique Pedreira Campos (Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro)

_____

Profa. Dra. Iane Maria da Silva Batista (Faculdade de Arquivologia da Universidade Federal do Pará)

_____

Prof. Dr. Rômulo de Paula Andrade (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz)

_____

Prof. Dr. Gilberto Hochman (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz)

Suplentes:

_____

Prof. Dr. Nelson Rodrigues Sanjad (Museu Paraense Emílio Goeldi)

_____

Dra. Ingrid Casazza (Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz)

Rio de Janeiro
2021

Ficha Catalográfica

C331c Carvalho, Erika Marques de.

Uma cicatriz na selva: da propaganda aos impactos sociais e sanitários da Rodovia Transamazônica (1969-1979) / Erika Marques de Carvalho; orientada por Dominichi Miranda de Sá. – Rio de Janeiro: s.n., 2021.
403 f.

Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz, 2021.
Bibliografia: 393-403f.

1. Programas Governamentais. 2. Política Pública. 3. História do Século XX. 4. Brasil.

CDD 362.1

Catalogação na fonte - Marise Terra Lachini – CRB6-351

Para aqueles que tiveram suas vidas atravessadas pela violência e pelos tratores da rodovia e da ditadura.

Para aqueles que tiveram sonhos e pesadelos com a Transamazônica, assim como eu.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais e minha irmã, Anette, Nelson e Lívia, com quem eu sempre compartilhei meus projetos e que sempre me estimularam a seguir em frente. Ao Mauricio que foi grande incentivador nesses últimos anos, agradeço imensamente.

Aos meus padrinhos, Aires e Cláudia, que me receberam com muito carinho em Brasília nas duas vezes em que estive lá para pesquisar. Aproveito para agradecer a atenção com a qual o pesquisador Nelson Sanjad (Museu Paraense Emílio Goeldi) me recebeu quando estive pela primeira vez em Belém, compartilhando comigo os caminhos da Biblioteca da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

Ao Pedro Henrique Pedreira Campos e ao Rômulo de Paula Andrade que estiveram em minha Banca de Qualificação e demonstraram entusiasmo com a pesquisa, o que me motivou ainda mais na empreitada e que me auxiliaram com sugestões e críticas.

Ao professor José Augusto Pádua com quem aprendi muito sobre sala de aula, sobre Amazônia e amazônidas. Aos professores das disciplinas do Doutorado, Luiz Otávio Ferreira, Nara Azevedo, André Felipe Cândido da Silva, Gilberto Hochman que auxiliaram de diversas maneiras a escrita e a pesquisa desta tese. Aos funcionários da Pós-Graduação que possibilitaram também esta tese.

Aos colegas do grupo de pesquisa que dividiram conhecimentos, leituras e caminhos nos encontros. Aos amigos que compartilharam comigo as angústias da escrita e da pesquisa. Aos amigos que não faziam ideia, mas que compreenderam as ausências.

Agradeço muitíssimo a Dominichi, que por mais de dez anos, desde a Iniciação Científica até a defesa desta tese de Doutorado me ensinou sobre ser historiadora e sobre amar a História.

Agradeço também a Capes e à Fiocruz que financiaram, em momentos distintos, essa pesquisa.

Porque se chamava moço
Também se chamava estrada
Viagem de ventania
Nem lembra se olhou pra trás
Ao primeiro passo aço, aço, aço

Porque se chamava homem
Também se chamavam sonhos
E sonhos não envelhecem
Em meio a tantos gases lacrimogêneos

ficam calmos, calmos, calmos

E lá se vai mais um dia

E basta contar com passo
E basta contar consigo que a chama não tem pavio
De tudo se faz canção e o coração na curva de um rio

E lá se vai mais um dia

E o rio de asfalto e gente
Entorna pelas ladeiras
Entope o meio fio
Esquina mais de um milhão
Quero ver então a gente, gente, gente

E lá se vai mais um dia

Canção *Clube da Esquina n. II* do Clube da Esquina - Milton Nascimento, Lô Borges e Márcio Borges, de 1972.

RESUMO

Esta tese tem o objetivo de analisar a construção da rodovia Transamazônica (BR-230), caminhando pelas propagandas oficiais e oficiosas sobre a mesma até os impactos sociais e sanitários de sua realização, com a perspectiva de que esta obra foi síntese de um governo ditatorial, de um período de otimismo social e econômico e de instrumentalização da tecnologia da força bruta. A Transamazônica foi anunciada em 16 de junho de 1970, através do Decreto-Lei n. 1.106, como instrumento do Programa de Integração Nacional (PIN). Efetivada pelo governo de Emilio Garrastazu Médici (1969-1974), por seus diversos órgãos governamentais e por empreiteiras construtoras, a BR-230 pretendia ligar o oceano Atlântico, a partir de Cabedelo, na Paraíba, ao oceano Pacífico, em Lima, no Peru, no entanto, finalizou-se na cidade amazonense de Lábrea. Nesta tese compreendemos as versões sobre a idealização da rodovia, as atuações das instituições governamentais para a sua viabilização, as propagandas do governo, o cenário cultural que a rodovia inspirou, os impactos da chegada desta em alguns povos indígenas e as promessas para os colonos dos seus projetos de colonização. Para a efetivação deste trabalho pesquisamos diferentes qualidades de documentos, como relatórios institucionais de atividades, reportagens em periódicos, estudos e levantamentos de instituições de conhecimento científico, obras literárias, entre outros.

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the construction of the Transamazon Highway (BR-230), walking through official and unofficial advertisements about it to the social and health impacts of its realization, with the perspective that this enterprise was a synthesis of a dictatorial government, a period of social and economic optimism and the instrumentalization of the brute force technology. Transamazon Highway was announced on June 16, 1970, through Decree-Law n. 1.106, as an instrument of the National Integration Program (PIN). Implemented by the government of Emilio Garrastazu Médici (1969-1974), by its various government agencies and construction contractors, the BR-230 intended to link the Atlantic Ocean, from Cabedelo, Paraíba, to the Pacific Ocean, in Lima, Peru, however, ended in the amazonian city of Lábrea. In this thesis, we understand the versions on the idealization of the highway, the actions of government institutions to make it viable, government advertisements, the cultural scenario that the highway inspired, the impacts of its arrival on some indigenous peoples and the promises for the settlers of the their colonization projects. To carry out this work, we researched different qualities of documents, such as institutional activity reports, articles in newspapers and magazines, studies and surveys from scientific knowledge institutions, literary works, among others.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1. Apresentação do PIN e da Transamazônica 72

Imagem 2. Concorrência para a Transamazônica 83

Imagem 3. Inauguração e conclusão em 1974 do trecho de Lábrea da Transamazônica 84

Imagem 4. Uma cicatriz na selva 86

Imagem 5. "Em tons pastel" – selo postal comemorativo do início das obras da Transamazônica 103

Imagem 6. Chamada para o concurso de poesias – propaganda em tons informais 104

Imagem 7. Tempo de Estrada – propaganda em tons informais 105

Imagem 8. A primeira vez que a Transamazônica foi *Manchete* 107

Imagem 9. A pacificação do país em torno dos nordestinos 109

Imagem 10. Reportagem de "prestação de contas" 110

Imagem 11. A floresta é o inimigo 111

Imagem 12. O cotidiano dos colonos nas páginas da *Manchete* 112

Imagem 13. Uma (quase) propaganda oficial 113

Imagem 14. Ocre *versus* verde 114

Imagem 15. A Amazônia é uma estrada em um novo Brasil – capa da edição especial da Manchete, de fevereiro de 1973 115

Imagem 16. Transamazônica: a "espinha dorsal" da "epopeia" 116

Imagem 17. A Amazônia é uma indígena uaiacá – capa da edição especial da revista Realidade, de outubro de 1971 118

Imagem 18. "Único carro capaz de andar na Transamazônica hoje" – a rodovia como argumento e locação 129

Imagens 19, 20 e 21. Todos querem fazer parte da "integração" – peças publicitárias das empresas WABCO, HASA e FNM 131

Imagem 22. A TAP nunca pousaria na Transamazônica 136

Imagem 23. "Sons da Transamazônica" – sabiás, indígenas e tiros no disco de Johan Dalgas Frisch, de 1971 163

Imagem 24. *Final feliz* – capa do livro de Odette Mott sobre a Transamazônica (da primeira à quinta edição, de 1973 a 1979) 169

Imagem 25. Gestão Bandeira de Mello submetida às diretrizes do PIN 215

Imagem 26. Em busca do povo Parakanã 228

Imagem 27. A lenda da "pacificação" na Transamazônica 236

Imagem 28. Frente de atração da Transamazônica atinge os Assurinis 238

Imagem 29. Araras em terras pretendidas pelo *PIC Altamira* 248

Imagem 30. Gaúchos "rumam" para a Transamazônica 278

Imagem 31. Tragédia em direção à agrovila Brasil Novo 281

Imagem 32. A agrovila *Boa Esperança* que nunca foi finalizada pelo INCRA 293

Imagem 33. Da *Boa Esperança* restou poucas estruturas 294

Imagem 34. O modelo geométrico do *PIC Altamira* 297

Imagem 35. Após vinte anos, os moradores da Transamazônica ainda pedem ajuda 309

Imagem 36. Consulta de colono da Transamazônica em hospital volante da Operação Oswaldo Cruz 327

Imagem 37. Distribuição de carteiras de saúde para os colonos e trabalhadores da Transamazônica 329

Imagem 38. A SUCAM “atinge o homem modesto e longínquo” 344

Imagem 39. A pesquisa de campo de Bensabath e do IEC 350

Imagem 40. Lista de animais capturados para a pesquisa de arboviroses na rodovia 351

Imagem 41. “Uma família de colonos no topo de uma torre de madeira tentando escapar, sem sucesso, das mordidas do *Simulium* durante as horas de maior atividade destes [período diurno].” 353

Imagem 42. A relação entre as atividades humanas de devastação do meio ambiente e a incidência de doenças na Amazônia 362

Imagem 43. Motosserras para o desmatamento 363

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1. Iracema contrariava a Transamazônica da propaganda oficial – cartaz do filme de Bodanzky e Senna, de 1974 139

Ilustração 2. Um Saci favorável à rodovia – capa do script da peça infantil "Saci-Pererê na Transamazônica", de 1971 145

Ilustração 3. *O Paraíso da Esperança* é um trator a derrubar a floresta – capa do disco do Trio Mossoró, de 1972 159

Ilustração 4. *Final sofrido* – capa da versão mais pessimista de Odette Mott (a partir da sexta edição, em 1979) 170

Ilustração 5. A "estrada grande", por um kaiapó 245

Ilustração 6. O "mestre da limpeza", por Paiakan 245

Ilustração 7. A frente de atração da FUNAI, por Paiakan 245

LISTA DE FOTOGRAMAS

Fotogramas 1 e 2. As imagens do desenvolvimento – cenas do filmete “A Transamazônica” de 1970, da Agência Nacional 96

Fotogramas 3 e 4. A placa e a bandeira como signos do domínio da Amazônia – cenas do filmete “Presidente Médici na Transamazônica”, de 1971 96

Fotogramas 5 e 6. A cicatriz e os frutos – cenas do filmete “Integração na Amazônia”, de 1974 97

Fotograma 7. A *Caravana Rolidei* atravessa a Transamazônica fugindo das “espinhas de peixe”, em busca do público de Altamira 143

Fotogramas 8 e 9. “Coronel Bloise não tem dúvida quanto sua vitória, então se deixa ser tatuado pelos índios” 233

Fotograma 10. Parakanãs aceitam o rifle e, sem saber, também a dependência dos “turi” 234

Fotograma 11. “E se eles recusarem o contato?” Não havia escolha 235

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Rodovias na região Norte antes da Ditadura 58

Mapa 2. Rodovias na região Norte implementas e pavimentadas na Ditadura 59

Mapa 3. Amazônia "subaproveitada" 64

Mapa 4. As sociedades indígenas atropeladas pela Transamazônica, segundo Gontijo 201

Mapa 5. Terras indígenas tomadas pelo Estado "desterritorializador" 205

Mapa 6. O polígono dos Araras 206

Mapa 7. Organização da FUNAI nas rodovias do PIN, no final de 1972 222

Mapa 8. "Quantos homens morrem doentes no interior das selvas, sem receber socorro? E o que pode ser feito agora, para resolver esse problema?" 316

Mapa 9. Atividades da SUCAM nas duas primeiras rodovias do PIN 342

Mapa 10. Áreas de estudos ecológicos sobre arboviroses ao longo das margens da Transamazônica 349

LISTA DE SIGLAS

ACAR-PA – Associação de Crédito e Assistência Rural do Estado do Pará

AERP – Assessoria Especial de Relações Públicas

ALALC – Associação Latino Americana de Livre Comércio

AN – Agência Nacional

BASA – Banco da Amazônia

BN – Biblioteca Nacional

BR-010 – Rodovia Belém-Brasília

BR-163 – Rodovia Cuiabá-Santarém

BR-230 – Rodovia Transamazônica

CIMI – Conselho Indigenista Missionário

CEPAL – Comissão Econômica da América Latina

CODEAMA – Comissão de Desenvolvimento Econômico do Estado do Amazonas

CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito

CPT – Comissão da Pastoral da Terra

CVI – Cruz Vermelha Internacional

2ª DR – 2ª Delegacia Regional da Fundação Nacional do Índio

DCDP – Divisão de Censura de Diversões Públicas (DCDP)

DER-AM – Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Amazonas

DGEP – Departamento Geral de Estudos e Pesquisas da Fundação Nacional do Índio

DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNI – Departamento Nacional de Informação

DOPS – Departamento de Ordem Política e Social

DPDC – Departamento de Propaganda e Difusão Cultural

EFMM – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

ERX – Expedição Rocandor-Xingu

ESG – Escola Superior de Guerra

FAO – Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura

FBC – Fundação Brasil Central

FBCN – Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza

FUNAI – Fundação Nacional do Índio

FUNASA – Fundação Nacional de Saúde

FUNRURAL – Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural

FSESP – Fundação Serviços de Saúde Pública

GTIA – Grupo de Trabalho para a Integração da Amazônia

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal

IEC – Instituto Evandro Chagas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IIHA – Instituto Internacional da Hileia Amazônica

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

INPA – Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia

INPS – Instituto Nacional de Previdência Social

IPEAN – Instituto de Pesquisa Agropecuária do Norte

ISA – Instituto Socioambiental

MA – Ministério da Agricultura

MDB – Movimento Democrático Brasileiro

MI – Ministério do Interior

MS – Ministério da Saúde

MT – Ministério dos Transportes

OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde

I PDA – Primeiro Plano de Desenvolvimento da Amazônia

II PDA – Segundo Plano de Desenvolvimento da Amazônia

I PND – Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento

II PND – Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento

PI-FUNAI – Posto Indígena da Fundação Nacional do Índio

PIN – Programa de Integração Nacional

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RADAM – Projeto Radares da Amazônia

SCDP – Serviço de Censura de Diversões Públicas

SEMA – Secretaria Especial do Meio Ambiente

SEMTA - Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia

SNI – Serviço Nacional de Informação

SNT – Serviço Nacional de Teatro

SPILTN – Serviço de Proteção do Índio e Localização de Trabalhadores Nacionais

SPI – Serviço de Proteção ao Índio

SUCAM – Superintendência de Campanhas de Saúde Pública

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

LISTA DE IMAGENS X
LISTA DE ILUSTRAÇÕES XIII
LISTA DE FOTOGRAMAS XIV
LISTA DE MAPAS XV
LISTA DE SIGLAS XVI

INTRODUÇÃO 22

CAPÍTULO 1 – "É O FUTURO PROJETANDO-SE NA SELVA": PROJETOS, VERSÕES E A RODOVIA NA AMAZÔNIA 37

1.1 - Ciclos, discursos e projetos no "relógio amazônico" 39

1.2. Uma estrada, muitas versões 66

1.3. Uma cicatriz na selva: a Transamazônica 78

CAPÍTULO 2 – A "ÚLTIMA GRANDE AVENTURA VIVIDA POR UM POVO NA FACE DA TERRA": A TRANSAMAZÔNICA ENTRE A PROPAGANDA E A CRÍTICA 87

2.1. "A integração econômica irreversível da Amazônia": a rodovia nas propagandas oficiais 93

2.2. "A epopeia das estradas": a Transamazônica em revistas 107

2.3. "Estamos presentes à Transamazônica": a rodovia como argumento e locação de peças publicitárias 125

2.4. “Tudo ali é flor da terra, floresta amazônica. Nunca ouviu falar?”: a rodovia em filmes 138

2.5. Um Saci-Pererê que defenda a Transamazônica: a rodovia para crianças 144

2.6. “E o Norte inteiro canta este refrão!”: música e literatura no caminho da Transamazônica 152

2.7. Da *aventura* ao *risco*, do *otimismo* à *Transamargura* 181

CAPÍTULO 3 – “HOMENS SEM TERRAS” PARA “TERRA SEM HOMENS”: OS IMPACTOS SOCIAIS DA CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA 197

3.1. “Fato de poder ter sempre estado oculto”: a invisibilização dos povos indígenas atravessados pela Transamazônica 199

3.2. “FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar” 210

3.3. Em busca dos Parakanãs e Assurinis 226

3.4. “Não há massacre de nossos índios”: denúncias da política indigenista na rodovia 254

3.5. “João! Pegue a tua cabra e o teu jegue e vamos pra lá!”: a migração de nordestinos e sulistas para a rodovia 271

3.6. “Subversivos” infiltrados na Transamazônica 283

3.7. “Uma Rodovia de Descobrimentos”..... 287

3.8. “À beira da estrada, todos os sonhos acabam” 304

CAPÍTULO 4 – “PARA CONSTRUIR-SE A TRANSAMAZÔNICA SERÁ PRECISO SANEAR O AMBIENTE E CURAR O HOMEM”: AS POLÍTICAS MÉDICO-SANITÁRIAS NA BR-230 314

4.1. Mais um fracasso sanitário na Amazônia? 314

4.2. Operação Oswaldo Cruz: “Não se repetirá a Madeira Mamoré” 324

4.3. Da teoria à prática: FSESP e SUCAM 334

4.4. Um laboratório a céu aberto 344

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 365

6. FONTES 370

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 392

INTRODUÇÃO

Em 12 de fevereiro de 2021, a enfermeira Rebeka Fonseca e o motorista de ambulância Wadson Diniz tiveram que caminhar cerca de dois quilômetros a pé na rodovia Transamazônica (BR-230), na altura do porto de Mirituba (PA), empurrando a maca de um paciente com Covid-19 para que pudessem chegar ao Hospital Regional de Tapajós, em Itaituba (PA). Em uma estrada de terra, sem acostamento, o trajeto da ambulância que percorreria 150 quilômetros do município de Rurópolis (município que surgiu com a Transamazônica) ao de Itaituba, teve seu trajeto obstruído por caminhões que formavam filas triplas por quilômetros.[1]

As primeiras informações foram de que os caminhões interrompiam a estrada em manifestação às péssimas condições de tráfego da mesma. Depois, a afirmação foi de que estes caminhões bloqueavam o trânsito, pois aguardavam a oportunidade de descarregarem na Estação de Transbordo de Cargas de Mirituba[2].[3] A imagem de Rebeka e Wadson empurrando a maca com o paciente em meio aos caminhões e a terra vermelha e poeirenta da estrada espalhou-se pelas redes sociais e pelos meios de comunicação brasileiros.

Este evento na Transamazônica, em meio à pandemia de Sars-Cov-2 (2019-2021), é representativo das dificuldades médico-sanitárias, estruturais e sociais pelas quais as populações dos núcleos de "colonização"[4] da rodovia enfrentam ainda hoje. Durante a construção da mesma, de 1970 a 1974, simultaneamente ao entusiasmo do governo ditatorial de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) com sua obra-síntese, operada no contexto econômico do "milagre brasileiro" e das propagandas ufanistas da Agência Nacional, houve lugar também para a ideia de fracasso da rodovia, de abandono por parte do Estado dos

[1]AZEVEDO, Gabriela *et al*. Vídeos mostram paciente de Covid-19 com cilindro de oxigênio sendo levada em maca pela BR-230, no PA. *G1*, Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 2021. Disponível em: https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2021/02/12/video-mostra-paciente-com-cilindro-de-oxigenio-sendo-levado-em-maca-pela-br-163-no-pa.ghtml Acesso em: 13 de fevereiro de 2021.

[2]Esta estação é utilizada para o escoamento de grãos que saem do centro do país, sobretudo do estado de Mato Grosso, até os portos do estado paraense.

[3]AZEVEDO, Gabriela *et al*. Vídeos mostram paciente de Covid-19. *op. cit.*

[4]"Colonização" é o termo utilizado pelos próprios órgãos governamentais em seus documentos e nos discursos dos estadistas. Nós utilizamos entre aspas, porque acreditarmos que é um termo que camufla a verdadeira violência com a qual o processo de ocupação da região amazônica foi realizado no período da ditadura civil-militar brasileira. Como afirma Mauro Leonel, esses projetos de "colonização" baseados na abertura de estradas na região amazônica podem ser considerados como "endocolonialismo". LEONEL, Mauro. Estradas, índios e ambiente na Amazônia: do Brasil Central ao Oceano Pacífico. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, 6 (1-2), jan./jun. 1992, pp. 134-167.

migrantes que saíram do Sul e do Nordeste brasileiro para os Projetos Integrados de Colonização da Transamazônica (PIC).

A Transamazônica foi anunciada em 16 de junho de 1970, no Decreto-Lei n. 1.106, como um dos instrumentos do Programa de Integração Nacional (PIN).[5] A rodovia era declarada enquanto tarefa do então presidente ditador Médici para livrar os nordestinos da seca crônica, e a possibilidade, tantas vezes pretendida na história nacional por diversos governos, de ocupar e de desenvolver, efetivamente, a região amazônica. As consequências do empreendimento seriam a expansão das fronteiras econômicas do país, já que incorporaria uma área ainda "inexplorada economicamente" e repararia desequilíbrios inter-regionais ao descentralizar os polos econômicos brasileiros que eram concentrados na região Centro-Sul.

O projeto da BR-230 pretendia, inicialmente, ligar o oceano Atlântico, a partir do município de Cabedelo, no estado da Paraíba, ao oceano Pacífico, em Lima, capital do Peru, com 5.619 quilômetros, atravessando então estados e territórios: Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas. Fora efetivada por diversas pastas governamentais e empreiteiras construtoras, entre estes: os Ministérios dos Transportes (MT), do Interior (MINTER), da Agricultura (MA), da Saúde (MS) e suas agências. A Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), o Instituto Evandro Chagas (IEC), a Fundação Serviços de Saúde Pública (FSESP) e a Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM) tiveram papéis fundamentais para a viabilização do planejamento e da abertura da Transamazônica.

O recorte temporal desta tese inicia-se no ano de 1969, quando o primeiro documento oficial, do Ministério dos Transportes, tratou da Transamazônica. Este foi o trabalho do diretor geral do DNER Eliseu Resende, intitulado *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*[6], divulgado em alguns periódicos. O ano que finaliza nossa pesquisa é o de 1979, que delimita o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND; 1975-1979). Neste Plano ficou demonstrado que houve mudança na perspectiva com a qual o governo ditatorial

[5]A construção da rodovia Cuiabá-Santarém (MT-AM), conhecida por BR-163, também estava prevista como ferramenta de integração do PIN. BRASIL. *Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970*. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Brasília, Diário Oficial da União, 17 de junho de 1970.

[6]RESENDE, Eliseu. *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1969.

idealizou a exploração e a "colonização" da Amazônia que havia sido iniciada com a construção da Transamazônica.

A rodovia Transamazônica configurou-se como um objeto de pesquisa histórico, diante das diversas possibilidades de estudos sobre a ditadura civil-militar[7]. Os trabalhos acadêmicos que encontramos sobre a idealização e a edificação da Transamazônica abordaram, sobretudo, a ótica política a partir de reportagens em periódicos da época. Alguns trabalhos trataram da questão ambiental na construção da rodovia que rasgou a selva amazônica, algo que, com a institucionalização do campo da história ambiental, parece constituir abordagem rica e relevante na atualidade.

O trabalho de Fernando Antonio da Costa Vieira observou a perspectiva ambiental e relacionou a devastação do meio ambiente amazônico e o desenvolvimento regional caracterizado pela Transamazônica. Em sua dissertação *Desenvolvimento e meio ambiente na Amazônia: a Transamazônica e o Jari* o autor analisou a relação entre meio ambiente e desenvolvimento no Brasil pós 1964, refletindo, então, a percepção do período que representou uma rápida transformação da capacidade produtiva do país, resultado de uma acelerada industrialização.[8]

Para Vieira, o modelo de desenvolvimento refletia um posicionamento nacionalista-autoritário cuja maior expressão encontrava-se na Doutrina de Segurança Nacional – expressa pela Lei de mesmo nome. Dessa forma, sob o discurso da necessidade de se garantir a integridade territorial e a soberania brasileira, a região amazônica passou a viver o movimento de grandes projetos privados, como o Projeto Jari, e públicos, como a Transamazônica, que visavam integrar a região ao mercado interno, transformando a própria estrutura produtiva da região.

A natureza passava a ser uma mera "refém" do progresso fruto do desenvolvimento econômico de um projeto de caráter nacional. Dessa forma, a ação desse desenvolvimento "a

[7]Acreditamos que faz-se necessário nesta Introdução contemplar algumas concepções e definições que os leitores desta tese encontrarão, como a designação da ditadura como *civil-militar*. Esta é defendida por Daniel Aarão Reis e por outros estudiosos do regime. O objetivo em utilizar esta designação é de revelar o papel da sociedade civil para a manutenção deste regime, evidenciando que esta parcela social não foi homogênea ambientando somente a memória da resistência, mas também a memória da participação no governo autoritário. Desta forma, nos filiamos a esta compreensão do período e nesta tese utilizamos esta designação. REIS, Daniel Aarão. *Ditadura Militar, Esquerdas e Sociedade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000. Concordando com esta classificação do regime, nesta tese a ditadura será sempre designada como civil-militar.

[8]VIEIRA, Fernando Antonio da Costa. *Desenvolvimento e meio ambiente na Amazônia: a Transamazônica e o Jari.* 174f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

todo custo" destruidora do meio ambiente era ignorada em função de um "bem maior", o do progresso da região amazônica. Diante desse contexto, Vieira afirmou que a sociedade adotou uma postura de indiferença e de omissão, assustada pelo aparato repressivo do Estado.

Iane Maria da Silva Batista em sua tese *A Natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)* analisou como alguns processos históricos conceberam e se apropriaram da natureza amazônica, destacando as perspectivas ambientais e sociais. Dessa forma, a autora compreendeu que as rodovias pretendidas no PIN, como a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, foram extremamente eficazes ao promoverem acesso, circulação e escoamento dos recursos naturais amazônicos. A construção da Transamazônica representou, então, o acesso aos recursos, segundo Batista, previamente identificados por estudos como o Projeto RADAM, atendendo a uma demanda recorrente dos empresários que compravam terras às margens das rodovias na região amazônica. [9]

A BR-230, assim como outras rodovias abertas na região amazônica, valorizou terras e interligou mercados, fomentando uma maior especulação fundiária. Portanto, para Batista, as rodovias foram instrumentos de alteração do ambiente amazônico – considerando-se tanto o cotidiano das populações tradicionais quanto a própria natureza amazônica –, tornando-se os mecanismos para a devastação de florestas, aterramento de nascentes de igarapés, entre outros prejuízos ao meio ambiente, sem que impactos físicos, ecológicos, sociais e fundiários fossem previstos. Entretanto, para o governo civil-militar, como afirma a autora, as rodovias foram os caminhos para buscar o desenvolvimento do país, com a possibilidade de acesso aos recursos minerais e aos solos próprios para a agricultura e a pecuária na Amazônia.[10]

Em um artigo intitulado *Colonização e impactos ambientais com a construção da Transamazônica (1970-1984),* César Martins de Souza relatou as discussões no período da construção sobre a devastação do meio ambiente da região amazônica, utilizando-se de relatos de moradores e reportagens de periódicos. A ausência de análise por parte da imprensa e do próprio governo federal, à época, sobre o desmatamento causado pela "colonização" às margens da rodovia, não é o foco do artigo de Souza. Este apontou a atuação dos migrantes diante da grande selva, destacando que, para os colonizadores que chegavam aos canteiros de obra, fazia-se necessário ingressar em um sistema em que era preciso devastar para ocupar, e, assim, garantir a posse sobre um pedaço de terra. O objetivo do INCRA ao trazer esses

[9]BATISTA, Iane Maria da Silva. *A Natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)*. 368 f. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.
[10]*Ibidem*.

migrantes era de viabilizar o crescimento da agricultura e da pecuária na floresta amazônica, e que isso não seria realizado sem o consecutivo crescimento dos danos ambientais.[11]

Em sua tese *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*, Souza entrevistou migrantes da Transamazônica que se encontram hoje na cidade de Altamira, reconhecida à época como capital desta rodovia. Através do relato desses colonos, o autor pretendeu compreender a memória que se construiu sobre a rodovia enquanto triunfo, mas também enquanto fracasso. Em seu terceiro capítulo, Souza compreendeu que os investimentos em saúde pública na rodovia foram insuficientes devido ao número considerável de mortes de operários e de agricultores por doenças e acidentes. E que houve, por parte do Estado ditatorial, forte repressão e censura às notícias em jornais sobre as enfermidades na Transamazônica. Isto porque a construção desta iria "alçar o país ao posto de potência mundial" e este empreendimento não poderia ser importunado pelos problemas médicos e sanitários "impostos" pela floresta amazônica.[12]

Apenas Souza debruçou-se sobre a questão médico-sanitária na BR-230. As obras que trataram da Transamazônica evidenciaram mais claramente a perspectiva política e econômica da construção da rodovia. Este foi o caso da dissertação de Felipe Menezes Soares. Em *O Governo Médici e o Programa de Integração Nacional (Norte e Nordeste) – Discursos e políticas governamentais (1969-1974)* o estudioso apresenta o PIN como um dos maiores projetos do governo de Médici e o analisa como uma política que criou espaço para os trabalhadores sem terra, sendo crucial na construção da legitimidade do governo Médici e papel central na aproximação entre a ditadura e a população brasileira.[13]

Para Menezes Soares, os empreendimentos estabelecidos pelo PIN, como a construção de uma malha rodoviária e a "colonização" das margens de algumas rodovias, tornaram-se mecanismos de controle de conflitos agrários e de ocupação das fronteiras nacionais. O PIN é apontado por Menezes Soares como uma política pública ligada a determinados interesses da ditadura no país, sobretudo ao governo Médici, como a Doutrina de Segurança Nacional. Para

[11]SOUZA, César Augusto Martins de. Colonização e impactos ambientais com a construção da Transamazônica (1970-1984). Simpósio Internacional de História Ambiental e Migrações – LABIMHA, Florianópolis, setembro de 2010, *Anais do Simpósio Internacional de História Ambiental e Migrações*, pp. 250-271.
[12]SOUZA, César Augusto Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. 264 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2012.
[13]SOARES, Felipe Menezes. *O Governo Médici e o Programa de Integração Nacional (Norte e Nordeste) – Discursos e políticas governamentais (1969-1974).* 173 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, 2015.

o terceiro governo da ditadura brasileira, o desenvolvimento era o seu maior objetivo e a integração nacional a principal estratégia para realizá-lo.

Em *Rodovia Transamazônica: falência de um grande projeto geopolítico*, Thiago Oliveira Neto destaca a atuação do Ministro Andreazza, como o maior entusiasta e articulador da Transamazônica definida pelo autor como marco de início do processo de circulação, ocupação e "colonização" da região amazônica pelo Estado. Para o autor, a construção da rodovia proporcionou uma forma de comunicação dentro da Amazônia. Segundo a perspectiva do Estado, o empreendimento instauraria nova realidade na região que, antes da estrada, estaria impedida de escoar suas riquezas – desde minerais até a produção agrícola.[14]

Dessa forma, uma das funções atribuídas à BR-230 era possibilitar o desenvolvimento econômico, a partir da integração da região amazônica ao restante do país. Segundo Neto, a agricultura, a pecuária e até mesmo a mineração já estavam preestabelecidas para as margens da Transamazônica, o que atraia investimentos nacionais e internacionais. O ministro Andreazza justificava o empreendimento como única alternativa para a "colonização" de várias terras tidas como agricultáveis e para uma possível exploração mineral nas terras atravessadas pela rodovia. E que esta responderia às necessidades de segurança nacional e de integração territorial do país.[15]

Para Neto, a política territorial e de segurança estabelecidas pelo regime civil-militar, sobretudo na década de 1970, visavam intensificar as relações entre território e poder, para as quais o território amazônico era objeto e meio do poder do Estado e de seu projeto autoritário de desenvolvimento. Havia, então, uma estratégia governamental que superaria as dificuldades da imensidão geográfica, para a qual havia obstáculos na própria floresta amazônica, do clima tropical, do "vazio demográfico", do atraso econômico e da insuficiente confluência dos transportes na região. Por isso, tantas rodovias foram abertas na década de 1970 na região amazônica.[16]

Segundo Eliezer da Rocha Gonçalves em sua dissertação *De assombros e sonhos: lugares no Tempo Presente para a convergência militar-civil ao discurso de um "Brasil*

[14]NETO, Thiago Oliveira. "Rodovia Transamazônica: falência de um grande projeto geopolítico". *Revista Geonorte*, Edição Especial 3, Manaus (AM), v. 7, n. 1, pp. 282-298, 2013.
[15]*Ibidem*.
[16]*Ibidem*.

Grande" na Amazônia Paraense (1970-1974)[17] o discurso do "Brasil Grande" estimulado e fantasiado pelo regime civil-militar legitimou a ideia de integração da Amazônia ao restante do país, que só crescia nos números do "milagre econômico brasileiro", representado e determinado pela Transamazônica. Para o autor, o "Brasil Grande" foi representado pela rodovia a todo o país, que acompanhava a "saga" do Estado em meio à "selva amazônica", mas principalmente no estado do Pará, no qual a Transamazônica tornou-se objeto de tensão pela disputa de lotes entre os paraenses.

A ideia de "Brasil Grande" simbolizado na BR-230 também foi alvo de análise da dissertação de Fernando Dominience Menezes, *Enunciados sobre o futuro: Ditadura Militar, Transamazônica e a construção do "Brasil Grande"*, na qual problematiza a repercussão da construção da rodovia nas duas das principais revistas em circulação da época, a *Manchete* e *O Cruzeiro*. A conjuntura do "milagre brasileiro" combinado à ideia de um "destino" para o "Brasil potência", era então, segundo Menezes, adiantado pelo percurso da rodovia que era compreendida como a "maior aventura vivida por um povo na face da Terra".[18]

Para Menezes, havia ainda outra motivação para a construção da Transamazônica por parte da ditadura civil-militar: a legitimidade que o empreendimento traria para o regime que enxergava, nesta ideia síntese, um objetivo comum e desejável de todos os brasileiros, promovendo uma "mobilização social de afeto" da população que poderia vir a aderir, a partir da rodovia, ao regime, que desfrutava de pouca popularidade.[19] Posto que esta traria maior integração territorial e nacional, levaria o desenvolvimento e a ocupação estatal e demográfica ao "vazio" da região amazônica, considerada tão importante como fronteira e como fornecedora de recursos naturais.[20]

Matilde de Souza, em sua dissertação *A epopeia da Transamazônica: 90 milhões em ação*, refletiu sobre a Amazônia enquanto objeto imaginado e desejado do Estado brasileiro e como condição do governo ditatorial para concretizar a ideia de "Brasil Grande". A estudiosa ainda tratou das dicotomias que o processo de desenvolvimento da região amazônica oferecia para aqueles que acreditavam e que migraram para a mesma: "construção e tragédia". E

[17]GONÇALVES, Eliezer da Rocha. *De assombros e sonhos: lugares no Tempo Presente para a convergência militar-civil ao discurso de um "Brasil Grande" na Amazônia Paraense (1970-1974).* 302 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2016.
[18]MENEZES, Fernando Dominience. *Enunciados sobre o futuro: Ditadura Militar, Transamazônica e a construção do "Brasil Grande"*. 200 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2007.
[19]*Ibidem*, p. 87.
[20]*Ibidem*.

dentro desta perspectiva, Matilde de Souza interpretou a Transamazônica como símbolo da "realização heroica" de Médici e da ditadura e observou as modificações na paisagem que a rodovia causou.[21]

Ainda sobre a temática da "colonização" da rodovia, Magno Michell Marçal Braga, em *BR-230, Nordestinos na Rota Transamazônica: a trajetória dos migrantes no estado do Pará (1970-1974)*[22], analisou os discursos realizados pelo poder público e pela imprensa, sobretudo os jornais, para compreender o que permeava o empreendimento federal da Transamazônica, para alcançar os seus trabalhadores e colonizadores. Dessa forma, Braga traçou um histórico das migrações de populações pobres do interior do Brasil para a Amazônia, com o intuito de sobreviver às secas e de enriquecer com a exploração dos recursos naturais da floresta. E através dos relatos de antigos colonizadores da Transamazônica, analisou o poder de persuasão do Estado brasileiro para levar os migrantes de uma ponta à outra do país para ocupar uma região que acreditavam estar "vazia".

Maria Ivonete Coutinho da Silva em *Mulheres migrantes na Transamazônica: Construção da Ocupação e do fazer política*[23] analisou a "colonização" da BR-230 a partir das trajetórias individuais e coletivas das mulheres migrantes, destacando os diversos espaços sociais marcados pela presença e papel dessas mulheres. Dessa forma, sua análise sócio-antropológica da ocupação e da organização social, destacando a mulher, da Transamazônica, fez uma releitura da própria construção da estrada, trazendo uma nova perspectiva sobre este empreendimento histórico. Silva relatou a experiência de sua própria família, que partiu de uma pequena cidade do interior cearense para a rodovia, e de outras mulheres. Nesta afirmou que "a Transamazônica apresentava-se, na época, como destino mais seguro, em virtude das facilidades propaladas pelos agentes do governo federal"[24].

O pesquisador especialista em Amazônia Emilio F. Moran publicou *Developing the Amazon – The social and ecological consequences of government-directed colonization along Brazil's Transamazon Highway*, em 1981. Nesta obra, Moran compreendeu a rodovia, sobretudo, a partir do seu projeto de "colonização". Trazendo dados técnicos sobre a

[21]SOUZA, Matilde de. *A epopeia da Transamazônica: 90 milhões em ação*. 211 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política), Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1995.
[22]BRAGA, Magno Michell Marçal. *BR-230, Nordestinos na Rota Transamazônica: a trajetória dos migrantes no estado do Pará (1970-1974).* 135 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, 2012.
[23]DA SILVA, Maria Ivonete Coutinho. *Mulheres migrantes na Transamazônica: Construção da Ocupação e do fazer política*. 293 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2008.
[24]*Ibidem*, p. 66.

possibilidade de exploração da terra pela agricultura, assim como dados sociais sobre os colonos da rodovia.[25]

Para Moran, a realidade da "colonização" da Transamazônica impôs novos critérios técnicos aos colonos, à própria política de "colonização" e ao INCRA. Entretanto este não conseguiu criar formas de ajustamentos ou componentes flexíveis em seu sistema que pudessem resolver as questões reais do cotidiano dos colonos da rodovia.[26] *Developing the Amazon* debruça-se sobre o profundo conhecimento da região por seu autor e mesmo que não utilizando-se primordialmente de documentos oficiais, Moran possui um enorme cabedal geográfico e antropológico para tratar de diversos aspectos do empreendimento do governo civil-militar.

Elísio Contini escreveu o primeiro trabalho acadêmico sobre a Transamazônica, em 1976. Em sua dissertação em Administração Pública intitulada *A colonização na Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas* de 1976, Contni compreendeu a "colonização" da Transamazônica como uma problemática significativa da política do Estado federal em quesitos administrativos.[27] Neste caso, o autor analisou teoricamente, em termos técnicos, qual foi a experiência da "colonização" dirigida pelo Estado e quais foram o seu planejamento e realizações.

As dissertações e teses que debruçaram-se especificamente sobre a Transamazônica não trataram sobre a questão indígena no processo da abertura e construção da rodovia. A maioria destes trabalhos lidou com a questão migratória de nordestinos para o projeto de "colonização" da rodovia. É muito provável que essa ausência da temática se deva ao fato de que os documentos do Serviço Nacional de Informação (SNI), relacionados à Fundação Nacional do Índio (FUNAI) no período da ditadura civil-militar, foram disponibilizados somente em 2008. Alguns trabalhos, sobretudo de antropólogos, lidaram com essa relação entre estrada e populações tradicionaia a partir do período da redemocratização, para o qual também há uma maior movimentação de líderes indígenas e de suas comunidades pela busca de seus direitos sobre a terra.

---

[25]MORAN, Emilio F. *Developing the Amazon - The social and ecological consequences of government-directed colonization along Brazil's Transamazon Highway*. Bloomington: Indiana University Press, 1981.
[26]*Ibidem*.
[27]CONTINI, Elísio. *A colonização na Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas.* 227 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública). Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1976.

Ao invés de abordarmos aqui as perspectivas não contempladas por estes trabalhos acima pontuados, preferimos aqui tratar da nossa chave de leitura sobre esse objeto histórico, a Transamazônica. Pretendemos compreender a rodovia como parte fundamental da história do aproveitamento/exploração/ocupação/"colonização" da Amazônia e pretendemos também diferenciar-nos da historiografia existente sobre a Transamazônica e de instituir-nos em uma nova chave de leitura sobre a mesma e seu contexto.

A partir da perspectiva do homem enquanto agente geológico, as interações entre cultura, ciência, tecnologia, política e meio ambiente foram estabelecidas e restabelecidas para a condução dessa relação entre homem e exploração dos recursos naturais.[28] Dessa maneira, neste contexto e em sua periodização, a *tecnologia da força bruta*, conceito de Paul R. Josephson foi a nossa escolha como chave de leitura para compreendermos a construção e os impactos da Transamazônica. A compreensão do autor sobre todas as esferas que conduzem a um olhar sobre a natureza como matéria a ser industrializada, permitiu-nos analisar as combinações entre as dimensões política, econômica, social, sanitária e ambiental da construção da rodovia Transamazônica.[29] Essas engrenagens em ação que conduziram e delimitaram esse evento histórico: a construção desta rodovia. Como coloca Josephson:

> Os modos pelos quais a ciência, a engenharia, a política, as finanças e a húbris agem de maneira conjunta para dar ímpeto a sistemas tecnológicos de larga escala que usamos para manejar recursos naturais. Esses sistemas não são meras tecnologias de grande escala nem apenas meros artefatos criados para a construção de conglomerados empresariais ou grandes obras como represas, canais, autoestradas, ferrovias... Os sistemas incluem burocracias governamentais que regulam e promovem a tecnologia; os pesquisadores que entendem de geologia, de geofísica, de hidrologia, de pesca marinha, de silvicultura, e que provém a base das técnicas modernas de manejo; as firmas de engenharia que desenham tecnologias; as empresas de construção que as levantam, e uma multiplicidade de materiais, construtores e produtores, vendedores e fornecedores, marinheiros e pesquisadores que obtêm, cortam, modificam e transportam recursos.[30]

Para Josephson, esta rodovia, assim como hidroelétricas e ferrovias, trazia consigo novos modelos econômicos, relações sociais e dinâmicas de exploração que levaram à transformação ambiental de maneira definitiva. O instrumento de análise do autor é o sistema de tecnologia da força bruta que equivale-se na demonstração do envolvimento do

---

[28]*Ibidem*.
[29]JOSEPHSON, Paul R. *Industrialized Nature: brute force technology and the transformation of the natural world.* Washington, DC: Island Press, 2002.
[30]JOSEPHSON, Paul R. *Would Trotsky wear a bluetooth? Technological utopianism under socialism, 1917-1989*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2009, p. 4.

conhecimento científico através da engenharia, das aspirações econômicas, do poder político e da "arrogância humana" – como adjetiva Josephson – ao transformar em mercadoria o mundo natural.

O conhecimento científico e tecnológico do IPEAN, da SUDAM, do INCRA, da FUNAI, do DNER; o poder político do governo ditatorial de Médici; as aspirações econômicas do contexto do "milagre brasileiro" a partir das empreiteiras construtoras e, a "arrogância" dos técnicos dessas mesmas agências levou à tecnologia da força bruta, sistematizada pela construção da rodovia, a oprimir a natureza da floresta amazônica e as populações locais.

Neste sistema da tecnologia da força bruta, a Transamazônica foi um *corredor de modernização*.[31] Levou consigo agentes e agências para localidades nunca antes alcançadas pelo Estado na floresta amazônica. Os corredores de modernização, como a BR-230, hidroelétricas e outros grandes empreendimentos, abrem caminhos para máquinas, empreiteiros, engenheiros, novos exploradores, gateiros, madeireiros, colonizadores... todos de fora da Amazônia para dentro da região. De um Brasil externo para um Brasil interno, novo, "desconhecido", uma nova fronteira a ser expandida.

Compreendemos esta modernização, da qual a Transamazônica era o corredor, como autoritária e conservadora, empreendida por uma ditadura civil-militar, e cuja violência política foi redobrada no contexto do Ato Institucional nº 5 (AI-5; 1968-1978) e no governo Médici. A Transamazônica, portanto, foi um corredor de *modernização autoritário-conservadora*. Este conceito foi compreendido por Rodrigo Patto Sá Motta como chave de leitura para analisar a reforma educacional empreendida pela ditadura brasileira em 1971.[32]

A idealização, o planejamento e a construção da Transamazônica são exemplos do conceito de modernização autoritário-conservadora: uma obra de grandes proporções, com o objetivo de legitimar o regime civil-militar pelo otimismo concatenado nesta obra e no contexto social e econômico da época; uma obra imposta pelo regime, sem qualquer diálogo com as populações locais da região amazônica, que foram "inivisibilizadas"; uma obra

[31]A rodovia Transamazônica foi observada pela primeira vez como *corredor* por Nigel J. H. Smith, em 1982. O geógrafo venezuelano intitulou de "rainforest corridors" – corredores da floresta tropical, em tradução livre – a rodovia e seus projetos de "colonização". SMITH, Nigel J. H. *Rainforest Corridors: the Transamazon Colonization Scheme*. Berkeley: University of California Press, 1982.
[32]MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *As universidades e o regime militar: cultura política e modernização autoritária.* Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

colocada como símbolo de uma modernização que o Estado levaria à floresta e ao restante do país.

A Transamazônica enquanto símbolo dessa modernização autoritário-conservadora do regime civil-militar também concatenava em si grandes paradoxos: os impulsos conservadores e os impulsos modernizantes. Suas dimensões de construção *versus* destruição, de sonho *versus* pesadelo, de sucesso *versus* fracasso - esses são aspectos e perspectivas contraditórias do empreendimento e dos quais também vamos tratar nesta tese.[33]

Compreendendo essas contradições, tentamos realizar nesta tese a análise dos impactos da Transamazônica, pensando na afirmação de Josephson de que: quanto maior é a dimensão de um projeto de desenvolvimento, mais ele atrai lideranças políticas, mais o seu conteúdo ideológico supera sua praticidade, e quanto mais ele almeja trazer mudanças permanentes à natureza e às sociedades tradicionais (regularidades, ordem, previsibilidade), mais precisamos questioná-lo.[34] E para tanto, percorremos diversos acervos, bibliotecas e arquivos no Rio de Janeiro, em Brasília, Manaus e Belém, na intenção de abarcar diferentes tipos de fontes.

Nas pesquisas realizadas na Biblioteca Nacional (BN), estivemos na *Seção de Obras Gerais*, na qual encontramos documentos oficiais do governo federal como conferências, pronunciamentos e também obras literárias que tiveram a Transamazônica como inspiração. Buscamos também no *Acervo de Publicações Seriadas* da BN a revista *O Empreiteiro*. Na busca por relatórios de atividades, boletins informativos e planejamentos da Fundação de Serviços de Saúde Pública (FSESP) e do Ministério da Saúde estivemos no *Departamento de Arquivo de Documentação* da Casa de Oswaldo Cruz (DAD/COC). Na *Biblioteca Barbosa Rodrigues* do Jardim Botânico encontramos boletins informativos e obras de sociedades de conservação da natureza. E na Biblioteca e Arquivo do Museu do Índio pesquisamos documentos da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), como o *Boletim Informativo da FUNAI*.

Fomos a diferentes bibliotecas da Empresa Brasileira de Pesquisa e Agropecuária (EMBRAPA): Embrapa Recursos Genéticos e Biotecnologia (CENARGEN), Embrapa Área de Informação da Sede (AI-SEDE), estas duas em Brasília, e, em Planaltina na Embrapa

[33]*Ibidem*.
[34]JOSEPHSON, Paul R. Industrialized Nature. *op. cit*., p. 12.

Cerrados (CPAC). *Biblioteca Milton de Albuquerque* da Embrapa Amazônia Oriental (CPATU), em Belém e a *Biblioteca Juramir Ferreira Lima* da Embrapa Amazônia Ocidental (CPAA), em Manaus. Nestas bibliotecas encontramos documentos oficiais do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) sobre os Projetos Integrados de Colonização (PIC) da Transamazônica. Encontramos ainda relatórios de atividades do Instituto de Pesquisas e Experimentação Agropecuários do Norte (IPEAN) e estudos e conferências de cientistas da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM).

Na própria biblioteca da SUDAM, *Biblioteca Inocêncio Machado Coelho*, localizada em Belém, pesquisamos documentos oficiais da mesma, assim como documentos do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF). Outros relatórios do IBDF foram encontrados também na *Coordenação de Gestão da Informação Ambiental* do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (COGIA-IBAMA), em Brasília.

Ainda em Brasília, estivemos no Museu/Biblioteca da Fundação Nacional de Saúde (FUNASA), na qual procuramos pelos *Boletins Epidemiológicos* do Ministério da Saúde e relatórios de trabalho e de atividades da Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM). Em Manaus, estivemos na *Seção de Periódicos* da Biblioteca Pública do Estado do Amazonas (BPA), na qual encontramos periódicos como o *Jornal do Comércio*, da capital amazonense. Na biblioteca do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) pesquisamos documentos da própria instituição, além de mais estudos da SUDAM e obras de estudiosos sobre a exploração e o desenvolvimento da região amazônica.

Na *Seção de Microfilmados* da Biblioteca Pública Arthur Viana (BPAV), em Belém, pesquisamos periódicos regionais, como *O Liberal*, *Folha do Norte* e *Província do Norte*. No *Arquivo do Centro de Documentação, Informação e Memória* do Instituto Evandro Chagas (IEC) pesquisamos os Acervos Pessoais dos cientistas Gilberta Bensabath, Zéa Constante Lins, Ralph Lainson e Jeffrey Jon Shaw – integrantes de projetos que levantaram e inventariariam doenças emergentes e reemergentes nas margens da rodovia Transamazônica. Nestes acervos encontramos esboços e anotações de estudos, relatórios e artigos com resultados prévios dessas pesquisas científicas na rodovia.

Além destes acervos físicos, também consultamos alguns acervos digitais: do Instituto Socioambiental (ISA)[35], no qual encontramos documentos da FUNAI e obras de estudiosos sobre indígenas amazônidas; os *Documentos Indígenas* do Armazém Memória[36]; os periódicos disponíveis na *Hemeroteca Digital* da Biblioteca Nacional, como *Manchete*, *Realidade*, *Jornal do Brasil*, *Jornal do Comércio*, este da capital fluminense, *Correio da Manhã*.[37] Tivemos acesso aos acervos dos jornais *Folha de São Paulo*[38], *O Estado de São Paulo*[39] e *O Globo*[40]. No acervo disponibilizado digitalmente pelo Arquivo Nacional, encontramos os Fundos do *Serviço Nacional de Informações* (SNI), do *Correio da Manhã*, *do Centro de Informações do Exército* (CIE), *Serviço de Censura de Diversões Públicas* (SCDP), com relatórios de investigações realizadas por essas agências de controle do aparato federal da ditadura.[41]

Esta tese divide-se em quatro capítulos. No primeiro tratamos dos ciclos econômicos, dos discursos políticos e das atividades dos governos brasileiros que pretenderam explorar e desenvolver a região amazônica com o sentido de integrá-la à engrenagem do mercado nacional e internacional. E apresentamos a Transamazônica e o seu mito de origem como parte dessa história da selva e seus atores políticos principais: presidente Médici, o ministro dos Transportes Mário Davi Andreazza e o diretor do DNER Eliseu Resende.

O segundo capítulo contempla a perspectiva cultural deste empreendimento, observando o mesmo enquanto objeto de propaganda oficial do governo de Médici e de instrumento de legitimidade da ditadura civil-militar. Dessa maneira, observamos os *filmetes* realizados pela Agência Nacional; as reportagens nas revistas *Manchete*, *Realidade* e *O Empreiteiro* e suas compreensões sobre a construção da rodovia; as peças publicitárias que utilizaram a Transamazônica como argumento e locação para produtos e serviços; os filmes e peças que retrataram a mesma, alguns sob a perspectiva da crítica, outros sob a perspectiva da promoção da obra federal; e a literatura sobre a rodovia e as canções que esta inspirou. Além disso, cuidamos neste capítulo das mudanças de entendimento sobre a rodovia, passando esta de *aventura* a *risco*, de *otimismo* a *Transamargura*.

---

[35]Disponível em https://acervo.socioambiental.org/sobre
[36]Disponível em http://armazemmemoria.com.br/
[37]Disponível em http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/
[38]Disponível em https://acervo.folha.com.br/index.do Este acervo está disponível mediante assinatura do periódico.
[39]Disponível em https://acervo.estadao.com.br/ Este acervo está disponível mediante assinatura do periódico.
[40]Disponível em https://acervo.oglobo.globo.com/ Este acervo está disponível mediante assinatura do periódico.
[41]Disponível em http://sian.an.gov.br/sianex/consulta/resultado_pesquisa_new.asp

Ao contemplar as críticas feitas à rodovia, pretendemos no terceiro capítulo da tese tratar sobre a dimensão do impacto social da construção da mesma. Fizemos escolhas e nesta parte, optamos por nos debruçar sobre a chegada da Transamazônica nas terras e vidas indígenas. Dessa forma, compreendemos a invisibilização de algumas sociedades indígenas atravessadas – como os povos Parakanãs e os Assurinis – pela abertura do empreendimento federal e o papel da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) para a viabilização desse esforço e tratamos das denúncias desta política indigenista na rodovia. Ainda a abarcar a óptica social desta obra, examinamos também a chegada dos "colonizadores", ou seja, a migração de nordestinos e sulistas para a rodovia e os Projetos Integrados de Colonização do INCRA. Observamos também a maneira pela qual o Serviço Nacional de Informações investigou e controlou os "infiltrados" na rodovia. E de que maneira a estrada transformou-se de sonho a pesadelo, diante do abandono federal, para os seus colonizadores.

E para finalizar esta tese, no quarto capítulo, examinamos as comparações feitas, por críticos, entre a Transamazônica e a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, pontuando a ideia de que a rodovia poderia ser mais um fracasso sanitário na selva amazônica. E como resposta a isto, analisamos a criação e a atuação da Operação Oswaldo Cruz enquanto instrumento de assistência e de prevenção médico-sanitária, e, assim, de viabilização da construção da rodovia, através de suas agências integrantes, a FSESP, a SUCAM e o IEC. E, por último, verificamos as atividades dos cientistas do IEC nas localidades da Transamazônica, encarando a estrada como um grande "laboratório a céu aberto", já que possibilitou novas pesquisas e saberes científicos sobre doenças emergentes e reemergentes na selva amazônica.

CAPÍTULO 1

"É O FUTURO PROJETANDO-SE NA SELVA": PROJETOS, VERSÕES E A RODOVIA NA AMAZÔNIA

> *A Transamazônica é um dos compromissos de nossa geração com o futuro. É a nossa contribuição. É porta ampla que se abre. É o futuro projetando-se na selva. Descerra-se a cortina verde e, desvendados os mistérios da floresta, chega o trabalho, chega a esperança, chega a alegria, porque chega o homem. Povoa-se, enfim, a Amazônia. Amplia-se o Brasil. A Pátria tem mais grandeza. E seus filhos, mais confiança em seus próprios destinos.*[42]
>
> Mário Davi Andreazza, 1972.

Em 02 de julho de 2019, o presidente da República Jair Messias Bolsonaro (Partido Liberal; 2018-) *tuitava*: "Nos últimos dias foram iniciadas as obras de pavimentação da Transamazônica (BR-230/PA – trecho entre Marabá e Divisa de Tocantins). Além da pavimentação, pontes de madeira estão sendo substituídas por estruturas de concreto. É o nosso @MInfraestrutura [twitter do Ministério da Infraestrutura[43]] sem tempo para descanso."

E em setembro de 2020, cinquenta anos após o início de suas obras (em setembro de 1970), a Transamazônica, que agora aparecia asfaltada, dava a Bolsonaro o status de santo, pois um milagre havia feito.[44] Entretanto as imagens de uma estrada parecendo "tapete" que diziam ser da (enfim) recém-asfaltada Transamazônica, eram, na verdade, imagens dos trechos da BR-163 (Cuiabá-Santarém) e da distante BR-116 (Fortaleza-Jaguarão).[45] Bolsonaro não foi o primeiro e provavelmente não será o último presidente a prometer em palanque, ou melhor, em rede social, que asfaltará a rodovia.

---

[42]ANDREAZZA, Mario. "Apêndice V – Discurso do Ministro dos Transportes Mario Davi Andreazza por ocasião da inauguração do trecho da Transamazônica, entre Estreito e Itaituba, a 27 de setembro de 1972." *In* REBELO, Darino. *Transamazônica, integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973. p. 223.

[43]Esse Ministério que estava extinto desde 1992 (com somente dois anos de existência), foi recriado em janeiro de 2019, por Bolsonaro.

[44]Os periódicos e telejornais mostram, desde 1974, quando foi considerada oficialmente inaugurada, o lamaceiro em que a BR-230 se transformava no período de inverno da Amazônia (entre dezembro e maio), com constantes atolamentos de caminhões e carros.

[45]Foi o Projeto Comprova que constatou tais *fakenews*. LOPES, Plinio. Reciclando a estrada alheia. *Revista Piauí*, 10 de agosto de 2020. Disponível em https://piaui.folha.uol.com.br/reciclando-estrada-alheia/ Acesso em 08 de setembro de 2020.

Por muitos governos federais, a "integração da Amazônia", como se estivesse marginalizada do país, também foi prometida. O terceiro presidente ditador do Brasil, pós-golpe de 1964, Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) prometeu *Sob o signo da fé*, em discurso proferido em 08 de outubro de 1970 na cidade de Manaus, na Reunião Extraordinária da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia:

> Venho para trazer à gente desta terra a crença de meu governo e o entusiasmo do Brasil inteiro nos destinos da Amazônia. E, por isso mesmo, quero ser, aqui, mais do que nunca, realista e verdadeiro, para não ser, um instante sequer, messiânico, fantasista ou prometedor, na terra em que tudo sempre se permitiu à imaginação.[46]

Emílio Garrastazu Médici argumentava que seria o seu governo capaz de "fazer andar o relógio amazônico, que muito se atrasou ou ficou parado no passado"[47]. E não mais se permitiria à imaginação de diversos projetos, planos, representações e estratégias para a Amazônia brasileira que "fracassassem" como "fracassaram" nos governos anteriores.

Outros destinos, entre imaginações, e sob outras fés, foram concebidos por muitas décadas, distintos governos (autoritários e democráticos), inúmeras políticas e ambições (essas sim, sempre autoritárias). Um destino guiado pela "ameaça internacional"; outro pela construção de uma nação; outro destino pela remição do "abandono"; outro pelo alento aos castigados da seca; pela "abundância" de "riquezas" naturais; pela exploração do solo, dos rios e do subsolo; pelo "vasto vazio" que se estendia em um imenso verde. E todos esses destinos contemplados por uma só sorte para a Amazônia: a Transamazônica.

Para compreendermos o destino traçado no governo de Médici para os quilômetros da rodovia transversal que cortaria ao meio a selva amazônica, precisamos de uma breve história dessas representações e dos planos para a mesma. A ocupação e exploração da região poderiam ser contadas aqui antes mesmo da chegada dos primeiros europeus, com a ocupação por migrantes vindos da Sibéria, segundo a teoria do Estreito de Bering (aceita em 1930) ou vindos diretamente da África para a América do Sul, segundo a teoria pouco aceita e recente, a partir dos sítios arqueológicos encontrados no Parque Nacional da Serra da Capivara, no Piauí[48]. Poderia então, falar das populações que fixaram-se, sobretudo, na bacia do rio Amazonas, e destrinchar hipóteses de arqueólogos e etnólogos, como Julian Steward (1940),

---

[46]MÉDICI, Emilio Garrastazu. *Sob o signo da fé*. Imprensa Nacional, 1970, p. 145.
[47]*Ibidem*, p. 147.
[48]Essa teoria é defendida pela pesquisadora franco-brasileira Niède Guidon que trabalha desde 1979 na Serra da Capivara. Para a mesma, a teoria é de que o homem teria partido da África diretamente para a América do Sul, em uma época de grande seca no continente africano. Esta afirmação se deve ao carvão descoberto e às pedras lascadas pelo homem e pinturas rupestres.

Betty Meggers (1948/1949) ou Anna Roosevelt (1980) e seus determinismos ecológicos para caracterizar uma Amazônia do *Inferno Verde*[49] ou do *El Dorado*[50].[51]

Este é um capítulo da história da ocupação e exploração da Amazônia. A rodovia Transamazônica pode, do nosso ponto de vista, ser pensada como um estudo de caso sobre essa extensa, intermitente, móvel e cruel história. Vamos começar examinando período e razões pelas quais o Estado brasileiro passou a interessar-se de maneira focada pela região Norte do país, mais precisamente, a floresta amazônica. Dessa forma, traremos neste item uma breve história dos intentos federais para a Amazônia brasileira.

1.1 - Ciclos, discursos e projetos no "relógio amazônico"

O primeiro ponteiro do "relógio amazônico" que passa a correr para frente é o do *boom da borracha*. A grande expansão da exploração de recurso natural na e da Amazônia iniciou-se com o primeiro ciclo da borracha, que perdurou de cerca de 1850 a 1920, no qual a região amazônica tornou-se a maior produtora de borracha natural do mundo. Tal exploração ocorreu com o aumento da demanda internacional pelo látex após a descoberta do processo de vulcanização da borracha por Charles Goodyear, em 1839. Dessa maneira, o látex produzido pela seringueira *Hevea brasiliensis*, da qual obtinha-se uma borracha de melhor qualidade para ser utilizada na fabricação de diversos artigos[52], tornou-se matéria-prima fundamental para a segunda revolução industrial que ocorria concomitantemente e sobretudo na Inglaterra.

Dessa forma, a extração do látex ganhava dimensões industriais, não pela extração em si, que continuava manual, já que cada seringueiro precisava ter o conhecimento da precisão do corte a ser feito no tronco de cada árvore e esperar pelo preenchimento total da "cambuca" onde cairia o látex que escorria pelas veias de cada árvore aos poucos. Mas "industrial" pelo

[49]Este termo "inferno verde" é cunhado pela prosa amazônica de Alberto Rangel em 1905. Sua obra conta a saga de um engenheiro que vai para a Amazônia em busca de riquezas e morre diante da imensidão verde que o adoece. Nesta, Rangel tentava acabar com a imagem do "El Dorado" amazônico que perdurava por décadas no imaginário nacional. RANGEL, Alberto. *Inferno Verde*. Portugal: Tipografia Minerva, 1914. (2ª Ed.).

[50]A ideia da Amazônia como "El Dorado" ou "Eldorado" está no primeiro ciclo de exploração da borracha que iria de 1850 a 1920. A concepção de uma terra em que havia "os seringais, minas de ouro negro, matéria-prima no contexto do imperialismo e de novo boom da industrialização.". FUNES, Eurípedes A.; GONÇALVES, Adelaide. ""Eldorado no Inferno Verde: "Quem vive no inferno se acostuma com os cães."" *In* GONÇALVES, Adelaide; COSTA, Pedro Eymar Barbosa (Orgs.). *Mais Borracha para a vitória*. Fortaleza: MAUC/NUDOC, 2008. p. 18.

[51]FAUSTO, Carlos. *Os índios antes do Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

[52]Entre os artigos mais produzidos com a borracha natural, neste primeiro ciclo de extração, estavam os pneus de carros e bicicletas, cabos telegráficos e peças de juntas.

tamanho dos hectares explorados e pelo número de seringueiras que "sangravam". Baseada no extrativismo, a exploração econômica da borracha modificou a vida dos povos amazônidas com o aumento expressivo e ligeiro da população local – centenas de nordestinos deslocavam-se para a Amazônia em busca de emprego –, além das arbitrárias relações de trabalho, que hoje podemos afirmar que ocorriam em condições análogas à escravidão. O *status* de maior produtor de borracha do mundo inseriu a Amazônia definitivamente no sistema capitalista internacional.

Entretanto a partir de 1912, a comercialização da borracha pelos empresários brasileiros entrou em declínio com a concorrência da borracha nas plantações nas colônias inglesas e holandesas do sudeste Asiático. A explicação para essa concorrência asiática a uma seringueira que, a princípio, só existia no Brasil, passa por uma trama quase novelesca. Em 1876, o botânico inglês Henry Wickham comprou mais de cinquenta mil sementes da *Hevea brasiliensis* na cidade de Santarém (PA) e as levou pessoalmente para a Royal Botanic Gardens, em Londres, para que fossem selecionadas as melhores sementes e então levadas para serem plantadas na Malásia.[53] Com a utilização de uma agricultura de cultivo de maior produção, a borracha asiática tomou conta do mercado mundial, tornando a produção brasileira baseada na extração em meio à floresta amazônica incipiente e incapaz de competir.[54]

Através da perspectiva da história ambiental Warren Dean tornou os fatores ambientais em agentes condicionantes desse evento, no qual o pano de fundo era a história da domesticação das seringueiras por parte dos homens organizados pelo desenvolvimento capitalista.[55] A seringueira tornou-se agente a partir de seu adoecimento por um fungo,

---

[53]DEAN, Warren. *A Luta pela Borracha na Amazônia: um estudo de história ecológica*. São Paulo: Nobel, 1989.
[54]Exemplo da crescente demanda pela borracha na Amazônia, temos o caso da construção, no interior da Amazônia, da "cidade-fábrica" *Fordlândia*. O empresário estadunidense Henry Ford motivou-se a ir para a Amazônia brasileira, tendo em vista que as plantações de seringueiras na Malásia promoveram um verdadeiro cartel da borracha no sudeste asiático, tornando caríssimo seu empreendimento de automóveis. Ford, pensando em produzir sua própria matéria-prima para os pneus dos seus automóveis, adquiriu, em 1927, terras no vale do rio Tapajós, onde começou a construção da Fordlândia. No entanto, os milhares de dólares investidos na terra não trouxeram correspondente rendimento na exploração dos seringais cultivados. Além da topografia montanhosa e do solo arenoso que dificultavam o cultivo mecanizado, o ataque às seringueiras pelo fungo *Microcyclus ulei* praticamente dizimou as seringueiras plantadas nos primeiros anos, obrigando a Companhia Ford Industrial do Brasil a transferir-se, em 1934, para Belterra (PA). A baixa produtividade, o fim da Segunda Guerra Mundial com consequente queda na demanda mundial por borracha, e a produção de borracha sintética levaram à retirada dos americanos da região do Tapajós em 1945. O governo federal adquiriu as benfeitorias e as plantações de seringueiras de Ford, no entanto não impediu a degradação de Fordlândia. Hoje a decadência de Fordlândia com prédios e galpões retomados pela floresta, tornou-se atrativo turístico da região. GRANDIN, Greg. *Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
[55]DEAN, Warren. A Luta pela Borracha na Amazônia. *op. cit.*

adicionada a uma elite local displicente e despretensiosa, segundo Dean, que explicam a decadência da produção brasileira. Outra estudiosa do primeiro ciclo da borracha Barbara Weinstein lidou com o evento histórico a partir das relações de trabalhos locais e o papel do Estado através de uma história regional amazônica.[56] A autora afirmou que se deveriam investigar as "relações de produção e de troca que definiam a economia regional e as forças que impediam toda e qualquer tentativa de transformação de tais relações" para então, compreender a expansão e a decadência da produção e comercialização da borracha brasileira.[57]

O governo de Hermes da Fonseca (1910-1914), à época, procurando impedir o total colapso do comércio da borracha brasileira, criou o Plano de Defesa da Borracha em 1912, no qual propusera a renovação do sistema de transportes da Amazônia através da remoção de sedimentos dos rios para aumentar sua navegabilidade e a construção de ferrovias; além da criação de estações experimentais para cultivo de borracha e agricultura; a diminuição dos impostos de exportação para os estados produtores de borracha; e a migração subsidiada a fim de robustecer a extração do látex.[58] Ainda assim, a produção asiática ultrapassou a brasileira, retirando o país da posição de maior produtor de borracha do mundo a partir de 1913.

O primeiro ciclo de exploração do látex no Brasil demonstra, entre muitos aspectos, a fragilidade e descentralização do poder federal diante de um evento de montantes grandiosos e de lucros exorbitantes em seu ápice. O território definia-se – principalmente nos anos iniciais republicanos – através do poder estatal sobre o espaço.[59] Nesse sentido, o elemento que delimitava a autoridade política do Estado republicano brasileiro não estava diretamente ligado à sociedade, mas sim ao próprio território nacional integrado.[60] A sociedade teria papel importante ao ocupar e se instalar definitivamente nos chamados *sertões*[61] brasileiros –

---

[56]WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920).* São Paulo: Hucitec, 1993.
[57]*Ibidem*, p. 16.
[58]GARFIELD, Seth. *In search of the Amazon: Brazil, the United States, and the nature of a region*. London: Duke University Press, 2013. pp. 23-24.
[59]MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2005.
[60]*Ibidem*, principalmente o capítulo 3 - *Estado e Território numa perspectiva histórica*, pp. 49-60.
[61]Para Nísia Trindade Lima é justamente essa interpretação dos *sertões* como áreas do território brasileiro que estão distantes da administração pública que pode ser compreendida para todos os 'tipos' de sertão. LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional.* Rio de Janeiro: Revan; Iuperj; Ucam, 1999; especialmente o terceiro capítulo - *Missões ao interior e interpretação do Brasil*, pp. 55-89. No entanto, é importante ressaltarmos que há muitos sertões quando pensamos na extensão do Brasil e na sua própria história de ocupação territorial. Desta maneira, cabe aqui explicar que o sertão do qual tratamos nesta tese é o do norte brasileiro. Para contemplar o sertão como categoria do pensamento social e da cultura, sobretudo do início da república brasileira ver AMADO, Janaina. Região, sertão, nação. *Estudos históricos.* Rio de Janeiro: FGV, v. 8, n. 15, 1995, pp. 145-151. Para mais informações sobre sertão ver também:

espaços estes tidos como "vazios" e distantes física, econômica e politicamente do governo federal – para garantir a efetiva posse do território. Uma terra habitada por brasileiros evitaria a "cobiça" tanto dos países vizinhos, quanto dos mais afastados[62], preservando-se de futuros problemas diplomáticos. Entretanto para isso era necessário o conhecimento prévio sobre tais espaços.

A partir da década de 1930, modernizar o Brasil estava para além do direcionamento de investimentos nos transportes, na saúde e na educação. Era preciso também reunir todos os territórios, controlá-los de maneira que fosse possível conectar e conciliar a população no propósito de assegurar o território nacional. A partir dessa perspectiva pressupunha-se que o país ultrapassaria seus vínculos e costumes coloniais no que se refere ao processo de ocupação territorial e o "sertão" passaria a compor o movimento do Estado de desenvolvimento de cidades e indústrias.

Nesta perspectiva, a Amazônia passou a ter uma *posição estratégica* para o Estado brasileiro, a ser foco de diversos projetos governamentais para a integração física, econômica e social da região ao restante do país.[63] No final dos anos de 1930 e no início da década de 1940, o então presidente Getúlio Vargas, em seu governo autoritário – Estado Novo (1937-1945) – propunha a expansão demográfica e econômica da Amazônia, com o intuito de garantir a soberania nacional naquela região considerada quase inabitada, e torná-la um polo produtor de riquezas para o país. Dessa forma, o governo federal passava a adotar o discurso de que a Amazônia era um "vazio demográfico", justificando então, a incorporação da região ao restante do país atrelando a mesma ao processo de construção do Estado Nacional, com a função de promover a modernização do Brasil.

Para essa política estadonovista de realização de uma integração nacional através da agência do governo federal e de suas instituições de suporte, como o Conselho Nacional de Geografia, o Conselho Nacional de Cartografia e o Instituto Brasileiro de Geografia e

---

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. São Paulo: EDUSC, 2000; principalmente a Introdução *O sertão está em toda parte*; pp. 13-40.

[62]Em *A Amazônia e a cobiça internacional*, de 1960, Arthur Cesar Ferreira Reis (1906-1993), político, escritor e intelectual manauara, que veio a governar o estado do Amazonas entre 1964 e 1967, contribuiu enormemente para a ideia de que haveria uma grande ambição por parte de outros países em tomar do Brasil a Amazônia por acreditarem que ali seria o "empório de matérias-primas", segundo o próprio Reis. Para o autor, ingleses, irlandeses, holandeses, portugueses e espanhóis tentariam as primeiras investidas já no século XVI. REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968. (3ª edição).

[63]ANDRADE, Rômulo de Paula. *A Amazônia na era do desenvolvimento: saúde, alimentação e meio ambiente (1946-1966).* 378 f. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde), Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2012. p. 13.

Estatística (IBGE; criado em 1938), por exemplo, Vargas impulsionou a *Marcha para o Oeste*, em 1938. Esta tinha como um dos seus principais objetivos uma política demográfica de incentivo à migração, como tentativa de efetivar uma integração econômica nacional a partir de programas de "colonização" de regiões consideradas esquecidas pelo poder público e pela sociedade civil, a Amazônia e o Centro-Oeste.

A Amazônia passou a ser concebida como "região de fronteira", fronteira econômica sensível aos olhos do governo federal, que com o devido investimento federal e privado, passaria a fornecer mais possibilidades de produtividade, liderando a modernização do país.[64] O olhar geopolítico era colonial e civilizatório, o "outro" era interno, limitado, inabitado e por isso havia de ser feita a "colonização".[65]

Em seu discurso feito na cidade de Manaus em 10 de outubro de 1940, Vargas comparou a imensidão da região com a dimensão dos problemas da mesma ressaltando que era necessário, para seu governo e os colonizadores da Amazônia, "adensar o povoamento, acrescer o rendimento das culturas, aparelhar os transportes [...] [com o objetivo de] retomar a cruzada desbravadora e vencer, pouco a pouco, o grande inimigo do progresso amazonense, que é o espaço imenso e despovoado."[66] Havia um destino para a Amazônia a ser alcançado com os instrumentos oferecidos pelo Estado, entre eles a migração. Neste discurso, Vargas reafirmou o desejo de uma "colonização" permanente na região amazônica, assim como o ímpeto de encontrar um destino comercial para a floresta, sob a perspectiva da construção de uma nação civilizada e modernizada[67]

> Nada nos deterá nesta arrancada que é, no século XX, a mais alta tarefa do homem civilizado: conquistar e dominar os vales das grandes torrentes equatoriais, transformando a sua força cega e a sua fertilidade extraordinária em energia disciplinada. O Amazonas, sob o impulso fecundo da nossa vontade e do nosso trabalho, deixará de ser, afinal, um simples capítulo da história da terra e, equiparado aos outros grandes rios, tornar-se-á um capítulo da história da civilização.[68]

---

[64]ANDRADE, Rômulo de Paula. "Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta": Getúlio Vargas e a revista "Cultura Política" redescobrem a Amazônia (1940-1941). *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi – Ciências Humanas*, Belém, v. 5, n. 2, p. 453-468, maio-ago. 2010.
[65]MAIA, João Marcelo Ehlert. *Estado, território e imaginação espacial: o caso da Fundação Brasil Central*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.
[66]VARGAS, Getúlio. Discurso do rio Amazonas. *Cultura Política: Revista Mensal de Estudos Brasileiros*, Rio de Janeiro, ano I, n. 8, outubro de 1941, p. 227.
[67]SECRETO, María Verónica. A ocupação dos "espaços vazios" no governo Vargas: do "Discurso do rio Amazonas" à saga dos soldados da borracha. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 40, jul./dez. 2007, p. 115-135.
[68]VARGAS, Getúlio. Discurso do rio Amazonas. *op. cit.*, p. 229.

Dessa maneira, "a retórica governista para a Amazônia caracterizou-se no curso do século XX pela marca do 'abandono' e pelas constantes 'descobertas' e 'conquistas' que tais governos iriam efetuar na região"[69]. Tais "conquistas" passavam por subjugar a natureza até então selvagem da imensidão verde, que era o inimigo a ser conquistado e dominado para tornar-se civilizado e moderno. Esta ideia alimentou as políticas de desenvolvimento chefiadas pelo poder público por todo o século XX. Acreditou-se também neste século, em diferentes governos, que a Amazônia tivesse uma vocação econômica que precisava simples e exclusivamente do estímulo e da presença do Estado para "florir e frutificar". Observaremos mais à frente que essas convicções permaneceram na construção da fala dos governos posteriores ao varguista, sobretudo na Ditadura (1964-1985), com algumas realidades e especificidades distintas.

O discurso do rio Amazonas pode ser considerado significativo para a história da região, pois despertou e estimulou um desejo de procurar soluções para a promoção do desenvolvimento da Amazônia. Algumas medidas foram adotadas com o intuito de resolver alguns problemas específicos, como a criação do Instituto Agronômico do Norte (IAN) em 1939 com o objetivo de "realizar investigações e trabalhos experimentais sobre os fatores da produção agrícola e, promover a difusão, o melhoramento, defesa e aproveitamento econômico das plantas silvestres e cultivadas da região por ele abrangida"[70].

Ainda dentro da política da Marcha para o Oeste e inscrita nesse contexto marcado pelo caráter expansionista do Estado, a Portaria nº 77, de 03 de junho de 1943 cria a Expedição Rocandor-Xingu (ERX; 1943 a 1948), no âmbito da Coordenação de Mobilização Econômica (CME; 1942). A ERX partiria da cidade de Leopoldina, em Goiás em direção a Santarém, no Pará, para fundar tanto na região do rio das Mortes quanto na Serra do Roncador – ambos no estado do Mato Grosso –, núcleos de "colonização".[71] As justificativas oficiais desse empreendimento eram as necessidades de: criar vias de comunicação com o Amazonas a partir do interior nacional; explorar e colonizar o maciço central do país, às margens do rio

[69]ANDRADE, Rômulo de Paula. "Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta". *op. cit*., p. 454.
[70]BRASIL. Decreto-Lei n. 1.245, de 04 de maio de 1939. Diário Oficial da União – Seção 1 – 06/05/1939, Página 10387. Sobre o IAN, ver SÁ, Dominichi Miranda de; SILVA, A. F. C.. Amazônia brasileira, celeiro do mundo. *REVISTA DE HISTÓRIA* (USP), p. 1-26, 2019.
[71]Em concomitância com o início dos trabalhos da expedição, é criada a Fundação Brasil Central (FBC) pelo Decreto nº 5.878, de 04 de outubro de 1943. O fato de também ser uma iniciativa formulada a partir da Marcha para o Oeste e passar a vincular-se à ERX fez com que estas duas agências tivessem atividades sobrepostas que causavam problemas administrativos. MAIA, João Marcelo Ehlert. Estado, território e imaginação espacial. *op. cit*.

Xingu – "uma das [áreas] mais desconhecidas da terra" – e executar o propósito da Marcha.[72] Segundo João Marcelo Maia, "os estudiosos do tema, em geral, sustentam uma variedade de interesses associados à expedição, que vão de interesses comerciais sobre minérios, passando pelo desenvolvimento do mercado interno, até a exibição internacional de domínio do território."[73]

Para compreendermos esses esforços do governo autoritário varguista precisamos ter de antemão algumas perspectivas que são referentes às condições do desenvolvimento histórico mundial na época contemporânea, sob o signo do progresso do sistema econômico capitalista. E no âmbito nacional do Brasil, no seu processo de transcurso da condição de país agroexportador, com uma população predominantemente rural, até a situação caracterizada pela progressiva projeção do setor industrial na economia do país e pela crescente urbanização do seu território.

O Estado brasileiro, à época, atuou sobre o território a fim de dotá-lo de condições propícias à produção de artigos demandados pelo mercado, desde a escala local até a internacional. Medida esta que coopera para a reprodução e ciclo do sistema, nessas diferentes escalas ou mediante processo em cadeias de produção, de comercialização e de consumo. Estas novas dinâmicas necessitavam de infraestrutura e de mercado consumidor que eram refletidos nas políticas de urbanização do país. Esses pressupostos eram espelhos ao pensarmos nas iniciativas federais para a Amazônia que a colocavam como território "vasto e vazio" a ser integrado através da capitalização de suas "abundantes riquezas" naturais, que seriam comercializadas nas urbes que vinham crescendo e nas que ainda se construiriam.[74]

No contexto da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o Brasil após algumas controvérsias, já que vivíamos um governo simpático ao modelo nazifascista, colocou-se ao lado dos Países Aliados (Reino Unido, França, União Soviética e os Estados Unidos, principalmente) contra os Países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão). Após posicionar-se, Vargas assinou diversos acordos, em março de 1942, com os Estados Unidos, conhecidos

[72]GALVÃO, Maria Eduarda Capanema Guerra. *A expedição Roncador-Xingu e a tarefa de ocupar, civilizar e urbanizar o Brasil Central*. 110 f. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC/FGV, Rio de Janeiro, 2014.

[73]MAIA, João Marcelo Ehlert. Estado, território e imaginação espacial. *op. cit.*, p. 65. A ERX ganhou publicidade do DIP como heroica e aventureira empreitada estatal. Os irmãos Villas Bôas, que integravam a expedição também ganharam notoriedade com as suas atuações indigenistas durante e após o fim da expedição, conseguindo em 1961 a criação do Parque Nacional do Xingu, no norte do estado do Mato Grosso, que inclui as terras indígenas dos Batovi e dos Wawi.

[74]ACKER, Antoine. "Amazon Development.". *In* The Oxford Research of Oxford Encyclopedia of Brazilian History and Culture. Ed. Guillermo Palacios. New York: Oxford University Press.

como *Acordos de Washington*. Tais compromissos objetivavam aumentar a exportação de matérias-primas estratégicas para os esforços de guerra.[75] Os Acordos previam ajuda técnica e financeira estadunidense ao Brasil durante o período da Segunda Guerra em troca de recursos naturais nacionais, sobretudo a borracha, que seria fornecida aos Estados Unidos. Isto porque, desde o início de 1942, o Japão havia invadido e tomado os países do sudeste asiático exportadores de látex, controlando assim o mercado mundial da borracha, o que beneficiava os países do Eixo.

Dentre os favorecimentos estadunidenses estava o fornecimento de armamento bélico, financiamento para programas de saneamento básico, sobretudo no vale do Rio Doce e na Amazônia, além de abastecimento alimentar para o país, entre outros. Campanhas voltadas para a população brasileira mais pobre, sobretudo nordestina, foram realizadas, como a *Batalha da Borracha*, como ficou conhecida a política de migração dirigida pelo Estado, de 1942 a 1945.[76] Com incentivos financeiros e grande apelo propagandista governamentais, milhares de trabalhadores nordestinos[77] dispuseram-se e "foram dispostos" a destinarem-se para os seringais amazônicos para a extração do látex. Este período da história da Amazônia é o maior ícone de migração dirigida feita pelo Estado nacional brasileiro até hoje.

Motivado pelo acordo e pela expectativa de transformar a região Norte em nova área de fronteira do desenvolvimento capitalista, o Estado Novo criou diversas agências: o Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA); a Comissão Administrativa de Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia (CAETA); a Superintendência do Abastecimento do Vale Amazônico (SAVA); o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP); o Serviço de Navegação e Administração dos Portos do Pará (SNAPP) e o Banco de Crédito da Borracha (BCA). Dessa maneira, o Estado criava um aparato institucional que pretendia afirmar que o governo estadonovista estava realmente integrando a

[75]Para a efetivação destes acordos foi formada a Comissão de Controle dos Acordos de Washington e a Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico (SAVA), com sede em Belém e subordinada àquela. A SAVA estava encarregada de abastecer de gêneros alimentícios e outros de primeira necessidade o Vale Amazônico, "em face do programa da produção da borracha e outros produtos." BRASIL. Decreto-Lei n. 5.044 de 04 de dezembro de 1942. Diário Oficial de 31/12/1942. ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*

[76]MIRANDA, Gabriela Alves. *Doutores da Batalha da Borracha: os médicos do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) e o recrutamento de trabalhadores para os seringais em tempo de guerra (1942-1943)*. 192 f. Mestrado (Dissertação em História das Ciências e da Saúde), Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2013.

[77]"Não há um consenso entre os estudiosos do assunto sobre a quantidade de nordestinos enviados a região amazônica, no entanto, todos eles indicam que foram na casa de milhares." MIRANDA, Gabriela Alves. Doutores da Batalha da Borracha. *op. cit.*, p. 173.

Amazônia ao resto do país, assim como os migrantes que para lá fossem não ficariam desprotegidos.[78]

Segundo Gabriela Alves Miranda, o SEMTA teria sido criado para responder a uma insatisfação do ritmo lento das migrações para os seringais, além de estar em um contexto de insegurança do litoral brasileiro que corria o risco de bombardeios alemães. Dessa maneira, o SEMTA foi proclamado como esforço de guerra do governo Vargas, e ainda assim não deixou de ter que lidar com os antigos problemas de saneamento da região amazônica, como a baixa infraestrutura viária da mesma e com as disputadas relações políticas entre governo federal e governos estaduais que interferiam nas atividades do Serviço Especial.[79]

> O SEMTA teve uma vida curta e intensa. Por meio dele foi organizado rapidamente todo um sistema que implicava assistência às famílias, seleção dos trabalhadores, alojamento nas barracas, exames médicos, alimentação, transporte, vestuário e adiantamentos – até a colocação nos seringais. Mas o encontro do litoral com o sertão não seria tão simples como fora pensado e projetado no papel.[80]

Para os "soldados", como eram chamados os trabalhadores da Batalha da Borracha,[81] e suas famílias, o recrutamento em massa realizado pela campanha governamental teve um enorme custo de vidas. Estima-se que cerca da metade dos nordestinos atraídos para a região morreram ou desapareceram na selva, e as políticas de assistência médico-sanitária não foram plenamente efetivadas.[82] Em 1944, a ajuda de custo às famílias que ficaram no Nordeste à espera de seus maridos, filhos e pais, foi cortada.[83] Além disso, o consumo anual dos Estados Unidos de borracha não foi suprido pelas exportações da borracha brasileira entre os anos de 1943 e 1946.[84]

---

[78]GUILLEN, Isabel Cristina Martins. A Batalha da Borracha: propaganda política e migração nordestina para a Amazônia durante o Estado Novo. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, n. 9, 1997, pp. 95-102; MIRANDA, Gabriela Alves. Doutores da Batalha da Borracha. *op. cit.*

[79]MIRANDA, Gabriela Alves. "*Vai Também para a Amazônia Protegido pelo SEMTA*: o projeto de migração, recrutamento e mobilização empreendidos pelo SEMTA em tempo de guerra". *In* Doutores da Batalha da Borracha. *op. cit.*, pp. 49-114.

[80]SECRETO, María Verónica. A ocupação dos "espaços vazios" no governo Vargas. *op. cit*., p. 126.

[81]Para maiores informações sobre quem eram esses trabalhadores que se dirigiram à Batalha da Borracha ver BENCHIMOL, Samuel. *Romanceiro da Batalha da Borracha*. Manaus: Imprensa Oficial, 1992; SECRETO, María Verónica. *Soldados da borracha: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas.* São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2007.

[82]MIRANDA, Gabriela Alves. Doutores da Batalha da Borracha. *op. cit.*

[83]"Em 1946, uma [Comissão Parlamentar de Inquérito] CPI organizada pelo Congresso exporia numerosos problemas, mas o reconhecimento da responsabilidade do Estado brasileiro só viria em 1988, com a concessão de pensão para esses 'soldados da borracha'." MAIA, João Marcelo Ehlert. Estado, território e imaginação espacial. *op. cit.*, p. 76.

[84]SECRETO, María Verónica. A ocupação dos "espaços vazios" no governo Vargas. *op cit*., p. 123.

A retórica dos atores do Estado Novo, que justificava as políticas públicas determinadas para a Amazônia no decorrer da Segunda Guerra, buscava conferir uma ideia de remição para a região de toda a ausência governamental vivida até então desde a primeira decadência da borracha (a partir de 1913). Concomitantemente, apresentavam a Batalha da Borracha como solução para os problemas dos camponeses nordestinos que sofriam com a seca – uma forte seca assolava, sobretudo o Ceará em 1942 – e a falta de terras, pois teriam facilidades e incentivos para conseguirem suas propriedades. Dessa forma, nutria-se o imaginário da região amazônica como território de abundância, sobretudo de água e terra em oposição à escassez dos secos sertões nordestinos.

O fim da Segunda Guerra Mundial em 1945 amplificou o imaginário da Amazônia como alvo da "cobiça internacional". Para estes, o projeto do Instituto Internacional da Hileia[85] Amazônica (IIHA) apresentado na Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), em 1946, era a maior expressão dissimulada dos interesses imperialistas – compreendidos assim os Estados Unidos e determinados países europeus – na região. Vale ressaltar que essa imagem era distinta da dos militares desenvolvimentistas, que enxergavam com simpatia o projeto do IIHA. A proposta inicial deste era a de produção de pesquisas em botânica, zoologia, geologia e química, além de estudos etnográficos, a fim de integrar culturalmente a região amazônica e seus habitantes ao país e ao mundo.[86]

No início da década de 1950, no governo democrático de Vargas (1951-1954), a preocupação em salvaguardar e desenvolver a Amazônia se intensificava com o contexto internacional da Guerra Fria (1945-1991) de disputas ideológicas, econômicas e militares entre os Estados Unidos e a União Soviética, no âmbito do qual se ampliava no Brasil e na América Latina, de uma maneira geral, a influência do capitalismo estadunidense.[87] Tal cenário conduz os governos brasileiros a criarem instituições e projetos que pudessem efetivar a segurança de suas fronteiras e a exploração econômica da mesma, e o Instituto da Hileia é um exemplo disso. Ainda neste contexto pós-guerra havia uma concepção de que os países

[85]*Hileia* foi o nome dado pelo naturalista alemão Alexander von Humboldt (19769-1859) para a floresta equatorial úmida que se estendia dos Andes até as Guianas, que serviu para denominar tal região no mundo. FIGUEIREDO, Aldrin Moura de; CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luiz Ruiz-Peinado. Amazônia e história global. *Revista Tempo*, Niterói, v. 23, n. 3, pp. 504-505, set./dez. 2017.
[86]MAIO, Marcos Chor; SÁ, Magali Romero. Ciência na periferia: a Unesco, a proposta de criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica e as origens do Inpa. *História Ciências Saúde – Manguinhos*, v. VI (suplemento), Rio de Janeiro, pp. 975-1017, 2000. pp. 981.
[87]ANDRADE. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit*.

"desenvolvidos" teriam a "missão" de levar o progresso ao "terceiro mundo".[88] E nesta perspectiva, a ciência encarnava papel fundamental na sociedade civil como ferramenta de civilização e de desenvolvimento econômico através de suas áreas de conhecimento e de seus agentes.[89]

Como já vimos, a Amazônia vinha sendo alvo de interesses internacionais desde o primeiro ciclo da borracha e, sobretudo durante a Segunda Guerra Mundial, com os tratados diplomáticos assinados entre Estados Unidos e Brasil. O debate e as controvérsias que se seguiram à IIHA estavam fundamentados na discussão sobre a internacionalização da Amazônia, a partir da criação deste instituto. Segundo Marcos Chor Maio e Nemuel da Silva Oliveira, "o debate também incorporou à pauta a discussão sobre os parâmetros a serem seguidos na exploração econômica da região, uma vez que o Brasil vivia um momento de expansão industrial fomentado pelo governo federal."[90] Esse debate entre os interesses nacionais e os estrangeiros demonstrava que a Amazônia tornava-se uma questão fundamental não exclusivamente de âmbito nacional: tratava-se de ingressar, - também com outros recursos naturais, para além da extração do látex –, no mercado capitalista.

O IIHA, mesmo após muitas discussões no parlamento brasileiro e conversas entre agências nacionais e estrangeiras, não se concretizou. A Conferência Geral da Unesco de 1949 decidiu por limitar a atuação da organização internacional à cooperação técnica em futuros projetos e pesquisas na região amazônica. E em 1951, o projeto foi arquivado pelo Congresso Nacional. Entretanto tantas argumentações sobre as dimensões e as possíveis atuações na Amazônia não foram em vão e tiveram um resultado prático: a criação do Instituto Nacional de Pesquisas Amazônicas (INPA).[91]

Em meio aos técnicos, engenheiros, políticos e seus projetos desenvolvimentistas, desde a iniciativa do IIHA estavam pesquisadores e cientistas que articulavam-se dentro das estratégias de estruturação e de idealização do Estado Nacional e da sua atuação na região amazônica. A exemplo disso, a criação do INPA em 1952 e seu estabelecimento dois anos depois demonstrava, segundo Priscila Faulhaber "um processo de nacionalização, apresentando-se como uma instituição 'pioneira' no sentido de tomar para si, do ponto de

[88]ESCOBAR, Arturo. *La invención del Tercer Mundo – Construcción y deconstrucción del desarollo*. OCHOA, Diana (trad.). Santa Fe de Bogotá: Editorial Norma, 1996.
[89]MAIO, Marcos Chor; SÁ, Magali Romero. Ciência na periferia. *op. cit*., p. 985.
[90]MAIO, Marcos Chor; OLIVEIRA, Nemuel da Silva. O projeto de criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica e as Ciências Sociais no contexto do Desenvolvimento. *Cadernos Adenauer*, ano X, n. 4, 2009, p. 61.
[91]MAIO, Marcos Chor; SÁ, Magali Romero. Ciência na periferia. *op. cit*.

vista de uma política científica nacional, uma conjunção de projetos internacionais, estaduais e locais"[92]. A tentativa de concatenar tais projetos, sobretudo de instituições de pesquisas estrangeiras indicava o receio que conformava diferentes agências brasileiras de uma ameaça internacional de tomada de custódia da Amazônia, para a qual havia uma visão nacionalista de pertencimento enraizada.

Segundo Ângela Panzu e Eduardo Gomes Filho, a criação do INPA foi uma resposta do governo de Getúlio Vargas às intenções de alguns órgãos estrangeiros em internacionalizar a Amazônia.[93] Foi instalado em Manaus como parcela amazônica do Conselho Nacional de Pesquisas (CNPq) e passava a gerir as coleções do Museu Paraense Emílio Goeldi[94].

Outro ponto comum da retórica da segurança do território nacional que parecia indiscutível para os políticos nacionalistas, com o fim da Segunda Guerra, era de que havia a necessidade de desenvolvimento das vastas extensões do território nacional, incluindo a Amazônia. Dessa forma, a Constituição de 1946 reservou anualmente uma quantia não inferior a três por cento da receita tributária do país, para que durante ao menos vinte anos consecutivos fosse empreendido um programa de investimentos na Amazônia.[95] No ano seguinte à promulgação da Constituinte, foi criada a *Comissão Parlamentar de Valorização da Amazônia*, com a função de planejar a distribuição dos recursos para a região. Essa comissão decidiu que os empreendimentos de desenvolvimento da região deveriam ser realizados por um organismo autônomo, com diretrizes próprias para elaborar, executar e gerir um verdadeiro plano de valorização econômica da Amazônia.

---

[92]FAULHABER, Priscila. A história dos institutos de pesquisa na Amazônia. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19 (54), 2005, p. 241.

[93]PANZU, Ângela Nascimento dos Santos; FILHO, Eduardo Gomes da Silva. A construção do conhecimento do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia – INPA, por meio de suas expedições científicas, (1954-1975). *Oficina do Historiador*, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 8, n. 2, jul./dez. 2015, p. 8. Para um estudo mais aprofundado sobre a criação do INPA ver RODRIGUES, William A. *et al*. Criação e evolução histórica do INPA (1954-1981). *Acta Amazônica*, Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, Manaus, v. 11 (1), 1981, pp. 7-23.

[94]Este foi fundado em 1866, na cidade de Belém, com o nome de *Museu Paraense de Etnografia e História Natural* pelo naturalista Domingos Soares Ferreira Penna. Em 1931 passa a chamar-se *Museu Paraense Emilio Goeldi*. Integra o INPA de 1954 a 1983 e, em 1999, passa ao Ministério da Ciência e Tecnologia juntamente com o Instituto.

[95]Assim como a região amazônica, o chamado "Polígono das Secas" também passou a ter a reserva de três por cento da renda de tributos da União. BRASIL. [Constituição (1946)]. Constituição dos Estados Unidos do Brasil: promulgada em 18 de setembro de 1946. Rio de Janeiro: Presidência da República. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm Acesso em 15 de março de 2019. ANDRADE. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit*.

Dessa forma, a criação da *Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia* (SPVEA)[96] pode ser encarada como o primeiro movimento do governo varguista democrático em instrumentalizar os anseios federais de desenvolvimento – ou de ”valorização”, como preferiam chamar à época – da região amazônica.[97] Logo depois da criação, os integrantes da Superintendência, sob o comando do seu primeiro diretor Arthur Cesar Ferreira Reis, reuniram estudos para a produção do *Plano de Valorização Econômica da Amazônia* que foi apresentado em 1955. Este era definido como “sistema de medidas, serviços, empreendimentos e obras destinadas a incrementar o desenvolvimento da produção extrativa, agrícola, pecuária, mineral e industrial”[98] da região amazônica. O Plano é compreendido por Thomas Mougey como sendo o primeiro projeto de desenvolvimento para a Amazônia realizado por um órgão governamental[99]. Para Mougey, foi o plano que auxiliou na institucionalização de um determinado projeto de desenvolvimento para a Amazônia pelo Estado.[100]

Para a realização de um planejamento, de um projeto de valorização, fazia-se necessário definir a Amazônia como região de planejamento. Que Amazônia era essa? Como questiona Antônio Oliveira Jr.: “Quem surge primeiro, a região, o plano ou a instituição regional?”[101]. O plano já estava previsto, organizado e estruturado para desenvolver a região a partir do imaginário político, econômico e social do “vazio” demográfico da Amazônia. Demandava-se então, a delimitação da região. Dessa forma, a mesma lei que criava a SPVEA[102] também traçava e desenhava a Amazônia que seria empreendida pelo governo federal por um plano de desenvolvimento:

---

[96]A SPVEA é criada pela Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953, na qual estabelecia medidas oficias em relação à região amazônica. BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 07/01/1953. ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*

[97]Antonio de Oliveira Jr. aponta que de 1946 a 1953, ou seja, da Constituinte de 1946 a criação da SPVEA foram pensados e discutidos por políticos e agentes científicos diversas propostas que pudesse efetivar o plano de valorização da Amazônia, mas sem sucesso. OLIVEIRA JR., Antônio. Amazônia: a gênese de uma região de planejamento. *Revista de Ciências Humanas*, Universidade Federal de Viçosa, Minas Gerais, v. 9, n. 1, jan./jun. 2009, pp. 49-50. ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*

[98]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 07/01/1953. ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*

[99]MOUGEY, Thomas. Tracing the origins of Brazil’s Acceleration. The SPVEAs Primeiro Plano Quinquenal and the Technoscientific Recovery of Amazonia, 1945-1959. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 34, n. 65, p. 375-409, maio/ago. 2018.

[100]*Ibidem*, p. 379.

[101]OLIVEIRA JR., Antônio. Amazônia. *op cit.*

[102]Vale lembrar que o governo federal também tinha uma preocupação com outra região nacional que tinha sido bastante “marginalizada” por ausência de políticas públicas: o Nordeste. Em 1959, a Lei nº 3.692, de 15 de dezembro foi criada a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), como uma intervenção na região para promover e coordenar políticas de desenvolvimento.

> Art. 2º A Amazônia brasileira, para efeito de planejamento econômico e execução do Plano definido nesta lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Pará e do Amazonas, pelos territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco e ainda, a parte do Estado de Mato Grosso a norte do paralelo de 16º, a do Estado de Goiás a norte do paralelo de 13º e a do Maranhão a oeste do meridiano de 44º.[103]

No caso da Amazônia "é [e foi] o plano então o instrumento de intervenção da ação planejadora que norteará, tanto os limites da região quanto a sua ação, geralmente calcada em grandes projetos e em grandes intervenções no espaço regional."[104] A partir do plano, foi possível programar a criação de uma instituição regional e definir, em termos legislativos e burocráticos, a própria região.

Segundo Rômulo de Paula Andrade, a principal obra realizada pela SPVEA foi a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010, *Transbrasiliana* ou ainda Rodovia Bernardo Sayão).[105] Esta, pensada dentro do contexto da nova capital federal, no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), teve suas obras iniciadas em 1958 e seu trajeto partiria da cidade de Anápolis, em Goiás, em direção à capital paraense. Uma das grandes obras de JK, a rodovia Belém-Brasília exemplificava a Amazônia deste presidente: cortada por rodovias, moldada por indústrias e civilizada por carros e cidades.

A "Amazônia do governo de Juscelino" parecia pouco se diferenciar da "Amazônia do governo de Getúlio" e encarnava de certa maneira a Marcha para o Oeste de 1938. Entretanto segundo Andrade, as distinções dão-se pelas vozes dissonantes, já que havia um contexto democrático, e o capital estrangeiro que era privilegiado nas obras de infraestrutura do Plano de Metas, demonstrando um nacionalismo bastante distante do autoritarismo getulista.

Para Andrade, a criação da SPVEA "se relaciona com os projetos de desenvolvimento para o Brasil, que, entre críticas e debates, se tornaram importantes plataformas políticas para os governos que se seguiriam nos anos posteriores".[106] Como o mesmo afirma, após o período nacional-desenvolvimentista encarnado na figura e no governo de JK, a SPVEA não deixaria de experimentar o período político conturbado dos anos de Jânio Quadros (1961) e depois de João Goulart (1962-1964), e, claro, do golpe civil-militar em 1964. Ainda segundo o autor, "o curto período da SPVEA no período ditatorial (1964-1966), então sob o comando de uma

[103]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 07/01/1953.
[104]OLIVEIRA JR., Antônio. Amazônia. *op. cit.*, p. 38.
[105]ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*.
[106]*Ibidem*, p. 8.

interventoria militar, serviu para a elaboração de relatórios que visavam a apontar os erros do passado para não repeti-los no futuro."[107]

Neste contexto e em meio à associação de escândalos de má gestão orçamentária e operacional com a figura de Vargas, o regime autoritário esvaziou a SPVEA. Esta é extinta em 1966 com a justificativa de que era mais fácil criar outra instituição que reformular a já existente.

> Não tenho dúvida de que o trabalho já realizado pela Revolução [...] adquirirá possibilidades bem maiores, proporcionando à Amazônia condições de progresso até hoje inteiramente desconhecidas. Até porque, e isso deve ser dito a bem da verdade, jamais o Congresso Nacional chegou a aprovar um plano autêntico e efetivo. Circunstância que, somada aos múltiplos fatores negativos que corroeram moral e materialmente a SPVEA, redundou na desmoralização do importante órgão, agora saneado e em condições de oferecer as bases para a nova autarquia que o Governo cogita instalar em breve, e que acredito com capacidade para fomentar a boa aplicação de recursos internos e externos em favor do desenvolvimento da imensa região.[108]

Dessa forma, a SPVEA é substituída pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)[109], com a promessa de que a administração dos projetos na região ganhariam novos direcionamentos e reais objetivos, como afirmou Castelo Branco em outro pronunciamento em 20 de setembro de 1966, na cidade de Boa Vista, no estado de Roraima:

> Planejada e organizada dentro do objetivo e possibilidades reais, será ela o instrumento da redenção da Amazônia, cuja riqueza deverá deixar de ser fábula para se tornar alguma cousa de palpável a serviço dos brasileiros há séculos empenhados numa terrível luta pela sobrevivência.[110]

No pronunciamento de Castelo Branco na cidade de Macapá, no estado do Amapá, em 1º de fevereiro de 1966, anunciava não somente a extinção da SPVEA, mas, sobretudo a criação da chamada *Operação Amazônia*:

---

[107]*Ibidem*, p. 5.

[108]CASTELO BRANCO *apud* MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Operação Amazônia (discursos).* Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968. p. 17.

[109]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 - 27/10/1966. Em 2001, em meio às denúncias e investigações da Polícia Federal de tráfico de influência e de desvios de recursos da SUDAM e do Banco do Estado do Pará (Banpará) por parte do então presidente do Senado, o senador Jader Barbalho (PMDB, do Pará) o presidente Fernando Henrique Cardoso substituiu a Superintendência pela Agência de Desenvolvimento da Amazônia (ADA). E em 2007, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva cria a nova SUDAM pela Lei Complementar n° 124, de 3 de janeiro de 2007, em substituição à ADA. Até a finalização desta tese, a Superintendência não tinha sido substituída por outra autarquia federal.

[110]CASTELO BRANCO, Humberto. "Discurso de Roraima". *In* MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Operação Amazônia (Discursos).* Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968. p. 23.

> Profundamente empenhado em ajudar as áreas mais subdesenvolvidas, e por isso mesmo mais carentes do apoio e até da iniciativa governamental, considera a atual administração brasileira como desafio que vale a pena aceitar aquele que nos faz a Amazônia, que, não fossem as águas que a afogam, bem poderíamos ter, pela pobreza, como uma réplica do Nordeste.
>
> Daí estar colocado no primeiro plano das preocupações do Governo o desenvolvimento econômico da região, a sua ocupação racional, o fortalecimento das suas áreas de fronteira e a integração do espaço amazônico no todo nacional. Com esse propósito, estuda-se completa reformulação da política nacional até agora seguida e que deverá ser mudada de acordo com a experiência dolorosamente acumulada. Aliás, aos que acompanham a ação do Governo tornou-se evidente o propósito de impulsionar-se com segurança e determinação o progresso da região que, para envolver várias medidas a serem adotadas, já criaram até a expressão "Operação Amazônia".[111]

Um dos objetivos desta *Operação* era a ampliação da dimensão da SPVEA, segundo o próprio presidente, com a criação da SUDAM, além da fundação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA)[112], do Banco da Amazônia S.A. (BASA)[113], e a inauguração de uma nova política nacional de exploração da borracha através do Conselho Nacional da Borracha[114]. A *Operação Amazônia* foi elaborada com o intuito de instrumentalizar o discurso de integração da "Amazônia do governo de Castelo Branco", para que o regime civil-militar apresentasse o seu próprio projeto de exploração da Amazônia brasileira. Como um dos primeiros movimentos do Estado nesse sentido, a Operação é concretizada na forma de um relatório produzido pelo Ministério Extraordinário para a

[111]CASTELO BRANCO, Humberto. "Discurso do Amapá". *In* MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. "*Operação Amazônia (Discursos).* Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968. p. 16.

[112]A SUFRAMA foi uma autarquia do governo criada pelo Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, vinculada ao Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. E tinha como objetivo principal a promoção do desenvolvimento socioeconômico da região amazônica a partir da implantação de um polo industrial, comercial e agropecuário. BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei nº 2888, de 28 de fevereiro de 1967. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 28/02/1967.

[113]O BASA foi criado para substituir o Banco de Crédito da Amazônia (BCA), que por sua vez, havia substituído, em 1950, o Banco de Crédito da Borracha (BCB), criado em 1942 com o Decreto-Lei nº 4.451. A partir do Acordo de Washington entre Brasil e Estados Unidos, é que foi criado o BCB com o intuito de revigorar a exploração dos seringais nativos da região amazônica, posto que a economia da borracha estava estagnada desde o fim da Era da Borracha (entre 1879 e 1912, período de maior produção do látex).

[114]O Conselho Nacional da Borracha foi criado pela Lei nº 5.227, de 18 de janeiro de 1967. Este Conselho era o órgão normatizador do setor da borracha que juntamente com a Superintendência da Borracha (SUDHEVEA) representavam uma reorientação da política federal para esta matéria-prima. A borracha era compreendida pelo regime civil-militar como produto estratégico, passando seus governos a intervir na produção e no mercado do mesmo. BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 5.227, de 18 de janeiro de 1967. Diário Oficial de 19 de janeiro de 1967.

Coordenação dos Organismos Regionais (MECOR)[115] e entregue ao então presidente do país.[116]

A *Operação Amazônia* identificava as bases para a reformulação da política de desenvolvimento e de segurança para a Amazônia. O projeto estruturava-se em um conjunto de instrumentos institucionais legais, para serem adotados nos últimos meses de 1966 e no início do ano seguinte com o objetivo de: formulação e execução de projetos de infraestrutura; definição de programas de incentivos fiscais para atração de empresas e indústrias aos espaços supostamente inexplorados da região; criação de instituições para executar as medidas propostas; reorganização de órgãos já existentes, em consonância com as diretrizes do novo governo.[117]

Ao percorrer diversos estados da Amazônia brasileira no final de 1966, para propagandear para governadores, vereadores, empresários e investidores as futuras políticas de seu governo para a região, Castelo Branco evidenciava em seus discursos[118] outra perspectiva que também estava na retórica de Médici: a de que todos os governos anteriores fracassaram diante da tão postulada "integração" amazônica ao país. Atentava, sobretudo para a incapacidade dos governos de Vargas, tanto o autoritário quanto o democrático, com seus projetos, políticas e instituições que teriam frustrado as demandas da própria região de tornar-se habitada e civilizada, assim como teria acontecido no governo JK.

Notamos que havia uma ideia de espécie de predestinação da Amazônia, por parte do Estado para o seu desenvolvimento e o do país a partir dos seus recursos naturais. E que somente a Ditadura seria capaz de fomentar o "destino da Amazônia", para a qual ela já estava pronta. (Salvação esta que também era devotada por Vargas nos anos 1940 e 1950.) A ideia era a de que a Amazônia sempre esteve à espera de um governo que a pudesse salvar de seu inferno e levá-la ao paraíso de suas riquezas que somente aguardavam o exato governo federal que as pudessem revelar.

---

[115]O MECOR é criado pela Lei nº 4.344, de 21 de junho de 1964, e modificado pelo Decreto-Lei nº 200, em 1967, para Ministério do Interior.

[116]MINISTÉRIO EXTRAORDINÁRIO PARA A COORDENAÇÃO DOS ORGANISMOS REGIONAIS. *Operação Amazônia*. Brasília: MECOR, 1966.

[117]BATISTA, Iane Maria da Silva. *A Natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)*. 368 f. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

[118]CASTELO BRANCO, Humberto. "Discurso do Amapá"; "Discurso de Roraima"; "Discurso de Rondônia"; "Discurso do Acre"; "Discurso do Amazonas". *In* MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Operação Amazônia (Discursos).* Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968. pp. 13-46.

E como pudemos observar, a SUDAM[119], para o governo de Médici, seria a instituição que organizaria as atividades voltadas para o desenvolvimento do destinado "paraíso" amazônico. A Superintendência foi criada como ponto estratégico da Operação Amazônia e teria como foco a "integração" da região amazônica ao restante do país, a modificação e ampliação da economia da região e o fortalecimento das áreas de fronteira. Para tanto, os incentivos fiscais para grandes empresários foram ampliados e passaram a incorporar fortemente a agropecuária. E tal "integração" demonstrou a face autoritária, conservadora e centralizadora do Executivo federal; as principais decisões foram tomadas sem a concordância dos âmbitos regionais. E respondia, fundamentalmente, às demandas do grande capital interno e externo.[120]

Em outros documentos oficiais da Superintendência demonstra-se os laços que se pretendia fortalecer dentro de sua estrutura entre o governo federal e a iniciativa privada: "Como entidad, con la principal misión de planificar y coordinar, la desempeña sus atribuiciones actuando en el sector publico y privado."[121] Em uma espécie de relatório feito pela própria instituição, em 1968, intitulado *Amazônia: presente e futuro*[122], afirmava-se que a instituição foi capacitada fundamentalmente para liderar o processo de desenvolvimento da Amazônia no qual estariam incorporados organismos governamentais, empresas e entidades privadas com seus "interesses e aspirações, nem sempre conciliáveis e convergentes"[123], com as quais a SUDAM estaria pronta para se relacionar e apaziguar se preciso fosse.

Neste relatório, compreendemos que a SUDAM teria um papel centralizador de organizar e de coordenar os programas e atividades dos organismos federais atuantes na região, de acordo com certos objetivos fundamentais, como o de "harmonizar" as atividades

[119]Desde a criação da SUDAM em 1966, até o fim do recorte temporal desta tese, ocuparam o seu maior cargo os seguintes superintendentes: Mario de Barros Cavalcante (19/05/1964 a 27/03/1967); João Walter de Andrade (31/03/1967 a 27/01/1969); Ernesto Bandeira Coelho (13/12/1969 a 15/08/1972); Milton Câmara Penna (21/08/1972 a 13/03/1974); Oscar Dias Teixeira (14/03/1974 a 03/04/1974); Hugo de Almeida (03/04/1974 a 14/03/1979) e Elías Sefer (15/03/1979 a 02/04/1985). SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Relação dos Superintendentes da Extinta Sudam*. Disponível em http://www.sudam.gov.br/conteudo/menus/acessoainformacao/institucional/arquivos/relacao-superintendentes-e-diretores-desde-fundacao.pdf Acesso em 13 de julho de 2019.

[120]CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977.

[121]MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLIMENTO DA AMAZÔNIA. *The Amazon Region and SUDAM; L'Amazonie et la SUDAM; La Amazonia y la SUDAM*. Belém, 1973. p. 31. Este documento em inglês, francês e espanhol era de publicidade dos "feitos" da SUDAM na região Amazônica para instituições e investidores estrangeiros.

[122]SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA; MINISTÉRIO DO INTERIOR. *Amazônia: presente e futuro.* Belém: SUDAM, 1968.

[123]*Ibidem*, p. 7.

destes organismos. Assim como “integrar” em uma grande programação orçamentária os recursos próprios de cada um dos organismos e assim promover a consignação de tais recursos junto às autoridades federais. Ao tratar dos planos de desenvolvimento elaborados anteriormente para a Amazônia, tal relatório afirmava que a ausência de um instrumento de ação econômica e administrativa, como a SUDAM, demonstrou a inadequação de diversos projetos antigos. E que a SPVEA não comportou esse tipo de estrutura na qual a nova Superintendência se estabeleceu.[124]

A SUDAM apresentava à iniciativa privada uma espécie de diagnóstico da região amazônica através de seus estudos sobre o potencial exploratório do “incalculável patrimônio representado pelos seus recursos florestais”, como do complexo madeireiro, da “extensa rede de vias navegáveis”, das “faixas de várzeas férteis para agricultura”, dos “campos para a criação de bovinos”, das “ocorrências minerais”, das “essências vegetais” e da “alta concentração demográfica já existente nos principais centros urbanos”. Entretanto para que os investimentos privados pudessem explorar tamanha região, a criação de uma infraestrutura era imprescindível para a Superintendência e seus parceiros.[125]

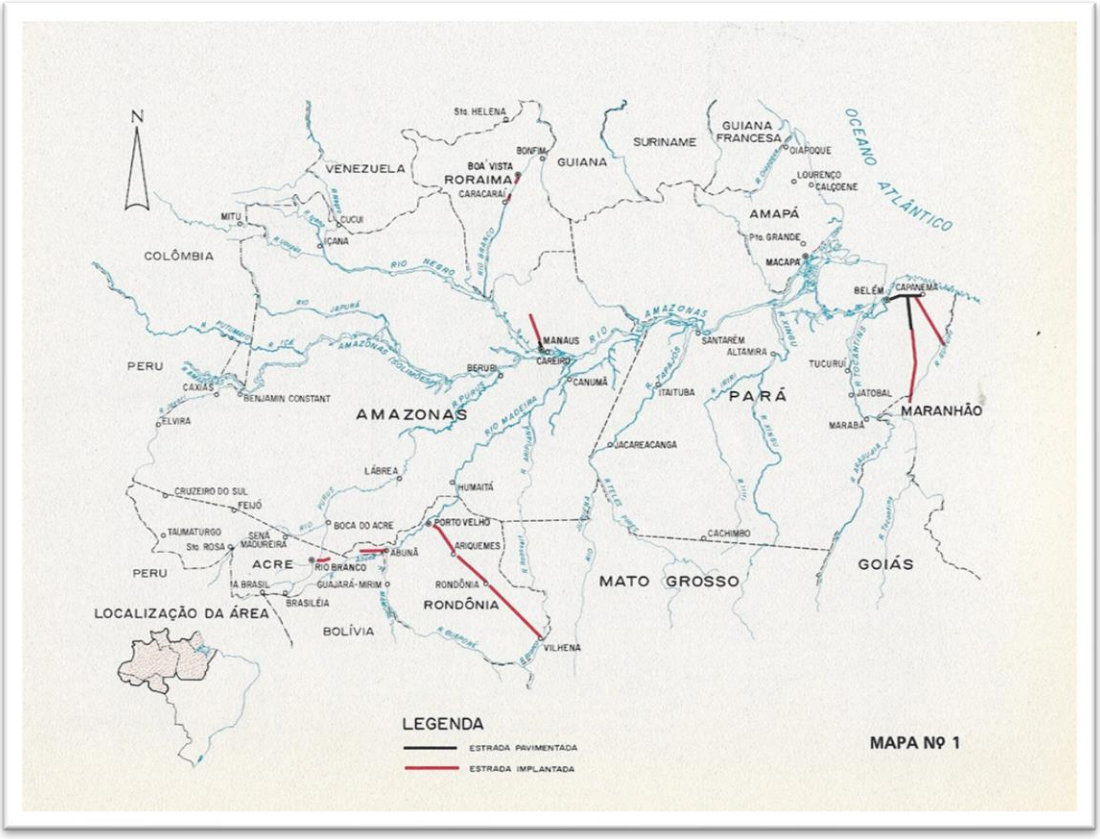
Os recursos da nova Superintendência eram compostos basicamente por 2% da renda tributária da União e 3% da renda dos estados, territórios e municípios da região amazônica. Além disso, teria uma renda patrimonial própria, assim como poderia obter fundos a partir de serviços prestados ou da participação em empresas; de auxílios, subvenções, contribuições e até mesmo de doações de empresas privadas ou públicas, nacionais ou estrangeiras, entre outros meios. A direção da Superintendência tinha autonomia suficiente para contrair empréstimos tanto no país quanto no exterior, assim como obter recursos junto ao Fundo para Investimentos Privados no Desenvolvimento da Amazônia (FIDAM). Este foi fundado juntamente com a Superintendência e supria de recursos as instituições que objetivavam o desenvolvimento da região.[126]

Um dos principais instrumentos de infraestrutura para a SUDAM, para o regime civil-militar e para governos anteriores, como o governo de JK, era a rodovia. Era sonhada uma

[124]*Ibidem*, p. 8.
[125]*Ibidem*, p. 14-18.
[126]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 - 27/10/1966. Desde a Constituição de 1988 existe o Fundo Constitucional do Norte (FNO) e desde 2001 o Fundo de Desenvolvimento da Amazônia (FDA) que tem objetivos semelhantes ao FIDAM.

malha rodoviária na extensa Amazônia que pudesse ultrapassar os obstáculos dos rios caudalosos e volumosos da região. No relatório citado acima, coloca-se que não havia "qualquer dúvida sobre o grau de importância merecido pela navegação marítima e fluvial", no entanto, seria "desaconselhável atermo-nos à lâmina d'água como única via de transporte à complementar as aerovias." A certeza dos técnicos e diretores da Superintendência era de que "as vias de penetração terrestres [deveriam] ter a maior prioridade, pois a ocupação do vazio, que é o nosso principal objetivo, [seria] atingido através das estradas de rodagem penetrando pelos divisores de águas."[127]

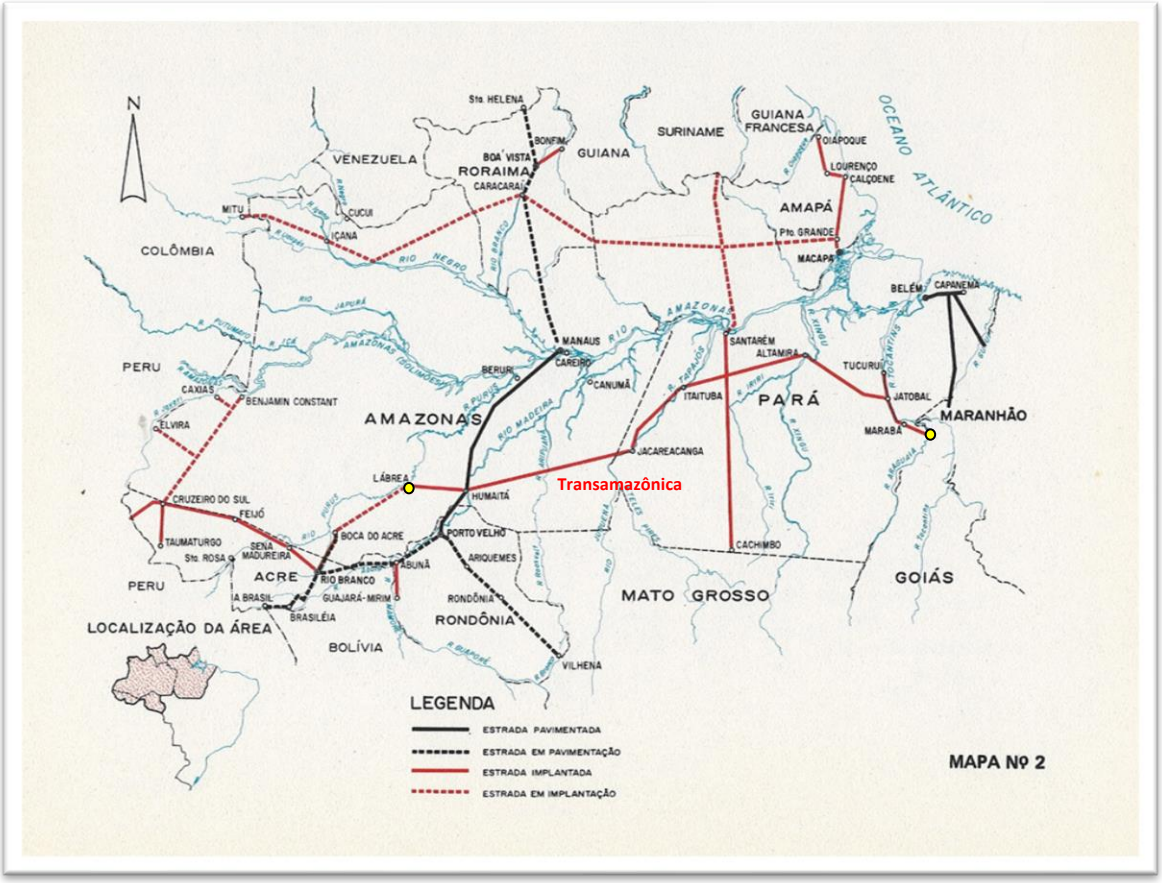
Em discurso no *VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional*, em Munique, em outubro de 1973, o então diretor geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) demonstrou que houve pouca ou nenhuma preocupação dos governos anteriores ao regime autoritário de conectar os rios amazônicos navegáveis às estradas para promover a infraestrutura minimamente necessária para a possível exploração e ocupação da região.



Mapa 1. Rodovias na região Norte antes da Ditadura.[128]

[127]*Ibidem*, p. 22.
[128]Demonstração das rodovias que estavam sendo implementadas e pavimentadas e as que futuramente seriam construídas e pavimentadas pelo regime civil-militar.

Fonte: RESENDE, Eliseu. As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil. *VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional*, Munique, outubro de 1973.



Mapa 2. Rodovias na região Norte implementadas e pavimentadas na Ditadura.[129]

Fonte: RESENDE, Eliseu. As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil. *VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional*, Munique, outubro de 1973 (Mapa com modificações nossas).

Neste sistema de infraestrutura que vinha se montando na Amazônia, as rodovias eram "ícones de civilização", sobretudo no governo de JK com a Belém-Brasília, e no regime civil-militar. Os governos militares, principalmente o governo de Médici, planejaram e investiram em uma extensa política rodoviária para a região, construindo diversas estradas, não somente a Transamazônica. Tais rodovias foram estabelecidas como instrumentos de integração do PIN: a BR-210, mais conhecida por Perimetral Norte, deveria ligar o Amapá à Colômbia, porém, sua construção ficou inacabada, mas foi inaugurada, ainda assim, em 1976 por Geisel; a BR-319, que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO), inaugurada oficialmente em 1976; BR-163, mais conhecida como Cuiabá-Santarém, juntamente com a Transamazônica, uma das

[129]Demonstração das rodovias que estavam implementadas e pavimentadas até 1973 e as que futuramente seriam construídas e pavimentadas pelo regime civil-militar.

primeiras rodovias a ser estabelecida pelo PIN, inaugurada também em 1976[130] e a BR-174, que liga Manaus a Boa Vista (RR) foi concluída definitivamente somente no governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), em 1998.

Além das rodovias, outras obras de infraestrutura caracterizaram o governo civil-militar: as contruções da Ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida por Ponte Rio-Niterói (1969-1974), das Usinas Hidrelétricas de Tucuruí – no rio Tocantins, no Pará (1974-1984) –, de Itaipu – no Rio Paraná, em Foz do Iguaçu (1975-1982) –, de Ilha Solteira – no rio Paraná, entre os municípios de Ilha Solteira (SP) e Selvíria (MS), (1965-1978) – e a UHE Engenheiro Souza Dias – mais conhecida por Jupiá, também situada no rio Paraná, entre os municípios de Três Lagoas (MS) e Castilho (SP), construída na década de 1960 e inaugurada em 1974 – e o planejamento e início das obras da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto, mais conhecida como *Angra* 1, 2 e 3, em 1967, no município de Angra dos Reis (RJ).

Neste processo, as questões do povoamento da região amazônica, para soberania e segurança nacional, ganhavam destaque atreladas aos projetos de modernização da sua infraestrutura.

A Doutrina de Segurança Nacional formulada dentro da Escola Superior de Guerra (ESG; 1949), e que tornou-se lei, efetivamente, em 1968, objetivou identificar e eliminar aqueles que eram considerados pelo governo ditatorial, "inimigos" internos e externos do país. A partir da justificativa de proteger a Amazônia da "cobiça internacional" que pretendia "roubar" suas riquezas naturais, os governos militares passaram a empreender a ocupação e exploração da região como grande projeto autoritário de desenvolvimento.

A instituição do Grupo de Trabalho para a Integração da Amazônia (GTIA) através do Decreto nº 61.330, de 11 de setembro de 1967 é a exemplificação de que para o regime ditatorial, seus esforços deveriam estar em efetivar os projetos até então formulados para a região. O GTIA ficava sob a coordenação do Ministério do Interior e tinha como maior objetivo realizar "estudos, sugerir medidas e adotar providências, tendo em vista a definição e a execução da política do Governo Federal, no tocante à efetiva ocupação e povoamento orientado da Região Amazônica, notadamente com relação aos espaços vazios e zonas de

[130]A rodovia Cuiabá-Santarém, ao contrário da Transamazônica, não foi construída por empreiteiras, mas sim pelo próprio Estado através da Diretoria de Vias e Transportes do Exército, sob a fiscalização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e sua conclusão estava prevista para o início de 1972.

fronteiras."[131] Seria integrado por representantes de diversos ministérios, assim como das Forças Armadas, como do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA), do Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário (INDA), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e do BASA. Além disso, seus trabalhos envolveriam esforços não somente do Ministério do Interior, como do Planejamento, do Conselho de Segurança Nacional, do Estado-Maior das Forças Armadas e da SUDAM.[132]

Entretanto é no governo de Médici que a Amazônia passa a ser o foco central do poder público. Médici profetizava e prometia em discursos a Amazônia sonhada por tantos presidentes e, sobretudo pelo regime civil-militar: ocupada e explorada. Com Médici, a Amazônia encontraria a sua "verdadeira" vocação econômica por suas riquezas naturais e sua vocação social, por seu "desocupado" território, pronto para ser apropriado.

> A Amazônia ainda não encontrou sua vocação econômica. O café e o cacau, a madeira e a borracha, o boi, a juta e a castanha tem sido momentos passageiros de riqueza, momentos que não trouxeram duradouras mudanças na infraestrutura socioeconômica. Não encontrou a Amazônia a sua vocação porque, sendo mais da metade do Brasil, não se fez ainda de todo conhecida. [...]
> Seria insensato realizar, aqui e nesta hora, um grande projeto de desenvolvimento puramente regional, que desviasse poupanças e créditos capazes de gerar riquezas maiores e mais rápidas noutras regiões, Muito mais insensato seria, no entanto, ignorar a Amazônia, usando rígidos critérios de prioridade econômica e deixá-la ficar no passado e ainda envolta no mistério, sempre vulnerável à infiltração, à cobiça e à corrosão de um processo desnacionalizante, que se alimenta e se fermenta em nossa incúria.[133]

A Amazônia era então, para o governo de Médici, a região disponível subaproveitada que levaria o Brasil à grandeza e ao "progresso" vislumbrados pela Ditadura. Dessa maneira, o Estado passou a realizar diversos projetos e obras de infraestrutura que tem início com a criação do Plano de Integração Nacional[134], em junho de 1970, mais conhecido como PIN. Este instrumentalizaria e efetivaria a exploração e a "colonização" da região amazônica através de levantamentos de recursos naturais, de projetos de habitação e, principalmente através de rodovias a serem construídas.

---

[131]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto nº 61.330, de 11 de setembro de 1967. Diário Oficial da União – Seção 1 – 12/09/1967, página 9931 (Publicação Original).
[132]*Ibidem*.
[133]MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Sob o signo da fé.* Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1970. p. 145; p. 146.
[134]Instituído pelo Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. BRASIL, REPÚBLICA FEDERATIVA DO. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 17/06/1970.

Para realizar uma das atividades necessárias para o pleno desenvolvimento do PIN que dizia "Ao Ministério das Minas e Energia, a responsabilidade da execução do levantamento da topografia, da cobertura florestal, da geomorfologia para pesquisas minerais e energéticas, da natureza do solo, da respectiva drenagem e unidade"[135] é elaborado o Projeto Radar da Amazônia, conhecido por RADAM. Este tinha o objetivo de coletar dados sobre recursos minerais, solos, vegetação e bacias hidrográficas, por meio de aerolevantamentos para que se pudessem mensurar os diversos usos da terra e, realizar uma cartografia da Amazônia.

Buscando mapear economicamente a região, já que desde 1967 tinham sido descobertas ricas jazidas de ferro em Carajás[136], o RADAM realizou levantamentos topográficos por radar, o que poderia permitir uma maior racionalização da exploração econômica da região, além de controlar os grupos que a exploravam. Tal projeto pode ser considerado um marco na história de levantamento de recursos naturais no Brasil. [137] O início de suas atividades foi no ano de 1971, realizando um minucioso levantamento de recursos compreendendo cerca de 1.500.000 km² ao longo do traçado da rodovia Transamazônica.[138]

Esse mapeamento cartográfico também tinha relação com a questão fundiária, que era preocupação federal desde os últimos anos da década de 1950.[139] No Nordeste, haviam sido criadas as Ligas Camponesas, que conclamavam pela justa redistribuição de áreas do território nacional.

---

[135]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto nº 67.113, de 26 de agosto de 1970. Diário Oficial da União – Seção 1, 27 de agosto de 1970.

[136]A Serra dos Carajás é até hoje a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, produzindo anualmente cerca de 150 milhões de toneladas. O Complexo de Carajás, como é conhecido, é controlado e explorado pela Vale S.A. que criada em 1942 como Companhia Vale do Rio Doce pelo governo de Vargas, em 1997 no governo FHC passou pelo processo de privatização.

[137]Em razão do sucesso do projeto, este foi em 1975 ampliado para o restante do território brasileiro, passando a ser denominado Projeto RADAMBRASIL, vigorando até 1985, quando é incorporado pelo IBGE. HALL, Anthony L. *Amazônia: desenvolvimento para quem?* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1991. p. 31.

[138]INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSITCA. *Desbravar, conhecer, mapear: memórias do Projeto Radam/RadamBrasil.* Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

[139]Neste contexto de lutas no campo por terras, sobretudo no Nordeste e no Sul brasileiro, o governo de João Goulart criou a Superintendência da Política Agrária (SUPRA). "Órgão criado em 11 de outubro de 1962 pela Lei Delegada nº 11 e regulamentado pelo Decreto nº 1.878-A, de 21 de dezembro de 1962. Unificou num só órgão o Serviço Social Rural, o Instituto Nacional de Imigração e Colonização, o Conselho Nacional de Reforma Agrária e o Estabelecimento Rural de Tapajós. Eram suas finalidades colaborar na formulação da política agrária do país; planejar, executar e fazer executar, nos termos da legislação específica, a reforma agrária; promover a desapropriação de terras por interesse social, objetivando a justa distribuição da propriedade rural e condicionando seu uso ao bem-estar social, e prestar serviços de extensão rural e de assistência técnica aos trabalhadores rurais." MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás José de. *Verbete Temático – Superintendência da Política Agrária*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/Cpdoc/Acervo/dicionarios/verbete-tematico/superintendencia-da-politica-agraria-supra Acesso em 10 de abril de 2019.

Com o golpe de 1964, as Ligas Camponesas foram combatidas pela ordem política e econômica. Entretanto necessitando controlar a situação dos conflitos campesinos, o regime civil-militar, logo no seu início, deu o primeiro passo para a realização da reforma agrária no país. O Estatuto da Terra é editado e são criados o Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA) e o Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário (INDA)[140], em substituição à SUPRA.

Em 4 de novembro de 1966, o Decreto nº 59.456 instituiu o primeiro Plano Nacional de Reforma Agrária. Em 9 de julho de 1970, o Decreto nº 1.110 criou o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA)[141], resultado da fusão do IBRA com o INDA. Estruturado como maior autarquia federal com o objetivo de planejar e efetivar as delimitações fundiárias do país, o INCRA passou a participar do grande empreendimento da "colonização" da Amazônia por meio da rodovia Transamazônica. Em decreto, que dispunha sobre a criação de áreas que deveriam ser prioritárias para fins de reforma agrária ao longo da rodovia Transamazônica, a atuação do INCRA dentro do PIN ficava estabelecida:

> Art. 4º. Os trabalhos do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, obedecendo ao Plano Regional Agrária, a ser incluído no Programa de Integração Nacional, para a implantação de Núcleos de Colonização e Projetos de Reforma Agrária, compreenderão:
> a) a constituição de cem mil (100.000) unidades familiares;
> b) a organização de até cem (100) cooperativas;
> c) o estudo das condições socioeconômicas das áreas para elaboração dos programas de promoção agrária e desenvolvimento rural;
> d) o cadastro técnico da região, na forma do § 1º do artigo 46 da Lei número 4.504, de 30 de novembro de 1964;
> e) a regularização de títulos de domínio de imóveis rurais em favor de posseiros existentes na área e que satisfaçam às exigências da Lei.[142]

Dessa maneira, o INCRA era o grande responsável por organizar e implementar a ocupação das margens da rodovia. Seriam então, instalados núcleos populacionais com escola primária, posto de saúde, igreja, escritórios do Banco do Brasil, posto de comunicações e posto do Ministério da Agricultura. Segundo documento de Reinhold Stephanes, então Subsecretário de Planejamento e Orçamento do Ministério da Agricultura e Diretor de Departamento de Cadastro e Tributação do INCRA, intitulado *PIN: Colonização da*

---

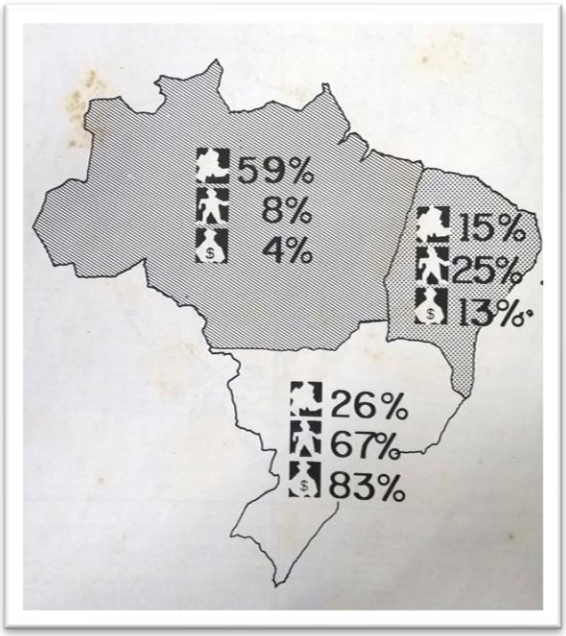
[140]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964. Dispõe sobre o Estatuto da Terra, e dá outras providências. Diário Oficial da União de 30/11/1964, retificado em 17/12/1964 e retificado em 06/04/1965.

[141]Estabelecido pelo Decreto-Lei nº 1.110, de 9 de julho de 1970, é a autarquia federal, vinculada ao Ministério da Agricultura, responsável pela "colonização" da Transamazônica

[142]BRASIL. ESTADOS UNIDOS DO. Decreto nº 67.557, de 12 de novembro de 1970. Diário Oficial da União – Seção 1 de 13/11/1970.

Amazônia[143], no qual apontava as diretrizes e a filosofia da participação do INCRA no PIN, tal Instituto aproveitava as "tendências espontâneas" do povoamento que já ocorria no país, como "força propulsora" da ação migratória dirigida pelo Estado para a região amazônica.[144] Assim, sulistas e nordestinos, que já migravam para o noroeste brasileiro por conta das disputas campesinas e da seca, respectivamente, eram os beneficiários prioritários dos Projetos Integrados de Colonização (PICs) do INCRA para ocupar o "vazio" amazônico às margens da rodovia Transamazônica.

Para o governo de Médici era como unir demandas pungentes que prejudicavam o desenvolvimento e a modernização do Brasil como um todo: uma região extensa desocupada, que carecia de brasileiros para desenvolvê-la e protegê-la da "ambição internacional", e brasileiros que disputavam terras, que buscavam trabalho e melhores condições de vida. A imagem de que a grande Amazônia era subaproveitada ilustrava diversos documentos oficiais:



Mapa 3. Amazônia "subaproveitada" – mapa do Brasil que aponta a porcentagem de área, de população e de renda por regiões.

Fonte: STEPHANES, Reinhold. *PIN: Colonização da Amazônia*. Brasília: INCRA, 1972. Figura 2, p. 8

Dessa forma, para os órgãos governamentais, o Centro-Sul, com apenas 26% da superfície do país, concentrando 67% da população brasileira e produzindo 83% da renda nacional arcava com o ônus de uma Amazônia, que com mais do dobro da área, tinha oito vezes menos população e produzia vinte vezes menos renda. E foi através dessa "disparidade", também em relação ao Nordeste, que o governo federal justificou os incentivos fiscais às empresas privadas e o deslocamento de recursos financeiros da União para as áreas de influência da SUDAM e da SUDENE, além

[143]STEPHANES, Reinhold. PIN: Colonização da Amazônia. *op. cit.*
[144]*Ibidem*, p. 16. Trataremos mais sobre a atuação do INCRA na "colonização" da Transamazônica no terceiro capítulo.

das grandes obras de infraestrutura como a Transamazônica e o deslocamento das massas colonizadoras.[145]

Ainda dentro desse projeto autoritário de desenvolvimento da Amazônia, foi elaborado o Primeiro Plano de Desenvolvimento da Amazônia (I PDA; 1972-1975), pela SUDAM, a partir do Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND; 1972-1974), com o intuito de planejar uma política de desenvolvimento para a região, compreendendo-a como fronteira agropecuária.[146] As medidas previstas pelo I PDA foram desenhadas a partir do RADAM, os quais propiciaram a identificação e a localização dos recursos a serem explorados em maiores escalas. É possível então, com o I PDA, destacar a ação exploratória do Estado, para o qual a Amazônia é considerada um grande repositório de matérias-primas e prevalece a visão da região como um "vazio demográfico" que facilitaria a ocupação indiscriminada do poder público. Entretanto acreditamos que é com a criação do PIN que as diretrizes para ocupação e exploração da região são expostas efetivamente e iniciadas com a construção da Transamazônica.

Os objetivos centrais do PIN consistiam na construção das rodovias Transamazônica e a Cuiabá-Santarém – para ligação com o planalto central e o centro-sul do país –; assim como a reserva, para fins de "colonização" e reforma agrária, de faixas de terra de até dez quilômetros à esquerda e à direita das novas rodovias para efetivar a ocupação e exploração econômica da região amazônica.[147] Segundo Pádua, foi, na verdade, com o PIN e "no momento em que se vivia uma radicalização da ordem autoritária [com o Ato Institucional nº 5], que a ocupação econômica massiva da Amazônia começou a ser deslanchada."[148] O PIN instrumentalizou a exploração dos recursos, como madeiras de lei, minérios e solos agricultáveis, que foram levantados e catalogados pelo Projeto RADAM e concretizados pela Transamazônica.

---

[145]Sobre as justificativas oficias e oficiosas do governo de Médici para a construção da Transamazônica, trataremos no segundo capítulo.

[146]Em 1975 é apresentado o II PDA (1975-1979), também projetado a partir do II PND (1975-1979), que passava a observar a região como fronteira agrícola e mineral. O III PDA (1980-1985) e o PDA da Nova República (1986-1989), PDA (1994-1997) passam a compreender a Amazônia como fronteira biotecnológica, do ecoturismo e do desenvolvimento sustentável. NAHUM, João Santos. Região e representação: a Amazônia nos planos de desenvolvimento. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Espanha, v. XVII, n. 985, 25 jul. 2012.

[147]BRASIL, REPÚBLICA FEDERATIVA DO. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 17/06/1970.

[148]PÁDUA, José Augusto. Biosfera, história e conjuntura na análise da questão amazônica. *Revista História, Ciências, Saúde - Manguinhos*. v. 6 (Suplemento), set. 2000, p. 804.

1.2. Uma estrada, muitas versões.

Em pronunciamento de 6 de junho de 1970, o presidente Emílio Garrastazu Médici relatou viagem de Manaus a Recife, na qual pôde olhar da janela de seu avião e avistar primeiro a imensidão verde da floresta amazônica e depois a imensidão ocre da seca nordestina.[149] "Consternado" por estes espaços tão diferentes e com tantos desafios, chegara à conclusão de que poderia salvar ambos do esquecimento do Estado e da nação: construiria uma estrada que ligaria o "homem sem terras à terra sem homens".

O então ministro da Fazenda Antônio Delfim Netto (1928-), corroborando com tal imagem, teria dito em entrevista para a revista *Isto é Dinheiro*, em 2003, que "subitamente" teria surgido a ideia da criação da rodovia que cortaria transversalmente o país:

> A decisão aconteceu numa viagem de avião. Eu e o presidente Médici estávamos voando de Manaus para Recife [de Recife para Manaus]. Àquela altura, havia uma seca brutal no Nordeste. Médici viu a mata de cima, virou-se para mim e disse: "Temos de fazer alguma coisa. Quero abrir uma estrada para aliviar as pressões sociais".[150]

Alguns livros publicados à época da divulgação da decisão do governo de construir uma rodovia que ligasse o Nordeste ao Norte (em 1970) e durante a construção da mesma (de 1970 a 1974) reforçaram a estória contada por Médici. Como Osny Duarte Pereira[151], que em 1971 publicou um livro com discursos e reportagens sobre as primeiras impressões políticas, técnicas e jornalísticas da construção da rodovia. Neste livro Pereira afirma:

> Tudo demonstra que a Estrada Transamazônica não foi produto de nenhuma planificação, estudo, nem reivindicação dos habitantes daquela área. Nada existia escrito sobre ela. Surgiu de um **acidente emocional** do Presidente Médici, ao deparar com a tragédia lancinante de fome e miséria no Nordeste, por ocasião da estiagem que crestou a terra no ano de 1970.[152]

Para o jornalista Alberto Tamer[153], em *Transamazônica, solução para 2001*[154], de 1971, no capítulo "A estrada que nasceu da seca", a decisão do presidente foi uma

---

[149]MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Visão do Nordeste* (Pronunciamento feito pelo Presidente Médici, encerrando a reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE, em Recife, em 06/06/1970). Imprensa Nacional, 1970. 10 p.

[150]NETTO, Delfim *apud* ISTO É DINHEIRO. Os arquivos de Delfim. *Isto é Dinheiro*, Rio de Janeiro, 19/11/2003. Disponível em: https://www.istoedinheiro.com.br/noticias/economia/20031119/arquivos-delfim/21379. Acesso em: 08 de abril de 2019.

[151]Osny Duarte Pereira (1912-2000) era desembargador quando teve seus direitos políticos cassados e foi afastado de suas funções como juiz da comarca do Rio de Janeiro, pelo Ato Institucional nº 1 (AI-1), de 9 de abril de 1964. Durante sua carreira se engajou nas questões ambientais e chegou a liderar o grupo que produziu o texto do Código Florestal de 1965.

[152]PEREIRA, Osny Duarte. *Transamazônica: prós e contras*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971. p. 173 (grifo nosso).

[153]Alberto Tamer (1932-2013) visitou inúmeras vezes os "canteiros de obras" da Transamazônica, – mesmo antes desta ser iniciada – relatando suas impressões para o periódico *O Estado de São Paulo*, em uma série de

"surpresa"[155], assim como seria uma surpresa o que se encontraria no caminho daquela estrada. No mesmo sentido, outro jornalista, Flavio Alcaraz Gomes, em seu livro *Transamazônica: a redescoberta do Brasil*[156], de 1972, assegura que "traumatizado pela visão brutal da seca de 1970 no Nordeste, o presidente Médici, falando no Recife a 6 de junho de 1970, pronunciou patética oração."[157]

Entretanto Tamer alerta que a vontade de construir tal rodovia já existia há tempos, mas que esta não foi incluída no Plano Rodoviário Nacional de 1967[158], no início do governo de Castelo Branco, por dois motivos: "não era prioritária, diante da existência de obras mais urgentes mesmo na própria área e no Nordeste; e não havia recursos disponíveis para o empreendimento dessa ordem."[159] Mesmo o diretor do DNER reconhecia essa ausência de preferência e de recursos para a construção da Transamazônica:

> É certo que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem não conta com a disponibilidade de recursos que permita a execução simultânea e final de todas as obras da Rodovia Transamazônica. Ainda mesmo que dispusesse desses recursos, sua aplicação não seria aconselhável sob o ponto de vista macroeconômico – pois existem outras estradas cuja prioridade seria indiscutível em termos econômicos.[160]

Darino Castro Rebelo[161] em *Transamazônica: integração em marcha*, de 1973[162], aponta o ministro dos Transportes Andreazza como o grande planejador, articulador e entusiasta da construção da rodovia, ao invés de enaltecer Médici. O autor lembra que à época já havia ligações com a Amazônia, partindo do Centro-Sul, como as rodovias Belém-Brasília e a Cuiabá-Porto Velho[163]. No entanto faltava o "enlace terrestre efetivo da Amazônia com o Nordeste, através de segmento mais efetivo do que a Rodovia Belém-Peritoró-Teresina (BR-

---

reportagens. Estas reportagens foram reunidas em um livro intitulado *Transamazônica: solução para 2001*, publicado no final de 1970. O título está vinculado a uma ideia do jornalista de que a Transamazônica não seria a solução para os problemas relacionados ao desenvolvimento da região amazônica naquele momento, mas que seria um meio para o progresso no século XXI. TAMER, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001*. Rio de Janeiro: APEC, 1971.

[154]*Ibidem*.

[155]*Ibidem*, p. 31.

[156]GOMES, Flavio Alcaraz. *Transamazônica: a redescoberta do Brasil.* São Paulo: Editora Cultura, 1972. Tal livro conta com uma espécie de prefácio do então ministro da Agricultura Luiz Fernando Cirne Lima (1969-1973) e do ministro dos Transportes Andreazza, conhecidos personagens daquele empreendimento.

[157]GOMES, Flavio Alcaraz. Transamazônica. *op. cit.*, p. 17.

[158]BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei nº 142, de 2 de fevereiro de 1967. Diário Oficial da União – Seção 1, 03 de fevereiro de 1967.

[159]TAMER, Alberto. Transamazônica. *op. cit*., pp. 31-32.

[160]RESENDE, Eliseu. *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1969.

[161]À época, o coronel Castro Rebelo era Chefe de Gabinete do Secretário Geral do Ministério dos Transportes, Rodrigo Ajace de Moreira Barbosa.

[162]REBELO, Darino Castro. *Transamazônica: integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973.

[163]Conhecida por BR-364; inaugurada em 1960 sem conclusão e pavimentação.

316), cuja construção vinha se arrastando há muito tempo."[164] Castro Rebelo ainda afirma que Andreazza, após visitar em 1967 a região amazônica teria escrito uma carta – datada de 10 de novembro de 1967 – ao então presidente Costa e Silva, com quem tinha uma estreita relação[165], dizendo que

> Apaixona-me a ideia de um Plano de Integração Nacional e a Vossa Excelência poderá caber esta decisão histórica que mudará a face, em particular de duas regiões: da Amazônia demograficamente vazia e do Nordeste densamente povoado. A grande solução para isso é a Transamazônica de que tanto lhe falo. [...] Sei do seu entusiasmo por esta estrada. Várias vezes já tem dito que seria o 'ovo de Colombo', no entanto, surge sempre o problema de recursos.[166]

De acordo com algumas fontes secundárias e pelas declarações de Andreazza, vinham sendo produzidos estudos sobre a viabilidade da rodovia. Castro Rebelo afirma que datariam de 1968 os "primeiros estudos" práticos para a construção de tal estrada.[167] Isso porque Andreazza tinha o desejo de iniciar o empreendimento ainda no governo de seu amigo Costa e Silva (1967-1969). Em matéria no jornal *O Globo*, com o título de "Transamazônica ainda com Costa", de 28 de julho de 1969 dizia que o DNER, sob a direção de Eliseu Resende (1967-1974), estava concluindo estudos de viabilidade técnica e econômica da rodovia Transamazônica, e que Andreazza (1967-1974) pretendia iniciar as obras ainda no governo de Costa e Silva, a poucos dias de terminar o mandato deste (em 31 de agosto de 1969).

Entretanto para Roberto de Oliveira Campos[168], em seu capítulo "La rage de vouloir conclure"[169], na obra *Transamazônica*, de 1970[170], o projeto da Transamazônica não havia

---

[164]REBELO, Darino Castro. Transamazônica. *op. cit.*, p. 71.

[165]A amizade entre os dois fortaleceu-se logo após o golpe de 1964, quando Andreazza foi nomeado oficial de gabinete do general Arthur Costa e Silva, então ministro da Guerra. Andreazza foi promovido a coronel no ano seguinte. Com a decretação do Ato Institucional nº 2 (AI-2), em 1965, que extinguiu os partidos e instaurou eleições indiretas para a presidência da República, marcando o pleito para 3 de outubro de 1966, Andreazza teria iniciado uma intensa campanha a favor da candidatura de Costa e Silva, empenhando-se em popularizar a figura do mesmo apresentando-o como "Seu Arthur", liberal e bonachão. Apoiado pela Aliança Renovadora Nacional (ARENA), partido de apoio ao regime militar, Costa e Silva, como único candidato, foi eleito pelo Congresso em outubro de 1966. Andreazza foi então convidado para o Ministério dos Transportes, no qual tomou posse em 15 de março de 1967, ao se iniciar o novo governo. CPDOC/FGV. *Verbete Biográfico: Mario Davi Andreazza*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/dicionarios/verbete-biografico/mario-davi-andreazza Acesso em 09 de abril de 2019.

[166]MÉDICI, Emílio Garrastazu. *apud* REBELO, Darino Castro. *Transamazônica: integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973. p. 72.

[167]REBELO, Darino Castro. Transamazônica. *op. cit.*

[168]Roberto de Oliveira Campos (1917-2001) foi presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) Embaixador do Brasil nos Estados Unidos de 1961 a 1964, quando tornou-se ministro do Planejamento de 1964 a 1967. No período de escrita e publicação do livro *Transamazônica*, não ocupava cargo público. Em 1974 volta a ser Embaixador, na Inglaterra, até 1982 e deputado federal do estado do Rio de Janeiro de 1991 a 1999. KELLER, Vilma; LEMOS, Renato. Verbete Biográfico – Roberto de Oliveira Campos. Verbetes da

sido maturado como outros semelhantes de grande volume e que então teria surpreendido tanto os governadores do Nordeste quanto da própria região amazônica e até mesmo membros da equipe do governo de Médici. Para ele, a rodovia "sob alguns aspectos, representa *retrocesso em técnica de planejamento*. A decisão não foi precedida de estudos de *viabilidade econômica*, sadio costume que a Revolução de 1964 implantou no país."[171]

Para Alberto Tamer, mesmo com a dificuldade de recursos, a seca nordestina do ano de 1970 "precipitou" as obras da rodovia.

> [...] quando surgiu a seca no Nordeste, proporcionando, ao mesmo tempo, motivação mais urgente e recursos para a execução imediata da obra. Por que não se abrir as portas da selva e colonizar, com o nordestino, a Amazônia, utilizando-se os recursos decorrentes da política de incentivos fiscais que não estavam sendo aplicados na agricultura, deixando a economia regional tão vulnerável, como sempre, ao fenômeno cíclico da seca?[172]

Diferentemente dos demais, Fernando Henrique Cardoso e Geraldo Muller demonstraram certa dúvida em relação à estória de Médici sobre a ideia da rodovia. Os sociólogos afirmavam que a decisão de construir a Transamazônica parecia ter sido motivada por duas questões distintas, mas ao mesmo tempo complementares, que "não se [situavam] diretamente a partir de considerações econômicas: as razões estratégicas de uma geopolítica preocupada com os 'vazios territoriais e demográficos' e o excesso de população pobre no nordeste."[173]

Outro ministro de Médici, Jarbas Passarinho, da pasta da Educação (1969-1974), prefaciando o livro de Dirceu Pinto Marques, *Transamazônica: a estrada da coragem*, relatou uma nova estória sobre a origem da rodovia:

Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-de-oliveira-campos Acessado em 15 de julho de 2019.

[169]Traduzida livremente como "A raiva de querer concluir".

[170]MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1970. Neste livro os jornalistas Fernando Morais (1946-), Ricardo Gontijo (1944-) e o jornalista fotográfico Alfredo Rizutti (1939-) – de *O Estado de São Paulo* e do *Jornal da Tarde* – que se aventuraram ao viajar pelo traçado do que viria a ser a Transamazônica, em 1970, vivenciando os obstáculos que o Estado, os trabalhadores e os colonizadores encontrariam na região amazônica e as expectativas daqueles amazônidas que encontravam no caminho.

[171]*Ibidem*, p. 107 (itálico do autor).

[172]TAMER, Alberto. Transamazônica. *op. cit*., p. 32.

[173]CARDOSO; MÜLLER. Amazônia: expansão do capitalismo. *op. cit*., p. 169. Como presidente da República (de 1995 a 2002, pelo Partido da Social Democracia Brasileiro - PSDB), FHC propôs, antes mesmo de tomar posse, concluir a Transamazônica. FOLHA DE SÃO PAULO. FHC promete ressuscitar Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de novembro de 1994. Acervo da Folha. E foi em seu governo que as obras de manutenção e de melhoramento da rodovia Transamazônica teriam sido o motivo de inúmeros desvios de verbas da SUDAM, que contabilizariam cerca de dois bilhões de reais, segundo denúncias que foram apuradas pela Polícia Civil.

> No início de 1970, fui chamado por ele [Médici] ao Palácio do Planalto, com uma condição que estranhei. Mandou-me dizer que queria ver-me, não como ministro, mas como senador pelo Pará. Ao chegar, estavam reunidos com o Presidente, numa sala, os ministros Leitão de Abreu e Delfim Netto, e sentados frente a um cavalete com um mapa, onde estava traçado precariamente o que viria a ser a Transamazônica, os ministros Mário Andreazza (dos Transportes), Cirne Lima (da Agricultura), Costa Cavalcanti (do Interior) e João Paulo Reis Velloso (do Planejamento). O Presidente então, pediu que eu, mesmo tomado de surpresa, dissesse e justificasse o porquê da construção ou de não construir a rodovia. Empolguei-me na defesa da construção. Disse-lhe que seria o primeiro grande projeto nacional de natureza demográfica. [...] o que eu não sabia era que exatamente devido ao PIN, os nordestinos Costa Cavalcanti e Reis Velloso estavam contra a Transamazônica, receosos de que as verbas destinadas, em princípio ao desenvolvimento do Nordeste, fossem desviadas para a rodovia. Já os dois gaúchos, Andreazza e Cirne Lima, eram a favor. Diante do empate foi que o Presidente Médici decidiu chamar-me. Tenho orgulho de ter desempatado em favor da rodovia, pois o Presidente aprovou minha exposição.[174]

Compreendemos que acreditar nesta estória é valer-se de que o empreendimento que marcou o governo de Médici foi decidido de súbito, quase como um improviso.

Em uma entrevista dada ao *Jornal do Brasil* em 27 de julho de 1970[175], Andreazza afirma que, mesmo não tendo sido enfim o executor, "o ex-presidente Costa e Silva acompanhou todo o desenrolar dos estudos, realizados no [DNER]. [...] Em 1969, no início do ano, o ex-presidente Costa e Silva teve a oportunidade de examinar o projeto já com todos os seus detalhes de execução". Segundo Andreazza, a seca e a visita [em 6 de junho de 1970] do então presidente Médici "mudaram o programa para melhor":

> [...] a visita do Presidente Médici ao Nordeste transformou o projeto da Transamazônica em parte de um programa nacional de integração. Após uma reunião interministerial realizada no Rio de Janeiro ficou resolvido que as obras seriam realizadas pela iniciativa privada. Disse que o projeto desenvolveu-se para melhor porque, como todos sabem, há grandes projetos de mineração na região amazônica e as construtoras serão utilizadas na execução desses projetos.[176]

Andreazza entra em contradições sobre a origem da Transamazônica tanto em declarações para periódicos quanto para os próprios deputados federais. Segundo o então Ministro dos Transportes Mário Andreazza (1918-1988), em pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1º de julho de 1970, Médici idealizava uma estrada que cortasse o país quando ainda era Comandante do III Exército – em 1969, até sair no mesmo ano para ocupar

---

[174]PASSARINHO, Jarbas. "Prefácio". *In* MARQUES, Dirceu Pinto. *Transamazônica: a estrada coragem*. Belém: Gráfica Amazônia, 2008. PP. 5-6.
[175]JORNAL DO BRASIL. Mesa Redonda: Transamazônica garantirá expansão do Nordeste. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1970, p. 28. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[176]ANDREAZZA, Mário Davi. *apud* JORNAL DO BRASIL. Mesa Redonda. *op. cit*., p. 28.

o cargo de presidente da República.[177] Andreazza ainda afirmou que essa viagem para o Nordeste teria sido somente para o presidente "sentir, pessoalmente, o problema"[178]; a decisão de construir a rodovia já estava tomada há muito tempo. E os desejos em torno de uma estrada que cortasse o país transversalmente chegando aos países vizinhos também já tinham sido sonhados.

Ainda na entrevista dada ao *Jornal do Brasil*, ao falar dos antecedentes da construção da Transamazônica, Andreazza afirmou: trata-se de "projeto que estudamos desde 1967". Ele referia-se a ele e a Eliseu Resende. Desde 1967 os dois passaram a trabalhar em parceria quando entraram como Ministro dos Transportes e como diretor-geral do DNER, respectivamente. Este é criado pela Lei nº 467, de 31 de julho de 1937, como uma autarquia federal vinculada ao então Ministério da Viação e Obras Públicas.[179]

Eliseu Resende[180] e Mario Andreazza[181] foram os principais personagens da história da Transamazônica. Andreazza e Resende apresentaram a Transamazônica para os deputados e senadores, para jornalistas, para investidores e empresários nacionais e estrangeiros. Segundo o jornalista David Nasser, a Transamazônica era a "estrada dos irmãos coragem: Garrastazu, Andreazza e Eliseu. Tem três temperamentos diversos: a prudência, o arrojo e o

[177]ANDREAZZA, Mário David. *Transamazônica* (Pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1º julho de 1970). Brasília, 1970. 36 p.
[178]*Ibidem*, p. 10.
[179]Em 2001, passa a se chamar Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei n. 467, de 31 de julho de 1937. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 07/08/1937. De 1906 a fevereiro de 1967, havia o Ministério da Viação e Obras Públicas, que com o Decreto-Lei n. 200 de 25 de fevereiro de 1967 passou a ser intitulado Ministério dos Transportes.
[180]Eliseu Resende (1929-2011) foi diretor geral do DNER de 1967 a 1974. Em 1979 foi convidado pelo então Presidente da República João Figueiredo para ser Ministro dos Transportes onde permaneceu até 1982. Foi Presidente da Eletrobrás de 1992 a 1993. E também ocupou a pasta do Ministério da Fazenda em 1993 no governo de Itamar Franco (1992-1995). Esteve no Congresso como deputado federal por Minas Gerais de 1995 a 2007 e senador pelo mesmo estado de 2007 a 2011. SOUZA, Luís Otávio de; BARROS, Rogério Alves de. *Verbete Biográfico: Eliseu Resende*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/eliseu-resende Acessado em 09 de abril de 2019.
[181]O coronel Mário David Andreazza (1918-1988) "com o movimento político-militar de 31 de março de 1964 e a posse do general Castelo Branco na presidência da República em 15 de abril, foi nomeado oficial-de-gabinete do ministro da Guerra, general Costa e Silva". Foi Ministro dos Transportes de 1967 a 1974. "Em 30 de outubro de 1969 assumiu a chefia do governo, para um mandato de quatro anos, o general Garrastazu Médici, indicado pelo Alto Comando das Forças Armadas. Apesar de sua veemente oposição à substituição de Costa e Silva, Andreazza continuou na pasta dos Transportes. Foi durante esse período que realizou suas obras mais destacadas, contando com o apoio do engenheiro Eliseu Resende, diretor-geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)." Ocupou outra pasta no regime civil-militar como Ministro do Interior de 1979 a 1985. *Verbete Biográfico: Mario Davi Andreazza*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/dicionarios/verbete-biografico/mario-davi-andreazza Acesso em 09 de abril de 2019.

cálculo"[182]. Entretanto o mesmo jornalista afirmava depois que a Transamazônica não era prioridade do regime civil-militar, nem mesmo do governo de Médici, mas que tornou-se "uma bandeira" por conta da "fibra, obstinação e o entusiasmo de Mario David Andreazza e o calculismo do seu fiel companheiro, o técnico Eliseu Resende."[183] Pedro Henrique Pedreira Campos afirma que durante o comando de Andreazza, a pasta dos Transportes foi uma das mais importantes do Estado[184] e que Resende foi o "mais importante e poderoso chefe do DNER na ditadura"[185].

Imagem 1. Apresentação do PIN e da Transamazônica[186]

[182]NASSER, David. Estrada da Coragem. *O Jornal*, Rio de Janeiro, 31 de julho de 1970, p. 12. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[183]*Ibidem*.
[184]CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas Catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Eduff, 2015. p. 313.
[185]*Ibidem*, p. 314.
[186]Apresentação do projeto da Transamazônica pelo diretor-geral do DNER Eliseu Resende ao Ministro dos Transportes Mario Andreazza, com a presença de funcionários da pasta e da autarquia, na sede do DNER. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1970.

Fonte: Coordenação de Documentos Audiovisuais e Cartográficos do Sistema de Informações do Arquivo Nacional; Autoria da fotografia não identificada.

Como foi demonstrado, Médici não teria, então, "emocionado" ou "traumatizado", olhado para as diferentes paisagens do sertão nordestino e da Amazônia e tido a "brilhante" ideia que poderia solucionar dois problemas sociais pungentes que dificultavam a representação do "Brasil Grande" que o regime civil-militar dizia construir: o do "vazio" demográfico no qual se encontrava há muitas décadas a Amazônia brasileira e o do povo nordestino que sofria com as secas sazonais.

Entretanto, segundo Médici, teria sido a seca que castigava os nordestinos naquele ano de 1970 que o teria feito decidir-se pela rodovia, que era há pelo menos três anos adiada. Em seu discurso na capital pernambucana, que ficou como marco do mito de origem da Transamazônica, Médici disse:

> Agradeço a Deus a inspiração de fazer **esta viagem de emergência: uma viagem inesperada, de flagrante, apressada,** parando um pouco em cada lugar, para ver as coisas e os homens que eu queria ver.
>
> Vim ver e vi. Vi o Nordeste de dentro, dos sertões secos de Crateús e dos Currais Novos. Vi a paisagem árida, as plantações perdidas, os lugarejos mortos. Vi a poeira, o sol, o calor, a inclemência dos homens e do tempo, vi a desolação.
>
> Vi as frentes de trabalho, feitas Só para assistir o homem. Vi os postos de alistamento dessas mesmas frentes, com multidões famintas e angustiadas esperando a sua vez.
>
> Vi o homem. Falei a esse flagelado. Vi seus farrapos, apertei a sua mão, vi o que comia, perguntei pelos seus, por sua terra, seu trabalho, seu patrão. Vi homens comendo só feijão e farinha, sem tempero e sem sal. E dizer-se que vi isso em terras de salinas.
>
> Vi o sofrimento de homens moços de mais de dez filhos, nunca menos de cinco, deixados lá longe, onde não cheguei a ir. Vi crianças desassistidas ao longo do caminho.[187]

Os jornais brasileiros quase todos os dias anunciavam em reportagens e notas a seca e suas consequências no Nordeste: "Retirantes chegam a São Paulo fugindo da seca no Nordeste."[188]; "Seca no Nordeste é apenas a gota d'água na crise econômica"[189]; Técnicos da SUDENE faziam diversos estudos com o intuito de encontrar respostas para o grande desafio da seca da região, com o objetivo de acabar com o "subdesenvolvimento" do Nordeste. Para o governo Médici, não se podia mais adiar a construção da "rodovia da integração", da rodovia

[187]MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Visão do Nordeste* (Pronunciamento feito pelo Presidente Médici, encerrando a reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE, em Recife, em 06/06/1970). Imprensa Nacional, 1970. p. 71. Sobre os migrantes nordestinos falaremos no terceiro capítulo desta tese.
[188]JORNAL DO BRASIL. Retirantes chegam a São Paulo fugindo do sertão do Nordeste. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22 de abril de 1970. p. 7. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[189]RAMOS, Severino. Seca no Nordeste é apenas a gota d'água na crise econômica. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de abril de 1970, p. 22. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

que iria "salvar" os nordestinos do flagelo, da pobreza, da fome e da morte causados pela aridez do clima e do solo.

A imagem de um presidente da República "emocionado", que foi tão bem construída e enfatizada pelos meios de comunicação que propagandearam tal *mito de origem* da Transamazônica, continua a ser repetida por alguns historiadores e estudiosos da rodovia. Fernando Dominience Menezes em *Enunciados sobre o futuro: Ditadura Militar, Transamazônica e a construção do "Brasil Grande"* afirma que "No avião no qual a comitiva retornava de Recife para o Rio de Janeiro é que a construção da Transamazônica foi imaginada como a ação de mudaria a face do Nordeste."[190]

Em *A estrada invisível: memórias da Transamazônica* , César Martins de Souza[191] intitula de "milagre de Emílio"[192] a empreitada da construção da rodovia como meio de progresso do "Brasil Grande", que se tornaria potência no século XXI. Souza associa-se a Murilo Melo Filho, que, em *O milagre brasileiro*, afirmou que diversos empreendimentos comprovavam esse "milagre" e que um dos mais importantes era a construção da Transamazônica.[193] Souza discorda da versão de Médici como inventor da rodovia, mas o reconhece como realizador da mesma.

Como ficou demonstrado, a história da rodovia Transamazônica é anterior ao dia 06 de junho de 1970, quando teria Médici sobrevoado a região nordestina e a amazônica e tomado a decisão de construir uma estrada. Tal história também é anterior à vontade que alimentava quando ainda era comandante, em 1969. Dessa forma, a rodovia não foi um "milagre" de Médici, muito menos sentenciada por Passarinho. Porém, podemos concluir que a Transamazônica foi uma estrada sonhada por Andreazza, projetada por Resende e decidida por Médici.

Lembremo-nos que já no início do século XX, em 1909, Euclides da Cunha, já falava em uma estrada[194] que ligasse o oceano Atlântico ao Pacífico, atravessando o Brasil:

> A ideia não é original, nem nova. Há muito tempo, com intuição admirável, os rudes povoadores daqueles longínquos recantos realizaram-na com a

[190]MENEZES, Fernando Dominience. Enunciados sobre o futuro. *op. cit.*, p. 55.
[191]SOUZA, César Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. 264f. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2012.
[192]*Ibidem*, p. 44.
[193]MELO FILHO, Murilo. *O milagre brasileiro*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1972.
[194]Nesta tese não farei distinção entre as palavras *rodovia* e *estrada*. Até porque, por mais que a Transamazônica tenha a sigla BR e os dígitos que a caracterizaria como rodovia, esta desde a sua construção até os dias atuais, possui sua maior extensão não asfaltada.

> abertura dos primeiros "varadouros." O varadouro — legado da atividade heroica dos paulistas compartido hoje pelo amazonense, pelo boliviano e pelo peruano — é a vereda atalhadora que vai por terra de uma vertente fluvial a outra.
> A princípio tortuoso e breve, apagando-se no afogado da espessura, ele reflete a própria marcha indecisa da sociedade nascente e titubeante, que abandonou o regaço dos rios para caminhar por si. E foi crescendo com ela. Hoje nas suas trilhas estreitíssimas, de um metro de largura, tiradas a facão, estirando-se por toda a parte, entretecendo-se em voltas inumeráveis, ou encruzilhadas, e ligando os afluentes esgalhados de todas as cabeceiras, do Acre para o Purus, deste para o Juruá e daí para o Ucaiali, vai traçando-se a história contemporânea do novo território, de um modo de todo contraposto à primitiva submissão ao fatalismo imponente das grandes linhas naturais de comunicação.[195]

E como podemos observar, também não era uma ideia de Euclides, mas uma necessidade antiga das populações da Amazônia, que marcavam a terra com o trajeto desejado para ligar os rios da região.

Desde *À margem da história*, outras indicações, notas, citações, discussões, trabalhos sobre a rodovia transversal foram feitas até o início do regime civil-militar de 1964. No primeiro governo de Humberto de Alencar Castelo Branco (1964-1967), em 1965, através da Associação Latino Americana de Livre Comércio (ALALC)[196], que tinha como membros o Uruguai, Paraguai, Argentina, Chile, México, Peru e o Brasil, se discutia entre os seus chanceleres a construção de uma estrada que pudesse dar infraestrutura para uma área de livre comércio entre tais países, ligando o oceano Atlântico ao Pacífico. A ALALC negociava entre seus integrantes a possibilidade de construir uma rodovia que pudesse facilitar o comércio entre os mesmos e que pudesse tornar-se futuramente um caminho para novos acordos comerciais e novas diretrizes de mercado.

Entretanto foi somente em 1969, que Brasil, Peru e Bolívia, representados por seus ministros dos Transportes, assinaram a chamada *Ata de Rio Branco*, pela qual tais governos, com a ciência do Itamaraty, no caso brasileiro, fixaram critérios que nortearam a ação coordenada pelos três países para a abertura das conexões rodoviárias entre Brasília (capital

[195]CUNHA, Euclides. *À margem da história*. (Coleção Obra-prima de cada autor). São Paulo: Martin Claret, 2006. p. 88.
[196]Criada pelo Tratado de Montevidéu firmado em 18 de fevereiro de 1960 na cidade de Montevidéu, Uruguai, como um modelo de integração regional que buscava aumentar a interdependência dos países latino-americanos, a ALALC tinha como objetivo a criação de um mercado comum regional, a partir de conformação de uma zona de livre comércio. Buscava a ampliação dos mercados e a liberalização do intercâmbio pelo enfraquecimento de medidas protecionistas, através de negociação multilateral, de diminuição de tarifárias e da eliminação de restrições não tarifárias.

federal brasileira) e Lima (capital peruana) e entre La Paz (capital da Bolívia) e Rio Branco (capital do estado brasileiro Acre).

Em *Operação Amazônia*, citada acima, um dos pontos cruciais de infraestrutura para o desenvolvimento da região amazônica era a malha rodoviária. E dentre algumas rodovias citadas pelo relatório, que seriam construídas ou que já tinham suas obras em andamento, havia a Brasília-Acre, que chegando à cidade de Rio Branco, ligar-se-ia à uma estrada que estaria sendo planejada pelo governo peruano. A importância de uma ligação entre o Brasil e o oceano Pacífico, através do Peru, também aparecia em documentos oficiais.

> Ligações estratégicas na zona fronteiriça, inclusive o sentido intercontinental da ligação Brasília-Acre em conexão com a futura "carretera de la selva", projetada pelo governo peruano, complementam as integrações rodoviárias esboçadas, de essencialidade ao desenvolvimento da Amazônia, integrando e ocupando áreas a desbravar.[197]

A "carretera de la selva" peruana deveria ligar-se à rodovia da selva brasileira para chegar ao Pacífico. Em 1969, foram publicados os resultados de um estudo da Comissão Econômica da América Latina (CEPAL)[198] que avaliava os transportes na América Latina, na qual esta sugeriria "estradas de costa a costa (Atlântico ao Pacífico) para a América do Sul"[199]. Destacou-se a possibilidade de construir três estradas que sairiam de leste para oeste – de Brasília para Lima e do Rio de Janeiro para Lima, assim como de Manaus a Santiago de Cáli, na Colômbia –, alcançando assim o litoral do oceano Pacífico.[200] Dessa forma, compreendemos que o objetivo de qualquer rodovia esboçada naquele período para a região era o oceano Pacífico.

Entretanto o nome *Transamazônica* ainda não era uma unanimidade ou não havia se popularizado. Em abril de 1969, uma nota na revista *O Empreiteiro*, maior periódico voltado para as grandes construtoras presentes no país, chamava a mesma de *Transversal Amazônica* no título. As referências a Euclides da Cunha eram tão presentes que o senador João Batista de Vasconcelos Torres (ARENA; 1971-1978) enviou em 1º de abril de 1971 ao Senado um Projeto de Lei para dar à rodovia Transamazônica o nome do escritor e jornalista fluminense.

---

[197]MINISTÉRIO EXTRAORDINÁRIO PARA A COORDENAÇÃO DOS ORGANISMOS REGIONAIS. Operação Amazônia. Brasília: MECOR, 1966. p. 73.

[198]A CEPAL foi criada em 1948 como uma das cinco comissões regionais da ONU

[199]O EMPREITEIRO. Rodovias de costa a costa. O Empreiteiro, ano IX, n. 20, setembro de 1969.

[200]UNITED NATIONS; ECONOMIC COMISSION FOR LATIN AMERICA. *Economic Survey of Laitn America*, 1969. Nova Iorque: ONU, 1969. A partir da década de 60 a CEPAL passa a priorizar em seus estudos e em seus acordos as reformas para alcançar uma industrialização amplamente desenvolvida nos países da América Latina. E a partir de 1970 passa a reorientar a organização de desenvolvimento dos países membros para uma maior homogeneização social e a diversificação pró-exportadora.

Seria uma homenagem àquele que seria, para alguns políticos e intelectuais, o idealizador original do empreendimento. Entretanto tal projeto foi rejeitado.[201]

O primeiro documento oficial, de um órgão do Estado, que traz o nome de *Transamazônica* para a estrada é o trabalho do diretor geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) Eliseu Resende, intitulado *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*[202], encaminhado pelo mesmo para alguns periódicos, como *Jornal do Brasil* e *Correio da Manhã*[203]. Neste documento, Resende afirma que a criação de infraestrutura de transporte já seria condição suficiente e indispensável para a promoção do desenvolvimento regional da Amazônia ou de qualquer outra. Entretanto Resende alerta para a diferenciação entre o transporte fluvial e o rodoviário. Para o mesmo, os milhares de quilômetros de rios amazônicos navegáveis representariam o "mais extenso sistema de transportes"[204] do Brasil, mas efetivamente contribuíam pouco para a ocupação efetiva e o desenvolvimento da região. Resende afirma, então:

> De acordo com essa concepção, o Ministério dos Transportes está planejando a implantação de uma grande rodovia transversal cortando toda a Amazônia. Esta rodovia, a que chamamos de Transamazônica, deverá promover integração da região amazônica ao Nordeste, além de propiciar a conexão rodoviária dos portos fluviais que servem os rios por ela atravessados.[205]

O emocionado mito de origem da Transamazônica vendeu jornais com enormes títulos como "Transamazônica garantirá expansão do Nordeste"[206], "Transamazônica povoará a selva"[207], "A estrada que nasceu da seca"[208], "A hora e a vez da Amazônia"[209], "A

---

[201]Outros entusiastas invocavam o nome do jornalista e militar para a famosa rodovia. Segundo nota do jornal *O Liberal*, de Belém do Pará, o Conselho Estadual de Cultura do Rio de Janeiro iria enviar uma carta com o pedido de "Euclides da Cunha" como nome para a rodovia. *O LIBERAL*. Euclides é o 1º nome para Transamazônica. *O Liberal*, Belém, 10 de julho de 1970. Acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana (PA).

[202]RESENDE, Eliseu. *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1969.

[203]RESENDE, Eliseu. O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 28 de março de 1969, p. 73; *Idem*. O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1969, p. 6. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[204]RESENDE, Eliseu. O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. *op. cit.*, p. 3.

[205] *Ibidem*, p. 6.

[206]JORNAL DO BRASIL. Transamazônica garantirá expansão do Nordeste. *Jornal do* Brasil, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1970. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[207]O ESTADO DE SÃO PAULO. Transamazônica povoará a selva. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 16 de junho de 1970. Acervo O Estadão.

[208]TAMER, Alberto. A estrada que nasceu da seca. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 23 de julho de 1970. Acervo O Estadão.

[209]O LIBERAL. A hora e a vez da Amazônia: Andreazza. *O Liberal*, Belém, 02 de julho de 1970. Acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana (PA).

Transamazônica e a Integração Nacional"[210]. A ideia não era original, mas a propaganda oficial a fez parecer, diante da sociedade, uma grande e imprescindível invenção.

1.3. Uma cicatriz na selva: a Transamazônica

Em 16 de junho de 1970, o Decreto-Lei nº 1.106 oficializava em papel a criação da Transamazônica, rodovia que ligaria a cidade de João Pessoa, na Paraíba (pela rodovia BR-230) e a cidade de Recife, em Pernambuco (pela rodovia BR-232) com a cidade de Rio Branco, no Acre. A rodovia transversal era um dos principais instrumentos do PIN.[211] Este plano também anunciava a construção da rodovia Cuiabá-Santarém, ligando Mato Grosso ao Pará.

O traçado original da Transamazônica iniciaria na BR-230, partindo de João Pessoa, na Paraíba e na BR-232, partindo de Recife, em Pernambuco, confluindo para a cidade de Picos, no Piauí, passando por Floriano (PI), e pelas cidades maranhenses São Raimundo das Mangabeiras, Balsas e Carolina. Nesta cidade, a BR-230 se encontraria com a rodovia Belém-Brasília, na cabeceira da ponte sobre o rio Tocantins. Com a Belém-Brasília percorreria 37 quilômetros em comum e partiria então para Oeste. Ultrapassaria cerca de trezentos quilômetros transpondo os rios Araguaia (no km 120; sobre este teria a primeira grande ponte construída com madeira de lei), Gameleira (no km 145) e Saranzal (no km 160). Em seguida, rumo à cidade de Marabá (PA), do km 200 ao 400, passaria a uns cinco quilômetros da cidade e cruzaria o rio Itacaiúnas. Perpassaria as cidades de Itaporanga e Jatobal, no km 300 e 375, respectivamente.

Entre os quilômetros 400 e 600, a Transamazônica começaria a cortar em linha reta as regiões que eram consideradas "virgens", ou seja, as que ainda não tinham sido exploradas pelo poder público. Passaria então, pelo Alto Pacajá (PA) e os rios Arataú (km 520; PA) e Tuerá (km 550; PA). O rio Xingu (PA)[212] seria o próximo a ser cortado pela estrada através de

[210]JORNAL DO COMÉRCIO. A Transamazônica e a Integração Nacional. *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de abril de 1970. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[211]BRASIL. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. *Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências.* Diário Oficial, Brasília, 16 de junho de 1970.
[212]O rio Xingu nasce no estado do Mato Grosso, no Parque Indígena do Xingu, e torna-se um enorme afluente da margem direita do rio Amazonas, no estado do Pará. Possuindo aproximadamente 1.979 quilômetros de extensão, é um rio muito importante da bacia Amazônica e que vem sofrendo drásticas mudanças do seu curso e

uma ponte de madeira de lei de 1.500 metros de largura, no km 790, a ser construída. Este seria o ponto mais setentrional da rodovia. No km 725 chegaria à cidade de Altamira, onde encontravam-se grupos de colonos do estado do Rio Grande do Norte. Atravessaria o rio Cupari (PA) no km 1.025, cortando áreas que estudos da SUDAM indicavam ser favoráveis para a agricultura.[213]

A partir do quilômetro 1.100 a rodovia desceria em direção ao Sul, do vale do Tapajós, onde mais à frente encontraria a rodovia Cuiabá-Santarém. Cortaria três igarapés, já no estado do Amazonas e o rio Tapajós no km 1.165, onde se construiria uma ponte de madeira de lei e acompanharia paralelamente o curso do rio. Depois cortaria mais igarapés, sem nomes à época, e os rios Sacunduri e Juna, ambos no estado do Amazonas. Entre os quilômetros 1.700 e 2.075 atravessaria os rios Pombas, Aripuanã, Tutuarana, Manicorezinho, Manicoré, Sepoti, dos Marmelos e seus afluentes, ainda sem nomes à época, e o rio Maici-Mirim, chegando à cidade amazônica de Humaitá. Dessa forma, do quilômetro em que se encontraria com a rodovia Belém-Brasília até Humaitá, a Transamazônica atravessaria aproximadamente 28 rios e 14 igarapés, em dois mil quilômetros de extensão.

Para Andreazza, a rodovia era também a realização de um antigo projeto seu: "A obra que visa a real integração da Amazônia, consistirá a primeira grande fusão dos meios rodofluviais de transporte, segundo a política que o titular dos Transportes vem anunciando desde que em março de 1967 assumiu a pasta."[214] Para o ministro dos Transportes, apesar dos rios serem excelentes estradas naturais, ele não acreditava que constituíssem um elemento de fixação do homem na região amazônica de maneira absoluta; era necessária a interligação entre rios e estradas:

> Os rios não fixam o elemento humano a uma região. Se fixassem, a Amazônia não teria problemas de colonização, pois tem uma rede fluvial primorosa. Seria mesmo uma das regiões mais habitadas do país. Daí a preocupação em construir rodovias para assegurar a fixação humana naquelas regiões. Repito: o modo de conquistar, ocupar e colonizar a Amazônia é construir rodovias e conservá-las. O elemento humano virá a seguir.[215]

---

do seu volume desde a construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, inaugurada em 2016, e que localiza-se na "volta grande" do Xingu.

[213]RESENDE, Eliseu. O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. *op. cit.*

[214]O GLOBO. Transamazônica ainda com Costa. *O Globo,* Rio de Janeiro, 28 de julho de 1969, p. 3. Acervo O Globo.

[215]ANDREAZZA, Mário Davi *apud* VERGNAUD, Luís. Exército rasga rodovias na Amazônia para integrá-la". *O Globo*, Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1969, p. 15. Acervo O Globo.

As rodovias que vinham sendo planejadas para a Amazônia estariam auxiliando as estradas fluviais a colonizarem a região. A Transamazônica foi pensada desde o seu início como meio de complementação da bacia amazônica. Na primeira nota na revista *O Empreiteiro* sobre a rodovia, antes mesmo de sua construção ser anunciada, dizia-se:

> O DNER está empenhado na construção de uma rodovia leste-oeste, na região amazônica. O projeto ainda se encontra em fase de estudos, mas os técnicos consideram possível implantar a estrada num prazo de 5 anos, a princípio de terra batida, recorrendo às balsas para a travessia dos maiores rios, complementando a rede fluvial.[216]

Essa fala de complementar, com as estradas de terra, as "estradas que correm" permanece no pronunciamento feito pelo ministro para o Congresso, após a decisão de construir a rodovia Transamazônica. Além de abrir novos núcleos de "colonização", essas interligações complementariam o sistema de transporte dos "raros núcleos urbanos existentes na região", com o intuito de assegurar-lhes permanente ampliação de seu "intercâmbio econômico e social".[217]

Em um documento para ser apresentado no VI Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, que ocorria em Montreal, Canadá, em outubro de 1970, o governo federal explicava que uma das funções das rodovias Transamazônica e da Cuiabá-Santarém era de "complementar o rico sistema fluvial da Amazônia com a interceptação dos afluentes do rio Amazonas, para os quais as duas estradas constituirão 'afluentes' terrestres destes rios navegáveis"[218]

Mesmo em 1973, três anos desde o início da decisão de fazer a rodovia e do início das suas obras, o diretor-geral do DNER continuava a afirmar no VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, em Munique, na Alemanha, que

> ao conectar os terminais dos trechos navegáveis dos afluentes do rio Amazonas, a Transamazônica se confunde com o lugar geométrico dos mais distantes pontos de influência do grande rio, o que a aproxima da linha de separação entre Planalto Central e a Planície Amazônica. Delimita-se, assim, uma extensa faixa de terras entre o rio e a estrada, entrecortada por afluentes navegáveis, que passa a apresentar condições propícias à colonização.[219]

---

[216]O EMPREITEIRO. Transversal Amazônica. *O Empreiteiro,* ano VIII, n. 15, abril de 1969.
[217]ANDREAZZA, Mário David. Transamazônica. *op. cit.*, p. 14.
[218]CONGRÈS MONDIAL DE LA FEDÉRATION ROUTIÉRE INTERNATIONALE. *Routes Transamazoniennes* (Un raport sur lês Routes Transamazoniennes et Cuiabá-Santarém presenté par le Ministère des Transports de la République Fédérative du Brésil au VI Congrès Mondial de la Fedération Routiére Internationale). Montreal, Canadá, outubro de 1970. p. 15.
[219]RESENDE, Eliseu. As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil. *VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional*, Munique, outubro de 1973. p. 25.

Entretanto por mais que a Transamazônica fosse pensada inicialmente como estrada auxiliar da rede fluvial da região amazônica, como figurante diante do protagonismo da bacia amazônica, podemos observar que esta, assim como tantas outras rodovias, foi constantemente tomada e ressignificada como ícone de civilização, de progresso e de integração nacional. Dessa forma, a significação atrelada à construção da Transamazônica modificou-se enquanto caminho principal, e não meio auxiliar, tornando sua construção tão fundamental quanto a continuação da utilização dos trechos navegáveis dos rios amazônicos. A concretude dessa ideia é a de que o seu trajeto é paralelo a um dos maiores – em extensão – rios do mundo, o rio Amazonas.

O projeto concentrava inicialmente recursos de dois bilhões de cruzeiros, para exercer planos de obras de infraestrutura entre os anos de 1971 e 1974, nas áreas de atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)[220] e da SUDAM. Ao contrário da rodovia Cuiabá-Santarém, que também teve suas obras iniciadas no ano de 1970, a Transamazônica não foi construída por um dos Batalhões de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro. A BR-230 passou pela abertura de licitação entre empreiteiras nacionais.[221]

As obras da Transamazônica foram divididas em cinco lotes iniciais, de quase 300 quilômetros cada um, para os quais concorreram 26 empresas nacionais, estas julgadas pelo Conselho Superior do DNER em caráter de urgência para a divulgação do resultado. As quatro empreiteiras vencedoras do primeiro leilão foram Mendes Júnior, Queiroz Galvão, Empresa Industrial Técnica e Cristo Redentor. Esta faliu em 1971, passando o seu trecho a ser divido pela Mendes Júnior e a S. A. Paulista.[222]

---

[220]"A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, criada pela Lei nº 3.692, de 15 de dezembro de 1959, foi uma forma de intervenção do Estado no Nordeste, com o objetivo de promover e coordenar o desenvolvimento da região. Sua instituição envolveu, antes de mais nada, a definição do espaço que seria compreendido como Nordeste e passaria a ser objeto da ação governamental: os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e parte de Minas Gerais. Esse conjunto, equivalente a 18,4% do território nacional, abrigava, em 1980, cerca de 35 milhões de habitantes, o que correspondia a 30% da população brasileira." OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *A criação da Sudene*. FGV/ CPDOC. Disponível em https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/Sudene Acesso em 30 de julho de 2019.

[221]O governo de Costa e Silva restringiu por lei a contratação pública de empreiteiras construtoras estrangeiras, com a intenção de estimular o capital nacional. Dessa forma, sem a concorrência externa, empresas nacionais encontraram espaço para ampliar suas operações. CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas Catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988. Niterói: Eduff, 2015.

[222]CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas Catedrais. *op. cit.*

Segundo o engenheiro Eliseu Resende, então diretor-geral do DNER, as obras começariam, impreterivelmente, no dia primeiro de setembro de 1970; a rodovia estaria pronta em cerca de 520 dias e custaria 320 milhões de cruzeiros aos cofres públicos. E no contrato dessas empreiteiras havia uma cláusula que obrigava as mesmas a contratarem operários dos estados nordestinos que sofriam com as consequências das secas.[223]

Segundo Pedro Henrique Pedreira Campos, foi ao longo do regime autoritário civil-militar que as empresas brasileiras de construção pesada, como empreiteiras, tornaram-se grupos monopolistas.[224] "Beneficiadas pelas políticas de proteção e incentivo fiscal, as empreiteiras brasileiras se firmaram durante a ditadura como alguns dos grupos privados nacionais mais poderosos da economia brasileira."[225] Obtendo grande crescimento e lucros, sobretudo no período do chamado milagre econômico brasileiro (1969-1973), no qual milhares de quilômetros de rodovias foram construídos.[226]

O governo de Médici estava diante de um contexto econômico nacional e internacional bastante propício para subsidiar a efetivação de uma lógica de desenvolvimento implementado com o golpe civil-militar de 1964. Esta procurava transformar a base da economia nacional modernizando-a através da ampliação do parque industrial brasileiro. O "milagre econômico brasileiro" proporcionou significativos investimentos no desenvolvimento industrial, nos setores de siderurgia, de geração de eletricidade e indústria petroquímica. Entretanto o Estado e suas instituições desmentiam a afirmação de que unicamente o "milagre econômico" tivesse propiciado tamanhos investimentos em infraestrutura:

> Nada existe de milagro. Todo es trabajo. Es el clima de seguridad y tranquilidad en que vive el Brasil desde 1964. Es planificación adecuada y explotación racional de su potencial. Esto si, há permitido el aparecimiento de uma rápida integración para el desenvolvimiento de la Amazonia.[227]

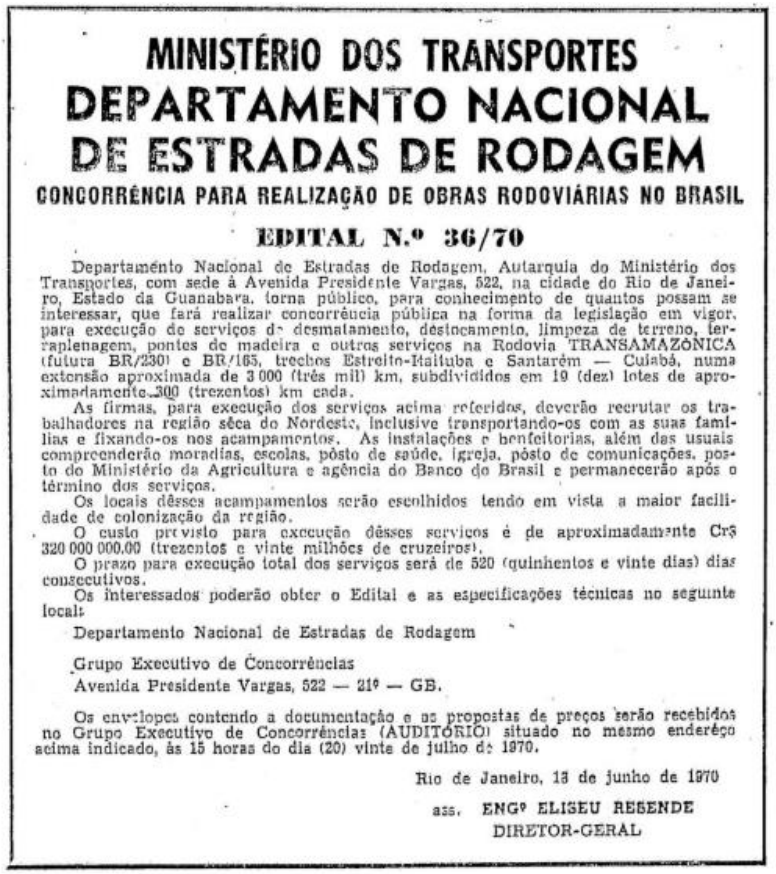
Se na concepção do poder público "não existe milagre", para um efetivo desenvolvimento da região era necessária a construção de uma malha rodoviária que pudesse viabilizar o crescimento industrial desejado, para a qual estavam a postos as empreiteiras brasileiras. Para este projeto de desenvolvimento e de segurança nacional, a Amazônia era o

---

[223]FOLHA DE SÃO PAULO. 520 dias para a Transamazônica. Folha de São Paulo, São Paulo, 30 de julho de 1970, p. 5. Acervo da Folha
[224]CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas Catedrais. *op. cit.*, pp. 113-119.
[225]*Ibidem*, p. 113.
[226]*Ibidem*, p. 114.
[227]MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLIMENTO DA AMAZÔNIA. *The Amazon Region and SUDAM; L'Amazonie et la SUDAM; La Amazonia y la SUDAM*. Belém, 1973. p. 31.

foco e a região centralizadora de edificação de uma infraestrutura básica que pudesse favorecer os empreendimentos privados que chegariam ao país, sendo então a BR-230 uma obra de infraestrutura estratégica para a integração e desenvolvimento, não somente da região Norte, como também desse "Brasil Grande".

No dia 20 de junho de 1970, quatro dias depois da instituição do Decreto-Lei que criava o PIN e suas rodovias, era publicado em diversos jornais, o Edital n. 36/70 do Ministério dos Transportes com o DNER, assinado por Eliseu Resende, que anunciava a concorrência pública para a construção do primeiro trecho da rodovia Transamazônica.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM
CONCORRÊNCIA PARA REALIZAÇÃO DE OBRAS RODOVIÁRIAS NO BRASIL

EDITAL N.º 36/70

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Autarquia do Ministério dos Transportes, com sede à Avenida Presidente Vargas, 522, na cidade do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara, torna público, para conhecimento de quantos possam se interessar, que fará realizar concorrência pública na forma da legislação em vigor, para execução de serviços de desmatamento, destocamento, limpeza de terreno, terraplenagem, pontes de madeira e outros serviços na Rodovia TRANSAMAZÔNICA (futura BR/230) e BR/165, trechos Estreito-Itaituba e Santarém — Cuiabá, numa extensão aproximada de 3 000 (três mil) km, subdivididos em 19 (dez) lotes de aproximadamente 300 (trezentos) km cada.

As firmas, para execução dos serviços acima referidos, deverão recrutar os trabalhadores na região sêca do Nordeste, inclusive transportando-os com as suas famílias e fixando-os nos acampamentos. As instalações e benfeitorias, além das usuais compreenderão moradias, escolas, pôsto de saúde, igreja, pôsto de comunicações, posto do Ministério da Agricultura e agência do Banco do Brasil e permanecerão após o término dos serviços.

Os locais dêsses acampamentos serão escolhidos tendo em vista a maior facilidade de colonização da região.

O custo previsto para execução dêsses serviços é de aproximadamente Cr$ 320 000 000,00 (trezentos e vinte milhões de cruzeiros).

O prazo para execução total dos serviços será de 520 (quinhentos e vinte dias) dias consecutivos.

Os interessados poderão obter o Edital e as especificações técnicas no seguinte local:

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

Grupo Executivo de Concorrências
Avenida Presidente Vargas, 522 — 21º — GB.

Os envelopes contendo a documentação e as propostas de preços serão recebidos no Grupo Executivo de Concorrências (AUDITÓRIO) situado no mesmo endereço acima indicado, às 15 horas do dia (20) vinte de julho de 1970.

Rio de Janeiro, 18 de junho de 1970

ass. ENGº ELISEU RESENDE
DIRETOR-GERAL

Imagem 2. Concorrência para a Transamazônica.[228]

Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; DNER. *Edital nº 36/70*. O GLOBO, Rio de Janeiro, 20 de junho de 1970. p. 3. Acervo O Globo.

Quase quatro meses depois, em 9 de outubro de 1970, a cerca de seis quilômetros da cidade de Altamira, começavam formalmente as obras da rodovia. Nesta ocasião, Médici retirou o pano que cobria a placa de inauguração das obras: "Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o senhor Presidente da República dá início à construção da

[228]Edital nº 36/70 de concorrência para a realização das obras da rodovia.

Transamazônica, numa arrancada para a conquista deste gigantesco mundo verde. Altamira, 9-Outubro-1970."[229]

Em 27 de setembro de 1972, no mesmo local do início das obras, inaugurou-se o primeiro trecho da Transamazônica, com 1.254 quilômetros, entre a cidade de Estreito, no Maranhão e a cidade de Itaituba, no Pará. O último trecho inaugurado em 30 de janeiro de 1974 foi o da cidade paraense de Itaituba até Humaitá, esta no estado do Amazonas, com 1.070 quilômetros. Entretanto a cerimônia deste trecho foi em Jacareacanga, no Pará. [230] No projeto inicial, a previsão era de que a rodovia tivesse 5.619 quilômetros, do Nordeste ao Amazonas. Entretanto foi inaugurada em 1974 na cidade de Lábrea, no estado do Amazonas, com 4.223 quilômetros de extensão. Em 2013, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) – incluiu o trecho entre Lábrea, no Amazonas, e Benjamin Constant, no Acre, acrescentando mais 742 quilômetros, tornando-a a rodovia mais extensa do país.

Imagem 3. Inauguração e conclusão em 1974 do trecho de Lábrea da Transamazônica.[231]

[229]REBELO, Darino. *Transamazônica, integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973. p. 89.

[230]Na placa, presa ao tronco de uma árvore, de inauguração de 1974 da rodovia estava escrito: "Quarenta meses após anunciar a construção da Transamazônica às margens distantes do Xingu, o presidente Emílio Garrastazu Médici retorna à Amazônia para, em Jacareacanga, nas barrancas do Tapajós entregar ao tráfego essa grande via de integração nacional, demonstração do povo brasileiro de conquistar imensa área verde e construir um grande e vigoroso país. 30-Janeiro-1974."

[231]"O presidente Médici e o ministro Andreazza cumprimentam-se, após ser descerrada a placa inaugural da Transamazônica, próximo a Jacareacanga." Jacareacanga, 30 de janeiro de 1974. Fotografia sem autoria.

Fonte: FOLHA DE SÃO PAULO. Médici inaugura mais um trecho da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de janeiro de 1974, p. 4. Acervo da Folha.

Nesta cerimônia de inauguração de 1974 da Transamazônica, Andreazza em discurso afirmou que esta era

> o projeto símbolo para a arrancada do país, para no espaço de uma geração superar graves problemas internos e alcançar uma nova e respeitada posição no conceito das nações. [...] A junção do Nordeste e da Amazônia, pelas características geográficas, econômicas e sociais de cada uma dessas singulares regiões descortinou fundada expectativa de solução segura de problemas que há séculos desafiavam os brasileiros. [...] ampliaram-se por esse modo as nossas fronteiras econômicas e asseguram-se aos brasileiros os acessos a terras propicias à agricultura e à pecuária, onde também se afiguram indubitavelmente favoráveis, indústrias extrativas sejam de natureza vegetal ou mineral. [...] Este é o Brasil que abrindo via de penetração como desta Transamazônica, comprova de forma irretorquível os seus anseios de paz, de progresso e civilização.[232]

Compreendemos que a Transamazônica foi o grande empreendimento, a grande cicatriz, no ano de 1970, que iniciou o período da história da Amazônia que ficou conhecido por "Décadas de Destruição" (1970, 1980 e 1990)[233]. Os estudos, inventários, levantamentos e projetos produzidos pela SUDAM indicam e culminam as intenções e estratégias dos governos militares que vinham sendo colocadas em discursos e em planos desde o início do regime civil-militar em 1964:

> [...] não foi ainda implementado na Amazônia brasileira, em grande escala, um modelo de desenvolvimento diferente do elitista e antissustentável que fora idealizado pelos governos militares a partir da criação, a finais de 1966, da Superintendência do Desenvolvimento Econômico da Amazônia. (SUDAM).[234]

FOLHA DE SÃO PAULO. Médici inaugura mais um trecho da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de janeiro de 1974, p. 4. Acervo da Folha.

[232]BRUM, Nazi. Médici inaugura mais um trecho da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de janeiro de 1974, p. 4. Acervo da Folha.

[233]A expressão "Décadas de Destruição" foi a adaptação feita por José Augusto Pádua de "A década da destruição", série de documentários de Adrian Cowell e Vicente Rios sobre o período de 1980 a 1990. Pádua sugere abarcar os anos de 1970 a 1990. PÁDUA, J. A. "Os Fundamentos Históricos da Conservação Florestal no Brasil". *In* SILVA, Sandro Dutra e; TONI, Fabiano; SAYAGO, Doris; CAMPOS, Francisco Itami (Orgs.). *Ensaios em Ciências Ambientais: Crises, Riscos e Racionalidades*. Rio de Janeiro: Garamond, 2016. "*A década da destruição* foi uma produção conjunta da Central Television, de Londres, e da Universidade Católica de Goiás (UCG), por meio da equipe do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia (IGPA), da qual o codiretor dos documentários, Vicente Rios, fazia parte." PEREIRA, Elenita Malta. "A década da destruição" da Amazônia: José Lutzenberger e a contrarreforma agrária em Rondônia (Anos 1980). *História Unisinos*, São Leopoldo – RS, v. 21 (1), pp. 26-37, jan./abr. 2017 (itálico da autora). Esta série de documentários está na *Coleção Adrian Cowell* no Acervo do Departamento de Arquivo e Documentação da Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, no Rio de Janeiro.

[234]PETIT, Pere. ""Os governos brasileiros e a "ocupação" e o "desenvolvimento" da Amazônia: 1960-2005". *In* CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis. *Trópicos de História: Gente, Espaço e Tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI).* Belém: Açaí, 2010. pp. 271-272.

Como afirma João Marcelo Ehlert Maia:

> Longe de ser o antípoda do capital, muitas vezes o Estado foi o agente articulador de suas demandas, concedendo incentivos fiscais, criando estoques de terra para produção capitalista, atraindo migrantes para o interior do país ou empreendendo grandes obras públicas que criassem infraestrutura para o desenvolvimento. Essa relação não é mecânica, posto que o Estado não é um aparelho vazio que simplesmente executa funções para a reprodução do capitalismo.[235]

E nessa chave podemos compreender as semelhanças entre os discursos, projetos e políticas federais em relação à Amazônia, na perspectiva do nacional-desenvolvimentismo, do final dos anos 1930 aos anos 1960. Entretanto percebemos que é no regime civil-militar de 1964 a 1985 que a relação entre Estado e sistema capitalista fica mais simbiótica no território amazônico. E, como veremos, nessa relação entre diferentes agências e atores que atuaram concomitantemente e de maneira dinâmica, a construção da Transamazônica foi o ponto de *start* da convergência entre o projeto econômico do Estado e o desenvolvimento capitalista nacional, já que "El Brasil no puede parar y la Amazonia no puede esperar"[236]. A isso chamaram de "progresso", de "Brasil Potência".

Imagem 4. Uma cicatriz na selva.

Fonte: FOLHA DE SÃO PAULO. Funai aprova rodovia no Parque Xingu. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1971. p. 3. Acervo da Folha.

[235]MAIA, João Marcelo Ehlert. Estado, território e imaginação espacial. *op. cit.*, p. 191.
[236]MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLIMENTO DA AMAZÔNIA. *The Amazon Region and SUDAM; L'Amazonie et la SUDAM; La Amazonia y la SUDAM*. Belém, 1973. p. 38.

CAPÍTULO 2

A "ÚLTIMA GRANDE AVENTURA VIVIDA POR UM POVO NA FACE DA TERRA": A TRANSAMAZÔNICA ENTRE A PROPAGANDA E A CRÍTICA

> *Nesta última grande aventura vivida por um povo na face da terra – como foi classificada a Transamazônica pela imprensa estrangeira – de tudo descabe falar em inauguração, ou proclamar conclusão e obra ou de serviço. Em verdade, conquanto muito haja sido feito em pouco tempo por tantos que aqui empenharam a fé, o vigor físico e o talento, pouco ainda significa em face da desmedida tarefa histórica a que esta geração se propõe, ao aceitar o desafio de vir ao fundo da Amazônia, para conhecê-la e fecundá-la, integrando-a no convívio nacional, despertando-a para o desenvolvimento e colocando-a a serviço do povo brasileiro.*[237]
>
> Mário David Andreazza, 1972.

A "última grande aventura vivida por um povo na face da Terra" seria um bom título para um livro que conta a história do derradeiro desafio de uma população para manter-se viva. Poderia ser também o título de uma peça sobre uma epopeia, ou uma campanha publicitária de um automóvel que ultrapassa os obstáculos das piores estradas, ou o título de uma canção sertaneja sobre uma inesquecível viagem em busca da redenção, ou mesmo a legenda de um quadro do período moderno, pintado em tons escuros. Em meio a tantas possibilidades, resolvemos neste capítulo compreender a rodovia Transamazônica como um tema que foi forjado de diversas maneiras: com telas, tintas, cores, enquadramentos, pincéis e pintores diferentes.

Neste capítulo trataremos das múltiplas imagens "pintadas" e forjadas por alguns segmentos da política e da cultura brasileira sobre a rodovia Transamazônica: as reportagens especiais de periódicos – revistas semanais e mensais; o Estado ditatorial e suas propagandas oficias produzidas pela Agência Nacional (AN) e pela Assessoria Especial de Relações Públicas (AERP); as peças publicitárias de empresas privadas; as canções e peças teatrais que celebraram a estrada; as obras literárias – jornalísticas, romances, poemas – contemporâneas à

[237]ANDREAZZA, Mario D. "Discurso do ministro dos Transportes Mário David Andreazza por ocasião da inauguração da Transamazônica, entre Estreito e Itaituba, a 27 de setembro de 1972". *In* REBELO. Transamazônica: integração em marcha. *op. cit*., pp. 221-222.

construção da estrada e as críticas que a BR-230 recebeu de estadistas, especialistas e jornalistas.

A Transamazônica como a "última grande aventura", exposta não somente pelo ministro dos Transportes Andreazza, mas também por outros idealizadores ,estava a ser construída como símbolo da busca incessante do Estado ditatorial brasileiro e da sua população por progresso e desenvolvimento. A "aventura" era vivida pelos colonos, operários, engenheiros, médicos-sanitaristas, por todos fisicamente envolvidos na construção da rodovia.

A "aventura" estendia-se para além da selva amazônica, para além da floresta cortada pelas motosserras, derrubada pelos tratores e deslocada pelas escavadeiras. A "aventura" não se propunha somente à redenção nordestina e à integração do Norte ao restante do país. A "aventura" não era um empreendimento a beneficiar somente nordestinos, nortistas e sulistas. Segundo projeção calculada e propaganda produzida pelo regime civil-militar, mais precisamente pelo governo de Médici, a "aventura" ultrapassaria limites físicos, geográficos, regionais, culturais e simbólicos. A "aventura" deveria ocupar o imaginário dos brasileiros ávidos por progresso, sob o signo do desafio. Como afirmara Médici em mensagem para os nordestinos:

> A decisão de construirmos a rodovia Transamazônica, já agora avançando irresistível na floresta, assegura uma colonização orientada e racional em faixas úmidas e férteis; oferece, para a hora da emergência, um novo horizonte ao nordestino de áreas que se tornem irrecuperáveis e abre, à Nação inteira, a *grande aventura da descoberta da Amazônia* no rumo das terras altas.[238]

Desde o seu princípio, Médici, Andreazza e Delfim Netto convocaram a população para participar do evento transformador que seria a construção da BR-230. O convite do presidente militar era para envolverem-se com um novo Brasil, o "Brasil Grande", o "Brasil Potência" que nascia em concomitância a cada quilômetro aberto na floresta densa. Médici convidava a todos a cooperar com o futuro. A Transamazônica não era apenas uma estrada que cortaria o território brasileiro horizontalmente, ligando Nordeste ao Norte. A Transamazônica era símbolo do progresso ditatorial, ligando o passado do país ao seu futuro.

---

[238]"Mensagem dirigida ao Nordeste, no encerramento da última das frentes de trabalho, abertas quando da grande seca de 1970, em 8-6-71." MÉDICI, Emilio Garrastazu. "A seca que se foi". *In* _____. *O povo não está só*. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1973. p. 22 (itálico nosso).

Como coloca Menezes, a conclusão da Transamazônica atingia os pressupostos do regime ao congregar os interesses militares de integração, segurança e desenvolvimento nacional.[239]

Os brasileiros que assim almejavam o crescimento do país, segundo os militares, eram aqueles que se empenhavam, mesmo que à distância, no empreendimento da rodovia. A participação da população não deveria estar restrita aos canteiros de obras, mas também estaria à distância, nos almoços dominicais em família, nas conversas de bar, nos quais os brasileiros, de todas as idades[240], como assim acreditavam os militares, iriam defender a "aventura" na selva amazônica. A demonstração de participação, de solidariedade e de apoio à Transamazônica passava a ser compreendida como adesão ao próprio regime civil-militar e legitimação do mesmo.

Dessa forma, aqueles que criticavam e se posicionavam contrários à construção da Transamazônica eram opositores não somente da estrada, como também de tudo o que esta representava: desenvolvimento, modernização e progresso do país. Em última escala, "inimigos da nação", assim como os "subversivos" opositores do regime autoritário. Os adversários da estrada eram os mesmos do regime e da nação, segundo os estadistas do governo ditatorial. E a aposta no termo "aventura" estava em potencializar a mobilização da sociedade civil para a construção da rodovia.

A construção do imaginário da Transamazônica como "aventura" de todos os brasileiros, tinha um caráter de "desafio", "façanha", "coragem", e, sobretudo do "destino": o do "Brasil Grande", "Brasil Potência". A imagem da "aventura" e suas propriedades aproximavam ainda mais a estrada da população brasileira. A imagem da *rodovia como aventura* era uma estratégia política que passava a ser um produto coletivo, registrado em um imaginário leigo, que não necessitava mais da propagação e determinação do Estado autoritário. Transformada em "figura pública", a estrada passou a ser apropriada e forjada de diversas maneiras.[241] E a ideia de "destino", de predestinação do progresso do país, como uma crença na potencialidade do Brasil, fundamentava-se em uma tradição secular, segundo Menezes, do imaginário social brasileiro, o que corrobora, ainda para este autor, que a

[239]MENEZES. Enunciados sobre o futuro. *op. cit*., p. 64.
[240]"Não sei que tema que hoje mais exalte a imaginação dos moços que o tema de desenvolver a Amazônia. Nem sei que mais possa unir nesta hora, os brasileiros de todas as idades." MÉDICI. Sob o signo da fé. *op. cit*., p. 152.
[241]MENEZES. Enunciados sobre o futuro**.** *op. cit*.

Transamazônica como aventura poderia ser compreendida como "mito da grande aventura nacional".[242]

Revistas, jornais, programas de rádio e de televisão, cinejornais, *filmetes*, livros técnicos, de poesia, de ficção, romances, selos postais, canções, peças teatrais e peças publicitárias ajudaram a divulgar e a estimar a "aventura da Transamazônica" que conformava uma identidade brasileira, a unir todos os brasileiros em um só pensamento, como uniu "todos ligados na mesma emoção"[243] na campanha da seleção brasileira no mundial de futebol masculino de 1970.[244]

A Transamazônica era mais um artifício do regime civil-militar em busca de legitimidade. Assim como o tricampeonato mundial da seleção brasileira na Copa de 1970[245], e o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) com o "milagre econômico brasileiro". A Transamazônica era mais um elemento neste contexto de "otimismo" generalizado e alienante, proposto e alimentado pela ditadura.[246] Tais eventos – Copa do Mundo, "milagre brasileiro" e a própria Transamazônica – foram artifícios utilizados para suprimir os conflitos políticos e sociais, e assim, silenciar as ruas, as denúncias de torturas e de prisões. Entretanto ao contrário dos outros eventos que ocorriam à época como produtos independentes da ação governamental[247], a Transamazônica era um produto idealizado e realizado pelo Estado.[248]

Como afirmou Janaina Martins Cordeiro, "uma inabalável fé no progresso do país contagiou segmentos expressivos [elites e estratos médios e urbanos] da sociedade."[249] Neste cenário positivo, era essencial que a sociedade civil esquecesse das dificuldades sociais. A construção de uma imagem positiva do país passava pela exaltação do que estava por vir. Na verdade, o presente passava a ser pautado em um futuro que havia chegado com o regime

---

[242]*Ibidem,* pp. 15-18.
[243]Trecho da música "Pra Frente Brasil!", que tornou-se hino da seleção brasileira de futebol masculino na Copa de 1970, no México, com letra de Miguel Gustavo e melodia de Raul de Souza. GUSTAVO, Miguel; SOUZA, Raul de. "Pra Frente Brasil!". Rio de Janeiro, 1970.
[244]MENEZES. Enunciados sobre o futuro. *op. cit***.**
[245]Havia grande entusiasmo por esta competição, por ser a primeira Copa a ser transmitida ao vivo para o Brasil, além de ser o terceiro título da Seleção Brasileira de Futebol Masculino.
[246]FICO, Carlos. Reinventando o otimismo: Ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1997.
[247]A conquista da Copa do Mundo se deve ao esforço dos atletas da seleção e da comissão técnica e não dos políticos governistas. Assim como o milagre brasileiro que pode ser considerado de 1968 a 1973, reflexo do crescimento do valor do petróleo no mercado internacional e a boa fase deste.
[248]Diante de tal contexto no qual fundamentou-se o empreendimento da Transamazônica, quando esta é concluída em 1974, embora não pavimentada, transforma-se em artifício desgastado para subsidiar legitimidade ao governo de Médici e ao regime civil-militar.
[249]CORDEIRO, Janaina Martins. Anos de chumbo ou de ouro? A memória social sobre o governo Médici. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 22, 2009, p. 87.

civil-militar, sobretudo com o governo de Emílio Garrastazu Médici. Havia uma distorção da realidade por parte do Estado e dos meios de comunicação: o "Brasil real" era invisibilizado pela propaganda do "Brasil possível".

As mudanças de infraestrutura, como as estradas e pontes construídas que passavam a ligar regiões antes afastadas, eram acompanhadas por brasileiros tanto quanto as vitórias desportivas e por meio de um moderno sistema de comunicações. "Tudo isso colaborava para o fortalecimento de uma imagem positiva do país, criando uma atmosfera de entusiasmo, refletida nas campanhas publicitárias oficiais[250], as quais insistiam que "este é um país que vai pra frente" e que "ninguém segura este país".[251]

E dentro desta "reinvenção do otimismo" pelo regime ditatorial – como discutiu Carlos Fico[252] –, a Transamazônica foi forjada como elemento crucial que tornava presente o futuro que se queria adiantar. Esse otimismo, que Fico afirmou, era a plena convicção de que os problemas brasileiros[253], neste caso, o atraso econômico da Amazônia, seriam solucionados, a partir da construção da rodovia. Era este o empreendimento que iria "fazer andar o relógio amazônico, que muito se atrasou ou ficou parado no passado", como discursou Médici em 08 de outubro de 1970, em Manaus[254].

Embora forjado como produto de estratégia política governamental, a Transamazônica deveria ser um produto coletivo criado pelo imaginário social independentemente da disseminação estatal, como já dissemos. A rodovia ultrapassaria, então, os contornos estadistas e passaria a ser um desejo civil:

> Mais do que qualquer outro projeto de obra pública que em qualquer tempo hajam os brasileiros executado, constitui a Transamazônica, essencialmente, a atitude de uma Nação, jovem e corajosa, decidida a enfrentar, com firmeza e determinação, todos os problemas que lhe dificultam o acesso ao pleno desenvolvimento econômico e social.[255]

Os militares, parte da imprensa e das artes cênicas dissimularam tal "aventura" como necessária, empática, emocionante, auspiciosa, mas isso não significou que ela deixaria de ser

---

[250]Nesta tese diferenciamos *publicidade* de *propaganda*, tal qual o fazem os publicitários. Segundo o mercado publicitário, a publicidade é realizada para uma empresa privada, enquanto a propaganda é criada para órgãos governamentais. Além disso, a propaganda conduz à propagação de uma ideia oficial de um governo.
[251]CORDEIRO. Anos de chumbo ou de ouro? *op. cit*., p. 88.
[252]FICO, Carlos. Reinventando o otimismo. *op. cit*.
[253]*Ibidem*, p. 19.
[254]MÉDICI, Emílio Garrastazu. Sob o signo da fé. *op. cit.* p. 174.
[255]ANDREAZZA, Mário D. "Discurso do Ministro Mário David Andreazza por ocasião da inauguração do trecho da Transamazônica, entre Estreito e Itaituba, a 27 de setembro de 1972." *In* REBELO. Transamazônica: integração em marcha. *op. cit*., p. 221.

autoritária no seu significado mais hediondo. Como trataremos no próximo capítulo, a Transamazônica, mesmo que apoiada por parte da população brasileira, não deixou de ser uma obra violenta, opressora e restritiva.

Ao mesmo tempo em que o regime autoritário estruturou um aparelho de repressão e de censura fortificado pelo AI-5, no qual direitos individuais e políticos, garantidos pela Constituição de 1946, foram suprimidos em nome da segurança nacional, o Estado criou e financiou importantes setores e espaços para a idealização e produção de imagens positivas sobre o país e o regime.[256] Dentre os temas forjados pela propaganda político autoritária estavam: a integração física e econômica do país; o desenvolvimento econômico; a estabilidade política através do descarte da "ameaça comunista"; a realização do "Brasil Potência" e a construção da infraestrutura para o progresso nacional. Todos estes elementos resumidos na imagem da Transamazônica.

Os versos escritos e cantados, as narrativas de peças teatrais, slogans de peças publicitárias, selos, filmetes, cinejornais, títulos alegóricos de reportagens oficiosas evocavam a população brasileira a trabalhar junto com o Estado na aventura da integração da Amazônia ao país, ilustrada pela construção da rodovia Transamazônica. Distintas estratégias, meios – de comunicação –, ferramentas favoráveis à construção da rodovia a apresentaram como a evidência de que havia uma capacidade nacional – da sociedade civil brasileira – e do regime autoritário que caminhavam predestinados ao alcance de um Brasil que seria enfim, "Grande", enfim, "Potência mundial", mesmo que, para isso, atravessasse a vida de tanta gente.

A ideia desse "Brasil Grande" atribuiu o tom às propagandas oficiais do governo ditatorial, que disputava uma interpretação do país e que se compreendia inserido no conflito entre a imagem do país do futuro *versus* um país repleto de problemas, cujas soluções não eram simples.[257] A Transamazônica era a imagem ideal para a ditadura interferir nesse Brasil que parecia enxergar e reconhecer os seus problemas, como a seca dos nordestinos, e que resolvia solucioná-los. Essa ideia de uma vocação otimista do brasileiro reinventada pelo Estado autoritário desenhou as estruturas das suas propagandas sobre a estrada que se construía para romper com os problemas não só de uma região, mas de uma nação.

[256]FICO, Carlos. Reinventando o otimismo. *op. cit.*
[257]*Ibidem*, p. 21.

2.1. "A integração econômica irreversível da Amazônia"[258]: a rodovia nas propagandas oficiais

Uma floresta densa, na qual as copas altas das árvores deixam escapar alguns raios de sol e uma música instrumental que se une ao canto dos pássaros, ao fundo. O título do filme e a agência fomentadora aparecem na tela. Rapidamente os pássaros são silenciados pelos barulhos das escavadeiras e tratores comandados por homens. Estes homens são igualmente silenciados e "invisibilizados" pelo som e pela imagem das máquinas que derrubam as árvores. Estão ali somente como condutores das máquinas, simbolizando a empreitada, o esforço, como afirma Eliezer da Rocha Gonçalves: "os indivíduos permanecem silenciados pelo discurso que enfatiza o trabalho, não o trabalhador."[259]

É dessa maneira que se iniciava o primeiro filmete produzido e lançado sobre a Transamazônica pela Agência Nacional. Com imagens dos homens abrindo fissuras nos troncos das árvores para auxiliar na derrubada das mesmas, com imagens das primeiras máquinas que entravam na floresta derrubando outras árvores, o filmete *A Transamazônica* de 1970[260] apresentou o que seriam as imagens preliminares da primeira fase de construção da rodovia: a fase do desmatamento, de abertura de espaço para o caminho de outras máquinas barulhentas e de mais homens silenciados.

O segundo filmete contava a visita do Presidente Médici às obras da rodovia em alguns trechos específicos nas cidades de Altamira (AM), Itaituba (PA) e Marabá (PA). *Presidente Médici na Transamazônica*, lançado em 1971[261], tentou mostrar (através da seleção de imagens) e dizer (através da narrativa em *off*) o quanto o chefe do Estado estava satisfeito e feliz com o que observou em suas visitas, "Por onde passa o presidente, ele sente que a Amazônia agora é uma terra cheia de vida"[262]. Imagens de Eliseu Resende, diretor do DNER, ao redor de mapas do Brasil e da Amazônia com traços de diversas rodovias exemplificava que o plano rodoviário para a região amazônica iniciava-se com a Transamazônica, e que, mesmo antes desta ser finalizada, já se discutiam as próximas estradas que seriam construídas em meio à selva.

---

[258]PRESIDENTE Médici inaugura o 3º trecho da Transamazônica (Brasil Hoje n. 52). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. 50 segs. – 52 segs.
[259]GONÇALVES, Eliezer da Rocha. De assombros e sonhos. *op. cit.*, p. 220.
[260]A TRANSAMAZÔNICA. Direção de John E. Borring. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1970. Filmete (08 min. 28 segs.). Arquivo Nacional (RJ).
[261]PRESIDENTE Médici na Transamazônica. Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1971. Filmete (06 min. 21 segs.).
[262]*Ibidem*, 01 min. 21 segs. – 01 min. 26 segs.

Neste filmete, a tentativa estava em mostrar não somente o quanto Médici estava presente e se preocupava com a estrada em si, mas também com a população que a colonizava, percorrendo as agrovilas e interagindo com a população. Em *off*, ao mostrar cenas de crianças com bandeirolas nas mãos e de homens a esperar pela chegada do Presidente, afirma-se tal "preocupação" e "cuidado" com os colonizadores:

> O presidente se detém junto a uma das casas de colono, onde mora a família do primeiro menino que nasceu durante a construção da Transamazônica. O chefe do governo faz perguntas: - "Há facilidade de água? Qual a porcentagem das desistências?". [Responde o locutor:] "- Água há e bastante. Dois poços artesianos com uma rede para distribuí-la às moradias. Desistências, poucas. De 1.800 só 30 voltaram por motivos vários.".[263]

Intitulado *Transamazônica: o caminho do homem*, lançado em abril de 1971 com texto de Edison Nequete (redator da Agência Nacional), e narradas em *off* pela grave voz do locutor Alberto Curi, o terceiro filmete sobre a rodovia Transamazônica se inicia após imagens de um longo percurso de barco que chega ao exato momento da queda de uma árvore.[264] Este pretendia contar a vida cotidiana do homem que foi colonizar a Amazônia. Imagens de plantações de tomate e de abacaxi repletas de frutos ilustravam a fertilidade e fartura que o nordestino passava a encontrar nas terras cedidas pelo INCRA às margens da rodovia, em oposição à sua terra natal castigada pela seca.

"É tempo de ciranda"[265] e as crianças aparentemente saudáveis brincavam e estudavam em escolas construídas nas agrovilas. Ambulâncias levavam atendimento à mãe e filha em sua casa, e um bebê era vacinado por uma enfermeira em um posto de saúde da FSESP. Ao fim deste filmete, uma mulher caminhava de mãos dadas com seus filhos pela Transamazônica com a narrativa: "Amazônia, ontem página de folclore. Hoje, rumo e destinação dos brasileiros que dissipam a assombração do inferno verde com a disciplina do trabalho e preparam o amanhã com a fecunda semente da educação"[266].

O quarto e último filmete específico sobre a rodovia BR-230 intitulou-se *A integração da Amazônia*.[267] Este montara-se na narrativa da visita de Médici às obras da Transamazônica, inicialmente à cidade de Itaituba, e à outras estradas construídas na região amazônica. Cenas

---

[263]*Ibidem*, 03 min. 25 segs. – 03 min. 46 segs.
[264]TRANSAMAZÔNICA: o caminho do homem. Supervisão de Renato Bittencourt e Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, abril de 1971. Filmete (08 min. 10 segs.).
[265]*Ibidem*, 03 min. 19 segs. – 03 min. 20 segs.
[266]*Ibidem*, 07 min. 45 segs. – 08 min. 10 segs.
[267]A INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Filmete (07 min. 07 segs.). Arquivo Nacional (RJ).

das explanações de Andreazza e de Eliseu Resende sobre as obras das estradas, como anunciava o narrador em *off*, já que somente sua voz é a que escutamos e ao fundo uma canção. Mais de cinco minutos voltados para o projeto de colonização do INCRA às margens da Transamazônica, com cenas de Médici rodeado por colonos, entre estes, crianças que balançam pequenas bandeiras do Brasil, em sua visita à primeira agrovila da BR-230, em Altamira. A assistência médica e o acesso à educação também foram apresentados com imagens de um Hospital Tático da Operação Oswaldo Cruz, além da imagem aérea de uma grande escola edificada pelo INCRA.

Relatamos aqui o que não podemos exibir em imagens nestas páginas, com a intenção de ter descrito a propaganda de um tempo "majestoso", de pura redenção, para tais colonos, que passavam a ter sua própria terra, comida, acesso à educação e à assistência médica. Era desta maneira que os filmetes da Agência Nacional representavam a "rodovia da esperança"[268], com o intuito de simpatizar a sociedade civil em relação à construção da BR-230, já que as propagandas oficiais pretendiam convencer de que "são flores da Amazônia, flores da integração nacional que a estrada está plantando[269]"[270].

A mensagem de uma Amazônia atrasada, envolta em seus mitos folclóricos, que era vencida pelo regime civil-militar, foi ilustrada em todos os filmetes que tratam da rodovia BR-230 pelas imagens de imensas árvores sendo derrubadas por motosserras e escavadeiras. O quadro da floresta densa passa a ser sinônimo de atraso, e o progresso que chega com a construção da Transamazônica passa a ser ilustrado pelas máquinas de construção pesada que abrem caminho. O verde passa a dar lugar ao ocre da terra empoeirada que aos poucos delimita a silhueta da estrada.

[268]PRESIDENTE MÉDICI na Transamazônica. Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1971. 22 segs. – 23 segs.
[269]Chega a ser contraditório que no texto do filmete se utilize esta metáfora das flores, já que a imagem de desenvolvimento mais utilizada pelas propagandas oficiais é a da derrubada da flora.
[270]*Ibidem*, 04 min. 55 segs. – 05 min. 03 segs.

Fotogramas 1 e 2: As imagens do desenvolvimento – cenas do filmete "A Transamazônica" de 1970, da Agência Nacional.[271]

Fonte: A TRANSAMAZÔNICA. Direção de John E. Borring. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1970. 2 min. 13 segs.; 03 min. 25 segs.

Os quatros filmetes produzidos especialmente sobre a Transamazônica, pela Agência Nacional, pouco se diferenciam na estética e na narrativa. Todos possuem músicas ao fundo enunciativas de uma epopeia, de uma *aventura*. A imagem do desenvolvimento é a das máquinas pesadas a derrubarem árvores; os estadistas em cerimônias festivas de inauguração de trechos; a população local aparece sorridente; o hastear da bandeira nacional; o descerrar de placas comemorativas; imagens das agrovilas com suas casas idênticas e perfiladas; imagens aéreas da rodovia aberta no meio da selva, como uma grande cicatriz.

Fotogramas 3 e 4: A placa e a bandeira como signos do domínio da Amazônia – cenas do filmete "Presidente Médici na Transamazônica", de 1971.[272]

[271]Fotograma 1 (à esquerda): uma escavadeira leva o que resta de uma árvore. Fotograma 2 (à direita): um trator atravessa a silhueta da BR-230.

Fonte: PRESIDENTE MÉDICI na Transamazônica. Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1971, 28 segs.; 01 min. 16 segs.

Imagens constantemente repetidas nos quatro filmetes que trataram da BR-230 eram as cenas de descerramento de placas de comemoração ou de inauguração de trechos para tráfego e os hasteamentos da bandeira nacional. As duas ações realizadas pelo idealizador da rodovia, o presidente Médici, eram parte da propaganda. Tanto a placa quanto a bandeira eram signos da presença, ocupação e, sobretudo do domínio do regime autoritário sobre a Amazônia. Não eram signos que foram utilizados somente pelo Estado ditatorial, mas reproduzidos por países e instituições até hoje, em demonstração de poder e de conquista. O próprio termo "conquista" era intensamente utilizado pelo regime para tratar da ocupação e do desenvolvimento da região amazônica implantados pelos militares.

Uma personagem foi sempre bastante destacada nos filmetes: o então Presidente Médici. Sua visita aos canteiros de obras ou às agrovilas fora representada em meio ao entusiasmo dos políticos locais que faziam filas para recebê-lo, ao posicionamento do ministro Andreazza que colocava-se sempre ao seu lado, e à aparente festa da população que se aglomerava para vê-lo e tocá-lo. Já Andreazza era a personagem da realização prática da rodovia, mostrado em suas vistorias frequentemente em meio aos funcionários, em reuniões apresentando mapas com o trajeto da BR-230 e caminhando na mesma.

Fotogramas 5 e 6: A cicatriz e os frutos – cenas do filmete "Integração na Amazônia", de 1974.[273]

[272]Fotograma 3 (à esquerda): Médici descerra a placa de comemoração do início das obras da rodovia. Fotograma 4 (à direita): Médici, com o olhar atento de um militar e do ministro Andreazza, hasteia a bandeira nacional, no trecho de Altamira.

[273]Fotograma 5 (à esquerda): Em imagem aérea, a Transamazônica é mostrada com uma imensa cicatriz em meio a selva. Fotograma 6 (à direita): colonos cuidam de suas hortas com a esperança de novos frutos.

Fonte: A INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. 01 min. 41 segs.; 01 min. 56 segs.

O governo de Médici utilizou-se frequentemente das imagens em conjunto com narrativas eloquentes em *off* para retratar o Brasil que seu mandato afirmava realizar efetivamente. As ideias de progresso, modernização, integração e segurança nacional de seu governo eram retratas através de um quadro principal: o da rodovia Transamazônica.

Entretanto é importante lembrar que, desde o primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1934), foi criada uma cultura visual sobre o Brasil e sua população por agentes estatais responsáveis por propagandas oficiais. Em tempos de fortalecimento do Estado-Nação, esta cultura visual oficial relacionava-se ao otimismo, ao desenvolvimento e ao nacionalismo que permaneceu até o final da década de 1970. Essa cultura visual oficial sofreu concorrência com outras produções que criavam distintas imagens do projeto de modernização que era disputado por diversas ideologias políticas.[274]

A Agência Nacional foi importante gestora da construção desta cultura visual do Estado. Criada em 1937, no fim do governo constitucional de Getúlio Vargas (1934-1937)[275], a AN estava vinculada ao Departamento de Propaganda e Difusão Cultural (DPDC; 1934). Com a substituição deste pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP; 1939), a AN continuou como instituição de uniformização das notícias governamentais que eram divulgadas pelos setores do DIP. E mesmo após o encerramento das atividades deste, em 1945, e do seu sucessor, o Departamento Nacional de Informação (DNI; 1945-1946), a AN continuou seus trabalhos, ganhando destaque na idealização, produção e divulgação da propaganda política oficial, no entanto, passando por uma reformulação.

Desde o seu início, com a intenção de distanciar-se do aparato propagandístico e populista característico da Era Vargas e dos regimes nazi-fascistas, o regime civil-militar evitou o quanto pôde o uso extensivo da propaganda política a seu favor. Entretanto com o crescimento da impopularidade do regime e do sucessor de Humberto Castelo Branco (1964-

[274]MAIA, Tatyana de Amaral. "A imagem pública da ditadura civil-militar nas lentes dos cinejornais da Agência Nacional." *In* _____. (Org). *Imagens e propaganda política na ditadura civil-militar (1964-1979): Tópicos de pesquisa*. Jundiaí: Paco Editorial, 2018.

[275]Alguns historiadores preferem situar o início da Agência Nacional em 1945, desconsiderando a continuidade desde 1937 e de algumas características deste órgão que se sustentam ao longo dos anos e governos. Dessa forma, nesta tese preferimos por compreender que a origem da AN está no governo constitucional de Vargas. Para mais informações sobre a AN durante a Era Vargas ver: AGUIAR, Pedro; LISBOA, Juliana. "A Agência Nacional no Estado Novo (1937-1945): entre Jornalismo e Propaganda". *XI Encontro Nacional de História da Mídia*, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, junho de 2017.

1967), parte dos governistas insistiu para a relevância de se construir uma imagem positiva do país e do projeto autoritário de modernização.

Dessa forma, foi criada por Costa e Silva a AERP, no início de 1968, como órgão responsável pela propaganda política do regime civil-militar. A finalidade de sua criação era reunir a propaganda do governo em um único centro, já que anteriormente cada órgão tinha seu próprio setor propagandístico. Para além da AERP, outro órgão estatal atuou na idealização e na promoção de certa imagem pública dos governos militares e seu projeto de modernização autoritário conservadora. A partir do governo de Costa e Silva (1967-1969) a Agência Nacional retomou sua posição de destaque neste âmbito (entre 1967 e 1979).

Foi, no entanto, no governo Médici que a AN participou constantemente da construção do quadro colorido e eloquente do "Brasil Potência", do "Brasil Grande". Também é neste governo que a AERP toma maiores dimensões de trabalho, passando a veicular filmes para a televisão que tratavam sobre a participação da população brasileira no caminho para o "progresso", sobre relações familiares idealizadas, noções de educação, higiene, civilidade e harmonia racial.[276] [277]

No período ditatorial, a Agência Nacional continuou a forjar imagens e discursos dedicados à promoção do regime civil-militar e à pedagogia cívica. Ao longo do regime autoritário a AN teve sua estrutura administrativa e suas atribuições ampliadas através de diversos decretos, passando a ter presença nos estados federativos, o que demonstrava a relevância da Agência e de suas atuações para o regime.

Neste contexto os cinejornais ganharam espaço e importância, juntamente com outros dispositivos de propaganda oficial – fotografias oficiais, notícias de jornais, documentários e filmes publicitários – para a conformação e divulgação do retrato do projeto de modernização autoritário conservadora do regime. Para Tatyana de Amaral Maia, os *cinejornais* contribuíram para a "elaboração de representações do mundo social que comportassem em sua dimensão constitutiva uma imagem pública baseada na utopia autoritária, através da

[276]SILVEIRA, Mariana Monteiro da. *O governo Médici pelas lentes da Agência Nacional (1971-1974).* 145 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2015. pp. 27-29.
[277]No início do governo de Ernesto Geisel, em 1974, a AERP e a Agência Nacional são absorvidas pela recém-criada Assessoria de Imprensa e Relações Públicas (AIRP). Na verdade, a AERP e a Secretaria de Imprensa são extintas e fundidas ao novo órgão, enquanto que a AN passava a ser subordinada administrativamente ao Gabinete Civil e regimentalmente à AIRP. Portanto, a divulgação e informação passavam a ser de responsabilidade da nova Assessoria. *Ibidem*.

produção de narrativas e imagens que fortaleciam a tríade desenvolvimento econômico, grandeza nacional e ordem social."[278]

Os cinejornais caracterizavam-se por abordarem até cinco diferentes temas em uma mesma edição ou número, tinham a duração de cinco a dez minutos e eram considerados de produção seriada, sendo exibidos semanal ou quinzenalmente em salas de cinema. Suas imagens coloridas, dinâmicas, com um narrador em *off*, difundiam o otimismo em articulação com o projeto de modernização do país pelos militares. A organização das cenas buscava ordenar os eventos, focando as ações realizadas pelo regime, assim como a seleção das notícias e das pretendia evidenciar a existência de um projeto consistente dos militares para "levar o país ao futuro".

A partir do Decreto nº 21.240, de 4 de abril de 1932, os cinejornais tornaram-se produções audiovisuais predominantes quando passava a ser obrigatória a exibição de curtas-metragens de caráter informativo nas salas de cinema do país.[279] A utilização dos cinejornais como estratégia de promoção de governos ocorreu tanto em períodos democráticos quanto ditatoriais. A AN produziu no período do governo de Médici o *Cinejornal Informativo* que deu lugar ao *Brasil Hoje* a partir de 1970.[280] Estes perdem apelo no final da década de 1970, quando a emergência do jornalismo televisivo os torna defasados, assim como um maior número de alfabetizados com acesso a jornais e revistas.[281]

O *Brasil Hoje* tratava-se de noticiário com informações sobre variados temas da atualidade. O destino dos números do *Brasil Hoje* era, sobretudo, a publicização de empreendimentos governamentais que estavam em curso, apresentando a visão federal das políticas públicas realizadas. Exibidos antes da projeção de filmes em salas de cinema, os cinejornais alcançavam uma classe média que tinha poder aquisitivo para frequentar os cinemas brasileiros. Retratando os informes semanais considerados mais importantes para o Estado, a Transamazônica foi notícia em quatro números deste cinejornal: em 1972, apresentando a visita do Presidente Médici às obras da rodovia; em 1974, quando Médici

[278]MAIA, Tatyana de Amaral. Imagens Públicas: os cinejornais da Agência Nacional na ditadura civil-militar (1967-1979). *XI Encontro Regional Sudeste de História Oral*, Universidade Fluminense Federal, Niterói, Rio de Janeiro, julho de 2015, p. 4.
[279]SANTOS NETO, Antônio Laurindo dos. Os cinejornais da Agência Nacional no sistema de informações do Arquivo Nacional (SIAN) e no Portal Zappiens: contribuições para análise, descrição e representação arquivística da informação. 139 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação). Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2014. p. 30-31.
[280]No decorrer de sua existência, de 1945 a 1979, a Agência Nacional produziu três cinejornais: o *Cinejornal Informativo* de 1951 a 1970, o *Atualidades* de 1962 a 1964 e o *Brasil Hoje* de 1970 a 1979.
[281]SANTOS NETO, Antônio Laurindo dos. Os cinejornais da Agência Nacional. *op.cit.* p. 32.

inaugurou o terceiro trecho da rodovia aberto ao tráfego; novamente em 1974, a inauguração da primeira rurópolis e em 1976, mostrando a visita do ministro da Agricultura a uma usina de açúcar na rodovia.[282]

Tema de destaque tanto como política pública, quanto representatividade de um futuro que se vendia, a Transamazônica nas edições do *Brasil Hoje* era sempre pautada como caminho do progresso, de integração da "Amazônia vazia" com o restante do país. Suas inaugurações – primeiro trecho, terceiro trecho e rodovia "finalizada" – eram retratadas em poucos minutos com imagens do Presidente da República a descerrar placas comemorativas ao lado dos ministros e com os colonos em segundo plano a festejar.

As edições do cinejornal *Brasil Hoje* sobre a Transamazônica pouco se diferenciavam dos filmetes: as imagens ilustravam uma narrativa que supervalorizava a construção da rodovia com frases persuasivas – "arrancada histórica para a conquista e colonização do imenso mundo verde da Amazônia"[283]; "a Transamazônica é o futuro projetando-se na selva"[284]; "integração econômica irreversível da Amazônia"[285] –; o barulho das máquinas pesadas que trabalhavam na terra empoeirada e as aparentes feições de alegria da população que saudava a estrada e seus idealizadores.

Informações quantitativas sobre a rodovia também eram fornecidas ao público, sobretudo seus imponentes números, como os 1.254 quilômetros construídos no primeiro trecho inaugurado após vinte meses de obras, entre Estreito, no Maranhão e Itaituba, no Pará[286] e a inauguração da primeira rurópolis da BR-230, com capacidade para 120 mil habitantes entre trinta agrovilas e três agrópolis.[287] Essa característica dos cinejornais, assim como dos filmetes, não tinha somente o objetivo de impressionar o público, de

---

[282]PRESIDENTE Médici na Transamazônica (Brasil Hoje n. 21). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1972. Documentário (11 min. 04 segs.). PRESIDENTE Médici inaugura o 3º trecho da Transamazônica (Brasil Hoje n. 52). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Documentário (07 min. 33 segs.). PRESIDENTE Médici inaugura o primeiro centro urbano da Transamazônica (Brasil Hoje n. 53). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Documentário (07 min. 14 segs.). MINISTRO Alisson Paulineli visita uma usina de açúcar no km 93 da Transamazônica (Brasil Hoje n. 136). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1976. Documentário (08 min. 09 segs.).

[283]PRESIDENTE Médici na Transamazônica (Brasil Hoje n. 21). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1972. 03 min. 11 segs. – 03 min. 17 segs.

[284]ANDREAZZA *apud* PRESIDENTE Médici na Transamazônica (Brasil Hoje n. 21). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1972. 04 min. 50 segs. – 04 min. 52 segs.

[285]PRESIDENTE Médici inaugura o 3º trecho da Transamazônica (Brasil Hoje n. 52). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. 50 segs. – 52 segs.

[286]*Ibidem*.

[287]PRESIDENTE Médici inaugura o primeiro centro urbano da Transamazônica (Brasil Hoje n. 53). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Documentário (07 min. 14 segs.).

"convencimento ideológico" sobre a rodovia. A intenção também era de atração de investimentos financeiros de empresas privadas e de motivação da migração de colonos para os Projetos Integrados de Colonização (PICs).

Tanto o cinejornal *Brasil Hoje* quanto os *filmetes*, ambos produzidos pela Agência Nacional, tinham caráter oficial e buscavam construir determinada imagem pública sobre o regime, o país e o seu projeto de modernização autoritária conservadora. Diante dessa oficialidade, estes instrumentos de propaganda política estabeleciam com o espectador uma conexão definida pelas condições de veracidade e fidedignidade.[288] O público deveria acreditar que estava vendo e ouvindo a verdade sobre seu governo e sua nação. Portanto, os cinejornais e os filmetes intencionavam conformar nos espectadores o ideário otimista e de desenvolvimento do regime autoritário, ao mesmo tempo em que promoviam determinado enquadramento e concepção de uma memória social que pudesse garantir um consenso e apoio ao regime.[289]

A propaganda política oficial também buscava construir a imagem pública de que a Transamazônica era uma excelente oportunidade de investimento para empresas privadas que pretendiam inserir-se no sistema de exploração da Amazônia iniciado pela ditadura brasileira. E construir a imagem de que a rodovia seria a redenção de populações em sofrimento, de que seria a concretização do sonho da terra.

Essas imagens públicas sobre o regime, o país e a modernização tinham como função primordial a encenação pública do poder e carregavam consigo os agentes e a estrutura políticas que envolviam sua produção. Dessa maneira, os cinejornais e os filmetes projetavam nas telas dos cinemas nacionais pedaços e retalhos da realidade brasileira ressignificados favoravelmente para uma específica memória sobre o regime e a nação. Isto em um processo constante de disputas sobre os sentidos sociais que forjavam a opinião pública.

A produção audiovisual realizada pela Agência Nacional e pela AERP pretendia dar visibilidade e coerência às iniciativas governamentais, trazendo consigo traços dos valores autoritários. No entanto, também concorriam com outros veículos e discursos pelas memórias sociais, disputando no espaço coletivo as representações desse mundo social. Portanto, outras

[288]MAIA. A imagem pública da ditadura civil-militar nas lentes dos cinejornais da Agência Nacional. *op. cit.*
[289]*Ibidem*.

imagens foram construídas sobre o regime, o país e o projeto militar de modernização e seus impactos.[290]

Embora tenham sido a mais enfática das estratégias de propaganda oficial da Transamazônica, o governo de Médici não limitou-se aos *filmetes* da Agência Nacional. Para além dos filmetes e cinejornais da AN, havia as propagandas da AERP produzidas para a televisão, assim como diversos outros meios de divulgação dos feitos federais como reportagens em revistas, jornais e rádio, livros, cartazes, folhetos, anúncios, discos, fotografias, materiais didáticos e selos postais.

A partir de 1º julho de 1971 passou a circular o selo comemorativo da construção da Transamazônica (imagem 5), no qual o traçado transversal da mesma era valorizado (linha em vermelho) junto à bacia do rio Amazonas (linha em azul) e como meio de comunicação e de redenção do povo brasileiro.

Imagem 5. "Em tons pastel" – Selo postal comemorativo do início das obras da Transamazônica.

Fonte: CASTRO, José Flavio Morais *et al.* Interseções Geográficas: uma análise da cartografia filatélica brasileiro. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, 19 (2), pp. 153-169, dez. 2007.

Era dividido em duas partes: partia do Atlântico em direção ao Norte, na altura da cidade paraense de Itaituba, e custava quarenta centavos. Partindo de Itaituba para o Pacífico custava um cruzeiro. A intenção, explanada pelo Ministro Andreazza na cerimônia de lançamento do selo no gabinete do então Ministro das Comunicações Higino Corsetti (1969-1974), era de que a rodovia pudesse ser colecionada por filatélicos de todo o país, ajudando na difusão do empreendimento.[291]

---

[290]*Ibidem*.

[291]CORREIO DA MANHÃ. "Coluna Três – Transamazônica". *Correio da Manhã* – Hemeroteca Digital, Rio de Janeiro, 02 de julho de 1971, p. 3. Por curiosidade, um selo comemorativo da Transamazônica pode custar hoje, no site do Mercado Livre, até R$ 54,00.

Diante da força simbólica de "aventura nacional" pela qual a Transamazônica foi forjada por propagandas oficias, pela imprensa que estampava frequentemente a rodovia em suas páginas periódicas, e até mesmo por peças publicitárias de empresas de equipamentos de construção, por exemplo, era preciso aproveitar tal entusiasmo construído pelo empreendimento federal. Como mais um mecanismo de evidenciar a rodovia para a sociedade civil, ainda no final do ano de 1970, passou a ser divulgado um concurso de poesias, cuja temática deveria ser a rodovia Transamazônica. Este concurso foi noticiado em diversos periódicos, com a intenção de atingir parte significativa da população letrada.[292]

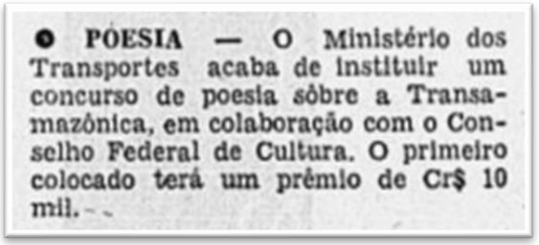

● POESIA — O Ministério dos Transportes acaba de instituir um concurso de poesia sôbre a Transamazônica, em colaboração com o Conselho Federal de Cultura. O primeiro colocado terá um prêmio de Cr$ 10 mil.

Imagem 6. Convocatória para o concurso de poesias – propaganda em tons informais.

Fonte: JORNAL DO BRASIL. Das Letras - Poesia. *Jornal do Brasil*, Caderno B, Rio de Janeiro, 03 de fevereiro de 1971, p. 3. Fonte: Biblioteca Nacional - Hemeroteca Digital.

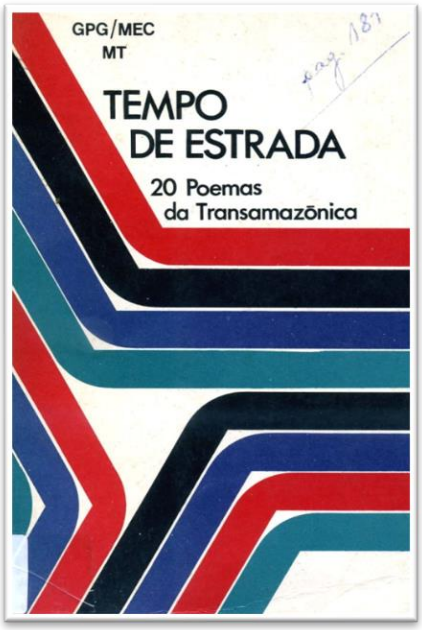
Tal concurso foi idealizado pela Comissão Julgadora do Concurso de Poesia sobre a Transamazônica, patrocinado pelo Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes. O concurso contou com o auxílio do Instituto Nacional do Livro, do Conselho Federal de Cultura, do DNER e do Sindicato Nacional de Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação. Este foi considerado um sucesso, segundo os organizadores, alcançando, em sua maioria jornalistas, poetas e professores, e contou com mais de oitocentas poesias inscritas. Entre estas, dezessete poesias em conjunto com o primeiro[293], segundo e terceiro lugar do concurso fizeram parte do Livro *Tempo de Estrada – 20 poemas da Transamazônica*, publicado em 1972.[294]

[292]Tal Comissão foi constituída por Antônio Olinto, Lago Burnett, Manoel Caetano Bandeira de Melo, Octávio de Faria e R. Magalhães Júnior.

[293]As inscrições ocorreram na primeira quinzena de abril de 1971 e os poemas contemplados foram decididos pela Comissão Julgadora no mês seguinte. O primeiro lugar ficou para o poema "Tempo de estrada" de Fúlvia de Carvalho Lopes", recebendo o prêmio de dez mil cruzeiros; o segundo prêmio para Homero Homem com o poema "Canto Nacional e Abecedário da Transamazônica", recebendo seis mil cruzeiros e o terceiro lugar para José Salles Netto com "De uma Estrada, uma Terra e um Homem", recebendo quatro mil cruzeiros.

[294]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.

Imagem 7. *Tempo de Estrada* – propaganda em tons informais.



Fonte: 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.

Entre os vinte poemas publicados no livro citado, somente um tem como autor um nortista, no caso, um amazonense. O restante, em sua maioria, são paulistas e paulistanos, há também fluminenses, mineiros, sulistas (do Rio Grande do Sul e do Paraná), um sergipano, um rio-grandense-do-norte e até mesmo dois italianos que viviam no Sudeste brasileiro. Estes poemas, de uma maneira geral, repercutem e repetem o imaginário que vinha sendo construído para a rodovia, sobretudo nas páginas dos jornais e revistas do Sudeste, já que a maioria, muito provavelmente, não deveria sequer conhecer a região Norte.

Nestes poemas a Transamazônica é associada ao sonho do progresso que se desejou e perseguiu por tanto tempo, à aventura do desbravamento e dos obstáculos ambientais e humanos a serem ultrapassados, igualmente associados à rodovia. Esta sempre posta como vitoriosa sobre o verde denso da floresta "vazia": "Verde céu. Verde chão. Verde selvagem se deitando ao clarão da mão humanizando a verde solidão."[295] Temáticas pouco divergentes, demonstram como o empreendimento de construção da rodovia estava sendo absorvido e entoado por parte da sociedade civil brasileira.

O poema ganhador do Prêmio *Murilo Miranda do Conselho Federal de Cultura*, de Fúlvia de Carvalho Lopes[296] (paulista, à época colaboradora do jornal *O Estado de São Paulo* e autora de diversos livros de poesia), delineia o tempo da construção da rodovia, o tempo das expectativas da mesma e o novo tempo que chega com a Transamazônica. Lopes assemelha a

[295]PRETA, Cyro Armando Catta. "Clareira da Pátria Inteira (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. 65.
[296]LOPES, Fúlvia de Carvalho. "Tempo de Estrada". *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. pp. 86-96.

rodovia a um rio: "rio dos homens [...] sem água, nem onda, sem zinga[297], nem anhangá"[298] [299]. Rio este ainda mais vantajoso para os empreendimentos federais, posto que não era natureza, mas sim, criado pelas mãos humanas. Desta forma, a Transamazônica estaria sujeita às alterações, às delimitações, e não suscetível ao extraordinário ou ao ininteligível, ou seja, à natureza. E a ideia de destinação da própria rodovia leva à última estrofe do poema: "É um nascer ávido por cumprir-se / que se cumpre em rota de estrada / em tempo de agora / em destino maior"[300].

Este concurso, promovido por órgãos federais, teve o papel de divulgar e de publicizar a Transamazônica em nuance menos oficial, motivando a sociedade civil a participar desse empreendimento nacional de desenvolvimento. Tinha o objetivo de promover o próprio Estado, com a pretensão de carregar um tom despolitizado e educativo, como estratégia de esconder o que se objetivava verdadeiramente.

Igualmente em nuances menos oficiais, diversas revistas e jornais brasileiros evocaram repetidas vezes a ideia de "aventura" e de "desafio" para narrar notícias e histórias da Transamazônica. Os jornais diários noticiavam quase diariamente a construção da rodovia, e as revistas semanais ou mensais realizavam edições especiais para tratar do assunto, que se pretendia como o mais importante do momento. Diante do enquadramento de notícia, tais periódicos fizeram escolhas de perspectivas, de ausências, de enfoque e formato de matérias. Portanto, a partir das seleções, ênfases e exclusões, as revistas e jornais apresentaram com regularidade o enfoque no enquadramento da aventura e do desafio vivido por todos os brasileiros, a partir da Transamazônica.

Esse caráter seletivo não era uma escolha individual do profissional de jornalismo, mas sim uma conduta referenciada pelos editores dos periódicos e por um contexto político de censura, controle e repressão de atividades da imprensa. Além disso, a incorporação do fotojornalismo, principalmente nas revistas ilustradas nacionais, destacou-se para tratar de

[297]Zinga significa "vara comprida de que se servem os canoeiros, para os ajudar a vencer a força das correntes. O mesmo que ginga." BIBLIOTECA DO SDMT. "Glossário". *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. 206.
[298]Segundo os indígenas, anhangá é "nome dado ao espírito do mal, o qual se tem por privado do corpo, isto é, espírito só, fantasma." *Ibidem*, p. 65.
[299]LOPES, Fúlvia de Carvalho. "Tempo de Estrada". *op. cit.*, pp. 91-93.
[300]*Ibidem*, p. 96.

epopeias, como a Transamazônica, e explorar assim os aspectos impactantes das dimensões extensas da rodovia.[301]

2.2. "A epopeia das estradas"[302]: a Transamazônica em revistas

A revista *Manchete* foi a que mais abordou a Transamazônica nesse enquadramento e coloração. A primeira vez que trouxe a rodovia, de maneira mais detalhada, para seus leitores foi em julho de 1970, quando anunciou "A grande decisão", destacando o papel do ministro Andreazza e do diretor Eliseu Resende. Em um primeiro momento, com o anúncio da rodovia, as reportagens tratam de apontar a origem do projeto, suas justificativas, seu trajeto, as instituições governamentais e não governamentais envolvidas, os recursos financeiros despendidos e os prazos para início e fim das obras.

O BRASIL EM MANCHETE

A GRANDE DECISÃO

A histórica decisão do Presidente Médici foi adotada durante reunião com membros do Ministério para examinar a situação do Nordeste.

BRASIL

No Ministério dos Transportes, o Ministro Andreazza providencia o início das obras. Abaixo, Eliseu Resende, diretor do DNER.

Imagem 8. A primeira vez que a Transamazônica foi *Manchete*.[303]

Fonte: MANCHETE. "O Brasil em Manchete – A grande decisão". Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 4 de julho de

[301]Esclarecemos que não pretendemos nesta tese tratar da recepção das reportagens sobre a Transamazônica das revistas e jornais pesquisados na sociedade civil, porque para tal deveríamos utilizar mecanismos da história oral, como foi realizado por outros estudiosos da rodovia, como Magno Michel Marçal Braga e César Martins de Souza. Sendo assim, também não nos preocupamos neste trabalho em verificar a tiragem de vendas das revistas e dos jornais aqui colocados, emmbora tenha buscado pesquisar os periódicos mais importantes do período e região analisadas. Desejamos aqui tratar da maneira como a rodovia foi representada e simbolizada por alguns meios da imprensa nacional. Dessa maneira, optamos por analisar três revistas – *Manchete*, *Realidade* e *O Empreiteiro* – e suas reportagens e edições específicas sobre a Amazônia e/ou Transamazônica. Para que não fossem repetidas as análises sobre discursos semelhantes de algumas revistas, optamos pelas que destoavam entre si, em que cada uma tinha um tom específico de abordar a rodovia e o próprio regime ditatorial.

[302]MANCHETE. A epopeia das estradas. *Manchete*, Edição Especial – Amazônia, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973, p. 68. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[303]Na primeira foto da página da revista, acima à direita, encontram-se os ministros das pastas envolvidas na idealização e no planejamento da "grande decisão" de se construir a Transamazônica. No foto central, está Andreazza apontando para o mapa que delimita as possíveis explorações de recursos naturais a partir da construção da rodovia. E na foto do canto esquerdo, o diretor do DNER Eliseu Resende apresenta o trajeto das duas rodovias do PIN.

1970, p. 107. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.[304]

Em um segundo momento, com o inicio das obras, os periódicos exploraram aspectos do cotidiano da construção, os trabalhadores, como à rodovia chegaram e o estabelecimento do projeto de colonização com a recepção e instalação dos colonos vindos do Nordeste e Sul do país, sobretudo.

No mês seguinte, em agosto de 1970, uma reportagem mais extensa sobre a rodovia descrevia sua grandeza e as expectativas civis e militares sobre a mesma. Composta por nove páginas, era recheada de fotografias dos tratores e da estrada que se abria, assim como dos locais que atravessaria, como o verde denso e fechado da selva e os rios caudalosos amazônicos, imprimindo a atmosfera de desafio e de aventura à estrada. O título que apelidava a rodovia de "estrada da pacificação" enquadrava-se na ideia de união do país que se beneficiava por inteiro com a integração da Amazônia e a redenção dos nordestinos:

> Antes de ser a via da salvação para o Nordeste ou da integração para a Amazônia, porém, a Transamazônica transforma-se na estrada da pacificação nacional, na medida em que, para a sua implantação e a colonização de suas margens, se mobilizem as gerações jovens, sequiosas de oportunidades, contestadoras dos padrões atuais, rebeldes como em todo mundo. A obra que começa com a implantação da Transamazônica exigirá tamanha soma de recursos materiais e humanos que apenas a integração de gerações permitirá o êxito final.[305]

---

[304]Texto da página da revista: ""Dentro de 45 dias, o governo federal iniciará a construção de três mil quilômetros de estradas, destinando 340 milhões de cruzeiros para as obras da Rodovia Transamazônica e a Cuiabá-Santarém. Já nos primeiros dias de agosto, milhares de trabalhadores nordestinos, vítimas das secas, estarão mobilizados nesta obra gigantesca. A grande decisão de implantar as rodovias na Amazônia, no prazo de 16 meses, foi adotada após reunião do Presidente Médici com os ministros da Fazenda, dos Transportes, Agricultura, Planejamento e do Interior, no Palácio do Planalto. Nas palavras do Ministro Mário Andreazza, esta foi uma "decisão histórica do governo Médici para a integração nacional". É tríplice a importância da obra: ligará o Nordeste com a Amazônia, estimulará a colonização e a conquista da Amazônia e, finalmente, solucionará o problema nordestino, provocando o deslocamento do colono do Nordeste para os vales úmidos do Maranhão, Pará e Planalto Central. Realmente, segundo estudos realizados pelo DNER, esta é a grande escalada para o desbravamento, colonização e desenvolvimento da Amazônia, com benefícios no Nordeste a curto, médio e longo prazos. A curto prazo, dando ocupação às vítimas da seca. A médio e longo prazos, servindo como escoadouro para as correntes migratórias da região e também pelo intercâmbio comercial a ser iniciado com a ligação do Nordeste à Amazônia. A Transamazônica (trecho Porto Franco-Itaituba) terá 1.290 quilômetros, e a Cuiabá-Santarém, 1.485 km. As diversas etapas das duas rodovias terão a extensão de 300 quilômetros, entregues a dez firmas distintas, que terão recursos da ordem de 520 milhões de cruzeiros, em 520 dias de operações na selva amazônica. Os acampamentos serão localizados e distribuídos em pontos estratégicos, criando-se núcleos iniciais de colonização. Pelos estudos feitos, a rodovia terá condições permanentes de tráfego, o que possibilitará a implantação de colônias agropastoris em região ricamente fértil. Surgirão daí condições de transporte fácil para os centros consumidores do centro e da costa. "Sem qualquer exagero", afirmou o Ministro Andreazza, "pode-se dizer que a construção da Transamazônica e da Rodovia Cuiabá-Santarém representa a obra rodoviária desta década, destinada a produzir um impacto na Amazônia ainda maior do que o operado pela Belém-Brasília."" MANCHETE. O Brasil em Manchete – A grande decisão. *Manchete*, Rio de Janeiro, 4 de julho de 1970, p. 107. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[305]CHAGAS, Carlos; SOUZA, Juvenil de. A Estrada da pacificação – Transamazônica. *Manchete*, Rio de Janeiro, 01 de agosto de 1970, p. 86. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Assim como os discursos de Médici e de Andreazza convocavam a sociedade civil para participar da Transamazônica e do PIN, a reportagem da *Manchete* também conclamava a responsabilidade daquela geração para a viabilidade e sucesso das justificativas alegadas para a construção da rodovia, para o prosseguimento da "grande aventura de desbravamento da selva".

Manchete

Prossegue a grande aventura de desbravamento da selva

A ESTRADA DA PACIFICAÇÃO

TRANSAMAZÔNICA

NÃO há dificuldade em se traçar no mapa o imenso percurso da Transamazônica, que saindo de Recife e João Pessoa corre mais ou menos paralela ao rio Amazonas para terminar descendo até o Acre. A Transamazônica, no entanto, não se resumirá numa simples via de penetração ou comunicação da Amazônia inferior com o resto do país, o objetivo do governo ao programar o início de suas obras para 1.º de setembro é permitir a fixação de grandes populações nordestinas ao longo do trecho amazônico da estrada, entre Estreito e Humaitá. Para o seu traçado definitivo pesam acima de tudo injunções colonizadoras como a qualidade das terras marginais, a proximidade das jazidas de ferro, minas de ouro, diamantes, e bacias petrolíferas. O plano prevê a fixação de 100 mil nordestinos nos próximos dois anos, a começar pelos núcleos de trabalhadores da estrada, que receberão lotes de 100 hectares cada um, assistência técnica e amparo financeiro. Para a construção da Transamazônica, a colonização de suas margens e o programa de irrigação do Nordeste (as três peças do Plano de Integração Nacional), o governo destinou recursos da ordem de dois bilhões de cruzeiros, provenientes da aplicação de 30 por cento da renda dos incentivos fiscais nas áreas da SUDENE e SUDAM. Dessa importância, 400 milhões destinam-se especificamente à construção da rodovia.

Um corte leste-oeste —

COLÔMBIA
VENEZUELA
PERU
BOLÍVIA
PARAGUAI
ARGENTINA
URUGUAI
B R A S I L
AMAZONAS
PARÁ
ACRE
MATO GROSSO
GOIÁS

Imagem 9. A pacificação do país em torno dos nordestinos.[306]

Fonte: CHAGAS; SOUZA. A Estrada da pacificação. *op. cit.*, pp. 81-82. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.[307]

Com o título "O desafio da Transamazônica", em 17 de outubro de 1970, a *Manchete* tratava pela terceira vez da rodovia, em menos de quatro meses.[308] Nesta matéria, em quatro páginas e cinco fotografias de máquinas pesadas derrubando árvores e abrindo a rodovia, a intenção era afirmar que a construção acelerava-se com "quarenta quilômetros da Transamazônica já estão prontos, 104 quilômetros estão sendo atacados e 48 se encontram em

[306]CHAGAS, Carlos; SOUZA, Juvenil de. A Estrada da pacificação – Transamazônica. *Manchete*, Rio de Janeiro, 01 de agosto de 1970, ano 18, nº 954, pp. 81-82. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[307]Texto da imagem: "Não há dificuldade em se traçar no mapa o imenso percurso da Transamazônica, que saindo de Recife e João Pessoa corre mais ou menos paralela ao rio Amazonas para terminar descendo até o Acre. A Transamazônica, no entanto, não se resumirá numa simples via de penetração ou comunicação da Amazônia inferior com o resto do país, o objetivo do governo ao programar o início de suas obras para 1º de setembro é permitir a fixação de grandes populações nordestinas ao longo do trecho amazônico da estrada, entre Estreito e Humaitá. Para o seu traçado definitivo pesam acima de tudo injunções colonizadoras como a qualidade das terras marginais, a proximidade das jazidas de ferro, minas de ouro, diamantes e bacias petrolíferas. O plano prevê a fixação de 100 mil nordestinos nos próximos dois anos, a começar pelos núcleos de trabalhadores da estrada, que receberão lotes de 100 hectares cada um, assistência técnica e amparo financeiro. Para a construção da Transamazônica, a colonização de suas margens e o programa de irrigação do Nordeste (as três peças do Plano de Integração Nacional), o governo destinou recursos da ordem de dois bilhões de cruzeiros, provenientes da aplicação de 30 por cento da renda dos incentivos fiscais nas áreas da SUDENE e SUDAM. Dessa importância, 400 milhões destinam-se especificamente à construção da rodovia." *Ibidem*, p. 81.

[308]MANCHETE. O desafio da Transamazônica. *Manchete*, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1970, pp. 148-151. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

fase de deslocamento e limpeza. Em 520 dias, a rodovia estará concluída".[309] Uma reportagem que se assemelhava a uma "prestação de contas" da revista para a sociedade civil.

Ricardo Martins afirma em seu estudo sobre a atuação e papel da revista *Manchete* durante o governo Médici que a mesma "incorporou um discurso claramente oficialesco, cujo conteúdo refletia, sobretudo, sua crença no projeto político e econômico do governo militar que tentava naquele momento criar junto a opinião pública um vínculo entre crescimento econômico e autoritarismo político"[310]. Mesmo a *Manchete* sendo reconhecidamente uma revista comercial e que manteve-se sempre alinhada àqueles que estavam no poder, em troca de benesses econômicas, Martins acredita que seu comportamento no governo de Médici diferencia-se dos governos anteriores. Para o estudioso, a revista *Manchete* pode ser considerada um "aparelho ideológico do Estado"[311], posto que tornou-se um instrumento utilizado pelo governo de Médici para contribuir com seus projetos de modernização autoritária conservadora, do qual a Transamazônica era a obra-síntese.

Imagem 10. Reportagem de "prestação de contas".

Fonte: MANCHETE. O desafio da Transamazônica. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1970, pp. 148-149. Acervo da Hemeroteca Nacional, Biblioteca Nacional.[312]

[309] *Ibidem*, p. 148.
[310] MARTINS, Ricardo Constante. *Ditadura Militar e Propaganda Política: a revista Manchete durante o governo Médici.* 200 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, 1999. p. 120.
[311] *Ibidem*.
[312] Legenda da imagem da direita: ""Mais de dois mil homens, entre trabalhadores nordestinos e engenheiros de várias regiões do país, lutam em cinco frentes contra maior selva do mundo. Em Marabá, nas margens do Tocantins, em Altamira, nas margens do Xingu, e em Itaituba, nas margens do Tapajós, em Estreito e em Tucuruí, pesados tratores derrubam gigantescas árvores, aplainam a terra vermelha, rasgando na floresta virgem a estrada que ligará o Atlântico ao Pacífico, a cidade de João Pessoa, na Paraíba, a Lima, capital do Peru. A Rodovia Transamazônica é um dos maiores empreendimentos rodoviários de todos os tempos e a sua importância para o desenvolvimento e a integração nacional está acima de qualquer previsão detalhada. Na inspeção que realizou em três das cinco frentes de trabalho, numa prévia da visita que o Presidente Emílio Garrastazu Médici fará à região, o ministro dos Transportes, Mário Andreazza, declarou: "Precisamos concluir essa estrada o mais depressa possível, para trazer gente à Amazônia, dar condições ao seu crescimento." O plano do governo, disse o ministro, engloba também vários outros Ministérios. Além de concluir a estrada o governo

A atuação da revista *Manchete* como instrumento de legitimação e de reverberação do discurso do regime ditatorial explica-se não somente pelos benefícios diretos do Estado, como financiamentos e prerrogativa na publicação de propagandas oficiais em suas páginas; o periódico faturou muito também com o "milagre brasileiro". Tendo em vista que paralelamente ao crescimento da produção de bens materiais do complexo industrial nacional, intensificou-se a produção de bens culturais. Deste modo, no período de 1970 a 1974, o mercado publicitário nacional, que tinha o governo como um de seus maiores anunciantes, superou percentualmente, inclusive, economias avançadas, como a italiana, a holandesa e a australiana.[313]

Imagem 11. A floresta é o inimigo.[314]

Fonte: MANCHETE. O norte amazônico: aqui vencemos a floresta. Revista *Manchete* – Edição especial 1970, Rio de Janeiro, outubro de 1970, pp. 58-59.

Portanto, observamos que as reportagens que debruçaram-se sobre a rodovia dentro do enquadramento da aventura e do desafio, reverberavam o discurso do regime ditatorial. Ainda no mês de outubro de 1970, em uma edição especial da *Manchete* sobre o ano de 1970[315], a temática sobre a rodovia pela revista enquadrava-se no tom de aventura, mas agora, com a

---

vai distribuir as terras às suas margens, irrigá-las tecnicamente e fazer todas as prospecções necessárias para a futura extração de minérios."" *Ibidem*, p. 149.

[313]*Ibidem*, p. 141.

[314]Legenda da imagem: "Neste segundo semestre de 1970, quando as máquinas começam a rasgar na floresta o traçado reto de uma rodovia transversal, a Transamazônica, abrem-se para os brasileiros novas perspectivas: inicia-se, afinal, a conquista e integração de um dos mais vastos territórios ainda virgens da Terra. A penetração, que se iniciou há quatro séculos através dos cursos navegáveis da grande bacia hidrográfica ganha ritmo intenso nos caminhões que mantém o tráfego constante da Belém-Brasília. As ligações com o Centro e o Sul agora se ampliam, com a Estrada Cuiabá-Santarém; e a Transamazônica, paralela ao rio, será o caminho natural para o desbravamento da selva a partir das áreas populosas do Nordeste. Por isso, diz-se que o Brasil responde aqui a um histórico desafio – e a humanidade enfrenta a última de suas grandes aventuras de ocupação geográfica." *Ibidem*, p. 59.

[315]Nesta edição, "grandes feitos" do governo de Médici seriam enfatizados diante do clima de otimismo que "embriagava" parte da sociedade civil. FICO. Reinventando o otimismo. *op. cit.*; CORDEIRO. Anos de chumbo ou de ouro? *op. cit.*

exposição de um inimigo: a própria floresta amazônica. Com o título "O norte amazônico: aqui vencemos a floresta" estampado em meio à imagem da estrada aberta na mata, a matéria afirmava que a Transamazônica "paralela ao rio, será o caminho natural para o desbravamento da selva a partir das áreas populosas do Nordeste. Por isso, diz-se que o Brasil responde aqui a um histórico desafio – e a humanidade enfrenta a última de suas grandes aventuras de ocupação geográfica."[316]

Na representação de uma luta entre "civilização e barbárie", equacionava-se a disputa por espaço entre a estrada e a floresta, para a matéria da *Manchete*. E a ideia de união estava exposta novamente pela "humanidade", para a qual a Transamazônica; a rodovia necessitava de participação, colaboração, legitimação e de recursos, para continuar seu caminho. Dessa maneira, havia um obstáculo em comum: a floresta amazônica.

Se essa "aventura" tinha um "inimigo", também deveria ter um herói, ou melhor, "heróis". Nomeados dessa maneira pela jornalista Atenéia Feijó, a matéria publicada em janeiro de 1971 na *Manchete* debruçava-se sobre o cotidiano dos colonizadores, a partida destes de suas cidades secas para as margens na floresta úmida, as expectativas, o que já haviam vivido ali e os seus trabalhos.

Imagem 12. O cotidiano dos colonos nas páginas da *Manchete*.

Fonte: Fotografia de Valter Firmo. FEIJÓ, Atenéia. Os heróis da Transamazônica. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1971, pp. 80-81. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.[317]

[316]MANCHETE. O norte amazônico: aqui vencemos a floresta. *Manchete*, Edição especial 1970, Rio de Janeiro, outubro de 1970, p. 59. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[317]Legenda da imagem na revista: "Domingos fechou a mala fechou a mala de papelão, já um tanto gasta. Mas há quem não tenha nem mala de papelão: se larga para a aventura da Transamazônica só com a sua trouxa nas costas. Dentro da mala, umas roupinhas velhas – tudo o que ele tinha – um par de sapatos, três chapéus baetas (espécie de lã) e o retrato dela, sua mulher, mãe dos seus cinco meninos. Oito dias de viagem. Afinal, Domingos chega e traz sua esperança." FEIJÓ, Atenéia. Os heróis da Transamazônica. *Manchete*, Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1971, p. 80. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

"Não deixa de ser uma aventura, meter-se na Transamazônica."[318] É o que afirmava Feijó ao informar que muitos saíram do Nordeste com a promessa e sonho da "terra própria", mas acabaram virando empregados, ainda que ganhassem dez vezes mais que em suas cidades natais. Logo, a "aventura", nesta situação, tinha gosto de "decepção".

Com imagens semelhantes às da Agência Nacional e declarações dignas de uma campanha oficial, a visita do Presidente Médici à Altamira – conhecida como capital da Transamazônica – foi apresentada pela *Manchete*.[319] Periódicos também comunicaram cerimônias governamentais na rodovia em eventos de inauguração de trechos e nas visitas de estadistas às cidades atravessadas pela mesma, além das inspeções regulares do ministro dos Transportes Andreazza e do diretor do DNER Eliseu Resende.[320] Em um tom festivo e demonstrativo de grande entusiasmo por parte dos altamirenses, a matéria de Feijó e as fotografias de Sebastião Barbosa são parte de uma propaganda oficial do governo de Médici.

O DIA EM QUE ALTAMIRA FOI CAPITAL

Imagem 13. Uma (quase) propaganda oficial.[321]

Fonte: Fotografia de Sebastião Barbosa. FEIJÓ, Atenéia. O dia em que Altamira foi capital. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1970, pp. 26-27. Acervo da Hemeroteca Nacional, Biblioteca Nacional.

Apelidado por alguns moradores de "Salvador de Altamira", Médici era o único creditado pelo fato de a rodovia atravessar a cidade paranaense: "Para eles, a Transamazônica passando por Altamira não foi mera consequência da localização da cidade, e sim, intenção do presidente de querer ajudá-los."[322] A matéria por inteiro saúda a política do presidente ditador

[318]*Ibidem*.
[319]FEIJÓ, Atenéia. O dia em que Altamira foi capital. *Manchete*, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1970, pp. 26-30. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[320]Os dois estadistas tornaram-se figuras conhecidas dos leitores da *Manchete* e de outras revistas, já que apareciam frequentemente estampados em suas páginas, nos canteiros de obras da Transamazônica.
[321]Fotografia de Sebastião Barbosa. *Ibidem*, pp. 26-27. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[322]*Ibidem*, p. 29.

através dos relatos dos seus entrevistados que se emocionaram com a chegada do governante e que celebraram de maneira uníssona a construção da Transamazônica, como se esta lhes tirasse do esquecimento dos governos anteriores.

Após muitas reportagens sobre a rodovia, de muitas visitas de estadistas e de inaugurações, chegava a hora de o periódico dedicar-se mais especificamente à rodovia "fotogênica". Os contrastes entre o ocre, o vermelho da terra e o verde das árvores chamam atenção nas fotografias que ilustram a abertura da rodovia Transamazônica. Como um rasgo, uma cicatriz, a estrada é aberta em meio a um imenso verde denso. E dessa maneira ela ilustrou a capa da edição de 15 de março de 1972.[323]

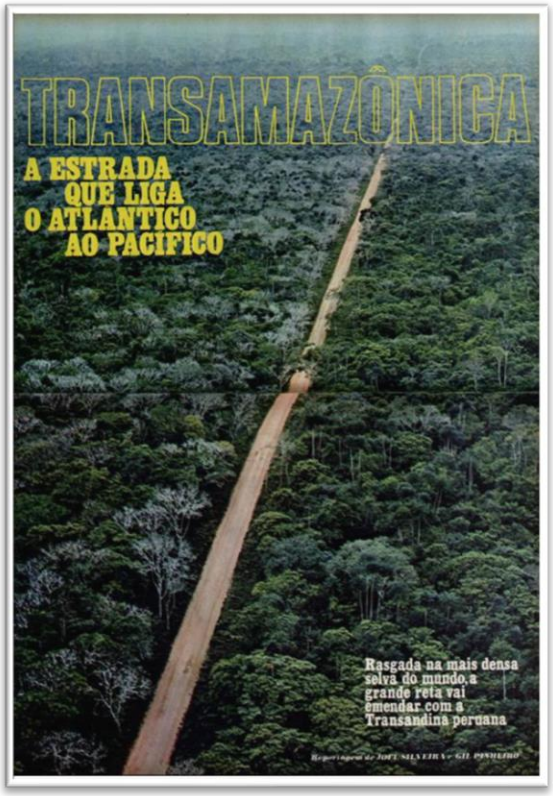


Imagem 14. Ocre *versus* verde.

Fonte: Fotografia de Gil Pinheiro. SILVEIRA, Joel; PINHEIRO, Gil. Transamazônica: a estrada que liga o Atlântico ao Pacífico. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 15 de março de 1972, pp. 62-63.[324] Acervo da Hemeroteca Nacional, Biblioteca Nacional.

Nesta matéria são oito imagens aéreas de trechos diferentes sobre o mesmo embate: o ocre da terra que abre caminho na floresta de diferentes tonalidades de verde. Em 29 páginas de reportagem, 39 fotografias ilustram a rodovia, os trabalhadores, a fauna, a flora, os rios amazônicos, as cidades atravessadas pela rodovia e os agricultores e suas hortas. Os textos informam os desafios da realização da obra, as expectativas dos colonos e as mudanças que já ocorriam em suas vidas – ilustrada pela imagem de crianças segurando espigas de milhos,

[323]SILVEIRA, Joel; PINHEIRO, Gil. Transamazônica: a estrada que liga o Atlântico ao Pacífico. *Manchete*, Rio de Janeiro, 15 de março de 1972, pp. 62-91. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[324]Texto: "Rasgada na mais densa selva do mundo a grande reta vai emendar com a Transandina peruana." *Ibidem*, p. 63.

representando certa fartura – em oposição ao sofrimento da seca nordestina. Além disso, a estruturação das agrovilas e o crescimento das cidades margeadas pela Transamazônica eram apresentados como motivo de entusiasmo pelos seus moradores.

Entretanto o destaque desta matéria, assim como da maioria das reportagens da *Manchete*, é o fotojornalismo, com as imagens que projetam a potência e a exuberância da fauna e flora amazônica, com imagem de uma imensa sumaúma (segundo o texto, tem o apelido de *Rainha da Transamazônica*) e de largos e compridos rios, por exemplo. Nesta matéria, as fotografias são complementadas pelo texto, e não o inverso. E estes têm o tom otimista dos desafios já ultrapassados e da emoção pelos frutos já colhidos pela construção da rodovia.

Em fevereiro de 1973, a *Manchete* publicou uma edição especial sobre a Amazônia.[325] Apresentando a região como exemplo desse "novo Brasil" que se edificava com o regime ditatorial, sobretudo com o mandato de Médici, a redação da revista manteve sua escrita ufanista e seu fotojornalismo a exaltar as escalas da maior floresta tropical úmida do mundo:

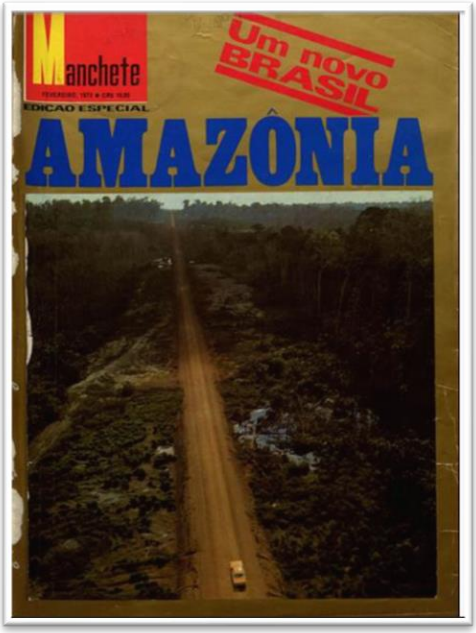


Imagem 15. *A Amazônia é uma estrada em um novo Brasil* – capa da edição especial da *Manchete*, de fevereiro de 1973.

Fonte: Fotografia de Gil Pinheiro. PINHEIRO, Gil. Revista *Manchete*, Edição Especial – Amazônia, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

> A tarefa de dominar a Amazônia transcende as suas perspectivas imediatas de ordem econômica e social. Quando as copas imensas das árvores e as profundezas das águas se atiram diante do homem do século vinte, ele desce dos saltos espaciais[326] para a sua condição mais humilde. É como o início de um novo processo de evolução, com um novo planeta a ser palmilhado e revolvido, com novas terras submetidas a um construtivo devastamento da força humana. Há todo um renascer de pioneiros e líderes, de heroísmos e

[325]MANCHETE. Edição Especial – Amazônia. *Manchete*, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[326]Referência à disputa entre Estados Unidos e a União Soviética na corrida espacial, durante a Guerra Fria, e a chegada dos primeiros homens à Lua em 1969 pela tripulação do Apollo 11.

> aptidões – a criatura torna a percorrer os imprevisíveis caminhos que são propostos pelo criador. Eis porque a atual redescoberta da Amazônia é um salto que não empolga somente o Brasil, mas todo o mundo.[327]

Desproporcionalmente, com mais fotografias que textos, as imagens concentravam as mensagens, com poucas legendas e explicações nesta edição especial. A parte escrita tratava de temas recorrentes nos discursos governamentais sobre a Amazônia: o "permanente alvo de cobiça"; "integrar e não entregar"; empurrar "a fronteira de sua civilização cada vez mais para dentro da Amazônia"; problema e solução "de todos os brasileiros"; "empreitada histórica"; chegou "a hora e a vez da Amazônia". Tanto as linhas de Murilo Melo Filho, de Zevi Ghivelder e dos outros jornalistas que participaram de tal edição especial, quanto o ângulo da lente de Gil Pinheiro, alinharam e alinhavaram o otimismo, o ufanismo, o autoritarismo, o conservadorismo, o desenvolvimentismo do governo de Médici que estava organizado na realização de um sistema rodoviário na região amazônica, sobretudo na construção da Transamazônica. Esta, como "espinha dorsal" desse sistema rodoviário com cerca de quinze mil quilômetros de estrada, vestia-se de ponto de partida da "epopeia das estradas", ao "avançar gloriosamente intrusa" e resistindo "bravamente" às chuvas.[328]

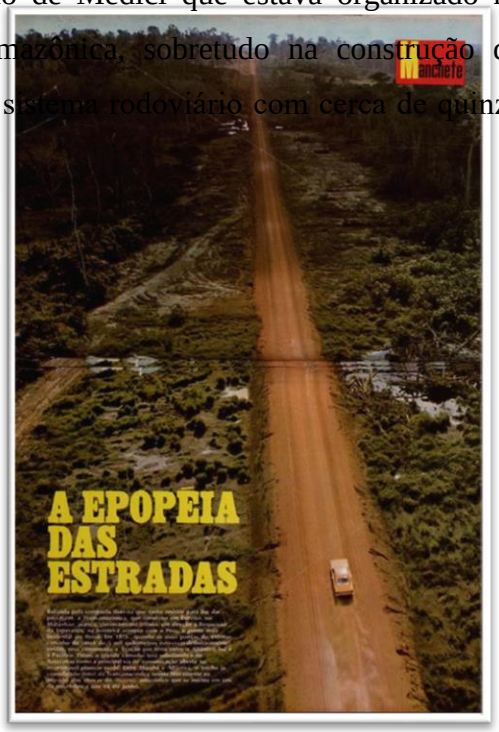


Imagem 16. Transamazônica: a "espinha dorsal" da "epopeia".[329]

Fonte: Fotografia de Gil Pinheiro do trecho da Transamazônica entre Marabá e Altamira. PINHEIRO, Gil. A epopeia das estradas. Revista *Manchete*, Edição Especial – Amazônia, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973, pp. 67-68. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

---

[327]GHIVELDER, Zevi. Conversa com o leitor. *Manchete*, Edição Especial – Amazônia, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973, p. 6. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[328]MANCHETE. A epopeia das estradas. *Manchete*, Edição Especial – Amazônia, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973, pp. 67-88. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[329]Texto na imagem: "Balizada pela compacta floresta que tanto resistiu para lhe dar passagem, a Transamazônica, que começou em Estreito, no Maranhão, avança gloriosamente intrusa, em direção a Boqueirão da Esperança, na fronteira acreana com o Peru, o ponto mais ocidental do Brasil. em 1975, quando as duas pontas do extenso caminho de cerca de 5 mil quilômetros estiverem definitivamente unidas, será consumada a ligação por terra entre o Atlântico Sul e o Pacífico. Então, o grande caminho terá substituído o rio Amazonas como principal via de comunicação aberta na imensurável planície verde. Entre Marabá e Altamira, o trecho já consolidado (foto) da Transamazônica resiste bravamente ao impacto das chuvas do inverno amazônico que se iniciou em fins de novembro e que irá até junho." *Ibidem*, p. 68.

Uma estrada entre lamaceiros, gigantes poças de água das chuvas que não cessam de novembro a junho, máquinas derrubando imensas árvores, tratores enormes que parecem minúsculos diante da imensidão da estrada e do verde ao redor. Esses enquadramentos contam a narrativa histórica da construção da BR-230 pela redação da revista *Manchete*, repleta de heróis – Andreazza, Resende, Médici, colonos, trabalhadores –, de inimigos – a natureza, a chuva, o interesse estrangeiro – e de desmistificação de lendas – "inferno verde", inabitável, impenetrável.

E, mesmo que gigante pela chegada à Lua, o homem desceria e se sentiria pequenino diante da imensidão verde da Amazônia, segundo o discurso governamental e a narrativa dos periódicos, como a revista *Manchete*. O homem voltaria a agigantar-se porque, enfim, através dos quilômetros da Transamazônica, ocuparia e dominaria a maior floresta tropical do mundo. Esse tom e retrato egóico da edição especial sobre a Amazônia da revista *Manchete* distanciou-se e em certa medida se opôs à entonação utilizada pelos jornalistas e fotógrafos da edição especial sobre a Amazônia da revista *Realidade*. Esta foi publicada em outubro de 1971, quase dois anos antes da edição da *Manchete*, de fevereiro de 1973.

A revista *Realidade* construiu uma perspectiva distinta dos outros periódicos para tratar do período intenso de transformações pelo qual passava a Amazônia e assim abordar a rodovia. *Realidade*, por certo tempo, foi considerada uma revista de engajamento, até mesmo para leitores alternativos que buscavam informações com mais posicionamento.

Produzida em São Paulo pela Editora Abril[330], Realidade lançou uma edição especial sobre a Amazônia em outubro de 1971.[331] Na capa, o rosto de uma indígena da sociedade Uaiacá[332] ocupava todo o layout da mesma. Em 320 páginas, o periódico abordou temas distintos sobre a região amazônica. Abordou a caça ilegal de animais selvagens, como onças-pintadas[333], capivaras, veados, queixadas, porcos do mato e jacarés[334], e o mercado alimentado pela comercialização de sua carne e pele, sobretudo. Além disso, para narrar o

[330]A revista foi criada pelo então presidente da Editora Abril Vitor Civita em abril de 1966 e saiu de circulação dez anos depois. PEREIRA JUNIOR, Dimas Sales. *Verbete Realidade*. CPDOC/FGV. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/realidade Acesso em 19 de abril de 2020.
[331] REALIDADE. Edição especial – Amazônia. *Realidade*, São Paulo, out. 1971. 320p. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[332]Sociedade esta localizada no médio vale do Catrimani, em Roraima.
[333]Calculava-se terem sido abatidas trinta mil onças para o comércio nacional e internacional de peles, em 1970. *Ibidem*, p. 160.
[334]Cerca de quinhentos mil jacarés haviam sido mortos em 1970 para a venda de suas peles, um ano considerado ruim pelos caçadores e vendedores. *Ibidem*, pp. 158-159.

que, àquela época, vivia a Amazônia, fez-se necessário contar um pouco da história de ocupações frustradas e dos ciclos econômicos que exploraram a floresta brasileira.

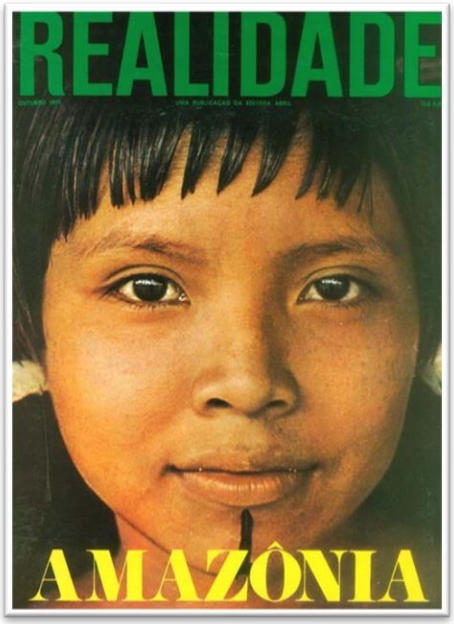


Imagem 17. *A Amazônia é uma indígena uaiacá* – capa da edição especial da revista Realidade, de outubro de 1971.

Fonte: Fotografia de Claudia Andujar. REALIDADE. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Em uma primeira fase, de 1966 a 1968, a revista abordou temas polêmicos e transgressores à época, como a ditadura de François Duvalier no Haiti, em vigor desde 1957, e a Revolução Cultural Chinesa (1966-1969, oficialmente), por exemplo. Publicou ainda entrevistas realizadas com exilados, como o ex-presidente deposto João Goulart[335], com um dos maiores opositores da ditadura na ocasião, Leonel Brizola[336] e o ex-ministro do Planejamento Celso Furtado[337], entre outros.[338] Seus jornalistas desafiaram repetidas vezes o regime autoritário, sobretudo em 1968, quando passaram a publicar nas páginas do periódico, trechos dos *Diários de Che Guevara*[339], além de entrevistas com políticos que defendiam a redemocratização do país. Publicaram até mesmo entrevistas com guerrilheiros do Vietnã do Norte – conhecidos como *vietcongs* –, durante a ocorrência da Guerra do Vietnã (1955-1975).[340]

[335] João Goulart (1919-1976) partiu para o exílio ainda em abril de 1964, estabelecendo-se primeiro em Montevidéu. Faleceu ainda em exílio, no interior argentino, em 1976.
[336]Leonel Brizola (1922-2004) exilou-se no Uruguai em 1964, onde permaneceu até 1979. Era ex-governador (do Rio Grande do Sul; 1959-1963), ex-prefeito (de Porto Alegre; 1956-1958) e ex-deputado federal (pelo antigo estado da Guanabara; de 1963 a abril de 1964) quando ocorreu o golpe civil-militar.
[337]Celso Furtado (1920-2004) teve seu cargo de Ministro do Planejamento cassado com o Ato Institucional nº 1 (AI-1). Exilou-se no Chile e nos Estados Unidos.
[338]PEREIRA JUNIOR, Dimas Sales. *Verbete Realidade*. CPDOC/FGV. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/realidade Acesso em 19 de abril de 2020.
[339]Este diário pessoal do guerrilheiro argentino-cubano Ernesto Che Guevara relatava suas ações e pensamentos durante a guerrilha que liderou na Bolívia, no período de janeiro de 1967 até a sua morte em 8 de outubro do mesmo ano.
[340]Em 1967, uma edição completa da revista foi censurada. Esta tinha como tema mulheres, trazendo relatos de mães solteiras e apontando as desigualdades entre homens e mulheres. No entanto, a edição chocava a "moral e os bons costumes" da sociedade civil brasileira, sendo censurada pelo DCDP.

A partir do início de 1969, o periódico passa por uma segunda fase, na qual ocorrem modificações tanto nos temas abordados quanto na composição de suas matérias. Ganhavam destaques as reportagens que tratavam sobre comportamento, sobretudo com temáticas sobre medicina e ciência. Após o AI-5, seus jornalistas focaram em entrevistas com agentes do regime ditatorial e seus empreendimentos. Em novembro de 1969 foi publicada uma reportagem que apresentava as expectativas da população brasileira sobre o recém-empossado presidente da República.[341] Um mês depois, foi publicada uma reportagem com dados biográficos de Médici, recheada de adjetivos positivos[342] que conduziam a leitura como: "bom menino", "bom moço", "bom conspirador", "bom militar", "bom revolucionário", "bom pai" e "bom amigo".[343]

Em julho de 1970, na mesma edição em que a seção "Documento" da *Realidade* respondia, através de trechos de discursos e de pronunciamentos de Médici, a pergunta: "Por que acreditar no Brasil?"[344], na seção "Problema" abordava-se a resistência dos amazônidas que "é gente teimosa, lutando quase sem recursos para sobreviver".[345] Portanto, a ausência de educação, de assistência médica, sanitária e, assim, governamental à população local da região amazônica estava no radar da redação da revista. Personagens da própria região tentavam suprir as demandas sociais e foram saudadas pela reportagem.

Voltando à edição especial da *Realidade* sobre a Amazônia, esta foi realizada a partir de uma viagem de cinco meses pela região por um extenso grupo de jornalistas do periódico: "Nossa mais longa, custosa e apaixonada reportagem", segundo o editor Vitor Civita. Para o mesmo, "se fosse preciso justificá-la, talvez bastasse este absurdo: a opinião pública do país acha que "os estrangeiros" podem roubar a Amazônia, mas não tem sequer uma noção razoável sobre seu tamanho e sua história." Portanto, o editor posicionava-se contrário à imagem alimentada pelo regime ditatorial de que havia uma "ameaça da cobiça internacional" sobre a floresta amazônica.[346]

---

[341]REALIDADE. O que o Brasil quer de Médici? *Realidade*, São Paulo, nov. 1969, pp. 52-64. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[342]REALIDADE. Perfil – Como é o Presidente? *Realidade*, São Paulo, dez. 1969, pp. 84-94. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[343]*Ibidem*.
[344]REALIDADE. Documento – Porque acreditar no Brasil? *Realidade*, São Paulo, jul. 1970, pp. 171-178. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[345]*Idem*. Problema – Amazônia. *Realidade*, São Paulo, jul. 1970, pp. 86-97. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[346]CIVITA, Vitor. Carta do Editor. *Realidade*, Edição Especial – Amazônia, São Paulo, outubro de 1971, p. 3. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Ao fornecer ainda dados de uma pesquisa realizada pela própria revista para aquela edição[347], Civita apontou que 67% das pessoas acreditavam que a Amazônia estava ameaçada de "cair sob o controle estrangeiro", ao mesmo tempo em que 61% dos entrevistados julgavam que a Transamazônica passava dentro ou perto de Manaus.[348] Tendo em vista a desinformação da população de grandes capitais brasileiras sobre a Amazônia, a edição especial estava justificada. Para além da tentativa de desmistificar o "mito Amazônia", a edição pretendia documentar o momento que a "última grande reserva natural do planeta" estava vivendo:

> - Estão sendo abertos no coração da floresta 12.000 quilômetros de rodovias (quatro vezes a extensão das rodovias federais ali existentes);
> - Nos últimos quatro anos foram instaladas ou projetadas quase trezentas fazendas de gado para a região, algumas com o tamanho de países europeus;
> - Há uma corrida nacional e internacional em busca das riquezas do subsolo amazônico e ela é o grande acontecimento atual do mundo da mineração;
> - O governo promete colocar na Amazônia, em cinco anos, 100.000 famílias, um êxodo comparável ao do povo hebreu [Projeto de Colonização do INCRA para a Transamazônica][349]

Entretanto foi apontando para uma ideia de futuro harmonioso entre "civilização e meio ambiente", na qual a Amazônia seria "o local para a maravilhosa experiência do progresso em harmonia com a natureza", que Civita justificou a relevância dessa edição especial de sua revista.[350] E na demonstração de que não se deveria temer a "ameaça internacional", uma reportagem de 21 páginas contou a história de muitos estrangeiros – estadunidenses, japoneses, poloneses, holandeses, ingleses – que viviam na Amazônia, com o título: "Os estrangeiros (um fato) roubam a Amazônia (uma opinião). Roubam mesmo? (uma questão)."[351]

A ideia da reportagem era desmistificar a imagem de que tais estrangeiros seriam espiões, exploradores, esterilizadores[352], contrabandistas e etc[353], através dos relatos dos

---

[347]A revista *Realidade* destacava-se por um extenso trabalho de pesquisa na sociedade civil para os seus números. Neste caso, a pesquisa realizou-se nas cidades de São Paulo, Porto Alegre e Rio de Janeiro. *Ibidem*.
[348]*Ibidem*. Além desses dados, a pesquisa informava que, para 42% das pessoas, Cabanagem era um estilo de residência amazônica, esquecendo-se ou ignorando que Cabanagem foi uma revolta popular e social no período regencial, de 1835 a 1840, na então Província do Grão-Pará, o que abrangeria hoje os estados do Pará, Amazonas, Amapá, Roraima e Rondônia. E que 46% pensava que a Amazônia teria menos de 30% do território brasileiro, sendo que a região da Amazônia Legal, instituída em 1966, possuía cerca de 61% de área.
[349]*Ibidem*.
[350]*Ibidem.*
[351]*Ibidem*, p. 171.
[352]Havia um rumor de que pastores estadunidenses estivessem esterilizando as amazônidas. Um deles foi chamado à Secretaria de Saúde de Manaus para prestar esclarecimentos. *Ibidem*, p. 177.
[353]E tratando dos estrangeiros na Amazônia, a revista não deixaria de noticiar a história de Daniel Keith Ludwig (1897-1992), empresário estadunidense que ficou conhecido no Brasil e no mundo pelo Projeto Jari. Neste,

mesmos sobre suas histórias de chegada e de permanência na floresta amazônica. Sem vitimá-los, a matéria afirmou que, com o intenso povoamento que a região vinha experimentando por conta dos novos empreendimentos construídos, novos e mais estrangeiros chegariam e com eles novos e mais rumores e estórias.

Na mesma edição, várias entrevistas foram feitas com políticos, estadistas, especialistas sobre os rumos da Amazônia. Muitos dos entrevistados citavam a Transamazônica como factível instrumento de desenvolvimento, ocupação e de modernização da região. Nesta edição a aventura estava não somente na própria rodovia, mas na aventura realizada pelos dezesseis jornalistas da *Realidade* que rodaram a Amazônia andando de trem, 1.232 horas de barco, carro, 184 mil quilômetros de avião, visitando 131 cidades para que pudessem contar aquele momento da região do "ponto de vista do herói diário, do seringueiro, do técnico, do pescador, do desempregado, do índio. Até num certo sentido, do jacaré, da onça, dos peixes e das árvores."[354]

Em uma menção específica à ideia de *aventura*, a matéria "A fronteira da aventura"[355] abre com a imagem que ocupa duas páginas de um homem que está envolvido por uma sucuri, dentro de um rio. Anunciando as pequenas relações nas fronteiras do Brasil com os mais de oito países que englobam a floresta amazônica e fazem fronteira com a região, seus jornalistas trouxeram as narrativas de personagens curiosos de cada fronteira, evidenciando as ausências, as demandas, as distâncias e o isolamento na imensidão da selva.

Ao iniciar a matéria que trataria da Transamazônica como imagem do futuro da Amazônia, contam uma quase cinematográfica estória sobre a ideia de construção da mesma rodovia. Seria então, Friedrich Hoepke um velho alemão que teria se apaixonado pela região e deixado, em uma de suas gavetas antes de voltar para sua terra natal para morrer, um esboço de uma estrada que deveria ligar os extremos navegáveis dos grandes afluentes da margem direita do Amazonas. Tal rascunho teria chegado ao Departamento de Estradas de Rodagem

---

tentou-se criar um complexo econômico, envolvendo atividades industriais, agrícolas e de extração mineral e vegetal. No entanto, o empreendimento mais destacado do Projeto foi a tentativa de criar um império da indústria de celulose em plena Amazônia, com o estabelecimento de uma fábrica de polpa e de uma usina de força que vieram montadas do Japão atravessando o oceano e os rios amazônicos até chegar ao Jari (parte do estado do Pará e do Amapá). COUTO, André. Verbete Temático Projeto Jari. CPDOC/FGV. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/projeto-jari Acesso em 20 de abril de 2020.

[354]CIVITA, Vitor. Realidade na Amazônia. *Realidade*, Edição especial – Amazônia, São Paulo, outubro de 1971, p. 31. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[355]REALIDADE. A fronteira da aventura. *Realidade*, Edição especial – Amazônia, São Paulo, outubro de 1971, pp. 106-114. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

do Pará pelos amigos de Hoepke, e finalizado, enfim, no traçado em construção da Transamazônica.[356]

Tanto a narrativa do presidente sensibilizado ao ver da janela do seu monomotor a solidão da selva verde e o castigo da seca ocre, quanto um projeto de um alemão esquecido em uma gaveta são cativantes para prender tanto a plateia em um pronunciamento quanto o leitor de uma revista. De qualquer maneira, o que fica é a tentativa de forjar um "mito de origem da epopeia" do regime ditatorial, do qual tratamos no primeiro capítulo.

É a partir de pequenas "crônicas" que a narrativa sobre a Transamazônica e as outras quatro rodovias que estavam sendo construídas na região são abordadas: a estória de Maria de Fátima, de 17 anos, a primeira noiva da Transamazônica que conheceu seu pretendente, ex-tratorista da rodovia quando este a socorreu[357]; a de Seu Zé Curioso que vivia em uma pequena cidade do interior do Rio Grande do Norte, e, que, querendo ver mais chuva e hortas florescendo, partiu com sua família para as margens da rodovia, entre outras novelas. Dessa maneira, a Transamazônica volta a ficar palpável, aproximada do leitor da revista da cidade grande, através de suas personagens, ainda que continue a fazer parte do imaginário como um caminho que leva à realização de sonhos, de redenção, de mudanças.

Em diferente perspectiva sobre a Transamazônica dada pela edição especial da revista Realidade, a revista *O Empreiteiro*, cujo público alvo era da construção rodoviária, ferroviária, pavimentação, terraplanagem e de grandes obras de infraestrutura, cuidou da questão técnica, da engenharia para falar da rodovia um ano após o início de suas obras. A revista mensal *O Empreiteiro* produzida em São Paulo pelo Grupo Editor Técnico, circulou pela primeira vez em maio de 1968. Segundo Pedro Henrique Pedreira Campos, o inicio da publicação desta revista, como de outros periódicos semelhantes, deve-se ao período do "milagre brasileiro". Neste, as atividades das empresas construtoras expandiram-se – conforme tratamos no capítulo anterior –, chegando ao âmbito da comunicação, através dessas revistas.[358]

A venda de *O Empreiteiro* era realizada a partir de solicitações enviadas por correio, não circulava em bancas de jornal, por exemplo. Desde o anúncio da construção da

[356]REALIDADE. Estradas: cinco como a Transamazônica. *Realidade*, Edição especial – Amazônia, São Paulo, outubro de 1971, p. 125. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[357]*Ibidem*, p. 126.
[358]CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas Catedrais. *op. cit*., p. 115.

Transamazônica, a revista vinha relatando algumas notícias sobre a mesma, posto que tratava-se da maior obra de engenharia realizada no momento e era de interesse do seu público-alvo. Além disso, algumas das empreiteiras construtoras da rodovia ajudavam no financiamento do periódico, desejando, portanto, "serem lembradas" em suas páginas.

Entretanto foi somente em outubro de 1971 que o periódico focou na obra-síntese do governo de Médici.[359] Joseph Young, diretor da redação do periódico, justificou a demora por se tratar de uma revista que lida com fatos, e não com hipóteses. Sendo assim, seus jornalistas aguardaram um ano para poderem checar pessoalmente, nas frentes de trabalho, como ocorreram os primeiros doze meses de construção da rodovia, para então narrar os desafios na revista.[360]

Com o título de "Transamazônica, um ano depois", a edição especial teve a colaboração técnica e testemunhal de um engenheiro da Construtora Mendes Junior que participou do início das obras da rodovia. Como veremos mais à frente, esta estava recheada de anúncios que relacionavam os produtos ou empresas à Transamazônica e ao que esta representava. Se a *Manchete* trabalhava, segundo Martins, como "aparelho ideológico do Estado" e a revista *Realidade* poderia ser considerada uma alternativa para alguns leitores e "subversiva" para os militares, a revista *O Empreiteiro* colocou em destaque a perspectiva das empreiteiras diante do tema Transamazônica. Conforme dito, algumas empreiteiras financiavam em parte a publicação da revista. Nesta edição especial sobre a rodovia, duas de suas construtoras patrocinaram – em parte – a mesma: Construtora Mendes Junior e a Queiroz Galvão.[361]

Diferentemente da *Manchete* e da *Realidade*, o foco de *O Empreiteiro* não era o fotojornalismo, por isso suas imagens não são coloridas; nelas não diferenciamos o ocre da terra desmatada do verde da floresta.[362] A essência do texto da revista estava na informação técnica sobre as máquinas utilizadas, os quilômetros devastados e terraplanados, os trechos

[359]O EMPREITEIRO. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
[360]YOUNG, Joseph. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971, p. 5. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
[361] "Agradecemos os subsídios fornecidos para a elaboração desta edição pelo 5º Escritório de Fiscalização do 2º Distrito Rodoviário do DNER, Construtoras Mendes Jr. E Queiroz Galvão, Furnas e CEMIG." O EMPREITEIRO. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971, p. 6. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
[362] Além disso, mesmo com o suporte de grandes empresas como algumas construtoras mencionadas, os recursos disponíveis para a produção da revista de construção pesada eram menores que os das revistas que tinham como público-alvo uma parcela mais abrangente da sociedade civil. No mercado editorial, quanto mais transitável, quanto mais inclusivo for o público leitor de um periódico, provavelmente, maior serão os seus recursos.

"atacados" pelas construtoras e etc. O elogio à iniciativa do governo em construir a rodovia misturou-se entre o tímido e o questionável: "A rapidez com que foi decidida a construção da rodovia Transamazônica, que, no momento de sua definição, pareceu uma *decisão emocional dos homens de governo* foi, na verdade, uma medida de urgência visando o aproveitamento do ano ótimo para a abertura da rodovia ao tráfego."[363] Os verdadeiros elogios estavam guardados para as empreiteiras e suas estratégias de trabalho na abertura da rodovia.

Os desafios das empresas foram listados – terrenos acidentados, alagados, igarapés ou bacias hidrográficas não acusados na aerofotogrametria –, assim como as suas "criativas" soluções. Abordando cada fase da construção – desmatamento, terraplenagem, compactação e revestimento[364] – os textos apontavam diferenças entre as construtoras e relatavam os obstáculos ultrapassados – por exemplo, pedras grandes e esparsas no caminho da estrada que são retiradas com o uso primeiro de explosivos.

Além dos desafios, a aventura também dimensionava a narrativa sobre a Transamazônica na edição especial de *O Empreiteiro*. Em uma segunda matéria sobre a rodovia nesta edição, tratou-se sobre o "abastecimento, manutenção – aventura à parte", isto porque "desde o início toda operação de abastecimento foi muito árdua na toda Transamazônica"[365], ilustrando tal dificuldade com a imagem de um homem soldando uma máquina pesada, de balsas de abastecimento da Esso no rio Xingu, e de oficinas quase amadoras nos acampamentos das empreiteiras. Portanto, a aventura percorrida por estas tinha uma gradação de imprevisibilidade, mas ao mesmo tempo de façanha, posto que as empresas superavam-na. "Além destes procedimentos planejados, as dificuldades imprevistas obrigam à busca de soluções criativas conforme as circunstâncias" [366], como as *oficinas volantes* criadas pela Mendes Jr.[367]

Em última matéria da edição especial, o periódico contou com o relato do engenheiro Luiz Carlos Costa Azeredo, que foi responsável por uma equipe de manutenção da

[363]O EMPREITEIRO. Transamazônica, um ano atrás. *O Empreiteiro*, Edição especial – *Transamazônica, um ano depois*, São Paulo, out. 1971, p. 34. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
[364]Revestimento este primário, ou seja, feito de cascalhos.
[365]*Idem*. Abastecimento, manutenção – aventura à parte. *O Empreiteiro*, Edição especial – *Transamazônica, um ano depois*, São Paulo, out. 1971, p. 41. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
[366]*Ibidem*, p. 43.
[367]"Imprevisíveis" também foram os "ataques" dos indígenas Paracanãs ao acampamento da Mendes Jr. no rio Repartimento, que cessarem somente com a "habilidade da FUNAI", segundo o periódico. Sobre a relação entre indígenas e trabalhadores e sobre a "imprevisibilidade" deste tipo de situação trataremos no próximo capitulo. *Ibidem*, p. 46.

Construtora Mendes Junior[368]. Afirmando ser um depoimento quase em forma de diário, o periódico pretendeu "humanizar" a empreitada a partir de um trabalhador de cargo de chefia de uma empreiteira, e não através do relato de tratoristas ou de colonos, como as revistas analisadas acima fizeram. Azeredo expôs curiosidades e incidentes do cotidiano das obras com mais detalhes, humor e aflições sobre eventos mencionados anteriormente na mesma edição. Dessa maneira, a perspectiva sobre a construção da rodovia dada por *O Empreiteiro* envolve continuamente a atuação das empresas.

Os jornais, semanais ou diários, também não deixaram de acompanhar e de registrar a Transamazônica em suas páginas para os seus leitores. Muitos deles enviaram seus jornalistas para os canteiros de obra da rodovia para produzirem matérias sobre o cotidiano da construção, as expectativas locais sobre a mesma, a situação local anterior ao empreendimento, e as questões políticas e econômicas que cercavam a maior estrada construída pelo regime ditatorial.

Entretanto por percebemos uma maior distinção entre os ângulos do retrato feito da Transamazônica entre essas três revistas, optamos por cuidarmos destas e observarmos a atuação dos jornais como fontes secundárias do empreendimento e como fontes de críticas sobre o mesmo, sobretudo a partir do ano de 1975, quando se inicia no país o período de "abertura política". Seja legitimando o discurso oficial do governo, seja criticando alguns pontos e elogiando outros, seja adotando uma perspectiva das empreiteiras construtoras, o fato é que os três periódicos aqui analisados tinham o enfoque da aventura e do desafio para enquadrar a construção da rodovia Transamazônica e os aspectos que a delimitaram como obra-síntese do governo de Médici.

2.3. "Estamos presentes à Transamazônica"[369]: a rodovia como argumento e locação de peças publicitárias

Neste contexto autoritário e de promoção do otimismo nacional, as empresas privadas de publicidades se apropriaram do discurso estatal como estratégia de marketing. Tal

[368]O EMPREITEIRO. De volta a estrada que vi nascer. *O Empreiteiro*, Edição especial – *Transamazônica, um ano depois*, São Paulo, out. 1971, pp. 53-68. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
[369]HASA. Estamos presentes à Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 32, set. 1970, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

apropriação auxiliaria a ecoar na sociedade civil os valores defendidos, as políticas e os projetos do regime ditatorial. E o maior empreendimento do governo de Médici não deixaria de ser utilizado em peças publicitárias para a venda dos produtos mais variados, desde automóvel a gás de cozinha.

Segundo Carlos Fico[370], o sucesso da propaganda militar durante a ditadura estaria nas relações forjadas entre a AERP, que vigorou de 1968 a 1973, e as agências publicitárias privadas, para as quais o Estado tornou-se o principal cliente. Ainda de acordo com Fico, o coronel Otávio Costa, diretor da AERP durante o governo de Médici, reuniu-se com as principais agências publicitárias do país para convencê-los a padronizar o tom de suas peças publicitárias com as da propaganda oficial.[371]

Desta relação entre Estado e agências publicitárias culminou a criação do Consórcio Brasileiro de Agências de Propaganda em 1969. Este dava a cinco agências nacionais o monopólio da criação publicitária para o governo: *Alcântara Machado Periscinoto*[372], *Denison Propaganda*[373], *MPM Propaganda*[374], *Norton* e *Salles Interamericana*[375].[376] A escolha destas agências seguiu o princípio de proximidade com o regime ditatorial e afinidades com os valores ensejados pelo mesmo.

Durante a década de 1970, o governo federal foi o maior anunciante destas agências do Consórcio, o que dava a estas garantias de investimentos. O impacto das contas governamentais nas agências era bastante expressivo levando-as a focarem suas forças nas demandas do Estado que monopolizava seus rendimentos. Muitas destas peças publicitárias para as estatais foram premiadas em associações de publicitários e pela imprensa. Dessa maneira, produziu-se um "discurso" que vende produtos e concomitantemente oferece

---

[370]FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo: Ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 1997.
[371]FICO, Carlos. Reinventando o otimismo. *op. cit.*
[372]A Almap foi fundada na capital paulista, em 1954, pelos irmãos José e Caio Alcântara Machado. Na década de 1970 essa era a agência publicitária brasileira que mais ganhava prêmios nacionais e internacionais. ABREU, Alzira Alves de; PAULA, Christiane Jalles de. (Coords). *Dicionário histórico-biográfico da propaganda no Brasil.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007. pp. 74-76.
[373]Denison Propaganda S.A. foi fundada em 1957, na então capital federal Rio de Janeiro, passando rapidamente a ter escritórios também em São Paulo. *Ibidem*, pp. 74-76.
[374]A MPM foi criada em 1957 e teria caráter regional, destacando-se no mercado gaúcho. No entanto, a agência se expandiu e de 1975 a 1990, foi considerada a maior agência brasileira de publicidade. *Ibidem*, p. 144.
[375]Originalmente nomeada Mauro Salles Publicidade, a Mauro Salles/Inter-Americana Publicidade, como ficou designada a partir de 1969, foi criada em 1966 pelos irmãos Salles, em São Paulo. *Ibidem*, pp. 217-219.
[376]*Ibidem*, pp. 30-31.

sustentação ao regime publicando a euforia do "país do futuro", nos anos do "milagre brasileiro".[377]

Os laços destas agências com o governo de Médici estreitaram-se, ainda mais, para propagar os "grandes feitos" do seu mandato, sobretudo, para comercializar a rodovia que levaria "redenção ao povo nordestino e que levaria integração e desenvolvimento à Amazônia". A Transamazônica tornou-se uma "mercadoria a ser vendida" à sociedade civil pelos militares através das peças publicitárias das agências privadas. Vender a ideia de que o país vivia o melhor regime de sua história, com os ganhos do "milagre econômico brasileiro", levava a Transamazônica a ser uma das maiores manifestações deste "Brasil Potência".[378]

Como exemplo disso, no início de 1971, o governo federal estabeleceu um desafio entre as cinco maiores agências publicitárias do país, à época, Propaganda e Mercadologia Ltda. (Proeme)[379], MPM Propaganda S.A., Mauro Salles/Inter-Americana de Publicidade, Alcântara Machado Periscinoto Publicidade (Almap) e Denison Propaganda S.A. Estas foram convidadas a produzir, cada uma, uma peça publicitária para "vender" o Brasil para o estrangeiro, na tentativa de apagar a imagem negativa do país autoritário e do atraso. Não é coincidência que quatro destas cinco empresas integrassem o Consórcio Brasileiro das Agências de Propaganda, que realizava as campanhas do governo federal e das estatais. Os resultados do desafio foram estampados nas páginas da revista *Realidade*, publicados em março de 1971.[380] Dentre as cinco peças, três citavam a Transamazônica como grande obra de gestão e de infraestrutura que levava o Brasil a afastar-se do passado despretensioso e a olhar para um futuro promissor.

---

[377]NETTO, David. A. Castro. Nossos comerciais, por favor: a propaganda brasileira e ditadura militar (1964-1985). *Anais VII Congresso Internacional de História; XXXV Encuentro de Geohistoria Regional; XX Semana de História*; Maringá, Paraná, outubro de 2015.

[378]Mesmo que, no caso da propaganda da Transamazônica, leve a interpretarmos como uma "mercadoria" a ser vendida, e desta forma, propaganda e publicidade poderiam ser tomadas como sinônimos, lembremos que nesta tese, diferenciamos os dois substantivos.

[379]A Proeme foi fundada em 1962 na capital paulista, teve como uma de suas primeiras contas a Volkswagen do Brasil, com peças para o Fusca. ABREU, Alzira Alves de; PAULA, Christiane Jalles de. (Coords.). Dicionário histórico-biográfico da propaganda no Brasil. *op. cit*., pp. 200-201.

[380]""Brasil Vende-se. Olhem como vai a imagem do Brasil. Lá fora, não é nada boa. Dizem que vivemos numa "ilha de maldade". Fala-se em torturas, prisões em massa. Somos um grande país sob o tacão de uma "ditadura sanguinária" e com suas cidades ainda cheias de onças e de cobras. Jornais, revistas e televisões falam nisso todo dia. Contra a publicidade, só a publicidade. Por isso convocamos cinco agências que receberam, da revista Propaganda, os prêmios de melhores do ano passado, pela sua criatividade. Lançamos o desafio: vamos fazer uma campanha para melhorar a imagem do Brasil? Elas aceitaram, trabalharam e o resultado está aqui. Nas páginas seguintes, a boa imagem que essas cinco agências – Proeme, Mauro Salles, Denison, MPM e Alcântara Machado mostram do país. Todos os anúncios destacam, como pontos de venda, a nossa situação econômica. O grande cliente tem, se pode ver, muitas coisas de que se orgulhar."" REALIDADE. Eficácia de anúncios. *Realidade*, São Paulo, março de 1971, pp. 67-77. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

A partir das imagens icônicas que representavam a ideia de obstáculo, de grandiosidade e da coragem estatal frente à aventura, a Transamazônica, como rodovia e maior empreendimento do governo de Médici, tornou-se a perfeita locação de peças publicitárias para automóveis, maquinário pesado de construção e até mesmo para outras mercadorias um tanto quanto inusitadas, como de congeladores (Prosdócimo), de uma editora de livros (Editora de Guias LTB S.A.) e de botijões de gás (Companhia Ultragaz S.A.).

Seria até mesmo óbvio que, diante de tamanha propaganda oficial e por tratar-se da maior rodovia até então construída no país, a Transamazônica se tornasse, literalmente, o terreno por onde passariam as publicidades de automóveis, durante e após a sua construção. Foi o caso do automóvel da Volkswagen, o também icônico Fusca, dos quais muitos até hoje lembram-se com saudade e que tornou-se peça de colecionador. O Fusca atravessou por algumas vezes a BR-230, com o intuito de demonstrar a sua robustez que ultrapassava de trechos empoeirados a trechos de verdadeiros atoleiros.

A partir de um texto bastante informal, no qual o público-alvo é chamado de "amigão", a peça da Salles Inter-Americana destacava uma Transamazônica ainda em construção, repleta de "barro", sem "posto de gasolina, sem oficina, sem manutenção", na qual somente o motor 1.500 do Fusca da Volkswagen seria capaz de transpor a rodovia em tais condições. Entretanto a peça não deixa de afirmar que isto seria passageiro, e que a rodovia "amanhã" seria capaz de ser atravessada por qualquer carro, pois teria as normais condições de tráfego.[381]

[381]Vale lembrar que as peças publicitárias para a Volkswagen, sobretudo para o Fusca, utilizaram frequentemente as estradas nacionais como locação e como meio para privilegiar as qualidades dos seus automóveis. Assim como a peça na qual a Belém-Brasília é citada: "Quando perguntaram ao Fuscão se ele gostaria de fazer a Belém-Brasília, ele sorriu: - Quantas vezes?". SALLES INTER-AMERICANA. VW – 1500. Volkswagen do Brasil. *Manchete*, Rio de Janeiro, ano 18, n. 987, 20 de março de 1971, p. 27. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Imagem 18. "Único carro capaz de andar na Transamazônica hoje"[382] – a rodovia como argumento e locação.

Fonte: SALLES INTER-AMERICANA. VW – 1500. Volkswagen do Brasil. *Manchete*, Rio de Janeiro, 17 de julho de 1971, p. 129. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

No ano seguinte, em 1972, a mesma Salles Inter-Americana criou um comercial para o Fusca da Volkswagen que passou nos canais da rede televisiva nacional. Neste, apresentava-se a Transamazônica em uma filmagem aérea e depois em solo, focando na terra aberta, escavada por grandes máquinas e as dificuldades destas em realizar o trabalho de construção da estrada em meio à lama e a poeira também. O narrador afirmava que "Agora, porém, nenhum carro, somente tratores e motoniveladoras se aventuram nessas condições de terreno e neste inferno."

Logo após tal narrativa, a música de fundo com o som das máquinas pesadas dá lugar a uma canção de filme de aventura, com alegres sons de flautas, onde logo atrás dos tratores e escavadeiras surge o Fusca 72, contradizendo o narrador e ultrapassando os obstáculos que, aparentemente, somente tais máquinas conseguiriam transpor.

[382]SALLES INTER-AMERICANA. VW – 1.500 Volkswagen do Brasil. *Manchete*, Rio de Janeiro, ano 20, n. 1004, 17 de julho de 1971, p. 129. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional; *Ibidem*, ano 20, n. 1006, 31 de julho de 1971, p. 58. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional; *Ibidem*, ano 20, n. 1012, 11 de setembro de 1971, p. 153. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional. Segue o texto da peça publicitária: "Essa é a Transamazônica, a obra da conquista definitiva de uma das regiões mais ricas do mundo. Sem descanso, homens e máquinas lutam contra a selva, contra o clima para dar ao Brasil a sua maior obra rodoviária, mas o esforço e a vitória serão amplamente recompensados. Dentro de pouco tempo, por aqui rodarão confortavelmente quaisquer veículos com toda a segurança. Agora, porém, nenhum carro, somente tratores e motoniveladoras se aventuram nessas condições de terreno e neste inferno."

As duas peças publicitárias da Volkswagen nos auxiliam a compreender que "a junção desses dois símbolos, um comercial [o Fusca 72] e um político [a Transamazônica], é um exemplo expressivo da interação entre as diferentes esferas de atuação que [possibilitaram] esse clima de otimismo".[383] Havia uma interação entre a propaganda produzida pela AERP, pela Agência Nacional, os valores políticos promovidos pelo regime autoritário, as agências publicitárias à caça de contratos, as estatais que validavam o discurso, as imagens forjadas pelo governo e o aproveitamento das empresas privadas, que desfrutavam da atmosfera de promoção do otimismo; o que levou a um fluxo intenso de trocas entre estes agentes e instituições, que demonstrava as técnicas e a temática da propaganda oficial que foram apropriadas pelas peças publicitárias.[384]

E diante dessa lógica, que somente o Fusca 72 parecia transpor, as empresas das máquinas pesadas, escavadeiras, tratores, motoniveladores, que estavam nos canteiros de obra da Transamazônica também se utilizaram da rodovia como argumento e locação. Como no caso da empresa WABCO, a TEREX, a BOZZA S.A. Comércio e Indústria, a HASA, a Caterpillar, a Clemente Cifali S.A., Máquinas Rodoviárias e a Fábrica Nacional de Motores S.A. (FNM), por exemplo. Empresas estas que fabricavam equipamentos e máquinas de terraplanagem; motores e veículos pesados; caminhões; fornecedores de abastecimento e de manutenção de veículos pesados; pavimentação; equipamentos pneumáticos; ferramentas de penetração no solo e etc. E cada uma com sua função ou equipamento, dispôs em suas publicidades da sua parte na construção da Transamazônica. Diante da maior obra de infraestrutura do momento, tais empresas não deixariam de desfrutar de suas atuações neste grande empreendimento. Todas elas queriam exibir a sua participação na "integração nacional", na "modernização do país".

[383]OLIVEIRA, Raphael. *Otimismo em tempo de repressão: a publicidade inspirada na propaganda do governo Médici*. 155 f. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2014. p. 123.
[384]*Ibidem*, p. 124.

Imagens 19, 20 e 21. Todos querem fazer parte da "integração" – peças publicitárias das empresas WABCO, HASA e FNM.[385]

Fonte: WABCO. Transamazônica: uma obra para pioneiros. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 31, ago. 1970, s./p.; HASA. Estamos presentes à Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 32, set. 1970, s./p.; FÁBRICA Nacional de Motores. A maior frota de caminhões em operação na Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 44, set. 1971, s./p.

Ao estabelecer relação direta com a rodovia, as peças publicitárias filiam-se à determinada imagem de desenvolvimento forjada pelo regime autoritário através da Transamazônica. A ideia de pioneirismo fez com que tais empresas e indústrias quisessem vincular-se a tal empreendimento do governo de Médici e apresentar essa participação ao seu público. Lembrando que as peças publicitárias aqui citadas foram publicadas na revista *O Empreiteiro*, periódico este especializado para empreiteiros, industriais, empresários de tecnologia pesada e engenheiros, ou seja, intencionavam direcionar seus produtos para o público-alvo da mesma, considerando-se, assim, adequar-se a tal audiência.

[385]Imagem 19 (acima à esquerda): Peça publicitária da empresa WABCO. WABCO. Transamazônica: uma obra para pioneiros. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 31, ago. 1970, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Imagem 20 (acima à direita): Peça publicitária da empresa Horácio Albertini S.A., mais conhecida como HASA. HASA. Estamos presentes à Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 32, set. 1970, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro. Imagem 21 (abaixo): FÁBRICA Nacional de Motores. A maior frota de caminhões em operação na Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 44, set. 1971, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Não foram somente as empresas de tecnologia pesada, de veículos pesados e de cimento que se utilizariam e se filiariam à imagem da Transamazônica, "obra do século"[386], para angariar um público que também queria participar do empreendimento, do pioneirismo e do "Brasil Grande", "Afinal, a corrente é uma só!"[387] Como dito no início deste capítulo, as propagandas oficiais sobre a rodovia e a ideia de "aventura" cativavam uma parcela da sociedade civil que contemplava-se como partícipe do projeto. Dessa maneira, fabricantes de rádios comunicadores (""Há um ano o "pangaio" está voando nos céus da Transamazônica"" de AJ Eletrônica S.A.[388]), de congeladores ("No calor da luta contra a selva, Prosdócimo garante o frio"[389]) e de botijões de gás ("Já estou na Transamazônica" da Cia. Ultragaz S.A.[390]) pretenderam demonstrar que integravam e colaboravam, cada um à sua maneira, com a rodovia da integração.

A *Editora de Guias LTB S.A*, voltada, sobretudo, para a publicação de listas telefônicas, realizou anúncio utilizando a Transamazônica como argumento, enquanto "estrada cultural", tendo em vista o tamanho da estrada, que à época era considerada a maior em construção no país. "Com licença da Transamazônica, nós vamos falar de uma estrada maior do que ela."[391] Utilizando-se do argumento de que fazia parte também "dessa obra de

[386]Texto completo do anúncio da FNM (imagem 21): "A importância da Transamazônica ainda não pode ser calculada em sua plenitude. É a obra do século e ficará na história do desenvolvimento do Brasil, assim como os caminhões FNM ficarão na história da Transamazônica. São centenas de caminhões FNM constituindo a maior frota de veículos pesados, de uma mesma marca, em operação na Transamazônica. Como resultado de excelente performance apresentada pelas unidades já em operação, mais 207 caminhões FNM são incorporados agora às diversas frentes de trabalho. Essa colossal frota de mais de 700 caminhões FNM conta com perfeita assistência técnica. Oficinas volantes, operadas por mecânicos da própria Rede de Assistência Técnica FNM, dispondo de completo ferramental nos locais de trabalho. E há apoio aéreo também: a FNM mantém 3 aviões dando cobertura às operações terrestres para garantir a rapidez na execução dos serviços de emergência. A Transamazônica em breve estará aberta ao tráfego normal de veículos. Os FNM empregados na sua construção seguirão para outras frentes de trabalho. Na grande estrada outros FNM estarão transportando cargas vitais para as novas áreas integradas na economia nacional. FNM – sempre pioneiro". FÁBRICA Nacional de Motores. "A maior frota de caminhões em operação na Transamazônica". *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 44, set. 1971, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

[387]Texto completo do anúncio da HASA (imagem 20): "Na construção do Brasil grande, vimos dar mais força: CABINES, LÂMINAS ESPECIAIS E ANCINHOS HASA. (Solicite Catálogo). Atendimento às Siderurgias, Fábricas de Cimento e Centrais Elétricas. E lembre-se, onde estiverem suas máquinas, estaremos presentes garantindo a continuidade do seu trabalho. Afinal, a corrente é uma só!" HASA. "Estamos presentes à Transamazônica". *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 32, set. 1970, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

[388]AJ ELETRÔNICA S.A. Há um ano o "pangaio" está voando nos céus da Transamazônica. *O Empreiteiro*, Edição especial "Transamazônica, um ano depois", São Paulo, out. 1971, p. 45. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

[389]PROSDÓCIMO. No calor da luta contra a selva, Prosdócimo garante o frio. *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 249. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[390]COMPANHIA ULTRAGAZ S.A. Já estou na Transamazônica! *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 71. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[391]EDITORA DE GUIAS LTB S.A. Com licença da Transamazônica, nós vamos falar de uma estrada maior do que ela. *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 271. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

integração"[392], porque diminuía as distâncias entre as cidades amazônicas e o restante do país através de seus guias informativos, a editora colocava-se no hall de empresas que acreditavam e que colaboravam com a rodovia e com o que ela representava.

O *Banco de Londres* e o *Banco do Brasil* também anunciaram suas participações na integração e desenvolvimento da região amazônica. Com a imagem de um trator abrindo a estrada, o Banco de Londres afirmou que "Esta estrada vai passar por uma agência do Banco de Londres". Entretanto a publicidade do Banco comete um erro, ao dizer que a Transamazônica chegaria a Manaus. Ainda assim, comprometia-se a estar na região para mais esse desafio que o governo federal, através da BR-230, lançou para as empresas financeiras do país.[393] O Banco do Brasil, na mesma revista na qual o anúncio do Banco de Londres foi publicado, lançou a peça "O Banco do Brasil nunca acreditou em inferno", no qual o Banco do Brasil apresentou-se como a empresa que sempre confiou no potencial da região amazônica, inclusive com a Transamazônica como representação disso.[394]

O governo federal, através da rodovia, abriu um mercado novo não somente para as empresas mais ligadas à prática de construção de uma estrada, como para empresas financeiras que buscavam financiar os sonhos daqueles que confiavam nos bons impactos da Transamazônica. Assim como abriu espaço para empresas de utensílios mais básicos para o cotidiano colonizado da rodovia. Entretanto foram os negócios voltados para as necessidades básicas da estruturação da rodovia que aplicaram melhor essa relação com a Transamazônica.

---

[392]*Ibidem*.

[393]BANCO DE LONDRES. Esta estrada vai passar por uma agência do Banco de Londres. *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 23. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional. Texto completo da publicidade do Banco de Londres: "Quando a Transamazônica chegar a Manaus, ela vai encontrar uma agência bancária que já estava lá desde o dia 6 de novembro de 1901. Naquele mesmo tempo, os apelos para o desenvolvimento eram feitos pelo então Presidente Campos Sales. O Banco de Londres atendeu ao apelo e compareceu à região para incentivar o progresso e a exportação que começavam a florescer. Hoje os tempos mudaram. As novas medidas do Governo Médici para a integração definitiva da Amazônia, principalmente a Transamazônica, criaram novas responsabilidades para os setores de crédito e financiamento. Mas estamos preparados para acompanhar o novo ritmo de desenvolvimento que contagia a região. Afinal, não é isto que vai assustar um Banco que tem 70 anos de experiência na Amazônia."

[394]BANCO DO BRASIL. "O Banco do Brasil nunca acreditou em inferno". *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 312. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional. Texto completo do anúncio: "Dizia-se que a Amazônia era um inferno. Um inferno verde. Mata fechada, solidão e silencia. Um inferno onde todos estavam longe e tudo. Longe até do progresso. O Banco do Brasil nunca levou isso a sério. Tanto que sua segunda agência foi instalada justamente em Manaus. Há 63 anos. Vá lá conferir. Vá ver gente barulhenta trabalhando sem parar nas novas indústrias. E o Banco do Brasil emprestando dinheiro. A Zona Franca e os incentivos fiscais estimulando o desenvolvimento. E o Banco do Brasil emprestando dinheiro. A Transamazônica quebrando aquela solidão e aquele silêncio. E o Banco do Brasil emprestando dinheiro. Para o Banco do Brasil, o inferno nunca existiu neste país."

A empresa estadunidense *Esso,* distribuidora de combustíveis, enfatizou sua presença nas margens da nova rodovia com o anúncio "Tem um tigre neste mato". Com a imagem da estrada aberta, a chamada da peça busca trazer a referência do seu logotipo, que é a de um tigre. Em seu texto, a empresa colocava-se preparada e capaz de realizar sacrifícios para que a rodovia fosse concebida efetivamente, como "abrir posto onde nem estrada tem"[395]. Outra distribuidora de combustíveis também se dispusera para colaborar com a "nova Amazônia que está nascendo". A *Petróleo Sabbá* celebrava este novo tempo para a região e para o país apontando que desde 1947 desbravava a selva e que com a Transamazônica estaria mais uma vez disposta a ser pioneira.[396]

E as empresas de extração de minerais, não ficariam de fora desta oportunidade de se mostrar presentes na Transamazônica. Posto que, desde que era projeto desenhado em mapas do DNER, a rodovia era apresentada também como caminho para a exploração de minérios. Este é o caso da *Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais* (CPRM), que, com trocadilho, anunciou que estava explorando jazidas de cassiterita ("estanho, para os íntimos") no curso da rodovia: "Há algo de estanho na solidão verde da Transamazônica".[397] No texto desta publicidade, falava-se de o país ter a sorte de encontrar recursos que poderiam ajudá-lo a abrir mais rodovias, sem deixar de afirmar que era necessário trabalhar na exploração dessa "sorte" para que o país pudesse ser grande.[398]

Da mesma maneira, as empreiteiras que participaram da construção da rodovia, trataram de divulgar sua vinculação com o empreendimento, colocando-se como pioneiras também. A Construtora José Mendes Júnior S.A.[399] e a Empresa Técnica Industrial S.A.[400]

---

[395]Texto completo do anúncio da Esso: "A Transamazônica não é trabalho para qualquer um. É preciso pensar um pouco maior do que as pessoas geralmente pensam. Ter um pouco mais de coragem do que as pessoas geralmente têm. Ser um pouco mais despreendido do que as pessoas geralmente são. Felizmente, não falta gente assim neste país. Vale a pena trabalhar para eles. Com eles. Já na frente, onde ninguém pisou antes. Mesmo que para isto a gente tenha que aprender a fazer balsa no meio da selva, para transportar tonéis de gasolina e óleo. Ou abrir posto onde ainda nem estrada tem. Nosso negócio é distribuir produtos de petróleo. Mas há uma coisa chamada História, que só aceita quem consegue olhar um pouco além do seu nariz." ESSO. "Tem um tigre neste mato". *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 217. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[396]PETRÓLEO SABBA S.A. Velho pioneiro diz presente à nova Amazônia do novo Brasil. *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 236. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[397]COMPANHIA de Pesquisa de Recursos Minerais. Há algo de estanho na solidão verde da Transamazônica. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 230.

[398]*Ibidem*.

[399]CONSTRUTORA MENDES JÚNIOR S.A. Transamazônica, a rodovia da integração nacional. *O Empreiteiro*, São Paulo, dez. 1970, n. 35, s./p. Acervo de Publicações Seriadas (Periódicos) da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

[400]EMPRESA INDUSTRIAL TÉCNICA S.A. Estamos na linha de frente na batalha da integração nacional. *Manchete*, Rio de Janeiro, edição especial de 1971, pp. 230-231. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

apresentaram seus equipamentos em meio à abertura da estrada, como "desbravadores" da integração nacional. A Construtora Queiroz Galvão S.A., também empreiteira construtora das obras da Transamazônica, apresentou-se como intermediária entre os agentes do governo de Médici e os colonos da rodovia, ao noticiar que a primeira criança a nascer na mesma passava bem, "Ministro, Transamazônico vai bem": "Seu nome todo é Juarez Furtado de Araújo Transamazônico. É o primeiro menino a nascer naquele admirável mundo novo que estamos ajudando a construir."[401] Utilizando-se da imagem do recém-nascido, a construtora forjava a imagem de futuro e apontava seu pioneirismo entre as outras empreiteiras da BR-230.

Em novo anúncio, na mesma edição especial sobre Amazônia da revista *Realidade*, sem chamada, mas com a imagem da estrada ultrapassando de uma página para outra, a Mendes Junior também afirmou que entregara o primeiro trecho da Transamazônica "seis meses antes do prazo", perguntando-se se era um "milagre", respondia: "Não, apenas a realidade da Transamazônica, que está abrindo os caminhos do desenvolvimento nacional." Esta construtora que estava responsável pelo trecho Estreito-Marabá, assim como as outras repetia o texto em tom de vitória e de anunciadora dos benefícios da nova rodovia em plena selva amazônica.[402]

Um dos benefícios da construção da rodovia seria tornar a Amazônia em um relevante destino turístico no Brasil. E a *Transportes Aéreos Portugueses* (TAP), se preparava para tal atuação, levando europeus para o Brasil. Para a empresa portuguesa, o Brasil não era mais uma promessa, mas sim uma realidade e era hora de investir neste. Portanto, um anúncio da

[401]CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S.A. Ministro, Transamazônico vai bem. *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 323. Texto completo do anúncio da construtora: "Seu nome todo é Juarez Furtado de Araújo Transamazônico. É o primeiro menino a nascer naquele admirável mundo novo que estamos ajudando a construir. A levantar dentro do maior espaço verde da terra. Onde só existiam matas. E lendas. O mito e o medo. E o recado foi dado outro dia ao próprio Ministro Andreazza pelo colono Joaquim Felix Araujo, pai de Transamazônico – o rapagão do 2.000. Ele nasceu exatamente onde estamos começando. Ou melhor, onde o Brasil está sendo descoberto de novo. Benzeste, Deus, Transamazônico! E não vai ser preciso esperar o ano 2.000, quando você, homem feito, estiver percorrendo esse pedação [sic] de estrada que está nascendo antes de você dar o primeiro passo. Os 255 quilômetros de mata e pântanos que estamos ganhando são apenas uma nesga da enorme rodovia que o Brasil está construindo para você. Garotinho, ainda você vai engatinhar nela. Por esses dias estará tudo pronto. Começamos em Altamira e já nos aproximamos de Itaituba. A viagem não termina aí. Lá na frente outras turmas estão trabalhando. Mas, guardamos o orgulho de ter chegado primeiro com você, Transamazônico, nosso garotão do ano 2.000."

[402]CONSTRUTORA MENDES JUNIOR S.A. Anúncio Mendes Junior. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, pp. 18-19.

companhia aérea passou a circular na *Manchete* demonstrando o quão a TAP acreditava e creditava sua atenção e esforços em tornar a Transamazônica em um "rumo" turístico.[403]

> Onde pousaremos? Essa foi a pergunta que nos fez o Departamento de Estudos de Mercado da nossa matriz, em Lisboa. E nós respondemos: "No mundo que a Transamazônica está conquistando." Não hoje, evidentemente. Mas num amanhã que não está longe. Num dia que breve chegará. Como chegou a própria Transamazônica. Porque acreditar no Brasil é acreditar numa realidade. E nós somos realistas.[404]

Imagem 22. A TAP nunca pousaria na Transamazônica.[405]

Fonte: TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES. Transamazônica: a rota do futuro. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, pp. 74-75.

As companhias de viação aproveitaram a abertura de uma nova estrada, para propagandear uma nova viagem, nova rota pela Transamazônica. Assim foi com a *Viação Araguarina S.A.* que publicou na *Manchete* de 16 de outubro de 1971 que "marcando mais um ponto no pioneirismo, responde firme ao desafio da Transamazônica." E destacava que havia sido a primeira empresa brasileira a inaugurar uma linha de ônibus na região da rodovia.[406] Outras empresas passaram a realizar viagens incorporando a Transamazônica como rota, sobretudo ligando a cidade de Altamira às cidades vizinhas.

A já citada edição especial da revista *Realidade* sobre a Amazônia – de outubro de 1971 – esteve recheada desses anúncios que se sobressaiam pela relação com a Transamazônica. Não havia meio de comunicação mais eficaz para publicar participações,

---

[403]TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES. Transamazônica: a rota do futuro. *Manchete*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, pp. 74-75. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional. O mesmo anúncio foi publicado na edição especial sobre a Amazônia da revista, em fevereiro de 1973. Ainda em 1973, a Transamazônica era "futuro" para a TAP.
[404]*Ibidem*, p. 74.
[405]*Ibidem*. Fonte: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional.
[406]VIAÇÃO ARAGUARINA S.A. Viação Araguarina responde ao desafio da Transamazônica. *Manchete*, Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1971, p. 131. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

colaborações e confiabilidade na obra do governo de Médici do que em uma edição especial sobre a Amazônia.

Tais publicidades adequaram-se às diretrizes governamentais para poder usufruir do "otimismo" que envolvia a Transamazônica, o país e o regime civil-militar. De certa maneira, divulgavam não somente o seu produto, mas também o feito governamental. E não somente em revistas especializadas da área de construção. Peças publicitárias que se utilizaram da rodovia também foram publicadas em jornais e revistas de alta tiragem, como *Manchete* e *O Cruzeiro*[407], por exemplo. Portanto, esses anúncios alcançavam uma parcela considerável da sociedade civil brasileira. A julgar por esta perspectiva, Raquel Elisa Cartoce afirma que:

> o papel da publicidade e do seu profissional neste contexto vai muito além de uma relação direta e complementar entre governo e agências. Sua importância decorre não apenas do papel político direto exercido pela publicidade neste período enquanto instrumento de propaganda política, mas também por ser este um grupo (com o trabalho por ele criado – a peça ou campanha publicitária) aglutinador das ideias de diferentes camadas sociais, permitindo uma compreensão mais ampla das visões, representações e práticas que parte importante da sociedade civil tinha não apenas em relação ao regime político, mas também a questões morais, estéticas, econômicas e sociais que são igualmente responsáveis por um posicionamento destes setores frente ao campo político.[408]

Portanto, as peças publicitárias que empregaram a Transamazônica como argumento e/ou como, aparente, simples locação, qualificaram-se dentro do discurso e da imagem de desenvolvimento, de sociedade, de nação, de projeto de modernização do regime autoritário. E dessa forma, legitimaram os princípios éticos, econômicos, sociais e culturais do Estado ditatorial iniciados com o golpe de 1964. E tudo de maneira ciente, já que muitas das agências publicitárias brasileiras à época demonstraram alinhamento ao regime para angariar novas e mais contratos.

[407]Outras empresas também vincularam seus produtos ou serviços à imagem da Transamazônica anunciando na revista *Manchete* e/ou em *O Cruzeiro*: IBM do Brasil Ltda., Monark, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Antartica, Zanini S.A. Equipamentos Pesados.

[408]CARTOCE, Raquel Elisa. A capa dourada dos anos de chumbo: apontamentos sobre as relações entre o setor publicitário e a ditadura militar brasileira. *Revista Angelus Novus*, Revista da USP, São Paulo, ano II, n. II, 2016. p. 36.

2.4. "Tudo ali é flor da terra, floresta amazônica. Nunca ouviu falar?": a rodovia em filmes

Em contraste com a imagem desta Amazônia em desenvolvimento criada pela propaganda oficial do governo de Médici – filmetes e cinejornais – nos caminhos abertos pela Transamazônica, o filme *Iracema – uma transa amazônica*[409] de Jorge Bodanzky e Orlando Senna, gravado em 1974, retratou criticamente os impactos da grande rodovia para a região. Misturando documentário com ficção, o filme conta a história da jovem "Iracema" (interpretada por Edna de Cássia) e do caminhoneiro "Tião Brasil Grande" (interpretado pelo ator Paulo César Pereio).

Iracema é uma adolescente indígena ribeirinha que chega à cidade de Belém do Pará com sua família para a festa do Círio de Nossa Senhora de Nazaré. Apenas com quinze anos, mesmo conhecendo pouco do meio urbano, permanece na cidade sozinha e passa a se prostituir para sobreviver. Tião é um "contra lei", um caminhoneiro gaúcho que faz o transporte de madeiras ilegais e que contraditoriamente afirma frequentemente sua confiança na rodovia Transamazônica, observando nesta o caminho do progresso para a região amazônica, entoando o discurso oficial do "Brasil Potência". Juntos, os dois percorrem a Transamazônica: ela em busca do sonho da "cidade grande", ele em busca de enriquecimento pessoal a partir do desenvolvimento da nação.[410]

[409] *Iracema – uma transa amazônica*. Direção e roteiro de Jorge Bodanzky e Orlando Senna. Brasília/Alemanha, 1974, 91 min.

[410] Segundo o próprio Bodanzky, a ideia deste filme aconteceu quando realizou, como fotógrafo *freelancer*, para a revista *Realidade* um trabalho no qual permaneceu por dias na rodovia Belém-Brasília. Nesta, observou a movimentação de caminhoneiros que levavam prostitutas para a beira da estrada. Com outro cenário, embora com problemática semelhante, Bodanzky vendeu a ideia para um canal alemão que financiou a realização do filme.

Contrariando e ironizando as propagandas oficiais sobre a Transamazônica, que exploravam a imagem de que esta traria à região a redenção, integração, progresso e segurança nacional, *Iracema* apresentou uma rodovia que levou à região amazônica impactos como: relações de trabalho análogas à escravidão, prostituição, inclusive prostituição infantil, desmatamento ilegal, queimadas ilegais, extração ilegal de madeira, grilagem de terras e miséria. O caráter de denúncia ganha ainda mais força, por tratar-se de um filme que também é um documentário, no qual não havia somente atores, mas também pessoas que, voluntária ou involuntariamente participaram do filme, sem texto ou ensaio de cenas prévias.

Ilustração 1. *Iracema* contrariava a Transamazônica da propaganda oficial – cartaz feito por Jayme Leão para o filme.

Fonte: LEÃO, Jayme. *Cartaz do filme Iracema – uma transa amazônica*. Dimensão: 63cm x 95cm, Técnica: Desenho; Publicação: Brasil, 1974. Acervo da Cinemateca Brasileira (São Paulo). Disponível em http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=CARTAZES&lang=p&nextAction=search&exprSearch=ID=024768 Acesso em 06 de dezembro de 2019.

Dessa maneira, participaram de *Iracema* "pessoas comuns", como pequenos comerciantes à beira da estrada, pequenos agricultores, prostitutas, peões e retirantes que através de diálogos informais, com Tião e Iracema, acusavam o INCRA de beneficiar latifundiários, denunciavam a desassistência governamental e o distanciamento da realidade propagandeada da discursada pelo Estado autoritário sobre o "progresso da Transamazônica".

A película, como perspectiva dos cineastas, era uma crítica à política de desenvolvimento do regime civil-militar; ao papel conferido aos indígenas nos projetos de modernização imputados pelos militares; à contraposição entre o modelo capitalista de industrialização do país, e à pobreza dos moradores das margens da rodovia e ao próprio discurso oficial do "Brasil Grande". O codiretor Orlando Sena afirmou que ele e Bodanzky "Sabíamos que estávamos fazendo um cinema ousado, que estávamos inventando um filme de alta denúncia social no meio de uma ditadura feroz [período do AI-5] e que isso traria consequências"[411]

Utilizando-se de uma característica técnica do filme – porque inicialmente iria ser televisionado por um canal aberto alemão, e que, por isso, não poderia ser considerado nacional -, o governo federal, então, censurou *Iracema* por seis anos, sendo este lançado somente em 1980. Nos setores artísticos, atrizes/atores, músicos, diretoras(es) de teatro e cinema transformaram suas artes em canal de combate à antidemocracia do regime civil-militar. Com peças teatrais, músicas de protesto e filmes de grande tom de crítica social, esses indivíduos protagonizaram um modelo de "arte engajada" que frequentemente foi controlado e limitado pelos órgãos de censura dos militares.

Neste contexto, o filme *Iracema,* que contrariava e denunciava a farsa da imagem positiva construída sobre um dos maiores empreendimentos estatais à época, denunciando a realidade amazônida dos tempos de ditadura, seria repreendido e censurado. E qualquer motivo poderia ser indicado para a proibição desta obra, para que os militares não tivessem que responder aos temas espinhosos. E como já afirmado, seus realizadores sabiam disso:

> Retratar a Transamazônica, de maneira realista, em 1974, representou um grande risco. As consequências foram anos de censura e de luta incessante para fazer o filme chegar ao público a que sempre se destinara. IRACEMA mostra, hoje, uma realidade que permanece tão urgente, senão mais quanto o era na época, quando a estrada ainda simboliza um sonho do "Brasil grande".[412]

[411]LEAL, Hermes. *Orlando Senna: o Homem da Montanha*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Cultura – Fundação Padre Anchieta, 2008. p. 223. (Coleção Aplauso. Série Cinema; Coordenador Geral Rubens Ewald Filho).

[412]Mensagem que ilustrava o início da película, antes mesmo do título desta aparecer na tela. *Iracema – uma transa amazônica*. Direção e roteiro de Jorge Bodanzky e Orlando Senna. Brasília/Alemanha, 1974, 91 min.

Corroborando a mensagem dos cineastas, em crítica ao filme feita em 1981, José Carlos Monteiro apresenta o motivo da censura:[413]

> Feito em 1974, no auge da euforia desenvolvimentista, "Iracema" ousava retratar realisticamente clamorosos problemas da região amazônica. Mais do que isso: pretendia, enfaticamente, criticar os contrastes socioeconômicos gerados pela Transamazônica e, finalmente, procurava questionar o sonho do "Brasil Grande". Por causa dessa atitude [...] o filme enfrentou durante quase oito anos inúmeras pressões, sabotagens e até ameaça de interdição. [...] Fazer "Iracema" em 74 representava, de fato, grande risco. [...] "Iracema" tem garra sociológica. E consegue traçar com inequívoca sinceridade um painel de pobreza de uma população que ficou à margem da História.[414]

E esta população ficou figurativa e literalmente à margem da rodovia. Nas cenas finais de *Iracema*, quando a personagem que dá título ao filme reencontra coincidentemente com Tião há uma clara exposição da decadência do sonho transamazônico e da destruição da região amazônica, representadas pela personagem de Iracema que aparece suja, sem dentes, descabelada e embriagada; em concomitância a certo enriquecimento de quem explora a floresta amazônica, estruturado na personagem de Tião. Este retorna à película com roupas bem alinhadas, cabelo penteado, com um funcionário e um novo caminhão, agora para transportar gado e não mais madeira.

Em um diálogo final entre Tião e Iracema, esta segue Tião em direção ao seu caminhão repleto de gado e lhe pede dinheiro – "Cinco conto [sic]"; Tião responde: - "Que é isso? Tu tá [sic] pedindo dinheiro agora pra [sic] homem? E tu não te vira [sic] aqui? Tu não tá [sic] te virando não? Que que tu tá fazendo aqui?" E Iracema responde: "Tou [sic] pegando carona, me virando dum [sic] lado pro [sic] outro, caminhando pela Transamargura [sic]!"[415] Tião sobe em seu caminhão e segue na Transamazônica, em direção ao Acre, até o caminhão desaparecer em meio a poeira. Na rodovia, na "Transamargura" fica Iracema, junto às outras prostitutas que se embriagam de cachaça na porta de um casebre a deteriorar-se.

---

[413] *Iracema – uma transa amazônica* obteve grande sucesso fora do país, ganhando diversos prêmios internacionais. "Foi ganhador dos prêmios de: Melhor filme, melhor atriz (Edna Cássia), mehor atriz coadjuvante (Conceição Sena) e melhor edição (Eva Grundman e Jorge Bodanzky), no Festival de Brasília em 1980; Melhor filme do ano, na mostra de filmes proibidos, na Associação de Críticos Cinematográficos de Minas Gerais em 1978; Ganhou o prêmio *Prix George Sadoul*(Paris), o *Adolf GrimmePreis* (Alemanha); o *Encomio Toamina* (Itália); e o *12º Reencontre Film et Jeunesse* (Prêmio Especial – Festival de Cannes, melhor filme 78 – ACCMG)." DIAS JR., José E. S. Iracema uma Transamazônica: O filme como História. *XXVII Simpósio Nacional de História – ANPUH Nacional*, Natal, 22 a 26 de julho de 2013. E faz parte da lista dos *melhores filmes brasileiros de todos os tempos* da Associação Brasileira de Críticos de Cinema, a Abraccine.

[414] MONTEIRO, José Carlos. *"Iracema"*. Jornal O GLOBO, Acervo O GLOBO, Rio de Janeiro, 31 de março de 1981, Matutina, Cultura, p. 35.

[415] *Iracema – uma transa amazônica*. Direção e roteiro de Jorge Bodanzky e Orlando Senna. Brasília/Alemanha, 1974, 89 min. – 90 min.

Iracema, como personagem, pode ser considerada a caricatura tanto dos brasileiros que permaneceram, ou melhor, que restaram nas margens da rodovia, quanto do que converteu-se a Transamazônica após a sua inauguração. No início do filme, Iracema é uma jovem curiosa, cheia de sonhos e expectativas. Chegado o final do filme, após tantas buscas e perdas, Iracema é a imagem da devastação, da miséria que passa a margear a rodovia. Sua imagem quase deformada, ao final da trajetória fílmica, é a síntese do que restou da estrada; a poeira que sobe com a passagem do caminhão de Tião.

Este diz que se lembrava de Iracema de outra maneira e esta pergunta: "Mais feia ou mais bonita?" E ele responde com sinceridade e sorriso no rosto: "Mais bonita!" Assim como a Transamazônica teria sido mais atraente para os exploradores de madeira e caminhoneiros no início de sua construção. Respondendo à insistência de Iracema que pedia para que Tião não fosse ao Acre e que ficasse na Transamazônica com ela, o caminhoneiro responde: "Lá no Acre, agora, tem mais futuro que aqui!"[416] Uma rodovia que nunca foi concluída, inaugurada sem asfaltamento, passou a ser atraso e passado, dando lugar a novas perspectivas para outros lugares, para outras estradas. "Simboliza as pessoas que dedicaram seus dias àquele sonho e foram esquecidas pelo poder público, deixados à beira do caminho, esperando a realização de um sonho que nunca se concretizaria".[417] [418]

Outro filme que projetou a Transamazônica nas salas de cinema foi *Bye Bye Brasil* de Cacá Diegues[419]. Gravado entre o final de 1978 e meados de 1979, e lançado em fevereiro de 1980, a película conta a estória de três artistas, Lorde Cigano, que se autointitula o "Imperador dos Mágicos e Videntes" (José Wilker), Salomé, a "Rainha da Rumba" (Betty Faria) e Andorinha, o "Rei dos Músculos" (Principe Nabor) que com a "Caravana Rolidei" apresentam-se em pequenas cidades nordestinas atravessando o sertão em direção ao Norte percorrendo os quilômetros da BR-230. A Caravana passa a ser integrada pelo sanfoneiro Ciço (Fábio Jr.) e sua mulher Dasdô (Zaira Zambelli), e, a partir de então, as relações são intensificadas e a trajetória da trupe modificada. Após a informação de um caminhoneiro que

[416]*Ibidem*, 87 min. 03 segs.
[417]COSTA JR., Hélio Moreira da. "Caminhando pela Transamargura: análise fílmica de Iracema – Uma transa amazônica". *XXIII Encontro Estadual de História – ANPUH – São Paulo*, São Paulo, setembro de 2016, p. 13.
[418]Para análise mais específica e profunda sobre o filme Iracema ver: GGOTTWALD JUNIOR, Luis Alberto. A desconstrução do mito da Transamazônica a partir da ótica cinematográfica: tradições intelectuais e representações de Jorge Bodanzky e Orlando Senna no filme Iracema: uma transa amazônica. 161 f. Dissertação (Mestrado em História, Cultura e Identidade), Universidade Estadual de Ponta Grossa, Paraná, 2016.
[419]*BYE BYE BRASIL*. Escrito e dirigido por Cacá Diegues. Brasil, Rio de Janeiro, 1980. 110 min.

encontram em um posto de gasolina, de que Altamira seria uma interessante cidade para a Caravana visitar, já que lá estariam "todos ricos", a partir da construção da Transamazônica:

> Caminhoneiro: Altamira.
> Lorde Cigano: Como é que chama o lugar?
> Caminhoneiro: Altamira. É o centro da Transamazônica. Tem gente do Brasil inteiro indo pra [sic] lá trabalhar na estrada e depois comprar terra. O abacaxi lá é do tamanho de uma jaca. E as árvores do tamanho de um arranha-céu.
> Lorde Cigano: Que exagero!
> Caminhoneiro: Não, tô [sic] falando sério! Tem minério, pedra preciosa, tudo ali é flor da terra, floresta amazônica. Nunca ou viu falar?
> Lorde Cigano: Já. Mato puro, né? E os índio [sic]? Tem muito índio lá?
> Caminhoneiro: Tinha, mas a maioria o pessoal já acabou com eles. Tinha vezes que o pessoal enchia o saco [sic], aí perdia mesmo a paciência e pegava um avião e jogava umas bananas de dinamite em cima da aldeia dos índios. Aí, a caboclada saia toda pro [sic] meio do mato. Saia toda com a mão na cabeça, pensando que era o fim do mundo [...].
> [...]
> Caminhoneiro: Depois que fizeram a estrada, lá virou lugar de branco, dinheiro para todo mundo, todo mundo é rico.[420]

Em um país que ganhava cada vez mais televisores, a busca do Lorde Cigano e sua Caravana era de manter seus shows atrativos para um público cada vez mais atraído pelos televisores que também chegavam ao sertão, ao interior nordestino. Era a luta dos números de dança e de "adivinhação" dos artistas versus as "espinhas de peixe" – as antenas de televisão, como chamava Lorde Cigano. E Altamira parecia promissora, pois teria passado a se comunicar com o mundo há pouco tempo através da recém-inaugurada rodovia Transamazônica.

Fotograma 7. A *Caravana Rolidei* atravessa a Transamazônica fugindo das "espinhas de peixe", em busca do público de Altamira.

Fonte: *BYE BYE BRASIL*. Escrito e dirigido por Cacá Diegues. Brasil, Rio de Janeiro, 1980. 52 min. 02 segs.

[420] *Ibidem*, 18 min. 50 segs. – 20 min. 18 segs.

Entretanto Lorde Cigano teria sido enganado pelo Caminhoneiro, e Altamira já estaria tão "moderna" que se perdia a quantidade de "espinhas de peixe" no horizonte citadino. Ao final, a busca pelo interior ainda não cooptado pelos televisores, faz com que Lorde Cigano e Salomé partam em direção à Rondônia, onde nova estrada estaria sendo construída e na qual os índios seriam os novos consumidores dos números artísticos da agora Caravana Rolidey, com 'y'.

Tanto *Iracema* (1974) quanto *Bye Bye Brasil* (1979) assemelham-se por mostrar relações sociais criadas em meio à trajetória de estradas percorridas, assim como a busca por sucesso, por realizações e por sonhos através dessas estradas, no caso, a Transamazônica. A oportunidade de mudança de vida para as personagens começava ao subir a boleia de um caminhão, deixando para trás o sertão, o interior, o atraso, a miséria, através dos quilômetros da BR-230, que levavam a destinos, supostamente, promissores. No entanto, tais histórias também denunciaram a miséria, seca, prostituição, a crua disputa individualista, e a devastação que persistiam nos caminhos das personagens, mesmo diante do "progresso" e da "civilização" trazidas pela rodovia; problemas que os filmetes da AN do regime autoritário queriam dissociar do grande empreendimento do governo de Médici.

A BR-230 não esteve somente nas salas de cinema. A rodovia também foi objeto do meio artístico teatral, sendo tema e cenário de algumas peças teatrais voltadas, sobretudo, para o público infantil. Seu cenário, a floresta amazônica, era rico cenário para explorar o imaginário infantil com o auxílio de animais que falavam e de personagens das lendas folclóricas brasileiras, para "vender" mais uma vez a ideia da Transamazônica como caminho de progresso, de desenvolvimento e de integração.

2.5. Um Saci-Pererê que defenda a Transamazônica: a rodovia para crianças

A peça infantil "Saci-Pererê na Transamazônica" de 1971, escrita por Lyad de Almeida (1922-2000)[421], foi encenada no Teatro Municipal de Niterói (RJ). Obrigatoriamente passou por censores do Serviço de Censura de Diversões Públicas (SCDP), do qual obteve o aval e o entusiasmo do censor que deu à peça a indicação de "entrada livre".

[421]ALMEIDA, Lyad de. *Saci-Pererê na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, 1971. Fonte: Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Ilustração 2. Um Saci favorável à rodovia – capa do *script* da peça infantil "Saci-Pererê na Transamazônica", de 1971.

Fonte: ALMEIDA, Lyad de. *Saci-Pererê na Transamazônica* – Peça Teatral Infantil. (Script enviado para o Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ), Rio de Janeiro, 1971.

Se na propaganda e no discurso oficial, a Amazônia era distanciada de seus mitos folclóricos e passava a ser caracterizada pelo "futuro promissor" trazido pela Transamazônica e pelas grandes máquinas a modificar a paisagem, no meio artístico, sobretudo quando o público-alvo era o infantil, peças teatrais utilizavam-se dos mitos folclóricos para contar a história da construção da rodovia. Se no filmete da Agência Nacional "Cada árvore que tomba escreve uma história bem diferente das que povoavam a terra dos Sacis-Pererês, iaras e cobras grandes. Na arrancada do trator apaga-se a lenda que some envolta numa outra magia, a magia do desenvolvimento"[422], em cima dos palcos, o Saci-Pererê é aquele que narra e faz parte dessa nova magia do desenvolvimento pela estória da Transamazônica.

E não havia somente inversão de narrador, mas também de análise. O Saci-Pererê, nesta peça de 1971, passa a ser a personagem que narrava uma mudança de perspectiva ambiental e material. Isso porque a personagem passa a compreender que "parte" da destruição da floresta amazônica, ou seja, do seu *habitat*, do seu *lar*, era necessária para a chegada do progresso com as grandes obras de infraestrutura. Os animais da floresta passavam a celebrar a chegada dos homens, das máquinas e da estrada, porque seriam para um "bem maior", o "bem do país", e os jacarés, araras, onças, iaras e sacis também estariam preocupados com a soberania, segurança e progresso nacional.

[422]TRANSAMAZÔNICA: o caminho do homem. Supervisão de Renato Bittencourt e Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, abril de 1971. Filmete (08 min. 10 segs.).

Há inversão na proposta de trazer os animais e o folclórico Saci para ilustrar a imagem da Transamazônica, mas também nas posições dos personagens dessa estória. No início os animais da peça – tartaruga, macaco, jacaré, onça e papagaio, todos com características humanas – e o Saci-Pererê se veem ameaçados pelos trabalhadores da rodovia, já que estes invadem suas casas. Entretanto a peça mostra que os "verdadeiros vilões" são dois bandidos que se disfarçaram de empregados da construção da rodovia, para então colocar os "moradores da floresta" contra a rodovia. Enquanto a briga destes levaria à interrupção da construção da rodovia, os bandidos teriam as riquezas naturais da floresta amazônica somente para eles: "Agora que descobrimos jazidas de urânio, petróleo, pedras preciosas e minas de ouro, não podemos consentir que se construa a estrada Transamazônica. Do contrário, nosso plano de conquistar a Amazônia estará perdido!"[423].

Os indígenas também aparecem nessa estória como personagens importantes para desmistificar a ideia de que tais povos estariam sendo prejudicados pela construção da rodovia. E que os "homens brancos ruins" eram, afinal, os bandidos da estória:

> Cacique: Min [sic] saber nem todos homens brancos maus, inimigos... Muitos até ajudaram nós, deram presentes ferramentas, sementes boas.... Quando começaram construir a estrada Transamazônica trataram indo muito bem, como amigo, mas logo depois ficaram mais, ruins, passaram a perseguir nós.... usam armas que cospem fogo, armas pior que o trovão e o raio![424]

Os "bandidos" desta estória representavam os interesses internacionais, a "ameaça da cobiça estrangeira" pelos recursos naturais amazônicos, contra os interesses nacionais orientados pelo Estado com seu "papel público" a partir da rodovia.

Um "simpático" Saci-Pererê "consegue incutir nos índios e nos animais a real necessidade daquela grande obra, para um maior progresso do Brasil"[425], como afirma o censor do SCDP em seu parecer. O Saci soluciona o problema, descobrindo os "verdadeiros inimigos da floresta", no caso desta peça infantil, o bandido I e o bandido II –, já que, na verdade, "os homens que estão construindo a estrada Transamazônica parecem gente boa...". Em seu desfecho, após amarrarem os bandidos, o Saci-Pererê e os animais explicam ao

---

[423]ALMEIDA, Lyad de. Saci-Pererê na Transamazônica. *op. cit.*
[424]*Ibidem*.
[425]CAVALCANTI, Geová Lemos. Turma de Censura de Diversões Públicas – Ensaio Geral da Peça "Saci-Pererê na Transamazônica". *In* ALMEIDA, Lyad de. *Saci-Pererê na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, 1971, p. 34. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

"Chefe dos trabalhadores" da Transamazônica que não se opunham a construção da rodovia, mas tinham algumas condições:

> Chefe: Quer dizer que vocês não estão contra a construção da Estrada Transamazônica?
> Saci: É claro que não! Somos todos brasileiros e desejamos que seja construída a estrada da redenção do Brasil! Apenas apresentamos as seguintes reivindicações: que os índios e os animais da Amazônia não sejam perseguidos e exterminados; que sejam respeitadas as plantas, as árvores que nos dão sombra e frutos; enfim, que todos os seres vivos da Amazônia tenham tratamento adequado...
> Chefe: Esta foi, sempre, a intenção daqueles que estão construindo a estrada Transamazônica...
> Todos: Muito bem! Muito bem![426]

Em entusiasmada crítica à peça de Almeida, o jornalista Carlos Duarte do jornal O Fluminense, apontou que esta supria a "falta de atualidade, de brasilidade e de instinto patriótico" que vinha sendo notadas ausentes no teatro infantil nacional.[427] Com o mesmo entendimento, o então diretor do Serviço Nacional de Teatro (SNT) [428] Felinto Rodrigues Neto relatou a importância de peças que tratassem de maneira adequada as riquezas nacionais para o público infantil, citando a peça "A Profecia da Cobra Grande ou a Transamazônica" escrita por Zuleika Mello em 1972:

> Não é pedagógico dar à imaginação infantil uma aula sobre economia política, nem tampouco introduzir a criança na problemática de integração física e social do nosso vasto território e do nosso povo. Mas é certo que, desde já, podemos fazê-la compreender a fabulosa Amazônia e despertar a sua inteligência para a importância do petróleo no processo de desenvolvimento nacional.[429]

A peça infantil "A Profecia da Cobra Grande ou a Transamazônica" foi distribuída pelo SNT, do qual Mello era presidente da Comissão de Teatro Infantil, para grupos teatrais, produtores e para centros educacionais e escolas que quisessem realizar a peça nos palcos brasileiros.[430] Esta peça tinha mensagem semelhante à peça "Saci-Pererê na Transamazônica" de 1971: animais e outros habitantes da floresta amazônica passam a enxergar a

---

[426]ALMEIDA, Lyad de. Saci-Pererê na Transamazônica. *op. cit*., p. 27.
[427]DUARTE, Carlos. Saci-Pererê na Transamazônica. *O Fluminense*, Caderno F, Niterói, 29 e 30 de agosto de 1971, p. 2. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[428]O SNT foi criado em 1937, no governo estadonovista de Getúlio Vargas, com o intuito de estimular o campo artístico teatral do país. BRASIL, REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei nº 92, de 21 de dezembro de 1937. Cria o Serviço Nacional de Teatro. Diário Oficial da União - Seção 1 - 27/12/1937, Página 25585 (Publicação Original). Em 1981, o SNT é transformado em Instituto Nacional de Artes Cênicas (INACEN).
[429]NETO, Felinto Rodrigues *apud* JORNAL DO COMMERCIO. Resumo - Teatro. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1972, p. 9. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[430]JORNAL DO COMMERCIO. Resumo - Teatro. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1972, p. 9. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Transamazônica como progresso importante ao país e como instrumento de integração nacional. Os trabalhadores de diferentes estados, o gaúcho, o baiano e o mineiro representavam a expectativa e a redenção reunidas na construção da rodovia para suas regiões.

Neste mesmo ano, o SNT também distribuiu outra peça infantil escrita por Zuleika Mello, "O Negrinho Subterrâneo" que tratou das descobertas do petróleo em território nacional. Tanto a peça sobre a Transamazônica quanto a sobre o petróleo no Brasil tinham a intenção de levar ao mundo infantil questões contemporâneas de maneira lúdica, em que as crianças pudessem ter acesso aos artifícios do ufanismo produzido e alimentado pelo Estado autoritário.

Transformada em um espetáculo musical, a peça de Zuleika Mello estreou em 30 de abril de 1973 no Teatro de Bolso, em São Paulo, optando-se pelo título de "A Transamazônica", com um texto modificado para o público adulto e não mais para o infanto-juvenil. [431] Ainda que, desta forma, o texto pudesse ser amadurecido e até mesmo alguns personagens suprimidos, como os mitos folclóricos e os animais falantes, a peça manteve seu tom pueril, agradando aos jovens estudantes que iam às sessões – levados por suas escolas –, mas desagradando jornalistas.[432]

O texto de Zuleika Mello tem tom semelhante ao da peça de 1971. Os animais – o jacaré, o macaco e a arara – pontuam em suas falas a ideia de posse em relação ao igarapé, às árvores, à Amazônia. E o tratorista e os trabalhadores chegam com presentes – carne seca, doce de banana e pipoca, típico expediente colonial – para ganhar a confiança dos animais e convencê-los de que a floresta não seria somente deles, mas sim de todos os brasileiros e que a integração iria interligá-los ao restante do país.

---

[431]Produzida por Cawell Raposos e encenada no Teatro de Bolso, em São Paulo, teve a direção de Augusto Geraldini e música de Milton Lopes. DIÁRIO DA NOITE. Teatro - A Transamazônica. *Diário da Noite* (Edição Matutina), São Paulo, 30 de abril de 1973, p. 18; DIÁRIO DA NOITE. Teatro - A Transamazônica. *Diário da Noite* (Edição Matutina), São Paulo, 09 de maio de 1973, p. 14. Curiosamente, seis anos mais tarde, em março de 1978, o Grupo Atenas, do Rio de Janeiro, solicita ao Serviço de Censura de Diversões Públicas a liberação para a produção da peça de Zuleika Mello, em um momento em que a imagem da Transamazônica como grande, redentor e integrador empreendimento já estava desgastada. SERVIÇO Social do Comércio – Administração Regional no Estado do Rio de Janeiro. Solicitação do Grupo Atenas ao Serviço de Censura e Diversões Públicas/SR/RJ. Rio de Janeiro, 1978.

[432]O jornalista Hilton Viana teceu duras críticas à peça, afirmando que a escolha pelo Teatro de Bolso não foi acertada e que como todo espectador esperava-se um "espetáculo grandioso, com cenários e figurinos fabulosos", por se tratar da Transamazônica, rodovia que inspirava os brasileiros por sua magnitude. VIANA, Hilton. Teatro. *Diário da Noite* (Edição Matutina), São Paulo, 09 de maio de 1973, p. 14. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Entretanto no texto de Mello, a natureza tem voz, a *Mãe Selva*, que chora por ter seus cabelos – no caso as árvores – cortadas. O tratorista tenta persuadir os animais e a Mãe Selva: "Não precisa ter medo Mãe Selva. Nós cortaremos apenas umas pequeninas mechas dos seus cabelos, mas em troca lhe daremos uma coroa de asfalto que a farão parecer uma rainha! A rainha do Brasil!"[433] Mas estes querem lutar para proteger a sua floresta. E nesse momento aparece a Cobra Grande, a que originalmente dava título à peça, que, como uma bruxa cheia de sabedoria, diz a Mãe Selva para que não tenha medo e que a integração será boa para todos:

> Amazonas [Mãe Selva]: Vê como tremo. Meu corpo está ferido por estas terríveis máquinas que fazem cair ao chão os meus cabelos verdes... Diz-me, Cobra Grande, o que está para nos acontecer?
> Cobra Grande: Não te assustes, Mãe Selva. Nada de mal vai nos acontecer. Os homens brancos vieram aqui para nos ajudar, para nos fazer progredir...
> Amazonas: Não posso compreender.
> Cobra Grande: É preciso que compreendas. Estas máquinas vão te transformar numa fita de asfalto que vai se estender de oceano a oceano, do Atlântico ao Pacífico, do Pacífico ao Recife, do Recife ao Peru...
> Amazonas: Quem te disse essas coisas, Cobra Grande? Quem te disse?
> Cobra Grande: Cobra Grande é adivinha... Os homens vão plantar à tua volta cidades luminosas e campos verdejantes...
> Amazonas: Continua. Quero ver até onde vai a tua profecia.
> Cobra Grande: Pois bem. E todos virão aqui em busca de ouro, metais e pedrarias. E tirarão o sangue negro da terra, o sangue que é o petróleo para alimentar o mundo inteiro.
> Amazonas: Eu própria não sabia que possuía tantas riquezas. Pensava que só tinha meus pássaros com suas lindas plumagens, as minhas tartaruguinhas e meus bichos selvagens...
> Cobra Grande: És muito mais rica do que pensas, Mãe Selva. Por isto os homens inteligentes vieram aqui para defender-te da cobiça dos outros...
> Amazonas: É incrível o que estas dizendo...[434]

Esse diálogo não poderia ser mais eloquente para representar o retrato que se forjava pelos militares sobre a região amazônica e a Transamazônica. Embora, esta não seja apenas o tema principal das estórias contadas pelas peças citadas aqui, a Transamazônica também serviu de cenário para a representação da mudança, do progresso e da civilização que a rodovia levaria à região amazônica e seus habitantes, até mesmo suas lendas.

---

[433]MELLO, Zuleika. *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica*. Serviço Nacional de Teatro, Rio de Janeiro, 1972. *In* SERVIÇO Social do Comércio – Administração Regional no Estado do Rio de Janeiro. *Solicitação do Grupo Atenas ao Serviço de Censura e Diversões Públicas/SR/RJ*. Rio de Janeiro, 1978. p. 13. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
[434]*Ibidem*, pp. 18-19.

No dia das crianças, 12 de outubro de 1974, estreava no Teatro Arthur de Azevedo em Campo Grande (RJ) a peça infantil "As Diabruras do Saci na Transamazônica" de Arthur Serra Filho.[435] Adaptada para o teatro de fantoches por Paulina Libman, a estória conta a aventura de dois irmãos, Marcelo e Vera, que foram para a Transamazônica com o pai, que como engenheiro, foi chamado para auxiliar no asfaltamento da rodovia.

Aventurando-se pela floresta amazônica, os irmãos tornam-se amigos do Saci que mais uma vez é convocado para contar esta estória. Nesta peça de Arthur Serra Filho, o Saci aparece, no entanto, como uma espécie de representação do atraso, já que até mesmo seu cachimbo já deu lugar ao cigarro que "até as mulheres estão pitando", e como alguém que terá de se acostumar com o "progresso" trazido pela Transamazônica:

> Saci: É, mas não vai haver mais tempo... Vocês sabem... eu sou uma lenda, e as lendas não resistem ao progresso. Aí está a Transamazônica; aí está a eletricidade; aí estão os automóveis; a única coisa de bom que o progresso me trouxe foi este gorro de plástico – que não molha, não desbota, nem encolhe. Mas, que adianta meu gorro se eu vou desaparecer?[436]

E com esta fala melancólica, o Saci que, como lenda folclórica, passa a fazer parte de um passado que se pretendia fazer desaparecer com a rodovia e tudo o que ela representava, é confortado pelo menino Marcelo que lhe afirma que ele permanecerá vivo nos livros. E até convencer o Saci de que deveria parar de fumar cachimbo os dois irmãos conseguiram. E este "desenvolvido" Saci deixaria de amarrar os rabos dos cavalos, para esvaziar os pneus dos carros e bicicletas que passaram a atravessar a estrada. Uma nova lenda parecia ser escrita nesta estória, pelo menos com um novo Saci-Pererê; uma lenda que ou se adaptaria e acolheria a nova rodovia, ou ficaria presa às páginas de livros infantis, somente. E o Saci ajusta-se ao seu novo cenário, para não desaparecer:

> - Oh senhoras e senhores / Oh crianços [sic] e crianças / Vamos ver novas lambanças / Novas artes do Saci / Mas, o mundo está mudado / Tudo entrou na contradança / Que o progresso agora avança / De Belém ao Javari! /
> O Pará não tem segredos! / O Amazonas, dominado! / E o saci desambientado / Resolveu se reformar: / Meio índio, meio hippie / Circulando só de jipe / Continua de amargar! /

[435]Ainda em outubro a peça foi encenada em quatro sessões no Teatro Armando Gonzaga em Marechal Hermes (RJ). FILHO, Arthur Serra. *As Diabruras do Saci na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, outubro de 1974. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
[436]*Ibidem*, p. 8.

> Refrão: Riquaquá! Riquaquá! / Com vocês / Eu falo daqui / E vocês / Me ouvem de lá![437]

Além do jipe, o Saci "ficou civilizado", como o mesmo afirma, e passa a usar gravata, inscreveu-se no Instituto Nacional de Previdência Social (INPS) e tem que pagar o Imposto de Renda.[438] O Saci "civilizado", incorporado à cultura e à engrenagem estatal, passa a trabalhar para os realizadores da Transamazônica, segundo este, nas "Comunicações":

> Vera: E qual é o serviço?
> Saci: Eu mesmo não descobri. Quando os brancos querem tirar da frente uma tribo que está cercando a estrada, mandam que eu converse com os índios. Aí, quando eu apareço, os índios, que já me conhecem bem, dão no pé e somem para longe. Nem chego a falar nada. O diretor fica todo satisfeito com o meu serviço e manda aumentar meu ordenado. E fala uma coisa assim que eu não compreendo: - "É um grande diplomata! Hohoho! [sic] É um grande diplomata!". Estou entendendo que diplomata é um criolinho [sic] que põe os índios a correr.[439]

O Saci, como lenda não pertence mais ao futuro prometido para a Amazônia, que é idealizado a partir da Transamazônica. E o menino negro de uma perna, que fuma cachimbo, travesso, que adora fazer brincadeiras servia de alegoria para naturalizar, normalizar sentenças e políticas indigenistas de assimilação do Estado autoritário. Esse Saci-Pererê passa a ser a representação do passado atrasado, "vadio", "defeituoso" que o regime civil-militar transformava e incorporava à nova realidade transformada da Amazônia, tendo a rodovia como instrumento. Tal como a música que canta o Saci para explicar aos amigos Marcelo e Vera as suas mudanças:

> Antigamente, a coisa era sopa / Eu pintava o sete e sumia. / Agora, com a Transamazônica? / Adeus, bela vida vadia! / Os tempos mudaram pra [sic] todos. / Mudaram, como se vê / Não há mais lugar na floresta / Pra [sic] um pobre Saci-Pererê!
> Antigamente, eu era um capeta / E fazia mil pintações [sic] / Agora, sou funcionário / Setor?? – Comunicações! / Os tempos mudaram pra [sic] todos / Mudaram, como se vê / Mas, quando me dá na veneta / Volto a ser Saci-Pererê...
> Eu vou-me embora / Eu vou pra cidade / Oh gente / Até outra hora... / Se não há mais índios aqui / Com quem vai ficar o Saci?[440]

A discussão sobre essas peças infantis poderiam estar no item sobre as propagandas oficiais do Estado deste capítulo, no entanto, colocadas aqui, são demonstrativo do quanto o regime autoritário utilizou-se de diversas maneiras para representar positivamente a

[437]FILHO, Arthur Serra. *As Diabruras do Saci na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, outubro de 1974. p. 11. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; 30 folhas; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
[438]*Ibidem*, p. 17.
[439]*Ibidem*, p. 18.
[440]*Ibidem*, pp. 22-23.

construção da rodovia Transamazônica, sem tons e cores oficiais governamentais. Sobretudo, a peça de Zuleika Mello, que, como funcionária pública do SNT, tinha como dever escrever um texto que pudesse ser levado aos palcos nacionais para promover e difundir a importância da construção da BR-230.

No caso destas peças, o objetivo era de convencer crianças e pais sobre a necessidade que se impunha pelo desejo de progresso nacional de desmatar a floresta amazônica. Mesmo a peça de "As Diabruras do Saci na Transamazônica" de Arthur Serra Filho (1974), transformou a rodovia num agente de mudança histórica única. Expectadores eram "Homens e animais festejando o milagre da integração"[441].

2.6. "E o Norte inteiro canta este refrão": música e literatura no caminho da Transamazônica.

E o Norte inteiro canta este refrão:
Obrigado, Transamazônica!
Orgulho da nossa nação!
Obrigado, Transamazônica!
Redenção do nosso sertão![442]

A Transamazônica como imagem por tantas vezes anunciada, comemorada, filmada e fotografada pela propaganda oficial e pela publicidade privada, não deixaria de ser cantada pelos artistas brasileiros. Como grande empreendimento à época que ocupava as páginas dos jornais, das revistas, as telas dos cinemas, as frequências das rádios, a rodovia não deixaria de inspirar canções e outros meios artísticos. Dessa forma, vale aqui tratarmos dessa Transamazônica que entoou refrãos de forró, sertanejo e até mesmo de pop-rock, além de tornar-se cenário para algumas peças teatrais.

O governo de Médici tentou dialogar com as massas através de uma aproximação com a música popular brasileira. Não somente de censura ou de corte de versos sua política repressiva se fez, mas também tentou interagir com artistas populares que pudessem entoar canções sobre o "Brasil Grande". Segundo Gustavo Alonso: "Se no meio musical a censura cumpriu as vontades cerceadoras, os ditadores tentaram não apenas dialogar com as massas

[441] *Ibidem,* p. 30.
[442] AZEVEDO, Téo. "Transamazônica". *In* TÉO AZEVEDO. *GIBÃO – Transamazônica/História da Fome*, Selo Copacabana – LP 991, Rio de Janeiro, 1971.

através da canção, como o próprio tom nacionalista do regime já incorporava formas nacionalistas compartilhadas na sociedade brasileira e especialmente entre os músicos populares."[443]

Alonso afirma que Médici foi um dos presidentes brasileiros mais saudados em canções nacionais, e o compara a Getúlio Vargas, colocando-os como dois ditadores que inspiraram diversas músicas populares. Embora Vargas tenha conseguido ser reabilitado na memória popular como um querido estadista, mesmo após o seu governo autoritário (Estado Novo; 1937-1945), a figura de Médici não sobreviveu ao fim do "milagre econômico brasileiro" (1973).[444]

O tom nacionalista dos governos de Vargas (1930-34; 1934-37; 1937-45; 1951-54) e do governo de Médici interpretaram seus mandatos a partir de suas políticas mais emblemáticas. Se Vargas era exaltado, sobretudo em sambas pela consolidação dos direitos trabalhistas, Médici, por sua vez, era vocalizado por sua obra mais emblemática, a construção da BR-230. O órgão que cuidava da liberação ou da censura das canções era a Divisão de Censura de Diversões Públicas (DCDP).

Criada antes do golpe de 1964, em 1946[445], a mesma colocava-se como protetora da "moral e dos bons costumes" da sociedade brasileira e assim era celebrada por parte da sociedade civil que se escandalizava com a criação da pílula anticoncepcional e com a cultura "alternativa", por exemplo. Recebia cópias de letras de canções, cópias e script de peças, cópias de roteiros de filmes, seus agentes observavam ensaios de teatro, assistiam a filmes e programas de televisão que eram avaliadas pelos seus censores.[446] O alvo da DCDP eram os filmes políticos, as músicas de protesto e as peças engajadas demonstrando que, neste período, de auge do AI-5, a censura "moral" foi politizada. Portanto, músicas que pudessem vir a difamar a grande obra do momento e/ou o governo de Médici poderiam sofrer proibição, mas eram liberadas as letras que exaltavam a integração nacional comandada pelo Estado autoritário.

---

[443]ALONSO, Gustavo. *Cowboys do Asfalto: música sertaneja e modernização brasileira*. 528 f. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2011. p. 145.
[444]*Ibidem*, p. 140.
[445]BRASIL. Decreto nº 20.493, de 24 de janeiro de 1946. Aprova o Regulamento do Serviço de Censura de Diversões Públicas do Departamento Federal de Segurança Pública. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 29/01/1946, p. 1456.
[446]Para mais informações sobre a DCDP ver: VIEIRA, Nayara da Silva. *Entre o imoral e o subversivo: a divisão de censura de diversões públicas (DCDP) no regime militar (1968-1979).* 127 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

Entretanto, como afirmou Carlos Fico, não foi no auge do AI-5 – governos da Junta Militar (de 30 de agosto a 31 de outubro de 1969) e do governo Médici – que houve um maior número de censuras. "A maior porcentagem de peças teatrais, por exemplo, dentre as submetidas à análise da DCDP, foi registrada em 1978 (quase 3%). Quanto aos filmes, o maior índice verificou-se em 1980 (quase 1,5%), após a posse do governo da "abertura política" de Ernesto Geisel, adentrando o de João Figueiredo."[447] Dessa maneira, podemos observar que, com o início do período de "distensão" da ditadura, diretoras(es), atrizes e atores, roteiristas viram-se mais livres para revelar críticas ao governo.[448]

Em ritmo sertanejo, a Transamazônica foi bastante cantada por duplas e cantores solo. Estes vislumbraram na estrada que ligava o Nordeste à Amazônia como um interessante tema para canções, através da imagem da "estrada da redenção" para a população nordestina, que era a perspectiva mais expressiva então, a estrada que diminuía não somente distâncias, mas também a miséria do povo nordestino. A exemplo disso, a Transamazônica ou a "Transamazona"[449] da longeva dupla caipira Tonico & Tinoco (1930-1994):

> O grande tapete verde, o teu mundo encoberto / A estrada transamazona [sic] trouxe você bem mais perto. / Ai, sá [sic] dona, nóis [sic] vamos pro [sic] Amazonas / Mais um povoado que cresce naquela mata esquecida / Novo horizonte aparece no fim da estrada comprida. / Ai, sá [sic] dona, / Do teu seio sai minério, do teu mato sai madeira, / É um celeiro de fartura, tem petróleo e seringueira. / Ai, sá [sic] dona, / Um governo trabaiando [sic], o nosso Brasil que avança / A estrada transamazona [sic] transporta nossa esperança. / Ai, sá [sic] dona, ...[450]

Além da distância que encurtava, essa "Transamazona" também possibilitava a exploração de uma terra repleta de prometidas riquezas naturais; até mesmo petróleo se encontraria na Amazônia. Segundo Gustavo Alonso, Tonico & Tinoco foram grandes apoiadores das obras e políticas do regime civil-militar. "Aliás, mais do que simplesmente apoiar o regime, a música de Tonico e Tinoco foi uma das que forjaram o tom apologético das canções antes mesmo da radicalização do regime e da entronização do discurso nacionalista

---

[447]FICO, Carlos. "A pluralidade das censuras e das propagandas da ditadura". *In* REIS, Daniel Aaarão; RIDENTI, Marcelo; MOTTA, Rodrigo Patto Sá (Orgs.). *O golpe e a ditadura militar: quarenta anos depois (1964-2004).* Bauru, SP: Edusc, 2004. pp. 270-271.

[448]Carlos Fico no capítulo de *O golpe e a ditadura militar: quarenta anos depois (1964-2004)* diferenciou a censura realizada pelo AI-5, a partir das atividades do SNI, da realizada pela DCDP. Esta estaria ligada a um controle social e aquela estaria voltada para uma repressão. *Ibidem*, p. 271.

[449]Em algumas entrevistas, à época da construção da BR-230, com nordestinos e outros colonos, percebe-se que a rodovia era chamada localmente e popularmente por alguns de "Transamazona", ao invés de Transamazônica.

[450]ERBA, José Caetano (TONICO). "Transamazônica". *In* TONICO & TINOCO. *Luar do Sertão*, Continental CLP 9126, 1971.

pelos próprios ditadores."[451] Ainda para Alonso, a música sertaneja é importante exemplo dessa "reinvenção do otimismo" colocada por Carlos Fico, e ainda mais substancial no estudo da trajetória de duplas como Tonico & Tinoco, que desde 1945 tem o tom ufanista e otimista em suas canções.[452]

Cantando também a imagem da "estrada da redenção", o violeiro, cantor e compositor mineiro Téo Azevedo (1943-) repetiu o arbítrio eternizado por Médici do "vazio demográfico na imensidão amazônica" e o "apinhado" Nordeste sem chão, para os quais a solução era a saída dos nordestinos para o Norte: "Adeus sul do meu Brasil!/ Nunca mais eu vou emigrar! / Fico aqui no meu Nordeste / E lá na Transamazônica vou trabalhar e vou morar. / Amazonas, muita terra e pouca gente / Nordeste, muita gente e pouca terra!"[453]

Em tons ufanistas ainda mais graves inspirados pela rodovia, a dupla sertaneja Liu & Léu (1957-2012), em 1971, grava canção com título da rodovia, na qual apresentam a ativa participação da população que se coloca ao lado do regime e de sua obra:

> Meu Brasil por ti me interesso / Mediante o progresso meu país é forte / Nossos homens para te ver sem páreo / Se for necessário lutam até contra a morte. / Ressaltamos nosso presidente / Que constantemente apoia o transporte / Referindo a recém-nascida / Que vem dar mais vida ao setor do Norte. / O sentido desta minha crônica é a Transamazônica / Muito bem traçada / Que nasceu para nos trazer melhora / Que grande vitória já considerada. / Do Pará até a Amazônia / Ligando Rondônia, esta grande estrada / Sobretudo é bem brasileira / É uma das primeiras que nasce asfaltada.[454]

Para além da Transamazônica, o otimismo do período, arquitetado no "milagre brasileiro", inspirou muitos compositores a escrever músicas populares que colocassem em verso e refrão o sentimento de valoração, de união e de modernização da sociedade e do país.

---

[451]ALONSO, Gustavo. Cowboys do Asfalto. *op. cit*., p. 111.
[452]*Ibidem*, pp. 112-113.
[453]AZEVEDO, Téo. "Transamazônica". *In* TÉO AZEVEDO. *GIBÃO – Transamazônica/História da Fome*, Selo Copacabana – LP 991, Rio de Janeiro, 1971. Letra completa da canção: "Transamazônica, Transamazônica / Redenção do Norte e do Nordeste / Transamazônica, Transamazônica / Inferno Verde rasgado pelo meio / Do meu Nordeste tu és um forte espelho. / João! Pegue a tua cabra e o teu jegue e vamos pra lá! / Se não tens nada pra levar / Leve teu braço forte de sertanejo símbolo do Norte / Vamos pra lá morar. Transamazônica, Transamazônica / Estrada do ano 3000 / Transamazônica, Transamazônica / Tu vieste antes dos 2000 / Para o bem do Nordeste para o bem do meu Brasil. / Adeus sul do meu Brasil!/ Nunca mais eu vou emigrar! / Fico aqui no meu Nordeste / E lá na Transamazônica vou trabalhar e vou morar. / Amazonas, muita terra e pouca gente / Nordeste, muita gente e pouca terra / Transamazônica, tu vieste / Tu vieste para dar paz a essas terras. / E Norte inteiro canta este refrão: / Obrigado, Transamazônica! / Orgulho da nossa nação! / Obrigado, Transamazônica! / Redenção do nosso sertão! Transamazônica, Transamazônica / Obrigado, Doutor! / Obrigado, Presidente! / Em nome do Norte e Nordeste".
[454]TAPUÃ; BORGES, Geraldo Aparecido. "Transamazônica". *In* LIU & LÉU. *Minha Terra*. Selo RCA Camden, 1971.

O ano de 1971 foi o de auge do "milagre brasileiro" e a música popular conformava e forjava devidamente o tom do "Brasil Grande" da ditadura. Os anos de 1971 e de 1972 foram aqueles em que mais se popularizou, comercializou, propagandeou e publicizou a Transamazônica, com as propagandas oficiais, as reportagens em periódicos e as leituras artísticas feitas da rodovia. Dessa maneira, não estranhamos que somente nestes dois anos tenham sido lançadas onze canções sobre a estrada[455].

Embora, esse otimismo tenha perdido força com o fim do "milagre brasileiro" e com a crise do petróleo em 1973, ainda assim, o governo e seus apoiadores tentaram manter a perspectiva do "país do progresso" e o meio artístico musical continuou a cantar tal idealização. Até porque, como afirma Gustavo Alonso, a apologia ao regime e à nação era um tema frequentemente cantado e, "mesmo depois do "milagre", essa prática prosseguiu, embora tenha se tornado bem menos constante.""[456]

Divando & Divanito gravaram mais uma canção com o nome da rodovia[457], já em 1975[458], em um disco da dupla e no ano seguinte a mesma foi gravada em uma coletânea com

[455]MIGNONE, Francisco. "Sinfonia Transamazônica". 1972; MOSSORÓ, João; MOREIRA, Gebardo. "Transamazônica". *In* TRIO MOSSORÓ. *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*. Copacabana Selo, Rio de Janeiro, 1972; ADOLFO, Antonio; BRAZUCA. "Transamazônica". *In* ____. *Antonio Adolfo & a Brazuca 2*. LP EMI-Odeon, 1971; FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. "Transamazônica". *In* PONTES, Moacir. *Transamazônica – Semana da Pátria (OPUS nº 3)* – (Direitos Autorais Reservados ao Projeto Rondon), 1971; FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. "Hino de Integração". *In* PONTES, Moacir. *Suíte Transbrasil*, Selo Copacabana, CLP 11694, Rio de Janeiro, 1972; FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. "Transamazônica". *In* FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971; ERBA, José Caetano (TONICO). "Transamazônica". *In* TONICO & TINOCO. *Luar do Sertão*, Continental CLP 9126, 1971; AZEVEDO, Teófilo de (GIBÃO). "Transamazônica". *In* GIBÃO. *Transamazônica/História da Fome*, Selo Copacabana – LP 991, Rio de Janeiro, 1971; TAPUÃ; BORGES, Geraldo Aparecido. "Transamazônica". *In* LIU & LÉU. *Minha Terra*. Selo RCA Camden, 1971; ZÉ PARAÍBA; NINO. "Transamazônica". *In* ZÉ PARAÍBA. *Dance de perto.* Selo Premier/RGS, 1972; ANATALÍCIO; ARLINDO MARQUES. "Transamazônica". *In* OSVALDO OLIVEIRA. *Paixão Descontrolada*, Selo Entré/CBS, 1972. Estas são as canções que foram gravadas. Existem muitas outras canções que trataram especificamente da Transamazônica, que passaram pela DCDP e que não foram gravadas, talvez nem mesmo divulgadas para o grande público. No entanto, vale aqui serem intituladas para termos uma noção de quanto a rodovia foi celebrada em versos musicais: "Transumante Transamazônico", música de Sonia Bellucci, letra de Reginaldo Bellucci, interpretada por *Os Transumantes* (1971); "A estrada Transamazônica" de Paulo Fabrício de Souza (1971); a *marcha-canção* "O nosso valor" de autoria de Zippora e Ubirajara de Aguiar (1972); "Exaltação à Transamazônica" de Valdemar Lima (1972); "Homenagem à Transamazônica" de Jorge S. Vieira (1973); "Transição Amazônica" de Osvaldo Eurico e Edezio Bispo (1973); "Transmate S.A." de Luiz Eduardo Rabello de Morais (1974). Nesta canção, o intérprete imitaria os vendedores ambulantes das praias cariocas, no entanto, estaria vendendo mate na rodovia; "Transamazônica", música de Fábio e letra de Marco Antonio Rocha e Roberto Germano (1975); "Dirigindo um anônimo de erro na Transamazônica" de Fredes Ignacio da Costa (1975). Em 1973, uma mesma música, com mesma letra e título "Transamazônica" foi solicitada em dois processos diferentes, por compositores distintos para ser liberada pelo DCDP: por Joel Barbosa e por Cesar Rousseau de Oliveira Cardoso. Fonte: Fundo Serviço de Censura de Diversões Públicas do Arquivo Nacional (Rio de Janeiro).

[456]ALONSO, Gustavo. Cowboys do Asfalto. *op. cit*., p. 113.

[457]De acordo com nossas pesquisas, foram dezesseis canções intituladas com o nome mais popular da BR-230, de 1971 a 1979.

músicas de diversos sertanejos. Ainda que em 1975, a Transamazônica estivesse ganhando entonações de fracasso[459], a letra desta composição destaca a rodovia e outras instituições que foram no regime civil-militar associadas ao desenvolvimento e ao nacionalismo brasileiro:

> Quero conhecer a Transamazônica / A grande tônica da evolução / Quero enxergar a grande floresta / Transformada em festa para o meu irmão / Alô, brasileiros de todos os quadrantes / Chegou o instante da grande arrancada / Vamos desbravar cultivando a terra / Quem planta não erra / A hora é chegada. [Brasil de tantas glórias e tradições. Brasil de abrir a Transamazônica. Brasil que faz vibrar nossos corações. Trabalho e progresso é a sua grande tônica.][460] / A terra amazônica foi descoberta / A grande floresta em desbravação [sic] / Transamazônica é estrada sagrada / Na grande arrancada da integração / O bom presidente que temos por sorte / Deu de Sul ao Norte o grito de alerta / O grande gigante que estava dormindo / Hoje está seguindo sua rota certa / [Brasil da Petrobrás, da Telebrás e da Funrural, da Sudene e da Sudam. É o meu Brasil vibrante. Brasil da educação e do Mobral. Entre todas as nações, és o meu Brasil gigante!][461] / O inferno verde como foi filmado / Hoje transformado num grande celeiro / És a esperança e a glória de um povo / És um Brasil novo para os brasileiros / A grande selva quase intransponível / Com bravura incrível o homem te vence / Salve a bandeira da nossa nação! / Viva o Presidente da Revolução [sic]![462]

O nordestino e o nortista eram festejados como maiores e merecidos beneficiários da "rodovia da integração". A Transamazônica era a representação de que o governo federal olhava enfim para esses homens e mulheres e que era a "vez" desses. A dupla paulista Zilo & Zalo (1960-2002) cantou este momento em 1973 com "Parabéns Norte e Nordeste":

> Parabéns Norte e Nordeste estamos na era atômica / Meu irmão cabra da peste olha aí a Transamazônica / Encurtaram os caminhos, ficamos pertinho de você / Glória Deus lá nas alturas cada um tem sua vez. / No altar das verdes matas ressoa o vento em oração. As máquinas do governo estão desbravando o sertão. Ei, Norte e Nordeste um abraço da nação / Ei, Norte e Nordeste a vocês esta nação. / O progresso lhe visita e lançou na terra a semente / A nação toda lhe abraça por ver sorrindo sua gente / Ei, Norte e Nordeste seu futuro está presente / Ei, Norte e Nordeste fé em Deus e vá em frente. / Ei, Norte e Nordeste salve o nosso presidente / Ei, Norte e Nordeste fé em Deus e vá em frente.[463]

Em "Isto é Integração", o cantor e compositor gaúcho José Mendes (1939-1974) em canção de mesmo título, em tom ufanista chama por toda a população brasileira a homenagear os novos tempos para o país e, sobretudo a celebrar a Transamazônica no seguinte refrão:

---

[458]DIVANITO; DEUS, João de. "Transamazônica". *In* Divando & Divanito. Disco *Facão de Cristiano*. Gravações O Discolino, 1975.
[459]Sobre essa mudança de tom sobre a rodovia trataremos mais à frente neste capítulo.
[460]Frases narradas por um dos integrantes da dupla durante a canção.
[461]DIVANITO; DEUS, João de. "Transamazônica". *op. cit.*
[462]DIVANITO; DEUS, João de. "Transamazônica". *In* Divando & Divanito et al. *Vozes e violas do sertão*. Selo Som Livre, 1976.
[463]JACK; ABEL. "Parabéns Norte e Nordeste". *In* ZILO & ZALO. *Zilo e Zalo*. Gravadora Beverly, 1976.

> Alô, minha gente do Amazonas / Pará, Ceará e Maranhão / É a selva abrindo de repente / Ouçam o estrondo de um gigante vindo do chão. / Lá vai sangrando o mar verde da floresta / A caravela do progresso e da esperança / É o trator, a escavadeira e o machado na mão / Do herói que não se rende, não se cansa / Transamazônica é cruz de um gigante / É a maravilha no sorriso da criança / *É o nosso grito que essa terra já tem dono / Ninguém agarra, mete a mão e nem avança* [...].[464]

Os últimos versos acima apresentam receio recorrente nas músicas sobre a região amazônica e repetiam discursos governamentais: a Transamazônica também era entoada como meio para assegurar o domínio sobre a floresta amazônica, construída também para impedir qualquer tipo de interesse estrangeiro. A rodovia revelava-se como artifício de soberania e segurança nacional exposto nos princípios do golpe de 1964, agora em versos musicais.

O ritmo sertanejo não foi o único a embalar a rodovia. Outros gêneros musicais também tocaram a BR-230. O grupo de forró Trio Mossoró – integrado pelos irmãos Hermelinda Lopes, Carlos André e João Mossoró (1965-1977) – lançou em 1972 o disco *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*[465] que não celebrava somente a BR-230, mas também fazia uma ode em suas primeiras faixas -"Transamazônica"; "Recado do Norte"; "Consolidação" e "O canto do Nordeste" – a ideia de progresso, de união da nação, podendo ser compreendido quase como um tributo ao governo de Médici e à imagem de desenvolvimento "comercializada" por este. Esta imagem era representada na própria capa do disco, em que se ilustra a definição de desenvolvimento que se tinha à época: desmatamento, derrubada das árvores, abertura de caminho por máquinas em meio à floresta amazônica eram sinônimo de desenvolvimento, modernização e progresso.

Os artistas sertanejos, como pudemos observar, foram os que mais destacaram e ratificaram a imagem da Transamazônica retratada pelo regime civil-militar.[466] Ela foi enaltecida tal qual caminho de redenção do povo brasileiro padecido, sobretudo nordestino; caminho de domínio das terras brasileiras e de eliminação da "cobiça internacional"; caminho de exploração das riquezas naturais nacionais; caminho de progresso, modernização e

---

[464]MENDES, José. "Isto é Integração". *In* JOSÉ MENDES. *Isto é Integração*. Selo Copacabana, Rio de Janeiro, 1973 (itálico nosso).
[465]TRIO MOSSORÓ. *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*. Rio de Janeiro: Selo Copacabana, 1972.
[466]O gênero musical rural foi um dos que mais celebrou o regime civil-militar, segundo Gustavo Alonso em sua tese *Cowboys do Asfalto: música sertaneja e modernização brasileira*, de 2011. Para Alonso, uma das explicações do frequente repúdio da classe intelectualizada brasileira em relação à música sertaneja seria a teoria de que os sertanejos seriam "manipulados pelo mercado capitalista e pelo regime ditatorial". ALONSO, Gustavo. Cowboys do Asfalto. *op. cit*., p. 182.

desenvolvimento, e caminho de integração de todo o país e até mesmo caminho de aproximação de casais enamorados.

Ilustração 3: *O Paraíso da Esperança* é um trator a derrubar a floresta – capa do disco do Trio Mossoró, de 1972.[467]

Fonte: TRIO MOSSORÓ. *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*, Copacabana Selo, Rio de Janeiro, 1972.

A música rural – caipira ou sertaneja –, que vem do campo, do sertão, que conhece as vicissitudes do interior do Brasil – deslocado do eixo econômico e cultural do Centro-Sul - seria a mais capaz e/ou teria mais autoridade para vocalizar o que representava para o nordestino a Transamazônica como caminho de mudança de trajetória, de vida. Os sertanejos referenciavam-se como interioranos, cantavam o cotidiano, as mazelas e as esperanças do homem rural e tinham como público-alvo muitos desses nordestinos que poderiam ou que iriam cruzar a BR-230.

A voz sertaneja e de outros gêneros musicais que cantaram a Transamazônica demonstraram que alguns artistas estariam de acordo com o governo ditatorial. Além disso, demonstraram que setores da sociedade viveram os "anos dourados" e negaram os "anos de

[467]*Ibidem*. Fonte da Imagem: https://immub.org/album/transamazonica-o-paraiso-da-esperanca Acesso em 28 de fevereiro de 2020. Na contracapa do disco está escrito: "Após alguns anos de silêncio, o Trio Mossoró volta (e parece que com mais força) a brilhar no campo da música popular brasileira. Na sua estrutura, o TM continua fiel à linha regional, trazendo ao público, da melhor maneira possível, o que há de melhor na música nordestina. Apenas, agora, com este sétimo LP, reaparece com alguma coisa nova, já que a nossa própria terra ultimamente, entardece grande e, no dia seguinte, desperta ainda maior, num crescendo estarrecedor. Reaparece com novos motivos para cantar. Cantar a substituição da tração animal pela máquina, cantar a substituição do braço do homem, que se encarquilhava sob os raios escaldantes do sol, pelo trator a revolver a terra, em busca de seiva, e as matas – em busca de caminhos mais adequados para o livre trânsito do progresso. O TM reaparece cantando a Transamazônica e o Inferno verde que é, sem dúvida alguma, "o celeiro do mundo" e, por isso mesmo, já pode corrigir o nome para Paraíso da Esperança, enquanto em desbravamento, e, afinal, perpetuar, com justiça, o merecido qualificativo: Paraíso. É bem verdade que ainda se nota no TM certa nostalgia, uma espécie de lamento, mas isso jamais se extinguirá, por se tratar da própria condição de um povo, por se tratar da personalidade de um folclore nascido da miscigenação de vários povos que, para a conformação da História, não poderia ser de outra maneira. Gebardo Moreira Santos." TRIO MOSSORÓ. *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*, Copacabana Selo, Rio de Janeiro, 1972.

chumbo": "a sociedade não estava simplesmente amordaçada pela ditadura; ela falava o que a ditadura queria ouvir. Ou melhor, a ditadura falava não apenas a língua, mas também a linguagem de grandes setores da população."[468]

Cantar, saudar e celebrar a Transamazônica foi para alguns uma escolha por compartilhar princípios e tradições, para outros foi demanda do Estado autoritário. Em depoimento ao jornalista Geneton Moraes Neto para o filme *Canções do Exílio – a labareda que lambeu tudo*[469], de 2010, Caetano Veloso afirmou ter sido pressionado em interrogatório aos militares para escrever uma canção "louvando a construção da Transamazônica". Mesmo pressionado, Caetano disse aos interrogadores que não teria condições de escrever tal canção por estar deprimido e não estar "inteirado" do assunto. Como sabemos, Caetano não escreveu música alguma sobre a rodovia, embora haja suposições de que o seu LP lançado em 1972 como o título *Transa*, seria uma referência "ao avesso" da rodovia.[470]

Outros artistas cederam às pressões, às ameaças, ou simplesmente, responderam às "demandas" do regime civil-militar de compor e de cantar músicas que tratassem de temas caros aos governos militares. Wilson Simonal (1938-2000) é um exemplo de artista que, após ser acusado por seu antigo contador de sequestro por agentes do Departamento de Ordem Política e Social (DOPS) e de denunciar outros artistas que eram compreendidos por subversivos pelo governo, também era conhecido no meio artístico por colaborar com o regime.[471]

Em documento do Centro de Informações do Exército (CIE), de 25 de novembro de 1971, para o Serviço Nacional de Informações (SNI)[472], foram listados os nomes dos artistas

---

[468]ALONSO, Gustavo. Cowboys do Asfalto. *op. cit*., p. 107.

[469]NETO, Geneton Moraes. Canções do Exílio – a labareda que lambeu tudo. Rio de Janeiro, 2010.

[470]Em janeiro de 1971, Caetano estava em exílio em Londres, quando conseguiu uma permissão especial do Exército brasileiro para regressar e permanecer por um mês em Salvador para as comemorações dos quarenta anos de casamento de seus pais. Ao descer do avião que chegara ao Rio de Janeiro, foi levado por homens *à paisana* para um escritório no centro da cidade onde foi interrogado por seis horas. NETO, Geneton Moraes. *Canções do Exílio – a labareda que lambeu tudo*. Rio de Janeiro, 2010.

[471]Em virtude do lançamento do documentário "Simonal – ninguém sabe o duro que dei" (dirigido por Cláudio Manoel, Micael Langer e Calvito Leal), de 2009, e também no lançamento da cinebiografia "Simonal" de 2019 (dirigida por Leonardo Domingues), diversas reportagens e entrevistas com artistas contemporâneos de Wilson Simonal voltaram a questionar se o cantor foi vítima do sistema ou se foi um anti-herói como apoiador e delator do DOPS. Segundo Domingues, "o Simonal foi o primeiro grande caso de *fake news* no Brasil". Com a fama de "dedo-duro", Simonal passou a ser rejeitado pela indústria fonográfica e pela opinião pública, caindo no ostracismo ainda na década de 1970.

[472]O SNI foi criado através da Lei nº 4.341, de 13 de junho de 1964, com o objetivo de supervisionar e coordenar em todo o território brasileiro as atividades de informação e de contrainformação, sobretudo as de interesse para a segurança e soberania nacional. O idealizador do Serviço foi o general Golbery do Couto e Silva. KORNIS, Mônica. Serviço Nacional de Informação (SNI). *In* Verbete Temático (Online), CPDOC/FGV. Disponível em

que seriam considerados "amigos" e "colaboradores" do regime, informando que alguns destes vinham sendo atingidos pela "imprensa marrom":

> Está havendo uma tentativa progressiva de alguns grupos da imprensa nacional de ressurgirem, no Brasil, a denominada "imprensa marrom".
>
> No momento, procuram atingir a honra de vários artistas populares, através de noticiário maldoso e infamante, alguns incidindo na vida íntima e privada dos mesmos.
>
> Observa-se, no entanto, que a incidência do desgaste recai seguidamente, sobre determinados artistas que se uniram à Revolução de 1964 no combate à subversão e outros que estão sempre dispostos a uma efetiva cooperação com o Governo.[473]

Entre os mais difamados pelos periódicos – dentre estes citados pelo documento, o "jornaleco" *O Pasquim* –, segundo o documento, estavam Roberto Carlos (1941-), Clara Nunes (1942-1983), Agnaldo Timóteo (1936-), Wilson Simonal (1938-2000), o conjunto Brazuca, entre outros. O grupo musical Brazuca lançou em 1971 um disco com o compositor, pianista e tecladista Antonio Adolfo (1947-), intitulado *Antonio Adolfo & a Brazuca 2* – o primeiro foi lançado em 1966 – no qual havia a música "Transamazônica":

> Transamazônica / É norte, sul, leste, oeste / Em suma resume seus rumos nos pontos cardeais / Transamazônica / É rota reta e a ponta da seta / Aponta pra meta de dez capitais. / Marcham machados, facão / E correm tratores no chão / E esse ferro velho, sangrando a terra / E calando o pio do azulão. / Homens de aço que vão / E traçam o destino na mão / Essa estrada longa é serpente viva / Serpenteando o sertão.[474]

Podemos compreender a partir do documento do CIE e da própria letra da música, que é provável que esta tenha sido produzida a partir de uma demanda do Estado autoritário de Médici. Além disso, no relato de Caetano Veloso comentado acima, este afirmou ainda que os interrogadores lhe haviam citado alguns "amigos" do compositor que estariam colaborando com o regime, como Antonio Adolfo, na intenção de convencê-lo a unir-se a tais artistas "amigos" do regime ditatorial.[475]

Outra canção encomendada e então lançada em LP de comemoração da Semana da Pátria de 1971 foi escrita por Luiz Vieira e Omar Fontana. Lembrando uma partitura de música clássica, entoada por uma orquestra e a voz de Vieira, "Transamazônica" exalta a

---

http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/servico-nacional-de-informacao-sni Acesso em 11 de abril de 2020. O SNI foi extinto somente em março de 1990, no governo de Fernando Collor (1990-1992).

[473]CENTRO DE INFORMAÇÕES DO EXÉRCITO. Imprensa marrom. Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1971, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

[474]ADOLFO, Antonio; BRAZUCA. "Transamazônica". *In* ____. Antonio Adolfo & a Brazuca 2. LP EMI-Odeon, 1971.

[475]NETO, Geneton Moraes. Canções do Exílio – a labareda que lambeu tudo. Rio de Janeiro, 2010.

rodovia e a imagem de que esta era o caminho da integração da nação que chegava à selva amazônica:

> E um dia se deu / de grandeza total / o amor se aqueceu / num mesmo ideal / E o ventre da mata / num gozo de luz / se acendeu / Nos braços do homem / a terra em flor / se encolheu / País, meu país / tão grande e capaz / País, meu país / meu canto de paz. / Nos caminhos do chegar / quero correr / quero abraçar / minha nação / meu povo irmão / Na estrada/ que é o rumo / da integração. / O dia se deu / de grandeza total / o amor se aqueceu /no mesmo ideal / E o ventre da mata / num gozo de luz / se acendeu...[476]

Esta música tornou-se o "Hino da Integração", literalmente, ao ser adaptada por Moacir Pontes, em seu Suíte Transbrasil, de 1972.[477] Um ano antes, a mesma canção, no entanto, somente com a orquestra, foi gravada no LP de Johan Dalgas Frisch (1930-), engenheiro e ornitólogo brasileiro, que lançou "Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá".[478] Neste disco, Frisch captou com sua parabólica o canto dos pássaros amazônicos na primeira faixa, na segunda o canto e as flautas de indígenas, e na terceira faixa os barulhos de um destacamento militar que antecipam o som dos pássaros a serem interrompidos pelo estampido de tiros.[479]

É bastante emblemático que os pássaros que "cantavam" fossem calados pelos tiros de uma arma de fogo demonstrando a chegada da "civilização". E que antecedesse a isto a chegada das cornetas e dos tambores que convocavam os soldados do destacamento que abriram caminho, a partir do governo de Médici, para a tomada do homem da selva, que chega em um transporte pela própria estrada. Como mesmo afirma Frisch na contracapa de seu disco: "O domínio do homem é retratado pela gravação dos tiros, e sua invasão na floresta pelo som de um ônibus tipo "jardineira" percorrendo as estradas rústicas da Transamazônica. O mugido do boi e o canto do galo simbolizam a fixação do homem na terra, e o canto do sabiá se ambienta à civilização que assim penetra no seu mundo até então natural."[480]

---

[476]FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. "Transamazônica". In PONTES, Moacir. *Transamazônica – Semana da Pátria (OPUS nº 3)* – (Direitos Autorais Reservados ao Projeto Rondon), 1971.
[477]FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. "Hino de Integração". *In* PONTES, Moacir. *Suíte Transbrasil*, Selo Copacabana, CLP 11694, Rio de Janeiro, 1972.
[478]FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971.
[479]É possível ouvir tal LP em https://www.discogs.com/Johan-Dalgas-Frisch-Sons-da-Transamaz%C3%B4nica-e-o-Canto-do-Sabi%C3%A1/master/864580. FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971.
[480]FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971.

Imagem 23. "Sons da Transamazônica" – sabiás, indígenas e tiros no disco de Johan Dalgas Frisch, de 1971.

Fonte: FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971.

O disco de Frisch se propõe e cumpre ser um "documentário histórico-sonoro" que relata, quase cronologicamente, o antes, durante e após a Transamazônica. E o após a construção por empreiteiras e pelo Exército, após a "saída" do governo de Médici que entrega a rodovia "finalizada", o que fica são as consequências ambientais, sociais e sanitárias desta obra. Um dos impactos da Transamazônica é a desestruturação das famílias que chegam para "colonizar" as margens da rodovia e das que já se encontravam lá, seja pelas questões econômicas, sociais e afetivas.

Não somente as músicas regionalistas tiveram como título e tema a rodovia Transamazônica. A obra orquestral do compositor e maestro brasileiro Francisco Mignone (1897-1986), com o nome de "Sinfonia Transamazônica" foi criada para homenagear pessoalmente o ministro Mário Andreazza.[481] Este recebeu a homenagem na noite de 31 de outubro de 1972, em um concerto da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre, na Universidade Federal de Porto Alegre.[482] Em entrevista a Renzo Massari, para o *Jornal do Brasil*, Mignone confessou que "naturalmente, para tornar a obra acessível às grandes massas, tive que dar uma leve guinada nacionalista, o que contrasta com outras composições que venho produzindo nestes últimos tempos"[483]. E defendendo-se antecipadamente de acusações de "criar música dirigida ou com sentido demagógico"[484], o maestro afirmou que todas as artes eram/são

[481]FRANÇA, Eurico Nogueira. Mignone em nova fase: Sinfonia Transamazônica. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 03 de abril de 1972, p. 5.
[482]JORNAL DO BRASIL. Porto Alegre ouve execução da sinfonia de Mignone sobre a Transamazônica. *Jornal do Brasil*, 1º Caderno, Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1972, p. 10.
[483]MIGNONE, Francisco. O compositor e suas variações. [Entrevista concedida a Renzo Massari]. Jornal do Brasil, Caderno B, Rio de Janeiro, 12 de abril de 1972, p. 4.
[484]*Ibidem*.

dirigidas e que se assim não fossem, "o compositor teria que guardar suas partituras na gaveta"[485].

Mesmo que não saibamos se a sinfonia de Mignone foi dirigida, ou seja, encomendada pelo regime ditatorial, o interessante é que esta, ao invés de ser uma homenagem ao presidente que possibilitou a construção da grande rodovia, foi criada para celebrar aquele que a edificou, Andreazza, demonstrando, assim, que este também ganhou holofotes por seu papel na BR-230. O ministro, por sua vez, destacou "o privilégio que os artistas possuem de, pela linguagem musical, transmitir a sensibilidade que a construção da Transamazônica despertou, retratando o desafio que os brasileiros aceitaram e venceram".[486] Encarregados ou "sensibilizados", músicos e compositores utilizaram-se da temática da Transamazônica, sobretudo da imagem "vendida" pela propaganda política do Estado autoritário de "redenção", "aproximação", "integração", "soberania nacional" e "segurança nacional".

A BR-230 não seria somente saudada, mas tentou-se também denunciá-la. Para o Carnaval de 1974, a Escola de Samba Unidos de Vila Isabel, tinha como enredo a sociedade indígena Carajás, com o título "Aruanã-açú"[487], cuja ideia central era fazer uma denúncia da destruição causada pelo progresso em terras indígenas, ressaltando os problemas causados pela construção da rodovia Transamazônica. Na disputa de samba-enredo, a direção da Escola foi pressionada por censores a retirar a composição de Martinho da Vila (1938-) da disputa, pois alguns versos foram considerados subversivos[488]: "Estranhamente o homem branco chegou / Para construir / Para destruir / Para desbravar / E o índio cantou / O seu canto de guerra / Não se escravizou / Mas está sumindo da face da Terra"[489]. A Unidos de Vila Isabel não somente excluiu o samba de Martinho da Vila, um dos seus maiores sambistas, como também foi pressionada a modificar o desenvolvimento do seu enredo, deixando então de denunciar para exaltar a rodovia Transamazônica, "optando" pelos versos compostos por Rodolpho e Paulinho da Vila:

> A grande estrada que passa reinante / Por entre rochas, colinas e serras / Leva o progresso ao irmão distante / Na mata virgem que adorna a terra / O

[485]*Ibidem*.
[486]ANDREAZZA, Mário D. apud CORREIO DA MANHÃ. Ministro inspecionou obras viárias no Sul. *Correio da Manhã*, Diretor Econômico, Rio de Janeiro, 03 de novembro de 1972, p. 5.
[487]Aruanã-açú é uma importante festa dos indígenas Carajás, povo do Alto Xingu.
[488]FONSECA, Christian Gonçalves Vidal da. Dá para rir, chorar e sonhar – A redemocratização do Brasil através dos sambas-enredo do Rio de Janeiro (década de 1980). Florianópolis, 2018. pp. 58-59.
[489]VILA, Martinho da. "Tribo dos Carajás (Aruanã-Açu)". *In* _____. *Canta canta, minha gente*, 1974.

> uirapuru, o sabiá, a fonte / As borboletas, perfumadas flores / A esperança de um novo horizonte / Traduzem festa, integração e amores [...][490]

Embora o samba de Martinho da Vila não tenha sido proibido de ser gravado em seu disco de 1974, os agentes do regime autoritário não permitiriam que um dos grandes empreendimentos do regime civil-militar fosse criticado, depreciado e desvalorizado em plena Avenida Presidente Vargas, a avenida do maior Carnaval do país, na qual milhares de pessoas acompanhavam os desfiles das Escolas de Samba das arquibancadas e dos televisores. Inadmissível seria tal difamação na maior festa popular do mundo, mesmo sabendo-se que eventuais manifestações contrárias ao governo aconteciam nos blocos de rua, mas não para o alcance de um grande público, como na avenida.

E a Unidos de Vila Isabel acabou em último lugar, no entanto, por pressão de censores, não foi rebaixada para o segundo grupo (hoje intitulado de Grupo de Acesso das Escolas de Samba)[491]. Enquanto a Escola de Samba Beija-Flor, buscando alinhar-se ao regime autoritário, desfilou o enredo "Brasil ano 2000", exaltando "um país promissor", destacando o progresso a partir das grandes obras de infraestrutura do regime ditatorial, como a Transamazônica, "estrada cortando a mata em pleno sertão"[492].

Segundo Christian Fonseca, a Beija-Flor de Nilópolis por três anos consecutivos (1973, 1974 e 1975) "teceu elogios ao regime ditatorial.": em 1973 com o enredo "Educação para o Desenvolvimento", de Walter de Oliveira e João Rosa, no qual homenageava o Movimento Brasileiro de Alfabetização (Mobral), criado em 1967, como metodologia de alfabetização de orientação ideológica compatível com o regime civil-militar; em 1974 o enredo "Brasil ano 2000", já comentado aqui, e, em 1975, o enredo "O Grande Decênio", de Bira Quininho, continuando com a perspectiva de um Brasil "que segue avante pelo céu, mar

---

[490]RODOLPHO; VILA, Paulinho da. *Aruanã-Açú*. Samba-enredo de 1974 da Escola de Samba Unidos de Vila Isabel, Rio de Janeiro, 1974.

[491]"Após o resultado do desfile realizado na Avenida Presidente Antônio Carlos, a *Riotur* anunciou a manutenção das duas escolas na elite, alegando que as obras do metrô na Presidente Vargas e o deslocamento das agremiações para um novo local, prejudicaram seu desempenho. A decisão foi documentada em portaria do governador Chagas Freitas, mas, na prática, a justificativa oficial tratava de esconder o interesse maior da Arena, o partido oficial do regime militar, que era o de agradar o maior número possível de comunidades. Especula-se, inclusive, que outro fator a contribuir para que as duas últimas colocadas, Vila e São Carlos (futura Estácio de Sá), não tenham sido rebaixadas, tenha sido a oportunidade de a ditadura promover uma espécie de compensação à azul e branco, que sofreu interferência direta da censura no período pré-carnavalesco." PONSO, Fábio. Tapetão no samba: os 10 casos de virada de mesa no carnaval do Rio desde os anos 60. *O Globo*, Acervo, Rio de Janeiro, 01 de março de 2018.

[492]ROSA, João; OLIVEIRA, Walter de. *Brasil ano 2000*. Samba-enredo de 1974 da Escola de Samba Beija-Flor de Nilópolis, 1974.

e terra / Nas asas do progresso constante", para celebrar os dez anos do regime, diferindo pouco do ano anterior.[493]

Outras escolas de samba citaram a Transamazônica em sambas-enredo do segundo grupo. Estes cantavam também o otimismo no Brasil, que tinha como um dos motivos de entusiasmo a construção da rodovia. Para o carnaval de 1972, a Escola de Samba Paraíso do Tuiutí, do Morro do Tuiuti, do bairro carioca de São Cristóvão, desfilou no segundo grupo com o samba-enredo "Sempre Brasil" de J. Palmira, Vicente Arides e Renato Araújo. Outra Escola, em 1972, a citar a rodovia foi a Caprichosos de Pilares, também do segundo grupo, com o samba-enredo "Brasil - a flor que desabrocha" de Almir N. Bastos: "Transamazônica, todos hão de ver / Duzentas milhas mar[494] / Para as nossas riquezas proteger".

E não somente as Escolas sambaram a BR-230, os blocos de Carnaval também trataram da rodovia. Em 1972, três blocos saíram às ruas do Rio de Janeiro entoando a rodovia em seus versos: O Grêmio Recreativo Bloco Carnavalesco de Vila Kenedy com o samba "Brasil Grande" de Mauro Pereira, Waldimir e Wantuyl; O G.R.U. Barros Filho, com "Brasil Gigante" de Osmar Paskuth também saiu pelas ruas 1972 da Zona Norte carioca, e o Grêmio Recreativo Bloco Carnavalesco "Boêmios da Madama", da cidade de Niterói, com o samba "Inferno Verde ontem, Transamazônica hoje" de Jacy Ribeiro e Iclemir Veloso.

Dois anos depois, a Transamazônica ainda inspirava blocos, como o Grêmio Recreativo Bloco Carnavalesco "Os Brasinhas", da capital maranhense, com samba "Amazonas, o Inferno Verde" (1974): "Exaltamos com orgulho / A grande obra / Que o Brasil conquistou / A Transamazônica no Inferno Verde / Despontou"; e o Grêmio Recreativo Carnavalesco "Cacique do Cruzeiro" de Brasília com o samba "Obra Divina" de Tonico e Copa. Em 1977, a Transamazônica é citada no samba do Bloco Carnavalesco "Estrela de Jacarepaguá" com o enredo "Lendas e costumes da Amazônia" de Telmo, Miro e Paulo Lins, em uma perspectiva de dúvida: "Índio guerreiro caçador / Seringueiro extrai borracha /

[493]FONSECA, Christian Gonçalves Vidal da. Dá para rir, chorar e sonhar. *op. cit.*, pp. 59-64.
[494]Este verso faz referência a ampliação do mar territorial brasileiro para duzentas milhas, em 1970, através de decreto assinado por Médici, que gerou discussões diplomáticas, sobretudo com os Estados Unidos. Para mais informações ver: CARVALHO, Gustavo Campos. O Mar territorial brasileiro de 200 milhas: estratégia e soberania, 1970-1982. *Revista Brasileira de Política Internacional*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 42, 1999.

Vaqueiro cantava canções de amor / Hoje o progresso chegou / Dentro da cultura e expansão / Surge a Transamazônica! / Ma vejam...".[495]

A Transamazônica surgiu também no campo da literatura nacional, sobretudo poetas colocaram em versos e estrofes os sonhos e os impactos da rodovia. É o caso da poetisa porto-alegrense Consuelo Belloni (1914-1989), que em 1973 lançou um livro com o nome da rodovia. O poema de Consuelo Belloni é novamente representativo do imaginário nacional em relação à construção da Transamazônica em meio à floresta amazônica. Havia certa dramaticidade enquanto compaixão pela floresta que é derrubada, embora ocorra a conformação dos "galhos mortos" que inevitavelmente precisam abrir caminho para "o magnífico, o insuperável, o cortejo da máquina – trator!"[496]. Há certo lamento pela floresta que tomba, no entanto, a floresta tomada por tratores foi forjada como necessária e imprescindível para o novo tempo iniciado pelas grandes obras:

> Pobre árvore caída!
> - hoje holocausto –
> tu que foste a parte do impossível,
> da floresta, então intrasponível...
> o passado... o mistério... a ilusão...
> caída! és o símbolo dos fortes
> Morta! és o marco da visão
> - visão futura – da ciência
> da técnica, da realização.
>
> Tu não morreste!
> tu vais viver no amor
> de uma nova geração
> que faz do trabalho uma epopeia
> e, na História da Pátria,
> compila
> a sua página de ação.
>
> Tombada!
> és a glória perene de uma raça
> que avança
> e em te derrubar,
> atestou e atestará
> em cada dia que passa,
> o seu valor![497]

O que era inevitável, como o "corpo inerte" da floresta, é compensado pela "civilização e progresso" que serão atingidos com a conclusão das obras da rodovia. A poesia

[495]Estas canções foram encontradas no Fundo Serviço de Censura de Diversões Públicas do Arquivo Nacional (Rio de Janeiro).
[496]BELLONI, Consuelo. *Transamazônica* (Brasil, 1970 – Momento histórico). Editora Pongetti, 1973.
[497]*Ibidem*.

de Belloni demonstra certa condescendência e inércia[498] por parte da sociedade civil na derrubada, queimada e transformação da floresta para a abertura da rodovia. Parte da população poderia até mesmo queixar-se das árvores derrubadas, dos animais silvestres afugentados e/ou mortos, das queimadas, mas haveria sempre um contraponto. Estes seriam o preço a se pagar para que o país atingisse o status de potência mundial ao fim do empreendimento, como prometido pelo governo Médici. E não fazia mal, posto que a Amazônia "de selvagem que és, vai nascer outra vez!"[499]

Outro livro de poemas inspirados na Transamazônica é o livro de Luiz Paiva de Castro, *Traçado íntimo da Transamazônica*, de 1971.[500] Escrito logo no início das obras da rodovia, os versos de Castro ofereciam outra perspectiva sobre a região amazônica e seus principais moradores, os indígenas. Para Castro, a integração da Amazônia aconteceria com a valorização e respeito às sociedades indígenas que dela viram nascer a floresta e seus rios desde a formação de sua geografia pelo surgimento dos Andes. Em harmonia, a modernização da rodovia iria unir-se à tradição indígena, levando à verdadeira integração da região amazônica com o resto do país, era o que sonhava o autor.

Uma importante obra literária ficcional, porém baseada em uma história real, é o livro de Odette de Barros Mott (1913-1998), *A Transa Amazônica*, de 1973.[501] A escritora, que já havia publicado diversas obras infanto-juvenis e juvenis, vinha tratando de questões reais da sociedade brasileira e de temas até então periféricos da literatura, como em *Justino, o retirante* (1970)[502] e *A Rosa dos Ventos* (1972)[503]. O que marca o livro de Mott sobre a rodovia não é somente o estudo de campo que realizou para a sua produção, que conta no próprio livro, mas também as mudanças que faz em algumas edições, na tentativa de acompanhar as transformações pelas quais a imagem da Transamazônica passa, com o tempo e o contexto político, social e econômico.

---

[498]As ideias de condescendência e de letargia da sociedade civil durante a ditadura civil-militar são colocadas por Janaina Martins Cordeiro em seu livro que foi tratado no primeiro capítulo desta tese. CORDEIRO, Janaina Martins. *A ditadura em tempos de milagre: comemorações, orgulho e consentimento.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

[499]BELLONI, Consuelo. *Transamazônica* (Brasil, 1970 – Momento histórico). Editora Pongetti, 1973.

[500]CASTRO, Luiz Paiva de. *Traçado íntimo da Transamazônica.* Rio de Janeiro: Ed. Bonde, 1971.

[501]MOTT, Odette de Barros. *A Transa amazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

[502]Neste livro, Mott conta a estória de Justino, um garoto que foge do sertão nordestino após a morte de seus pais em busca de uma vida menos miserável e marcada pela seca. Dessa maneira, a escritora tratava da vida dos migrantes brasileiros que corriam o país com o desejo de uma vida mais digna. MOTT, Odette de Barros. *Justino, o retirante.* São Paulo: Brasiliense, 1970.

[503]Em *A Rosa dos Ventos*, Mott traz temas tabus para sociedade à época, como a homossexualidade e o consumo de drogas. Este livro gerou certa polêmica à época, porque a autora tinha seus livros frequentemente adotados em escolas para projetos literários. MOTT, Odette de Barros. *A Rosa dos Ventos.* São Paulo: Brasiliense, 1972.

Em 1973, na primeira edição do livro, Mott publica com o título *A Transa Amazônica*, que conta a história de sonhos, promessas, coragem e de trabalho árduo da família de Isório que parte da beira do rio São Francisco, de Sergipe, para a Transamazônica. A partir de 1979, da sexta edição do livro, passa a intitular-se *A Grande Ilusão (A Transa Amazônica)*. Na nona edição, os títulos invertem-se, passando a ser *A Transa Amazônica (A grande ilusão)*. Tais mudanças não se reduziram ao título, mas também chegaram ao final da estória contada por Mott.

Da primeira à quinta edição, publicadas pela Editora Brasiliense, o livro de Mott tinha um "final feliz" para as suas personagens. A autora estava imersa no otimismo que lia nos periódicos, ouvia nos discursos governistas e também acompanhava a euforia que presenciou nas agrovilas que visitou pessoalmente. Portanto, Mott demonstra na primeira "versão" de sua obra que só poderia corroborar com o clima de esperança e de confiança no projeto de colonização da Transamazônica e dar à família de Isório a conquista do sonho da terra própria e produtiva na floresta amazônica.

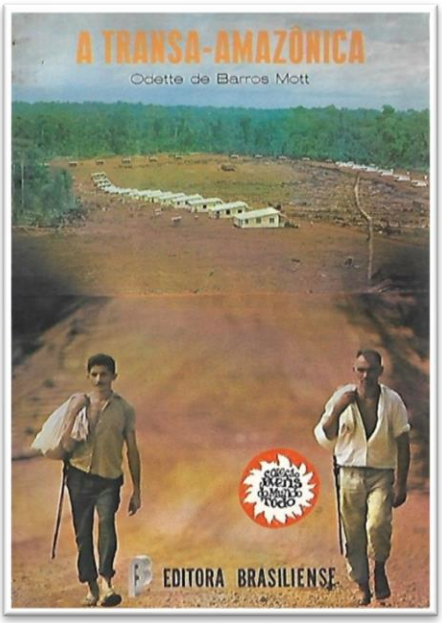


Imagem 24. *Final feliz* – capa do livro de Odette Mott sobre a Transamazônica (da primeira à quinta edição, de 1973 a 1979).

Fonte: MOTT, Odette de Barros. *A Transa amazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

A mudança do título para *A Grande Ilusão* (1979), a escritora passou a contar não somente a história da construção e da colonização da rodovia, mas também passou a retratar a mesma como desilusão para centenas de migrantes que saíram de suas regiões, sobretudo nordestinos que fogem da seca para a floresta amazônica, enganados pela promessa da terra fértil e abundante. O que era sonho, tornou-se pesadelo para estes migrantes que se inseriam no projeto de colonização das margens da BR-230. Portanto, a partir da sexta edição, Isório e sua família têm um fim de amargura e decepção. Mott explicou a mudança de sua leitura da Transamazônica na apresentação da sexta edição do livro:

> 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 esperançam 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.[504]

Portanto, a partir do que passou a acompanhar dos periódicos – críticas mais frequentes e intensas à construção da Transamazônica – em 1979, Mott resignificou sua própria obra. A desilusão passou a dar tons mais tristes à estória de Isório, que juntamente com outros colonos sofreu com os obstáculos que a floresta amazônica e que a própria estrada impôs aos seus povoadores. Atravessada pelo novo contexto da BR-230, Mott precisou "atualizar" seu livro, em razão da sua primeira versão baseada na ideia de sucesso e de esperança ter se tornado inválida e ter dado lugar a uma nova dimensão de fracasso e de frustração do projeto de colonização e de integração da rodovia.

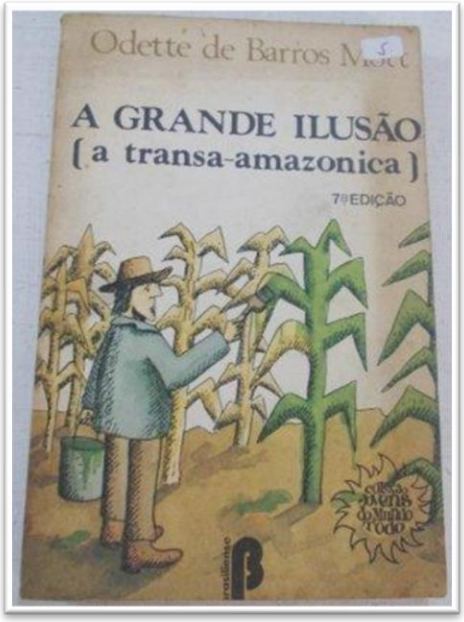


Ilustração 4. *Final sofrido* – capa da versão mais pessimista de Odette Mott (a partir da sexta edição, em 1979).

Fonte: MOTT, Odette de Barros. *A Grande Ilusão (A Transa-amazônica).* 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1979.

Esta segunda versão de *A Transa Amazônica* de 1973 retratava o sofrimento dos colonos, como a distância entre lotes, dificultando a socialização; as péssimas condições de trabalho agrário; a precariedade do solo; as dificuldades de escoamento das colheitas – além de pequenas, são vendidas pela metade do seu valor; e o esvaziamento da infraestrutura das agrovilas com o passar dos anos.

[504]*Idem*. *A Transa-amazônica*. 6ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1979. s./p.

Os colonizadores, cansados passam a trabalhar os dias para sobreviver e não mais para sonhar, não há mais esperança que se possa mudar o destino de fracasso da Transamazônica.

As mudanças nas estórias, com duas versões – de 1973, da primeira a quinta edição e de 1979, da sexta edição em diante – também podem ser observadas nas capas do livro. A capa da primeira versão apresenta dois homens caminhando na rodovia, com uma agrovila ao fundo (imagem 24), na intenção de ilustrar a busca cheia de esperança pela rodovia. Com a mudança de tom em relação à própria Transamazônica, a capa do livro de Mott ilustra a desilusão dos colonizadores, com a figura de um agricultor que pinta de verde o milharal seco em demonstração da terra improdutiva (ilustração 4).

As versões de uma mesma obra, sobre um mesmo tema, são representativas da ressignificação que foi feita do imaginário e da imagem da rodovia Transamazônica com o passar dos anos. De esperança, passou a ser desilusão, de sonho a pesadelo, de sucesso a fracasso. Se, na escrita e primeira publicação do livro de Mott, em 1970, a Transamazônica era sinônimo de progresso e a estória de Isório era apresentada com otimismo, a partir de 1975, a rodovia ganha tons de pessimismo. A rodovia passa a ser problematizada e criticada pelos seus impactos negativos e inviabilização dos projetos que a cercavam, como o de colonizar a Amazônia, assim como o declínio do prestígio do regime civil-militar.

A maioria dos livros que saíram à época da construção da rodovia foram obras não ficcionais, produzidas por jornalistas que trataram especialmente das notícias nos canteiros de obra da BR-230. Muitos jornalistas compilaram suas reportagens e colunas que haviam escrito para seus periódicos sobre a construção da rodovia e produziram livros à época do empreendimento. Alguns solicitados por seus editores, outros por demanda pessoal ou por demanda do próprio Estado de contar a história da maior obra que vinha sendo realizada. O jornalista porto-alegrense Flávio Alcaraz Gomes (1927-2011), convidado pelo governo federal, mais precisamente pelo Ministério da Agricultura, teria a missão de, segundo o secretário-geral deste Ministério Ezelino Arteche:

> ver tudo o que puder e escrever tudo ao seu critério. Se tiver que meter o pau, meta à vontade. Sabemos que o fará com honestidade e com espírito construtivo. Nada mais lhe solicitamos do que isso: descrever com isenção o que observar, doa a quem doer. Sabemos que uma obra assim não se faz sem erros, mas queremos acertar. Por isso contamos com a crítica sadia da imprensa do país.[505]

[505]GOMES. Transamazônica: a redescoberta do Brasil. *op. cit*, pp. 27-28.

Embora parecesse enfático o pedido de isenção, o livro foi composto por prefácios elogiosos do Ministro da Agricultura Luís Fernando Cirne Lima (1969-1973) e do Ministro dos Transportes Mário D. Andreazza (1967-1974), portanto, o livro do jornalista não se tratava de uma leitura imparcial da rodovia. Tratava-se de uma coletânea de reportagens que Gomes havia feito após passar duas semanas na Amazônia para o Correio do Povo, jornal do Rio Grande do Sul, que segundo Andreazza: "tem este livro um valor à parte, por precisamente refletirem as reportagens que o tecem a imagem real de uma doutrina em execução"[506].[507]

Em consonância com o discurso oficial de entusiasmo e otimismo com a construção da rodovia, Gomes desmerece as críticas – às quais chama de "berreiro" – de figuras públicas que se colocaram contrárias ao empreendimento, afirmando: "o berreiro esganiçado de certos *patriotas* entre os quais – e em lugar de destaque – os srs. Roberto Campos e Eugênio Gudin[508], taxando de absurda, inútil, inconsequente e despropositada a construção da Transamazônica."[509] Aponta que a oposição à rodovia dava-se por aqueles que queriam que a Amazônia continuasse a ser ocupada e explorada somente por estrangeiros, e não pelos brasileiros.[510] Portanto, Gomes reafirmava a justificativa dada pelos próprios idealizadores da BR-230 para a oposição à mesma como "inimigos da pátria" e a "cobiça internacional".

O diplomata e economista Roberto Campos (1917-2001), ex-ministro do Planejamento de 1964 a 1967, escrevia artigos para o jornal O Estado de São Paulo, e, juntamente com os jornalistas Fernando Morais (1946-) e Ricardo Gontijo (1944-) e suas reportagens, produziu o livro "Transamazônica", de 1970.[511] Antes mesmo do início das obras da rodovia, Morais, Gontijo e o fotógrafo Alfredo Rizutti (1939-) foram escalados pelo *Jornal da Tarde*[512] para realizar uma viagem de três meses de carro atravessando o que viria a ser o traçado original da

[506]ANDREAZZA, Mário D. "Palavras do Ministro Mário Andreazza." *In* GOMES. Transamazônica: a redescoberta do Brasil. *op. cit*., s/p.
[507]O livro de Gomes foi financiado pela empresa Springer Admiral. A mesma passou a processar o autor, pois este teria vendido – na Feira do Livro e na Feira Nacional do Fumo, em Porto Alegre – os cinco mil exemplares que lhe tinham sido ofertados para que os distribuísse gratuitamente. Os direitos autorais do livro estavam reservados à empresa. SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES. *Assunto: Flávio Alcaraz Gomes*. SNI, Agência de Porto Alegre, novembro de 1972. Fundo: Serviço Nacional de Informações; Arquivo Nacional; Rio de Janeiro.
[508]Gudin (1886-1986) era economista e foi ministro da Fazenda, do governo de Café Filho, entre 1954 e 1955.
[509]GOMES, Flávio Alcaraz. Transamazônica. *op. cit.,* p. 26. (Itálico do autor).
[510]*Ibidem*, pp. 26-27.
[511]MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica.* São Paulo: Brasiliense, 1970.
[512]Criado em 1966, era diário e vespertino e estava vinculado ao jornal *O Estado de São Paulo*.

rodovia Transamazônica. Desta viagem foram produzidas diversas reportagens e artigos que foram publicados no Jornal da Tarde e no Estado de São Paulo, em julho e agosto de 1970.[513]

Cada jornalista ficou com uma parte do livro e a terceira ficou para o diplomata Roberto Campos. Nesta, também foi feito um compilado dos artigos que escreveu para os periódicos, nos quais, muitas vezes, não deixou de tecer críticas e argumentos contrários à construção da rodovia e ao PIN.

> O plano da Rodovia Transamazônica não parece ter experimentado maturação semelhante. Não figurava entre as prioridades do Plano Viário de 1967. Colheu de surpresa os governadores do Nordeste e da Amazônia, e mesmo alguns membros da equipe governamental, que dele se inteiraram *a posteriori*. Sob alguns aspectos, representa retrocesso em técnica de planejamento. A decisão não foi precedida de estudos de viabilidade econômica, sadio costume que a Revolução de 1964 [sic] implantou no país.[514]

As críticas de Campos não eram à "Revolução" [sic], da qual tinha feito parte[515], mas, se concentravam na rodovia e na ausência de estudos de viabilidade prévios e na falta de planejamento. Outra perspectiva de Campos sobre a Transamazônica é a de que esta teria um papel muito mais político e figurativo para o regime civil-militar que de fato um papel econômico para o qual era proposta: "A divulgação do Plano de Integração Nacional e da Rodovia Transamazônica foi parca em análise de custos (aliás, impossíveis de estimar) e fecunda em apelos patrióticos. O que indica que se atribui tanto ou mais importância ao seu *valor simbólico* que à sua *produtividade econômica*."[516] Portanto, observamos que, mesmo como simpático e entusiasta do regime autoritário, Campos não se absteve de publicar suas críticas ao grande empreendimento do governo Médici.

Ainda no livro *Transamazônica* Morais relatou a viagem no trajeto que viria a ser a Transamazônica, as dificuldades de infraestrutura pelas quais passaram e os contatos que

---

[513]Por essa série de reportagens sobre a Transamazônica, Gontijo e Morais ganharam o Prêmio Esso de Reportagem de 1970, o prêmio mais importante conferido aos profissionais de jornalismo do Brasil.

[514]CAMPOS, Roberto. "La rage de vouloir conclure" – I; Improvisação criadora? *In* MORAIS, Fernando et al. Transamazônica. *op. cit.*, p. 107.

[515]E também viria a participar novamente do regime civil-militar como embaixador brasileiro na Inglaterra de 1974 a 1982. E foi senador pelo estado do Mato Grosso pelo Partido Democrático Social (PDS) de 1983 a 1991 e deputado federal pelo Rio de Janeiro de 1991 a 1999. Antes do golpe de 1964, Campos tinha assumido o posto de presidente do BNDE (1958-1959) e de embaixador nos Estados Unidos de 1961 a 1964. KELLER, Vilma; LEMOS, Renato. Verbete Biográfico de Roberto de Oliveira Campos. FGV/CPDOC. Encontrado em: https://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-de-oliveira-campos Acessado em 05 de abril de 2020.

[516]CAMPOS, Roberto. "La rage de vouloir conclure" - II. *In* MORAIS, Fernando *et al*. Transamazônica. *op. cit*., p. 111 (itálico do autor).

fizeram. Gontijo relatou a esperança da população de pequenas cidades atravessadas pela rodovia; a euforia de alguns políticos nortistas que viam na estrada maiores investimentos governamentais em suas cidades. No entanto, os dois jornalistas também testemunharam os percalços do caminho que enfrentariam os operários das empreiteiras construtoras da rodovia; a falta de assistência médica-sanitária e as doenças que assolavam as populações locais; o contato prejudicial às sociedades indígenas isoladas; os argumentos de políticos nordestinos contrários à rodovia e os caminhos árduos pelos quais passariam todos os envolvidos no empreendimento.

Dessa forma, o livro de 1970, um dos primeiros a ser escrito sobre a grande rodovia, quando esta ainda era um projeto, foi dedicado a contar não somente a aventura dos jornalistas, mas também de levar ao leitor um pouco da realidade das populações locais que já se encontravam no caminho da rodovia. Além disso, narrou as dificuldades possíveis e as que já vinham sendo expostas pelos críticos do empreendimento, e localizou, mesmo que rapidamente, alguns impactos sociais e médicos-sanitários da Transamazônica: o aparecimento de problemas sociais como a prostituição; o inchaço urbano sem devido planejamento; a possibilidade de desagregação da estrutura familiar de sociedades indígenas e de outras sociedades tradicionais; o desafio da estruturação do saneamento básico na região; o enfrentamento das epidemias como regularidade na região; a condenação à morte de milhares de indígenas pelo contágio de doenças. Os autores de *Transamazônica* apoderaram seus leitores de informações, questionamentos e reflexões preliminares sobre o maior empreendimento do governo Médici:

> Mas o que acontecerá quando a estrada estiver terminada? Como dar continuidade a esses esquemas assistenciais depois que as empreiteiras desarmarem seus acampamentos e deixarem a Amazônia? Que vantagens poderão ser oferecidas a profissionais – médicos, dentistas, etc. – para que venham dos grandes centros instalar seus consultórios nessa região? E quem pagará o seu trabalho?
> - Só acredito na solução desse problema através do patriotismo, diz um acadêmico de Medicina de Manaus.[517]

Efetivamente, em julho e agosto de 1970, quando a Transamazônica tinha acabado de ser colocada como uma das prioridades da lei de criação do PIN, essas questões não poderiam ser respondidas nem pelo Ministro da Saúde Rocha Lagoa, muito menos pelo presidente Médici. A carência de estudos e levantamentos prévios era uma crítica legítima ao empreendimento e muitas das políticas de saúde efetivadas durante a construção da rodovia

[517]MORAIS, Fernando *et al*. Transamazônica. *op. cit.*, p. 73.

foram implementadas por demanda e não por prevenção ou planejamento prévio. Mas estas questões serão tratadas mais a frente deste capítulo e desta tese.

Arthur Cesar Ferreira Reis (1906-1993), jornalista e político – foi governador do estado do Amazonas de 1964 a 1967 – escreveu cerca de trinta obras sobre a problemática amazônica, desde o período colonial até questões do século XX, e não deixou de tratar também da Transamazônica. Em 1975 ele coordenou e escreveu o livro *Transamazônica: a integração brasileira*.[518] Reis apoiava ampla e publicamente a construção da rodovia. Para o escritor, finalmente o governo federal encontrava o instrumento para a ocupação e integração da região amazônica das quais em tantos livros reclamou, sempre alertando, desde 1960, para a "cobiça internacional" na floresta amazônica e suas riquezas naturais.[519]

O livro coordenado por Reis não poderia ser diferente, reuniu autores que participavam e enalteciam a empreitada do governo de Médici, como o então ex-ministro do Trabalho e Previdência Social (1967-1969) e da Educação (1969-1974) Jarbas Passarinho (1920-2016), que registrou os aspectos políticos voltados para a ideia de unidade brasileira a partir da implantação da rodovia. Os aspectos técnicos tratados no livro ficaram para diretores e especialistas dos projetos que envolviam a rodovia, como o Professor Paulo Barbosa de Souza – diretor do Departamento de Educação Complementar do Ministério da Educação e Cultura (MEC) – que dirigia o *Plano Educacional para a Transamazônica*.

Reis não escondia seu alinhamento ao projeto político-ideológico da ditadura civil-militar brasileira e à ideia de desenvolvimento planejada pelo regime para a região amazônica. Sua indicação para o cargo de governador do Amazonas pelo golpe civil-militar expressava adequação do seu posicionamento político. Tanto sua atuação enquanto estadista, quanto suas obras intelectuais contribuíam para dar prestígio ao governo civil-militar, assim como legitimavam a atuação e os projetos ditatoriais. Portanto, *Transamazônica: a integração brasileira* é praticamente uma ode ao empreendimento do regime civil-militar e demonstração da consonância de suas prévias imagens sobre a Amazônia e sua modernização com os princípios inaugurados pelo golpe de 1964.

Prefaciado por Reis, outro entusiasta e integrante do regime ditatorial publicou obra que celebrava a "coragem do governo Médici". O Coronel Darino Castro Rebelo, então chefe

[518]REIS, Arthur Cesar Ferreira (Coord.). *Transamazônica: a integração brasileira*. (Coleção Terra dos Papagaios). Rio de Janeiro: Conquista, 1975.
[519]Em 1960 foi publicada a primeira edição de *A Amazônia e a cobiça internacional* de Reis.

de gabinete do Secretário-Geral do Ministério dos Transportes – Rodrigo Ajace de Moreira Barbosa (1925-1999) – realizou *Transamazônica: integração em marcha*[520] em 1973, que foi publicado pelo Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes. Rebelo havia participado do Grupo de Estudo da Amazônia do Estado-Maior do Exército de 1964 a 1967, e, segundo o mesmo, estaria neste livro relatando sua experiência no grupo e como integrante do Conselho Deliberativo da SUDAM, desde 1970.

Portanto, Rebelo insinuava, logo na introdução de sua obra, que ele, como membro do Ministério dos Transportes e como participante *in loco* – tanto no Ministério quanto nos canteiros da obra – das tomadas de decisão sobre a Transamazônica, ninguém melhor que ele – talvez o próprio ministro Andreazza – para narrar a decisão "histórica" de se construir a rodovia; descrever o traçado da mesma e suas características; expor a sua "importância nacional e internacional" e até mesmo para rebater as críticas feitas sobre a obra. Em coluna de resenha do livro no Jornal do Brasil, o jornalista Pedro Dantas afirma que: "Trata-se de uma obra da literatura didática e oficiosa, que tem o mérito incomum de fixar com exatidão os problemas e as soluções adotadas, prestando relevante serviço de divulgação, de grande utilidade para todos os brasileiros [...]."[521]

De maneira mais didática que Rebelo, Sérgio D. Teixeira Macedo concebeu, entre muitas ilustrações e fotos[522], uma sucinta história econômica da região amazônica de modo a explicar as razões da construção da rodovia Transamazônica. Em *Transamazônica: integração-redenção do Norte*[523], de 1972, Macedo exalta que o "governo, em boa hora, resolveu aceitar o desafio" da integração da Amazônia, louvando o empreendimento da rodovia, que modifica o futuro deste "ex-*inferno verde*". Apontando alguns aspectos que pouco foram observados por outros escritores sobre a construção da BR-230, o autor aborda rapidamente: o auxílio de religiosos na adaptação e na fixação de colonos às margens da rodovia[524]; os benefícios para a navegação com a rodovia – em razão desta ter sido traçada

[520]REBELO. Transamazônica: integração em marcha. *op. cit.*
[521]DANTAS, Pedro. "A gente corre na BR-230". Jornal do Brasil, Seleção da Quinzena – Livros, Rio de Janeiro, 1º de dezembro de 1973, p. 5.
[522]As ilustrações são do pintor Mário Pacheco e as fotografias foram cedidas pelo Centro de Relações Públicas do Exército. MACEDO, Sérgio D. Teixeira. *Transamazônica: Integração-redenção do Norte*. São Paulo/Rio de Janeiro: Distribuidora Record Cultural, 1972.
[523]*Ibidem*.
[524]Da Arquidiocese de Belém saíram principalmente franciscanos para as agrovilas e margens da Transamazônica. *Ibidem*, pp. 57-58. No âmbito educacional e até mesmo sanitário, os religiosos acabam por estar em localidades que o Estado ditatorial ainda não havia chegado.

originalmente para o aproveitamento dos trechos navegáveis dos rios amazônicos[525] – e as atuações específicas da Marinha, da Aeronáutica e do Exército[526].

Entretanto, como já apresentado pelo livro de Morais, Gontijo e Campos, o empreendimento da rodovia do governo de Médici teve posicionamentos contrários expressos em literatura. O também jornalista Alberto Tamer (1932-2013), então redator do jornal *O Estado de São Paulo*, escrevia artigos para o periódico sobre a seca nordestina e outros problemas econômicos e sociais da região e os projetos de colonização na Amazônia antes mesmo da apresentação do projeto da Transamazônica pelo governo. Após anúncio do PIN e, portanto da BR-230, Tamer reuniu diversas reportagens sobre o flagelo nordestino e as tentativas de integração do Norte, e incorporou análises da idealizada rodovia que prometia sanar tais problemas para a produção de um livro. *Transamazônica: solução para 2001* foi lançado em novembro de 1970, a poucos meses do início das obras da rodovia.[527]

Neste livro, Tamer tratou com pessimismo as promessas promovidas pela construção da estrada, traçando considerações bastante céticas em relação às prometidas soluções que viriam com os quilômetros da rodovia. Tamer ainda rebatia o otimismo das vantagens e reparações que viriam com a edificação da Transamazônica colocada pelo discurso e propaganda oficial do regime ditatorial. Dessa maneira, Tamer empregou o conhecimento que obteve em sua carreira, nos anos em que esteve cobrindo problemas e desafios da população nordestina e da região Norte, para questionar a relevância da BR-230.[528]

Utilizando-se, justamente, de reportagens como as de Tamer, o juiz Osny Duarte Pereira compôs seu livro sobre a rodovia. O mesmo, que teve seus direitos cassados logo no início da ditadura civil-militar no país, também fazia, em parte, coro às críticas ao empreendimento federal.[529] Conforme o próprio título de sua obra, *Transamazônica: prós e contras*, Duarte Pereira apresentou as concordâncias e discordâncias políticas, técnicas,

---

[525]"Estradas de terra e estradas de rios se completarão, se entrelaçarão, para a realização da grande tarefa de tornar bem produtiva uma região que tem vivido ao Deus dará, esquecida de todos, de uma região que tem sido, essa é a verdade, a enteada da federação..." *Ibidem*, p. 55.
[526]*Ibidem*, pp. 59-74.
[527]TAMER, Alberto. *Transamazônica: solução para 2001*. Rio de Janeiro: APEC Editora S.A., 1970. Este livro ficou em sétimo lugar entre os dez livros mais vendidos – entre estrangeiros e nacionais – no estado de Porto Alegre, em 1971. JORNAL DO BRASIL. Livro – Suplemento do Jornal do Brasil. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30 de janeiro de 1971, p. 10. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[528]Tamer já havia lançado dois livros anteriores ao de 1971, tratando dos desafios e problemas do Nordeste e de sua população: *O mesmo Nordeste* (1968) e *Nordeste, até quando?* (1969).
[529]PEREIRA, Osny Duarte. *Transamazônica: prós e contras*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

sociais e econômicas que estiveram envolvidas na realização do empreendimento do governo Médici.

Cuidou de diversos aspectos sobre a Amazônia, como sua história, as questões indígenas, a exploração madeireira e mineral, a oportunidade da agricultura e pecuária, as atuações missionárias, os problemas de saúde pública, e a possibilidade de reforma agrária. E não deixou de indicar inúmeras incertezas sobre a verdadeira causa e pertinência da construção de mais uma rodovia no seio da floresta amazônica colocadas no Congresso e na imprensa. E, ao final, registrou que a Transamazônica efetivaria a soberania e a segurança nacional na região contra a penetração e exploração estrangeira, que tanto temiam juristas como ele.

O que podemos observar é que, do final de 1970, quando a construção da rodovia foi anunciada, até o final de 1971, os livros que foram publicados sobre a temática criticavam o empreendimento, apontavam ausências de estudos, erros de cálculos, desconfianças e pessimismo diante da grande obra que vinha sendo realizada – *Transamazônica* de Morais, Gontijo e Campos (1970); *Transamazônica: prós e contras* de Duarte Pereira (1971) e *Transamazônica: solução para 2001* de Tamer (1971)[530]. Estes livros tiveram uma circulação considerável e alcançaram boa parte da população letrada brasileira.[531] Em 1971, os livros, que tinham como temática a rodovia, estavam entre os dez mais vendidos em diversas capitais brasileiras. Em março deste mesmo ano, o livro de Duarte Pereira estava em segundo lugar entre os dez nacionais mais vendidos no Brasil, e o de Morais, Gontijo e Campos estava em sétima posição. [532] [533]

[530]Vale aqui citarmos o livro de Murilo Melo Filho publicado em 1971 explicando o que era a Transamazônica e os benefícios de sua construção. Escrito para a Coleção "O jovem deve saber tudo sobre" da parceria entre o Ministério da Educação e a Editora Bloch, com o objetivo de popularizar a alguns assuntos junto aos estudantes brasileiros. No caso do livro de Melo Filho, a intenção era de levar o otimismo sobre a rodovia para a população jovem. No entanto, como este livro estava focado em uma parcela etária da população, decidimos não "contabilizá-lo" nesta análise. Murilo Melo Filho (1928-) é advogado, jornalista e escritor. Integra a Academia Brasileira de Letras desde 1999.

[531]Em 1970, o número de analfabetos na parcela da população maior de quinze anos, era de 18.100 brasileiros entre 53.633, ou seja, 33,7% da população acima de quinze anos era analfabeta. INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. "Mapa do Analfabetismo no Brasil". INEP, Ministério da Educação, Brasília-DF. Disponível em http://portal.inep.gov.br/documents/186968/485745/Mapa+do+analfabetismo+no+Brasil/a53ac9ee-c0c0-4727-b216-035c65c45e1b?version=1.3 Acessado em 09 de abril de 2020.

[532]Em abril de 1971, os livros sobre a rodovia permaneceram sendo os mais vendidos em dez capitais, subtraindo São Paulo, Goiânia e Brasília da lista, acrescentando Manaus na região Norte e Salvador na região Nordeste. JORNAL DO BRASIL. "Os mais vendidos nos estados", Livro – Suplemento do Jornal do Brasil – Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 24 de abril de 1971, p. 4. O Jornal do Brasil tinha uma coluna na qual listava os livros nacionais e estrangeiros mais vendidos em cada estado brasileiro, em cada mês, que saia sempre no último

Embora a vigência do AI-5, e com a edição do Decreto nº 1.077, de janeiro de 1970, que estabeleceu a censura prévia a livros e periódicos, os livros citados acima não foram censurados, como podemos observar. Pelo contrário, sobretudo as obras de Morais, Gontijo e Campos e a de Duarte Pereira foram amplamente procuradas pelos leitores brasileiros. Mesmo que não censuradas, documentos do Serviço Nacional de Informações mostram que agentes do Estado autoritário ditatorial fiscalizaram as atuações de seus autores, como o caso de Alberto Tamer. O jornalista teve alguns acontecimentos de sua vida pessoal e de sua atuação profissional colocados em uma espécie de dossiê.[534]

Este demonstra que o comportamento de Tamer vinha sendo registrado no SNI e que foram reunidos dados sobre o jornalista quando Roberto Campos, então Embaixador brasileiro na Inglaterra, solicitou que Tamer fosse seu assessor em Londres, em 1975. Tal dossiê tinha caráter "urgentíssimo" – carimbado como tal – e servia para "averiguar" a conduta política-ideológica do jornalista e se o mesmo tinha relações com movimentos e entidades "subversivas", sendo capaz de exercer importante tarefa de confiança diplomática na Embaixada brasileira em Londres.[535] [536]

À época do lançamento de seu livro, e segundo as críticas feitas por Tamer em *Transamazônica: solução para 2001*, ficou registrado que:

> Segundos dados coletados nos meios empresariais – vinculados ao desenvolvimento da Amazônia, trata-se de *críticas construtivas* que foram feitas ao programa de ocupação da região, caracterizando sempre a necessidade de se introduzir novos mecanismos para levar grandes empresas, apontando as possibilidades da área.[537]

---

sábado do mês: "Os mais vendidos nos estados". E, em destaque, na primeira página do suplemento "Livro", os dez nacionais e estrangeiros mais vendidos no Rio de Janeiro, cidade sede do periódico. Este suplemento do Jornal do Brasil iniciou-se em 30 de janeiro de 1971, vinha junto ao periódico, após o Caderno *B*.

[533] JORNAL DO BRASIL. "Os mais vendidos nos estados", Livro – Suplemento do Jornal do Brasil – *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de março de 1971, p. 1. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional. Acrescentamos que neste mês de março, o livro de Duarte Pereira esteve entre os quatro nacionais mais vendidos nas seguintes capitais: Rio de Janeiro, Curitiba, Florianópolis, Recife, Natal, Maceió, Belém e Brasília. Morais *et al*. esteve entre os mais vendidos também em Recife, em quarto lugar, em São Paulo (segunda posição) e no Rio de Janeiro (em sétimo lugar). Enquanto Tamer esteve entre os primeiros em Goiânia e Porto Alegre. Portanto, entre 27 capitais, os livros com a temática da Transamazônica foram os mais vendidos em onze capitais brasileiras. *Ibidem*, p. 1; p. 3.

[534]SERVIÇO Nacional de Informações. "Alberto Tamer". Prontuário; Agência Central/SNI, 24 de junho de 1975. 12p. Fundo do Serviço Nacional de Informações; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

[535]Tamer assumiu o cargo de Adido Cultural e de Imprensa na representação diplomática na Inglaterra de 1975 a 1977 e de 1980 a 1983, convidado pelo então embaixador Roberto Campos.

[536]SERVIÇO Nacional de Informações. "Alberto Tamer". Prontuário; Agência Central/SNI, 24 de junho de 1975. 12p. Fundo: Serviço Nacional de Informações; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

[537]*Ibidem*, p. 3. Fundo do Serviço Nacional de Informações; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Portanto, a obra de Tamer, ou melhor, os seus argumentos recriminadores utilizados para tratar da Transamazônica foram absorvidos com brandura e até com compreensão. Chamadas de "críticas construtivas", pois poderiam auxiliar em melhorias dos projetos de atração de grandes indústrias para as margens da rodovia, Tamer foi isentado de alguma censura por parte dos agentes do SNI.

Do ano de 1972 em diante, os livros publicados com a temática da Transamazônica foram aqueles que tentaram desmerecer e responder aos argumentos contrários à rodovia e que defendiam a mesma, de maneira geral – *Transamazônica: a redescoberta do Brasil* de Gomes (1972); *Transamazônica: integração-redenção do Norte* de Macedo (1972); *Transamazônica: integração em marcha* de Rebelo (1973)[538]; *Transamazônica: a integração brasileira* de Reis (1975/76) e a "edição otimista" de *A Transa Amazônica* de Odette Mott (de 1973 até 1979). Portanto, foram publicados para responder às críticas feitas na imprensa, em geral, e nos livros publicados até 1971.

De janeiro para julho de 1971 os primeiros livros sobre a rodovia deixaram, aos poucos, de estar entre os cinco mais vendidos – de onze capitais em janeiro, passaram a três capitais (Manaus, Teresina e Fortaleza).[539] Em novembro deste ano, o livro de Duarte Pereira apareceu em primeiro lugar e em quarto lugar em dezembro, entre os livros nacionais de não ficção, na capital do Rio de Janeiro. E continuava entre os cinco primeiros mais vendidos na categoria nacionais não ficção nos meses de janeiro, fevereiro e março de 1972.[540]

Contudo, o livro de Gomes (lançado no fim de 1972) esteve entre os mais vendidos na capital porto-alegrense, e somente nesta, – por quatro meses seguidos – de dezembro de 1972 a março de 1973. Isto explica-se de certa maneira, pelo fato de o autor ser presidente da

[538]Podemos compreender o livro de poesia de Consuelo Belloni de 1973 trazia também caráter de urgência e de redenção à construção da rodovia. Entretanto, optamos por não contabilizá-lo acima por tratar-se de um livro de poesia, o que modifica, de certa maneira, o seu público leitor. Este livro estaria do mesmo modo em outra categoria, a de ficção, nas estimativas de vendas de livros no país feitas pelo Jornal do Brasil, o qual pesquisamos para analisarmos o alcance das obras que se debruçaram sobre a Transamazônica.

[539]O cálculo feito pelo Jornal do Brasil também se modificou. Anteriormente era solicitado das maiores livrarias de todas as capitais brasileiras a lista dos livros mais vendidos. A partir de agosto de 1971, a contabilidade passou a ser feita pelas sucursais do jornal que se encontravam nas cidades de Niterói, São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte, Brasília, Salvador e Recife, passando a calcular somente destas cidades e Rio de Janeiro, onde ficava a sede do periódico. Portanto, a aferição dos livros mais vendidos no país, através do Jornal do Brasil, ficou restrita e prejudicada.

[540]À medida que o livro *Transamazônica: prós e contras* (1971) permanecia entre os mais vendidos no país, seu preço aumentava sincronicamente. De vinte cruzeiros em julho de 1971 a trinta cruzeiros em fevereiro de 1972.

Associação Gaúcha de Emissoras de Rádio e Televisão, contando a seu favor com a intensa publicidade nestes meios de comunicação, no estado, sobre a sua obra.[541]

A quantidade de livros que foram publicados entre 1970 e 1979 especificamente sobre a rodovia Transamazônica, e o fato de alguns destes estarem por meses entre os mais vendidos em algumas capitais brasileiras demonstra que havia público para a sua leitura, que tal empreendimento suscitava a curiosidade e a atenção de uma parte da população, no caso, letrada. Da mesma maneira que canções e peças teatrais conduziram e contribuíram para o momento de otimismo em relação à obra.

A Transamazônica era a imagem que legitimava, então, o regime ditatorial e os princípios ensejados pelo golpe de 1964 e cantada em versos sertanejos, assistida em palcos para crianças e adolescentes e lida em páginas encadernadas. Suas justificativas, suas expectativas e perspectivas entoaram caminhos da cultura e intelectualidade nacional.

2.7. Da *aventura* ao *risco*, do *otimismo* à *Transamargura*

A "última aventura vivida por um povo na face da Terra", como vimos neste capítulo, conseguiu aproximar-se e legitimar-se junto à sociedade civil brasileira não somente pela atuação e o discurso oficial, mas também por conta das propagandas oficiais, das peças publicitárias e através do âmbito cultural nacional. Entretanto a imagem de "aventura" que denotava tons de destino, de façanha, empreendimento e coragem, também trazia cores de "eventualidade", de "imprevisto" e de "risco". Tais colorações corroboravam as críticas feitas sobre a construção da Transamazônica: insuficiência ou ausência de estudos prévios sobre a viabilidade da estrada; reprodução de erros cometidos em outros empreendimentos; abandono de estradas e de projetos mais eficazes que a BR-230; o abandono do projeto de colonização de suas margens e agrovilas e a devastação da floresta amazônica.

O maior exemplo das críticas que tinham como justificativa a reprodução de equívocos e de rejeição a outras estradas era a história da rodovia Belém-Brasília ou Transbrasiliana, como também era conhecida. Sua publicização, seu enredo e sua narrativa, que se

[541]Gomes deixa de ser relacionado à sua obra de exaltação à rodovia e ao seu trabalho como jornalista e radialista, quando seu nome troca a seção de "livros" pela seção de "crimes" dos jornais. Em 11 de abril de 1976, Gomes assassinou "acidentalmente" uma jovem que se encontrava dentro de um carro em frente à sua casa, em Porto Alegre. Em 1979, Gomes foi condenado por júri popular a doze anos de prisão.

justificavam a partir do lema *levar integração ao norte do país* através da ligação direta com a capital federal no centro-oeste, poderia ser facilmente confundida com o *script* da rodovia Transamazônica. No entanto, havia pouca ou nenhuma peça publicitária, propagandas oficiais, escritos literários ou até mesmo documentos oficiais que equiparassem as duas rodovias.

A rodovia Belém-Brasília, mesmo que não pavimentada, cumpriu o seu objetivo de ligar a capital federal à capital paraense. A estratégia do governo de Médici foi então a de pavimentá-la, e, assim finalizar, efetivamente, a BR-153, em demonstração de sua capacidade, em detrimento da "ineficiência de JK" que "não terminou o que começou". Em 1967 voltou a ser asfaltada, no governo Costa e Silva, e oficialmente finalizada em 1974, com Médici.

Tanto era delicada a relação do regime ditatorial com a rodovia Belém-Brasília, que muitos críticos à Transamazônica se utilizaram daquela para rejeitar sua construção, posto que estas pareciam ter objetivos finais semelhantes. O então diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do estado do Amazonas (DER-AM) José Sérgio da Paz Monteiro de Castro, apontava outras rodovias como mais rentáveis economicamente, e advogava a necessidade de consolidar ou concluir as vias já iniciadas na região, antes de implantarem uma nova. Monteiro de Castro alegava que não havia dinheiro sobrando e que rodovias continuavam inacabadas, como a Belém-Brasília por exemplo, que permanecia com mais de 30% da sua extensão sem seu revestimento primário. Além disso, Monteiro de Castro demonstrava estranheza na abertura de concorrência pública para o início das obras da rodovia antes mesmo da conclusão do projeto.[542]

O deputado federal arenista do estado de Goiás Siqueira Campos, em 27 de maio de 1971, apresentou um projeto às Comissões de Constituição e Justiça, de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, de Finanças e de Valorização Econômica da Amazônia da Câmara dos Deputados, para que o PIN fosse modificado e passasse então a compreender a rodovia Belém-Brasília como uma de suas prioridades, alterando assim, a redação do decreto-lei que estabelecia o Plano. Neste projeto, Siqueira Campos colocava que, como primeira etapa do PIN, além da construção imediata da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém, fosse também realizada a "pavimentação asfáltica da Rodovia Belém-Brasília"[543], e que a

[542]O ESTADO DE SÃO PAULO. Transamazônica terá problemas. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 28 de junho de 1970, p. 7. Acervo O Estadão.
[543]SIQUEIRA CAMPOS. Projeto 146, de 1971. Altera a redação do art. 2º e acrescenta ao art. 4º do Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, que cria o Programa de Integração Nacional, estabelecendo prioridade em

finalização desta deveria ser entregue na mesma data ou anteriormente à conclusão da Transamazônica.

A justificativa utilizada pelo deputado Siqueira Campos foi a de que a rodovia Belém-Brasília seria a "espinha dorsal da integração econômica do país e mais importante base para a penetração que está possibilitando a conquista e a ocupação da Amazônia"[544]. Lembremos que na revista *Manchete*, em reportagem especial sobre a Transamazônica, esta foi colocada como "espinha dorsal do sistema rodoviário amazônico" e que este periódico reverberava em suas páginas o discurso governamental. No entanto, para Siqueira Campos, a Belém-Brasília era parte intrínseca das determinações do PIN, portanto, adicioná-la ao plano seria dar "novo impulso e vigorosa sustentação a essa programação rodoviária da mais alta expressão para o reencontro do Brasil consigo mesmo"[545]. Dessa forma, o deputado arenista contemplava parte das justificativas dos críticos à construção da rodovia Transamazônica, rememorando a importância da Belém-Brasília para o mesmo objetivo de desenvolvimento e de integração da região amazônica conclamados pelo PIN, a partir de uma nova rodovia, a BR-230. No entanto, sua proposta foi considerada inconstitucional pela Comissão de Justiça, por ultrapassar o que seria "competência exclusiva do Presidente da República".[546]

Diversos opositores da Transamazônica utilizaram-se da imagem da Belém-Brasília inacabada para apontar os esforços e gastos que poderiam ser desperdiçados na construção de uma nova rodovia. No entanto, havia críticos da BR-230 que computavam os cruzeiros que seriam retirados da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) para a construção da mesma, discordando de tais transferências – por quatro anos, 30% dos recursos da SUDENE seriam utilizados para o custeio dos projetos do PIN.[547] Tais críticos, em sua maioria políticos nordestinos, temiam que a SUDENE reduzisse sua atuação na região nordestina por este desfalque financeiro. Assim como preocupavam-se com a mudança de foco das ações do governo federal do Nordeste para o Norte brasileiro.

---

favor da pavimentação da Rodovia Belém-Brasília. Disponível em https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=F616FE49318774093C3E38FB1C599EA3.node1?codteor=1190311&filename=Avulso+-PL+146/1971 Acesso em 03 de dezembro de 2019.

[544]*Ibidem.*

[545]*Ibidem.*

[546]Segundo relator do projeto deputado José Sally, este era inconstitucional por contrariar o artigo 57, itens I, II e IV da Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969. Neste artigo, ficava colocado que era de competência exclusiva do presidente a produzir leis que dispusessem sobre matéria financeira, que aumentassem vencimentos ou despesa pública e que dispusessem sobre a organização administrativa do território. BRASIL. Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969. Edita o novo texto da Constituição Federal de 24 de janeiro de 1967. Diário Oficial de 20 de outubro de 1969, Brasília, DF.

[547]COLOMBO, Luciléia. A SUDENE e a mudança institucional no regime militar. *Cadernos do Desenvolvimento*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 13, pp. 153-175, jul.-dez. 2013.

O deputado federal pelo estado de Pernambuco, da legenda Movimento Democrático Brasileiro (MDB), Tales Bezerra de Albuquerque Ramalho (1923-2004), temia justamente que os investimentos para o próprio Nordeste, por parte do governo federal e do empresariado, através da redução de incentivos fiscais oferecidos, pudessem se restringir por causa da nova rodovia.

Outro deputado federal por Pernambuco Cid Feijó Sampaio (ARENA) informou em entrevista ao *Jornal do Brasil* que havia se posicionado contra mais de dez tentativas feitas por parte do governo federal para reduzir ou anular os incentivos fiscais ao Nordeste, e afirmava que iria aos principais estadistas "para evitar que a euforia e o regozijo de uma vitória na batalha da conquista da Amazônia [sacrificassem] a esperança de milhões de nordestinos de crescerem econômica e socialmente." Para o deputado Sampaio, a integração da Amazônia seria realizada em detrimento e em sacrifício do sonho nordestino de "libertar-se da miséria e da pobreza."[548]

O então governador da Paraíba João Agripino (ARENA; 1966-1971) foi um dos políticos que mais questionou o PIN e suas rodovias. Tendo em vista que, no início do ano de 1970, o governo de Agripino publicava em jornais de alta circulação no Sudeste, como o *Jornal do Brasil*, publicidades em que anunciava as vantagens de se investir na Paraíba, como 15% a mais de incentivos fiscais e de obras de infraestrutura que vinha realizando nos municípios paraibanos: "Há razões muito fortes para isso. Veja: Uma nova indústria já vai encontrar água, luz, telefone, energia e estradas pavimentadas, ferrovias, mão de obra disponível, etc."[549] Esse seria um dos motivos pelos quais Agripino tornou-se um dos maiores críticos à construção da Transamazônica, tendo em vista que seu mandato investia em obras de infraestrutura no estado nordestino desde o seu início, em 1966, para buscar investimentos de fora do Nordeste para o seu estado.

Nilo Coelho, outro governador nordestino à época que também se punha contrário aos projetos do PIN, discursou em tom emocionado na inauguração de novo edifício do Banco de Desenvolvimento de Pernambuco (BANDEPE), no qual afirmou que

---

[548]SAMPAIO, Cid *apud* JORNAL DO BRASIL. "Políticos discordam da utilidade". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de junho de 1970. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[549]COMPANHIA de Industrialização do Estado da Paraíba; GOVERNO João Agripino. "15% a mais de incentivos fiscais, 60% de reinvestimento do ICM terreno a apenas NCR$ 0,25 o m²". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 07 de março de 1970, 1º Caderno – Internacional, p. 9; *Ibidem, Jornal do Brasil,* Rio de Janeiro, 20 de março de 1970, Revista Econômica, p. 98. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

> "*Ninguém no Nordeste era contra a integração da Amazônia*. [...] Nós todos somos soldados da primeira linha para a conquista da Amazônia, mas não com o preço da destruição de um movimento desenvolvimentista, de uma mística de que todos nós somos possuídos, de uma instituição de planejamento que ordenou a vida deste Nordeste; que modificou a paisagem administrativa de toda a região; que trouxe seriedade ao serviço público; que convocou o empresariado para uma arrancada nova, para a construção do novo Nordeste. E então toda esta mobilização, nesta hora se sente frustrada. Se sente frustrada porque uma promoção publicitária nos esmaga [...] Mas tampouco alguém admite que se faça a conquista daquela área com o preço da destruição da SUDENE [posto que isto] *seria o aniquilamento, o retorno àqueles dias infelizes de miséria e empobrecimento e desta seca que nos tortura* [...]"[550].

Coelho, em tal circunstância bastante propícia e favorável, contando com a presença e apoio de João Agripino e do general Tácito Teófilo de Oliveira, então presidente da SUDENE, afirmou que iria à Brasília para garantir que Médici soubesse dos problemas econômicos e sociais que tais medidas contra a SUDENE iriam causar. A criação do PIN e a construção da Transamazônica deflagraram uma disputa entre Norte e Nordeste.

A importância da SUDENE para a região nordestina não foi o único argumento dos opositores do PIN e da Transamazônica. Houve políticos que sugeriram outros mecanismos de integração da Amazônia e expuseram outros receios, como o senador pelo estado de Pernambuco José Ermínio de Morais (MDB; 1963-1971). Morais, em 09 de julho de 1970 em sessão no Senado Federal, considerou derrotas passadas do Estado na região Amazônica:

> Queremos deixar claro que somos favoráveis à integração da Amazônia, porém de maneira mais lenta, de forma a não enviar nordestinos para uma região insalubre e evitando-se a repetição do que sucedeu com a construção da [Estrada de Ferro] Madeira-Mamoré, onde cada dormente custou uma vida humana.[551]

E ainda sugeriu outra rota para a Transamazônica, citando o estado do Maranhão: "Por que não desenvolver essa região que tem possibilidades de melhoramento mais efetivo, em lugar de atravessar regiões tão úmidas, de rios caudalosos, cujo custo é desconhecido?". Morais então citou rodovias que considerava de conclusão prioritária, como a BR-101 (à época, ligava Natal, no Rio Grande do Norte a cidade de Osório no Rio Grande do Sul), a BR-50 (à

---

[550]COELHO, Nilo *apud* DIÁRIO DE PERNAMBUCO. "Inaugurado ontem edifício-sede do BANDEPE". *Diário de Pernambuco*, Recife, 02 de julho de 1970, 1º Caderno, p. 5 (itálicos nossos). Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[551]MORAIS, José Ermínio *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. "Senador ataca plano da Transamazônica". *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 10 de julho de 1970, p. 5. Acervo O Estadão. As comparações entre a Transamazônica e a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré serão aprofundadas no quarto capítulo desta tese.

época era a estrada que encurtava a distância de São Paulo a Brasília) e a BR-70 (conexão da capital federal com a BR-14 sem precisar passar pela cidade de Anápolis, em Goiás).

Os políticos nordestinos, que se posicionavam contra as etapas do PIN, utilizavam-se da dramaticidade que envolvia a miséria nordestina diante da seca crônica que assolava a região. Apelavam para as notícias da imprensa que quase frequentemente informavam sobre as taxas de miséria e o número de flagelados pela seca, na tentativa de mobilizar civis para modificar, ao menos, os cortes financeiros na SUDENE para a realização do PIN e suas rodovias. No entanto, lidaram com o forte otimismo governamental que apelava pela construção da Transamazônica.

A preocupação destes políticos e da classe dominante nordestina em relação à SUDENE tinha razão de ser. Segundo Luciléia Colombo, a Superintendência passou a exercer colaboração com o recém-instituído Sistema de Planejamento Federal[552], que absorveu as prerrogativas iniciais daquela. Após o início das obras da Transamazônica, a SUDENE foi sendo esvaziada pelo governo de Médici, e no governo de Geisel, com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (IIPND; 1975-1979) atuou como "simples coordenadora e supervisora de ações, o que por si só já refletiu a crescente marginalização que a instituição vinha sofrendo nos processos de decisão política."[553]

Entretanto era uma luta já vencida pelo governo de Médici a favor da construção da Transamazônica e da realização do PIN. E as propagandas oficiais revelam tal dedicação do governo federal para que a BR-230 obtivesse da sociedade civil apoio para a sua rápida efetivação. O governo de Médici não arriscaria a realização da rodovia por conta de alguns políticos que "agiam de má fé", segundo Andreazza. Para este e o governo, os opositores da rodovia gritavam em vão, pois a população brasileira, nem mesmo os nordestinos e muito menos o Estado, escutaram suas pautas e reivindicações, visto que, para estes, a Transamazônica levaria as famílias flageladas pela seca do Nordeste para as terras "vazias" e "férteis" do Norte. Dessa forma, parecia não haver um porquê para gritaria opositora à BR-230. A "redenção" , até mesmo para os próprios nordestinos, estava na nova estrada, em outro lugar e não nas políticas da SUDENE.

---

[552]BRASIL, CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Decreto nº 71.353, de 9 de novembro de 1972.* Dispõe sobre o sistema de Planejamento Federal e dá outras providências. Brasília, 1972.
[553]COLOMBO, Luciléia. A SUDENE e a mudança institucional no regime militar. *op. cit.*, p. 163.

Em seu livro já citado anteriormente, Osny Duarte Pereira contou que receava que a BR-230 pudesse gerar intensos problemas sociais como disputas entre povos tradicionais e "colonizadores", enfermidades e até mesmo mortes, consequentes da infraestrutura médica e sanitária precária:

> Brincar na selva poderá custar vidas preciosas e até a abertura de caminhos mais fáceis, para perder-se, ali, a soberania nacional. O risco não é construir a estrada, ignorando os problemas de saúde pública. O risco é a autossuficiência da ignorância jogar-se numa empreitada desse vulto, desprezando os estudos e a experiência, já acumulados. Contra esse risco, devemos todos alertar a Nação e chamar os levianos à realidade.[554]

Pereira Duarte retoma a ideia da *aventura* que já teria experimentada com a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM; 1907-1912) e com a rodovia Belém-Brasília (1958-1960; 1967-1974). Havia aqueles que compreendiam tanto a EFMM quanto a Belém-Brasília como alertas para que não se cometessem os mesmos erros – mortes e gastos – na Transamazônica. E havia aqueles que acreditavam que a Belém-Brasília era o espelho do que iria ocorrer com a nova rodovia; as mesmas consequências de abandono e isolamento da população, que ficou "à margem da estrada e à margem da vida", como afirmou o já citado jornalista Alberto Tamer.[555]

Esta última foi refutada pelo militares por conta de seu idealizador, Juscelino Kubitschek. A tentativa de encobrir a figura do ex-presidente JK pelo regime civil-militar era tamanha que Geisel disse, segundo Elio Gaspari, na circunstância da morte do ex-presidente, em 1976:

> Tanto que pedi a Deus que esse homem não morresse no meu governo! Agora, vamos enfrentar o caso. Acho que devemos decretar luto oficial, por três dias. Entendo que é de direito o luto oficial. Sou contra qualquer homenagem do governo a esse homem. Era um contrarrevolucionário, que foi cassado, punido pela Revolução. Posso informar a Vossa Excelência que a repercussão no Exército será negativa.[556]

A comoção popular diante da perda daquele que construiu Brasília parou a capital federal, com os civis carregando o caixão até a Catedral de Brasília, local do velório. Como afirma

---

[554]PEREIRA, Osny Duarte. Transamazônica. *op. cit.* p. 192.
[555]TAMER, Alberto. Transamazônica: solução para 2001. *op. cit*., p. 124.
[556]GEISEL, Ernesto *apud* GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada: as ilusões armadas.* São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

Gaspari, desde a publicação do AI-5, a despedida de JK foi o acontecimento político que levou o povo de volta às ruas.[557]

A tentativa de desbotar, de fazer esquecer a imagem de desenvolvimentista de JK, fez-se sentir até mesmo no âmbito cultural brasileiro. O DCDP do regime civil-militar, em 1975, censurou uma canção que citava o ex-presidente como prenunciador do progresso nacional. O compositor Haley Pessoa de Vasconcelos solicitou no DCDP pela liberação da canção "Exaltação ao Brasil", que, passando por análise, foi vetada. No documento enviado à Divisão, não há justificativa para a censura, no entanto, a letra da música afirma que a caminhada do Brasil para uma "potência" dava-se desde o governo de JK, com a construção da capital federal:

> Brasil vai, Brasil vai / Brasil vai, diz que vai, vai / Começou pela Brasília, Presidente Kubitschek / Agora Transamazônica, pelo Presidente Médici / O Brasil está progredindo / De Norte, Sul, Leste, Oeste / Já tornou-se uma potência / Neste gigante Universo [...][558]

No ano seguinte, o compositor enviou à Divisão novamente sua canção, desta vez, modificada. Retirou a menção ao presidente JK, delegando a construção de Brasília aos arquitetos e não ao ex-presidente:

> Brasil vai, Brasil vai / Brasil vai, diz que vai, vai / Começou pela Brasília / Desafio aos arquitetos / Agora Transamazônica / Consolidando o progresso / O Brasil está progredindo / De Norte, Sul, Leste, Oeste / Já tornou-se uma potência / Neste gigante Universo [...][559]

E desta vez, sua canção foi aprovada e liberada para divulgação pelo DCDP.

Entretanto estava para além de desvanecer a figura de JK, era preciso também desvincular a Belém-Brasília da Transamazônica e levar àquela ao esquecimento popular. O projeto político do regime civil-militar estava para além de reconhecer Kubitschek como "contrarrevolucionário", mas sim, pelo fato do governo de JK ter forjado um discurso de modernização nacional igualmente requerido pelos militares: através do rodoviarismo, de grandes obras de infraestrutura e de um desejo de integração nacional.

Os estadistas militares pós-golpe de 1964 almejavam ser reverenciados socialmente como "reveladores do progresso e civilização" do país. Dessa forma, não bastava que os

---

[557]GASPARI. A Ditadura Escancarada. *op. cit*.
[558]VASCONCELOS, Haley Pessoa de. "Exaltação ao Brasil", janeiro de 1975. Fundo Serviço de Censura de Diversões Públicas, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
[559]Ibidem.

filmetes da Agência Nacional ou que os discursos estadistas ecoassem a "coragem", a "capacidade exclusiva" do regime de cumprir a integração do país e de conduzir o país à "potência mundial" era preciso concomitantemente mascarar as semelhanças entre a Belém-Brasília e a Transamazônica, assim como desbotar a relação da população com o *presidente bossa nova.* Tanto fizeram que o regime autoritário se posicionou como o "pavimentador" da Belém-Brasília, mostrando-se como "o governo que verdadeiramente concluiu a rodovia" e fez com que esta não tivesse custos "em vão" para a população nacional.

O governo Médici e os órgãos de propaganda perceberam que a mobilização e a empatia com a construção da Transamazônica deveriam ser alimentados desde o seu início. Desde a divulgação de como Médici, "emocionado", pensou na criação do empreendimento até a última placa de inauguração da rodovia.

Mas, logo nos primeiros meses depois do anúncio de construção da rodovia, seus idealizadores e políticos governistas tiveram que defendê-la das críticas. Em coluna no *Jornal do Brasil*, de 28 de agosto de 1970, o jornalista Zózimo expôs a fragilidade do regime e de seus integrantes em lidar com os questionamentos feitos por políticos e jornalistas sobre a viabilidade real da rodovia Transamazônica:

> O Ministro Delfim Netto não aguenta mais que lhe cobrem os estudos de viabilidade do projeto de construção da Transamazônica e outro dia saiu-se com o seguinte exemplo ao ser interpelado no Senado por um parlamentar da Oposição, que queria saber como era possível o governo lançar-se em tal empreitada sem promover antes "o indispensável estudo de viabilidade".
> "Para início de conversa" – disse Delfim – "acho muito engraçado um político falar para um economista em estudos de viabilidade, inventados justamente pelos economistas para tapear os políticos".
> Continuando, explicou o Ministro da Fazenda: "Numa obra pioneira da dimensão da Transamazônica é impossível um estudo de viabilidade, que é feito para projetos dos quais se pode calcular aproximadamente a rentabilidade, isto é, os resultados. Mas de uma obra como a Transamazônica que pretende abrir um mundo de perspectivas e de cujos benefícios totais só tomaremos conhecimento realmente depois de realizada, é utópico um estudo de viabilidade."

E Delfim exemplificou, matando o ponto: "Imagine Vossa Excelência se o Rei de Portugal, ao receber de Cabral a comunicação de que este projetava descobrir o Brasil, lhe tivesse exigido antes um estudo de viabilidade. Nós dois não estaríamos aqui agora batendo este papo tão agradável."[560] Delfim desacreditava a importância dos estudos de viabilidade, além de

[560]AMARAL, Zózimo Barroso de. Viabilidade inviável. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1970, p. 3. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

demonstrar impaciência com as frequentes indagações dos opositores da rodovia, alegando a impossibilidade de estudos de viabilidade. O ministro da Fazenda ainda debocha da própria condição do Brasil, colocando este como inviável enquanto país, desde o seu "descobrimento".

Como afirmou Fernando Menezes, esse tipo de argumento esvaziado de conteúdo, mas com certo valor retórico, engrandecia a Transamazônica ao compará-la ao *achamento* do Brasil pelos portugueses no contexto das grandes navegações do século XVI, assim como transformava em "inimigos" da nação aqueles que apontavam as limitações de tal realização.[561]

No já citado discurso *Sob o signo da fé*, Médici reafirmou que o propósito da rodovia era muito maior do que se poderia delimitar em números e cifras:

> Seria insensato realizar, aqui e nesta hora, um grande projeto de desenvolvimento puramente regional, que desviasse poupanças e créditos capazes de gerar riquezas maiores e mais rápidas noutras regiões. Muito mais insensato seria, no entanto, ignorar a Amazônia, usando rígidos critérios de prioridade econômica e deixá-la ficar no passado e ainda envolta no mistério, sempre vulnerável à infiltração, à cobiça e à corrosão de um processo desnacionalizante, que se alimenta e se fermenta em nossa incúria.[562]

E o ministro Andreazza, quando esteve na Câmara dos Deputados, em 1º de julho de 1970, para falar aos deputados federais sobre a importância do PIN e da construção da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém, discorreu sobre benefícios de difícil quantificação por cifras, como o valor a se atribuir à ocupação territorial como meio de garantir a soberania nacional em áreas consideradas "vazias" pelo governo; como atribuir o valor da "coesão nacional" estruturada por essas rodovias e como poderia ser atribuído valor à uma nova fronteira de desenvolvimento aberta; às novas atividades econômicas criadas; à absorção de mão de obra em novas frentes de trabalho e como dar valor a "fatores de paz social e de bem-estar de numerosa parcela do povo brasileiro?", perguntava Andreazza em seu pronunciamento.[563]

---

[561]MENEZES**.** *Enunciados sobre o futuro***.** ***op. cit.*** **p. 62.**

[562]MÉDICI. Sob o signo da fé. *op. cit.*, p. 146.

[563]Este pronunciamento foi publicado separadamente em: ANDREAZZA, Mario D. *Transamazônica (Pronunciamento feito à Câmara dos Deputados em 1º de julho de 1970)*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1970. p. 32.

Dessa maneira, para Andreazza e os outros governistas envolvidos direta ou indiretamente com a idealização e promoção do projeto de construção da Transamazônica, o alcance social, político, territorial e ufanista estava para além de cálculos frios realizados por estudos de viabilidade econômica realizados por países desenvolvidos.

Para além dos argumentos contrários à construção da rodovia, havia um espanto e uma desconfiança por parte de técnicos, especialistas, jornalistas e políticos oposicionistas ao governo pela emergência com a qual o empreendimento era tratado. A urgência, segundo o presidente Médici, estava em amenizar o sofrimento nos nordestinos que lutavam contra a seca. Para Andreazza, a pressa decorria da necessidade de viabilização de novas rotas comerciais e o princípio de um sistema rodoviário amazônico. Para o ministro do Interior Costa Cavalcanti, imperativa era a integração nacional, e, para os militares, de uma maneira geral, as justificativas eram o afastamento do interesse internacional sobre a Amazônia e a preservação da segurança e soberania nacional.

Os diferentes motivos não eram reverberados separadamente, mas sim, reunidos, para dar ainda mais ênfase à necessidade e celeridade das obras da rodovia. No entanto, dúvidas e suspeitas sobre tal urgência alertavam tais críticos, sobretudo, tratando-se de uma obra de vultosos custos e de dimensão social, política e econômica extensas, pois tratava-se de um empreendimento que envolvia duas regiões, que, somadas, representavam dois terços do território brasileiro.[564]

Não foram somente em jornais e revistas que críticas ao empreendimento do governo de Médici foram publicizadas, mas também em livros escritos à época, como o já citado *Transamazônica: solução para 2001*, de Alberto Tamer.[565] Este afirma que um dos argumentos que mais escutou no período em que esteve nas margens da Transamazônica foi a de que a Belém-Brasília havia surgido sem qualquer planejamento, e que tinha, ainda assim, se transformado em uma realidade. E então, "Por que não repetir o feito?"[566]. Para o jornalista, a comparação entre as duas estradas era ilusória, falaciosa, já que a primeira ligava dois polos urbanos de desenvolvimento; ao contrário da BR-230.

Sobre a colonização, Tamer argumentou que as rodovias, que já haviam sido construídas, estavam abandonadas, que não tinham sido bem sucedidas as tentativas de

[564]BRAGA, Magno Michell Marçal**.** BR-230, Nordestinos na Rota Transamazônica. *op. cit***.,** pp. 71-72.
[565]TAMER, Alberto. Transamazônica: solução para 2001. *op. cit.*
[566]*Ibidem*, p. 124.

fixação do homem à terra na Belém-Brasília que "espera ainda o seu colonizador", e na Cuiabá-Porto Velho – apelidada de "rodovia das onças" por Jânio Quadros –, que foi inaugurada precariamente em 1960, e começava, segundo o autor, a ter uma tímida e desorientada experiência somente naquele ano de 1970. Para Tamer, o governo não se interessou e não se empenhou de fato em organizar projetos que viabilizassem a efetiva colonização de rodovias já construídas, "Faltaram recursos financeiros, conhecimento técnico e, principalmente, a decisão efetiva de ocupar as áreas já conquistadas."[567]

Tamer apontava também que havia pouco estudo, conhecimento sobre a viabilidade agrícola do solo amazônico, que mesmo experiências agrícolas em Altamira vinham levando os lavradores nordestinos ao sofrimento, com a produção quase irrisória, "apesar da terra roxa"[568], que era muitas vezes absorvida pelo mercador intermediário que pagava pouco pelo que obtinha. Portanto, o autor pautou todas as suas críticas na ausência de planejamentos; estudos prévios "que deveriam orientar o caminho da grande estrada"[569]. Para Tamer, tratava-se de transpor de uma região para outra os desafios que iriam alongar-se no caminho da rodovia:

> Assim, em última análise, a Transamazônica não representa a solução mais econômica, prioritária e viável para os problemas nem do Nordeste, nem da Amazônia. São duas regiões que só tem em comum a pobreza, e jamais poderão ajudar-se mutuamente. Ao contrário, se não houver um replanejamento imediato, irá, apenas ocorrer a transferência para a Amazônia, dos mesmos problemas sociais que hoje afligem o Nordeste.[570]

A partir de 1974, no governo de Ernesto Geisel (03/1974-1979) com o início da chamada "redemocratização" ou "distensão", caracterizada como "lenta, gradual e segura" pelos militares, as críticas à Transamazônica passaram a ser mais sólidas e frequentes nos periódicos brasileiros. Isso porque os aparatos de censura e repressão passam a moderar suas ações. Dessa maneira, abriu-se uma pequena fresta na janela da liberdade de imprensa.

Em uma reportagem para o *Jornal do Brasil*, em julho de 1975, o jornalista Heraldo Dias e o fotógrafo Alberto França trataram dos problemas que levaram motoristas a apelidarem a Transamazônica de *Transamargura*. O péssimo estado no qual se encontrava a rodovia não era somente a falta de manutenção da mesma pelo DNER, mas sim por conta de sua origem precária, tendo sido inaugurada pelo Estado e empreiteiras com pouquíssimos

[567] *Ibidem*, p. 115.
[568] *Ibidem*, p. 126.
[569] *Ibidem*, p. 130.
[570] *Ibidem*, p. 129.

quilômetros asfaltados, e sua vulnerável infraestrutura para os quase seis meses de chuva anuais.

Em fevereiro de 1974, o engenheiro agrônomo Alceo Magnanini, como então diretor do Parque Nacional da Tijuca do Rio de Janeiro, também utilizou-se da alcunha *Transamargura* para referir-se à BR-230, ainda afirmando que "para que aqueles dois estados [Rio de Janeiro e Minas Gerais] chegassem às condições ecológicas de agora passaram-se 200 anos, mas isso numa época em que o desmatamento era feito à machadada e a carro de boi. Hoje a Amazônia vem sendo devastada com motosserras, por empresas particulares."[571]

Esta fala foi feita juntamente com outros especialistas em meio ambiente, no 26º Congresso Nacional de Botânica no Rio de Janeiro, que denunciavam o acelerado desmatamento da Amazônia e demonstravam preocupação com o perigo, segundo estes, de que a floresta pudesse transformar-se em um deserto.[572] Portanto, a alcunha de *Transamargura* foi utilizada de maneira generalizada pelos críticos posteriores ao governo de Médici para acusar a Transamazônica e seus idealizadores de: estar abandonada; destruir a floresta amazônica; ser perigosa; inviável fisicamente; e ter dado imenso prejuízo aos cofres públicos e etc.

Em tom bastante crítico, os jornalistas ilustraram a reportagem com imagens de carros atolados em meio à rodovia que se tornara lama. Além disso, mesmo nos períodos de seca, a rodovia transformava-se em outro tipo de obstáculo, por conta da má sinalização e do próprio leito da rodovia que era reocupado pela floresta. E a rodovia, de "estrada da integração" e de "redenção", era "rebaixada" à "trilha" em meio à selva:

> Passados dois anos da inauguração do último trecho da Transamazônica [em 1973], *a estrada ainda não existe*. Por enquanto, é apenas a *Transamargura*, como a conhecem os poucos motoristas que **se aventuram** por seus atoleiros, perigosas pinguelas e pistas estreitas. Enfim, um péssimo caminho na selva, muitas vezes reduzido à condição de trilha.[573]

A partir do início do processo de redemocratização, com a diminuição dos holofotes sobre a rodovia, com a mudança na política de colonização da rodovia pelo governo de Geisel e do enfraquecimento das censuras aos jornais, a Transamazônica permanece como *aventura*.

---

[571]MAGNANINI, Alceo *apud* OPINIÃO. A defesa da floresta. Jornal *Opinião*, Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1975, p. 4. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[572]*Ibidem*.
[573]DIAS, Heraldo. Transamazônica ainda não é estrada, é só caminho na selva. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 13 de julho de 1975, pp. 1; 26-27 (itálico do autor; negrito nosso). Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Embora, com outra retórica e como signo oposto ao anterior, passando a ser compreendida como “perigo”, “risco”, “prejuízo” àqueles que a atravessavam. A ideia de aventura passava a estar ligada à ideia de improviso, de falta de planejamento e de resultado indefinido. “Aventurar-se” nos quilômetros mal sinalizados, esburacados pelas chuvas e “invadidos pelo mato” da Transamazônica tinha tom depreciativo, tinha o alerta de perigo, a partir de 1975. Era diferente do “aventurar-se” do início das obras da rodovia, que chamavam a população para uma nova conquista, para o alcance do progresso e do “Brasil Potência”.

Dois dias depois da publicação da reportagem sobre a Transamazônica que transformou-se em *Transamargura*, o *Jornal do Brasil* publicou um editorial no qual posicionou-se reivindicando atitudes do regime, apontando este como responsável pelas condições nas quais se encontrava a BR-230. Em tom de cobrança, embora não de oposição, os editores do periódico modificaram seu posicionamento diante de alguns empreendimentos e políticas do regime civil-militar:

> Qualquer que seja o maior ou menor grau de verdade de cada uma das teses invocadas em defesa do intensivo programa rodoviário do Governo Médici, a verdade é que nas estradas o contribuinte brasileiro fez um investimento, acima de suas posses, digamos, e o importante agora, é que tal investimento não se dissolva em igarapés e não se afunde em atoleiros. Porque quem hoje visita a estrela das estradas amazônicas, a Transamazônica, visita aquilo que o povo ribeirinho já batizou de Transamargura. Deixou-se deteriorar de tal forma o leito da rodovia que novos e grandes investimentos são necessários à sua recuperação.[574]

O editorial terminava afirmando que se estávamos vivendo governos unificados pelos princípios de 1964, era de se esperar que estes continuassem as ações de antecessores, sendo assim, “não podemos considerar estanques tais administrações. Iniciadas estradas, é mister levá-las adiante – é a regra – mas sobretudo devem ser completados e conservados trabalhos que já gravaram tanto a economia nacional e que devem pagar o que custaram.”[575] Evidenciava-se pelo periódico a visão e atuação distintas do governo de Geisel em relação à Transamazônica e às outras estradas iniciadas no governo anterior. O governo do quarto presidente ditador demonstrou em suas políticas que a BR-230 teria outro objetivo, muito mais voltado à exploração de suas margens por grandes pecuaristas e latifundiários, do que composto por projetos de colonização para nordestinos e sulistas.

---

[574]EDITORIAL do Jornal do Brasil. Normas a obedecer. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 15 de julho de 1975, p. 7. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[575]*Ibidem*.

Nos jornais, falava-se em abandono da BR-230. Intitulada "Dificuldades podem provocar abandono da Transamazônica", a matéria publicada no jornal *O Globo* reportava a possibilidade de mais de 2.500 famílias que estavam instaladas no trecho Altamira-Marabá de abandonar suas terras e voltar para suas cidades de origem. "A venda ilegal de terras, a falta de escolas, a inexistência de orientação técnica e um critério deficiente para a classificação dos produtos da região" eram os motivos alegados pelos colonos para a desistência. Tais colonos abonavam de culpa o INCRA e apontam outras causas para o início dos problemas na colonização da rodovia: a ineficiência da produção de arroz barbalho (de Pernambuco); as escolas fechadas e a falta de apoio agrícola pela Associação de Crédito e Assistência Rural do Estado do Pará (ACAR-Pará).[576]

Os governistas tinham que reforçar que eram rumores e mentiras, as acusações por parte de políticos, jornalistas, técnicos e por colonos de que a rodovia estaria abandonada. O Porta-Voz oficial da Presidência da República em 1978, Coronel Rubem Ludwig (1926-1989) afirmava que "ao contrário, a [Transamazônica] tem apresentado grande movimento, especialmente, no trecho Marabá-Itaituba, em plena floresta amazônica."[577] E confirmava dizendo que a situação era a "melhor possível" e que o tráfego neste trecho era tão intenso "que tem, inclusive, provocado sérios acidentes"[578], como se talvez não fosse o estado da estrada que estivesse na origem de tais acidentes de trânsito.

Em 1978, o jornalista Ricardo Carvalho e o fotógrafo Gil Pinheiro atravessaram a Transamazônica por trinta dias, pelo jornal *Folha de São Paulo*, com o intuito de apresentar quais eram as condições físicas e humanas da rodovia. Entrevistaram colonos que tinham chegado à rodovia e suas estradas vicinais em 1971, e que há sete anos esperavam do INCRA o título de posse de suas terras ou as assistências agrícolas prometidas pelo mesmo. Geisel, que faria uma viagem de visita à rodovia, na ocasião, não veria a solidão daqueles colonos, porque segundo a reportagem, o INCRA havia escolhido os lotes que seriam visitados pelo presidente. A matéria abonava o Chefe de Estado, culpabilizava o Instituto, e afirmava que a população local demonstrava não mais decepção, mas sim revolta diante de sua realidade de abandono e não acreditava mais nas promessas que lhe eram feitas.[579] Ainda assim, não

[576]O GLOBO. Dificuldades podem provocar abandono da Transamazônica. Jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, 20 de janeiro de 1976, p. 5. Acervo O Globo.
[577]LUDWIG, Rubem *apud* O GLOBO. Ludwig: Transamazônica não está abandonada. Jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, 02 de agosto de 1978, p. 22. Acervo O Globo.
[578]*Ibidem*.
[579]CARVALHO, Ricardo; PINHEIRO, Gil. Na Amazônia o fracasso de uma colonização – O brasileiro esquecido. Jornal *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1970, pp. 10-11. Acervo da Folha.

perdiam a esperança: "Olha, moço, quando a gente vê o fruto crescer naquelas árvores, dá a esperança de que tudo vai um dia melhorar."[580] E como resultado, Carvalho afirmava que o projeto de colonização das agrovilas e das margens da Transamazônica eram um fracasso.

Dois dias após essa reportagem, a Folha de São Paulo opinou em seu editorial que o fracasso do projeto de colonização na Transamazônica "atesta o malogro dos projetos-impactos idealizados no Governo Médici para glorificar sua administração". Além disso, acusou de improvisação os projetos do INCRA e apontou que as famílias que lá ainda estavam, abandonadas, doentes e pobres esperavam por medidas de dinamização dos mercados próximos e de assistência governamental.[581]

Ainda em 1979, como ministro do Interior, Andreazza (março de 1979-1985) continuava a defender a sua grande obra enquanto ocupava a pasta dos Transportes. Na tentativa de reafirmar a importância da Transamazônica, o ministro disse, quando indagado pelos jornalistas sobre os prejuízos econômicos causados ao país pela construção da mesma, que "se eu tivesse recursos, faria outra Transamazônica"[582], e acrescentou dizendo que esta daria uma resposta econômica muito mais rápida que a rodovia Belém-Brasília.[583]

Dessa maneira, podemos afirmar que o *otimismo* espelhado nos discursos oficiais, nas propagandas do Estado conduzidas por filmetes e cinejornais e por outros instrumentos em "tons menos oficiais"; nas peças publicitárias, nas canções sertanejas e de outros ritmos, nas peças de teatro infantil e em livros que celebraram a construção da Transamazônica, transformou-se, foi ressignificado e traduzido em novos tempos em *Transamargura*, ou em *Transmiserável*. A "última *aventura* vivida por um povo na face da Terra" transformou-se e foi transformada em *risco* e *abandono* para aqueles que atravessavam a rodovia, para aqueles que ainda apostavam em uma solução, para os indígenas que continuaram a lutar por suas terras e para os que continuaram vivendo nas margens da Transamazônica.

---

[580]DONA NOÊMIA *apud* CARVALHO, Ricardo; PINHEIRO, Gil. Na Amazônia o fracasso de uma colonização – O brasileiro esquecido. Jornal *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1970, p. 11. Acervo da Folha.
[581]FOLHA DE SÃO PAULO. Editorial. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1978, p. 2. Acervo da Folha.
[582]ANDREAZZA, Mario *apud* O GLOBO. "Andreazza faz defesa da Transamazônica". Jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, 04 de maio de 1979, p. 24. Acervo O Globo.
[583]*Ibidem*.

CAPÍTULO 3

"HOMENS SEM TERRAS" PARA "TERRA SEM HOMENS": OS IMPACTOS SOCIAIS DA CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA

Em 8 de outubro de 1970, em discurso proferido na reunião extraordinária da SUDAM, na capital amazonense, Médici anunciava que se poderia solucionar, através de um programa integrado de "colonização" e de desenvolvimento, dois problemas nacionais: "o do homem sem terras no Nordeste e o da terra sem homens na Amazônia".[584] Parecia simples, diante dos olhos governamentais, que nordestinos, ávidos por terras férteis e castigados pela seca, poderiam cruzar o país de leste a oeste para buscar tais esperanças na Amazônia, que por sua vez encontrava-se "deserta" de brasileiros e com a iminente "ameaça internacional" de invasão e exploração. A Amazônia era tida como a última fronteira econômica brasileira a ser conquistada.

Oito dias após o discurso de Médici, um grupo de Parakanãs orientais chegou até a frente de atração da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), que estava acampada próxima à sua aldeia. Os Parakanãs encontravam-se "no caminho da rodovia Transamazônica". Contiveram os funcionários da Fundação e levaram tudo o que puderam carregar. Após sete insistentes meses de contato, foram considerados "pacificados" pela Fundação. O chefe Arakitá e seu povo, em outubro de 1971, decidiram mudar-se para as terras próximas à Base Avançada de Pucuruí, que ficava a alguns quilômetros da BR-230. Já estavam dependentes das ferramentas dos "turi"[585].

Em 15 de março de 1971, Dona Francisca Moraes arrumou as malas, fechou sua casa e "rumou" do Jardim do Seridó, no interior do Rio Grande do Norte, com seu marido e seus doze filhos para a então mais nova promessa do governo federal brasileiro: a rodovia Transamazônica. Chegou à agrovila *Brasil Novo* através de um voo fretado pelo governo federal. Com 37 anos, Dona Francisca desejava ter uma terra mais extensa para a grande família e estava cheia de esperança de mudar de vida, trocando assim, a seca nordestina pela

[584]MÉDICI. Sob o signo da fé. *op. cit.*, p. 149.
[585]Para o povo Parakanã oriental, "turi", "tori" ou "tória" significa "homem branco". E pode ser também utilizado de maneira pejorativa, significando "homem branco inimigo", segundo relato do coronel Clodomiro Bloise. BLOISE, Clodomiro. *Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanã*. Base Avançada de Pucuruí, Tucuruí, Pará, 21 de julho de 1971. 14p. Acervo do Instituto Socioambiental (ISA). Até hoje, os parakanã utilizam-se dessa palavra para referenciar-se ao "homem branco".

úmida floresta amazônica. Trocava um "pesadelo" por um "sonho".[586]

Os projetos de "colonização" da Transamazônica tinham como objetivo levar às margens da rodovia "colonos" brasileiros, sobretudo nordestinos e sulistas, para ocuparem as agrovilas construídas. O governo de Médici repetia insistentemente que a Amazônia era um pedaço do território nacional "vazio" e que poderia tornar-se o alento dos colonos. Entretanto a Amazônia brasileira não encontrava-se "vazia".

Motosserras, escavadeiras, tratores comandados por funcionários das empreiteiras construtoras não somente derrubaram árvores, modificaram o solo, abriram clareiras na selva amazônica, mas também transformaram a vida das populações locais que encontravam-se na região antes da ideia de *Transamazônica* existir. Ribeirinhas(os), seringueiras(os), castanheiras(os), comunidades quilombolas, pequenas(os) sitiantes, caboclas(os) e comunidades indígenas foram atravessadas(os) pela rodovia. Invisibilisadas(os), tais populações tiveram seus territórios revirados e ultrapassados, seus modos de vida interrompidos e subvertidos, suas crenças desenraizadas e desarmonizadas, suas vozes distorcidas e caladas.

A construção de diversas rodovias que cortariam boa parte da selva amazônica e os planos de "colonização" nas suas margens eram propagandeados como instrumentos de um projeto de desenvolvimento da região estruturado e liderado pela ditadura. Entretanto a pergunta que se faz é "desenvolvimento para quem?", recolocando uma angústia de Anthony Hall[587]. Neste capítulo trataremos das atuações do Estado brasileiro diante de alguns desses povos silenciados, os povos indígenas[588]. Iremos ocupar-nos das atividades da instituição responsável, a FUNAI, diante de alguns povos indígenas que "encontravam-se no caminho" da rodovia.

E cuidaremos também dos projetos de "colonização" da rodovia Transamazônica para os migrantes, realizados pelo INCRA e outros órgãos governamentais colaboradores. Ao nos debruçarmos sobre tais questões, perceberemos neste capítulo que tanto os povos locais quanto os migrantes estavam à margem deste projeto de desenvolvimento, já que não eram

[586]MORAES, Francisca *apud* SILVA, Maria Ivonete Coutinho da. Mulheres migrantes na Transamazônica. *op. cit*. pp. 106-107. Entrevista de Dona Francisca Moraes concedida em 2006 à Maria Ivonete da Silva.
[587]HALL, Anthony L. *Amazônia: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1991.
[588]Compreendemos que o termo "indígena(s)" é genérico e que não abarca toda a diversidade cultural e social das sociedades originárias brasileiras. Entretanto, por falta de melhor termo, utilizaremos este nesta tese, assim como utilizaremos os termos: "comunidade(s) indígena(s)", "grupo(s) indígena(s)" e "povo(s) indígena(s)" para tratar dos mesmos, quando fazem parte de uma mesma etnia.

efetivamente ouvidos e considerados. A "colonização" da Transamazônica e o "desenvolvimento" da Amazônia não foram pensados realmente para atender às demandas dos nordestinos e sulistas, no entanto aconteceriam a qualquer custo, ao custo da cultura, da saúde e da vida de alguns povos indígenas.

3.1. "Fato de poder ter sempre estado oculto": a invisibilização dos povos indígenas atravessados pela Transamazônica

E aquilo que nesse momento se revelará aos povos
Surpreenderá a todos não por ser exótico
Mas pelo fato de poder ter sempre estado oculto
Quando terá sido o óbvio[589]

Caetano Veloso, 1976

Caetano Veloso escreveu uma canção que conta a história de "um índio" que "virá" e que se mostraria a todos os povos, e surpreenderia não por ser "um selvagem", um "exótico", mas por ter sido ocultado, invisibilizado, quando, na verdade, era "óbvia" e evidente a sua existência "num ponto equidistante entre o Atlântico e o Pacífico", ou seja, em um ponto na Transamazônica. Caetano parece contar a história da sociedade brasileira, que, em processo de dizimação, será salva por um indígena, o seu indígena, mesmo depois de ter "sempre estado oculto".

Se nos permite Caetano, é assim que interpretamos sua canção *Um índio*, de 1976[590],

[589]VELOSO, Caetano. Um índio. Disco *Bicho*, 1977.

[590]Caetano Veloso compôs em 1976 a canção "Um índio". Interpretada inicialmente por Maria Bethânia no projeto *Doces Bárbaros* integrado por estes dois, mais Gilberto Gil e Gal Costa. No ano seguinte, esta canção entrou para o disco de Veloso intitulado "Bicho". Letra da canção: "Um índio descerá de uma estrela colorida, brilhante/De uma estrela que virá numa velocidade estonteante/E pousará no coração do hemisfério sul/Na América, num claro instante/Depois de exterminada a última nação indígena/E o espírito dos pássaros das fontes de água límpida/Mais avançado que a mais avançada das mais avançadas das tecnologias/Virá/Impávido que nem Muhammad Ali/Virá que eu vi/Apaixonadamente como Peri/Virá que eu vi/Tranquilo e infalível como Bruce Lee/Virá que eu vi/O axé do afoxé Filhos de Gandhi/Virá/Um índio preservado em pleno corpo físico/Em todo sólido, todo gás e todo líquido/Em átomos, palavras, alma, cor/Em gesto, em cheiro, em sombra, em luz, em som magnífico/Num ponto equidistante entre o Atlântico e o Pacífico/Do objeto-sim resplandecente descerá o índio/E as coisas que eu sei que ele dirá, fará/Não sei dizer assim de um modo explícito/Virá/Impávido que nem Muhammad Ali/Virá que eu vi/Apaixonadamente como Peri/Virá que eu vi/Tranquilo e infalível como Bruce Lee/Virá que eu vi/O axé do afoxé Filhos de Gandhi/Virá/E aquilo que nesse momento se revelará aos povos/Surpreenderá a todos não por ser exótico/Mas pelo fato de poder ter sempre estado oculto/Quando terá sido o óbvio". VELOSO, Caetano. Um índio. Disco *Bicho*, 1977.

já que não encontramos explicações suas. Esta, para além de uma profecia do compositor, era uma constatação daquele contexto em que a imprensa nacional e internacional utilizavam a palavra "genocídio" para tratar da política indigenista da ditadura brasileira, e, na qual os agentes da FUNAI tentavam justificar sua atuação na abertura e na construção da Transamazônica e de outras rodovias na floresta amazônica.

Em entrevista, o general Oscar Jerônimo Bandeira de Mello[591], antes de começarem as atuações da FUNAI na Transamazônica, afirmou que não se tinha um cálculo exato do número de indígenas "hostis", e que, só na primeira área prevista, entre as cidades paraenses de Santa Isabel do Araguaia à Itaituba, compreendiam-se cerca de três mil "selvagens" em mil quilômetros.[592]

A contabilidade das comunidades indígenas atravessadas ou margeadas pelo traçado da Transamazônica não era consonante. Hubert Lepargneur afirmou que se tinha conhecimento de que a rodovia iria cortar os territórios de cerca de 10 mil indígenas, destes, cinco mil seriam considerados integrados, mil de contato permanente, 500 de contato intermitente e 3.500 completamente isolados.[593] Ricardo Gontijo afirmava que o traçado original da rodovia – da Paraíba ao Acre – passaria por 23 grupos indígenas.[594]

Gontijo publicou em seu livro já mencionado nesta tese, *Transamazônica*, de 1970, um mapa da rodovia com a localização das sociedades indígenas que seriam atravessadas e relatando a condição de contato em que se encontravam, assim como algumas características das mesmas.[595] Essas localizações apontadas no mapa de Gontijo basearam-se no que ele, Fernando Morais e Alfredo Rizutti viram e ouviram – de indivíduos locais e nativos – quando fizeram o traçado original da Transamazônica, assim que essa foi anunciada.

---

[591]O general Oscar Jerônimo Bandeira de Mello (1910-) foi um dos militares que participou do inquérito que extinguiu o Serviço de Proteção ao Índio (SPI; 1918-1967). Foi o segundo presidente da FUNAI, substituindo José de Queiroz Campos (1967-1970), permanecendo de junho de 1970 a março de 1974. Segundo a Comissão Nacional da Verdade, Bandeira de Mello foi responsável pela idealização do *Reformatório Krenak*, localizado em Belo Horizonte, Minas Gerais, que era uma instalação prisional para indígenas, onde ocorreram torturas, mortes e desaparecimentos. COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. *Os responsáveis por crimes na Ditadura, segundo a Comissão da Verdade*. Disponível em http://www.abi.org.br/wp-content/uploads/2015/10/Listacrimesditadura.pdf Acesso em 05 de agosto de 2020.

[592]O LIBERAL. FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar. *O Liberal*, Belém, 06 de agosto de 1970, p. 4. Acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana (PA).

[593]LEPARGNEUR. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit*., p. 42.

[594]Foram muitas as sociedades indígenas contatadas pela FUNAI com o intuito de auxiliar as obras da rodovia. Entretanto, não teríamos aqui instrumentos suficientes para tratar de todas as sociedades que foram atravessadas, prejudicadas, exiladas pela Transamazônica. Dessa maneira, optamos pelas sociedades indígenas Parakanã e Assurini para compreendermos os impactos desse empreendimento do governo federal sobre um povo originário.

[595]GONTIJO. "Pobres selvagens no meio do caminho". *In* MORAIS, Fernando *et al*. Transamazônica. *op. cit*., p. 67.

Mapa 4. As sociedades indígenas atropeladas pela Transamazônica, segundo Gontijo.[596]

Fonte: GONTIJO. "Os índios da Amazônia e suas terras." *op. cit.,* p. 67.

Dessa forma, segundo levantamento dos jornalistas, a Transamazônica atravessaria dezoito povos indígenas. No trecho que abarca as cidades de Marabá, Jatobal, Tucuruí e Altamira, os Parakanãs, os Araras, os Assurinis e os Açacarotes (retângulo 1 no mapa 4), considerados "muito agressivos", seriam contactados; especificamente no trecho Altamira-Itaituba estariam os Jurunas, os Caiapós e os Kararaos (retângulo 2); no trecho Itaituba-Jacareacanga (na divisa dos estados do Pará e Amazonas; retângulo 3 no mapa 4) a rodovia poderia cortar os Munducurus e os Apiacãs, considerados "semicivilizados" e "guerreiros ferozes", respectivamente; no trecho Jacareacanga-Prainha, a sul da rodovia (retângulo 4) estariam os Campineiros que tinham contato com seringueiros.

Ainda neste trecho, porém, ao norte da rodovia (retângulo 5), os Orelhas de Pau, os Murás, os Pirahans, os Caueaheibs e os Parintins viviam sendo explorados por outros segmentos locais. Entre Humaitá e Lábrea, os Junas eram considerados poucos e "não

[596]GONTIJO. "Os índios da Amazônia e suas terras." *op. cit.,* p. 67.

perigosos" (retângulo 6); no trecho Lábrea-Boca do Acre viveriam os Aporinãs e os Paumaris, compreendidos como civilizados (retângulo 7). Considerando o fato de que em seu projeto inicial a Transamazônica chegaria à capital peruana passando pelo Acre, mais cinco povos indígenas (Caxarares, Caripunas, Camanaris, Nauás e Caxinauás) também seriam, segundo os dados levantados por Gontijo, Morais e Rizutti, alcançados pela BR-230.[597]

Segundo o ministro Costa Cavalcanti, em fala de agosto de 1970, a FUNAI teria realizado um levantamento de todas as comunidades indígenas existentes na área da rodovia, totalizando 29 grupos, entre 4 a 5 mil indivíduos.[598] No entanto, somente no primeiro trecho de construção da Transamazônica, de Estreito a Itaituba, havia, segundo documento *Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica*, de 1970, a existência estimada de 4.200 indivíduos.[599]

Destes, sabia-se que 3.600 estariam isolados e 600 teriam contato intermitente, logo, nenhum destes poderia ser considerado "em contato permanente ou integrado".[600] E, no segundo trecho da rodovia, haveria oito grupos indígenas, totalizando 10.900 indivíduos, dos quais 3.500 eram considerados isolados, 500 de contato intermitente, 1.000 de contato permanente e 5.900 integrados. Esses números foram calculados em relatório da FUNAI de 1971[601], mas divulgados somente em nota oficial em julho de 1972.[602] De qualquer maneira, a FUNAI e o Estado ditatorial se utilizariam diversos artifícios para "impedir que as 29 tribos atrapalhem os trabalhos da Transamazônica"[603].

O Estado brasileiro atuou à época enquanto agente "desterritorializador" dos povos indígenas.[604] Isto porque as políticas e os empreendimentos governamentais na Amazônia impunham aos indígenas intensa movimentação para se resguardarem, inclusive porque seus deslocamentos eram por vezes feitos diretamente pelo Estado, através da FUNAI e do INCRA, para terras circunscritas. As obras de desenvolvimento na região amazônica, iniciadas pelo regime ditatorial e impulsionadas por empresas privadas, fizeram com que

[597]GONTIJO. "Os índios da Amazônia e suas terras." *op. cit.*, p. 67.
[598]O ESTADO DE SÃO PAULO. Governo apoiará os colonizadores – Índios. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 20 de agosto de 1970, p. 7. Acervo O Estadão.
[599]FUNAI. *Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica.* Brasília: FUNAI, 1970. 87p. Acervo ISA.
[600]*Ibidem*.
[601]FUNAI. *Transamazônica – Trecho: Itaituba-Humaitá*. Brasília: FUNAI, 1971. 19p. Acervo ISA.
[602]O LIBERAL. FUNAI vê muito índio na Trans-AM. *O Liberal*, Belém, 19 de julho de 1972, p. 1. Acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana (PA).
[603]O ESTADO DE SÃO PAULO. Tudo para evitar atritos com índios. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 09 de agosto de 1970, p. 12. Acervo O Estadão.
[604]ARAUJO. *Awaeté, o Povo de Verdade. op. cit.*

muitos desses povos disputassem, mais tarde, espaços com garimpeiros, madeireiros e colonos. Esta *desterriorialização* era acelerada por um Estado que "tinha pressa e recursos financeiros[605]"[606].

O governo federal atuou como agente "desterritorializador"[607], através da FUNAI, junto aos Parakanãs orientais, aos Arara-Karib e a outros povos indígenas que viviam nas terras que seriam abertas para a construção da Transamazônica e para a implementação do Projeto de Colonização de Altamira e de Marabá. Este agente "desterritorializador" considerou e cunhou o indígena como obstáculo ao desenvolvimento e à modernização autoritária- conservadora que pretendia implementar na Amazônia, iniciada pela construção da Transamazônica. Além disso, julgou o indígena como um problema para a segurança nacional.

O indígena fora observado como verdadeiro perigo à ordem nacional. O nativo que habitava a região "vazia" da Amazônia era o representante da "selvageria e da barbárie", que poderia vir a sucumbir às ideologias do "inimigo interno", do "subversivo".[608] Este discurso do Estado ditatorial também alimentou e legitimou a sua violência diante dos povos indígenas que "encontravam-se no caminho" dos instrumentos de segurança nacional – as obras de infraestrutura – contra a "ameaça internacional" e os "comunistas":

> O governo achou a legitimidade e apoio necessário para poder interferir agressivamente nas comunidades e pacificar rapidamente os grupos de índios arredios. Se uma população indígena mostrava especial bravura ou resistência, eram suspeitos de obter ou dar apoio a guerrilhas comunistas.[609]

No contexto de Guerra Fria, os povos indígenas causavam preocupações estatais por não demonstrarem, segundo agentes do governo, vínculos transparentes com a identidade nacional.[610] Tal compreensão do Estado obteve ainda mais força com a ditadura que observava os indígenas para além da indiferença à identidade nacional; como ocupantes de áreas fronteiriças e estratégicas para a segurança nacional e para a esfera econômica. O temor estava em acreditar que as áreas distantes do poder central, ou sem a presença do Estado,

---

[605]Não nos esqueçamos de que o país vivia o chamado "milagre brasileiro" e, além disso, fez empréstimos financeiros internacionais para a realização do PIN.
[606]ARAUJO. *Awaeté, o Povo de Verdade. op. cit*., p. 101.
[607]*Ibidem.*
[608]TRINIDAD. A questão indígena sob a ditadura militar. *op. cit.*
[609]*Ibidem*, p. 270.
[610]PRADO, Felipe Sousa. *O processo de militarização das políticas indigenistas na ditadura civil-militar brasileira.* Dissertação (Mestrado em Estudos Latino-Americanos). 183f. Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos Latino-Americanos, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, PR, 2018.

pudessem se transformar em alvos de "infiltração de agentes comunistas, influenciando o campesinato e também grupos indígenas e trazendo ameaças de rebeliões"[611]. Esta percepção dos militares tinha como fundamento as consequências da Revolução Cubana (1953-1959) e, de certa maneira, da Guerra do Vietnã (1955-1975).

Segundo Felipe Sousa Prado, esses fatores podem ajudar a explicar a definição do indígena como "inimigo", como ameaça à segurança nacional e ao próprio regime ditatorial, como a Guerrilha do Araguaia (1967-1974)[612] veio a concretizar.[613] O indígena se encaixaria na concepção do "inimigo interno" pela DSN, e que deveria ser combatido para não prejudicar a segurança e a soberania nacional. E, se preciso fosse, seria deflagrada uma guerra do Estado contra esse indígena que não era considerado brasileiro, mas um ser amorfo e passível de influência "subversiva" contra o governo.[614]

Como afirmara Bandeira de Mello, a FUNAI, no período de 1970 a 1974, durante a construção da Transamazônica, estava firmemente fundamentada nas diretrizes do PIN, e, assim, estruturada no binômio "segurança e desenvolvimento".

> O processo de militarização da questão indígena e dos territórios ocupados por estas populações é intensificado no período conhecido como "milagre brasileiro", marcado pelo desenvolvimento econômico e a expansão das frentes desenvolvimentistas sobre os novos territórios, principalmente na região da Amazônia. Na conjuntura do "milagre", avanço econômico e com a instauração do Ato Institucional nº 5, com a repressão e remoção dos óbices e ameaças aos objetivos nacionais, não fica difícil enxergar aí a preocupação com a questão indígena.[615]

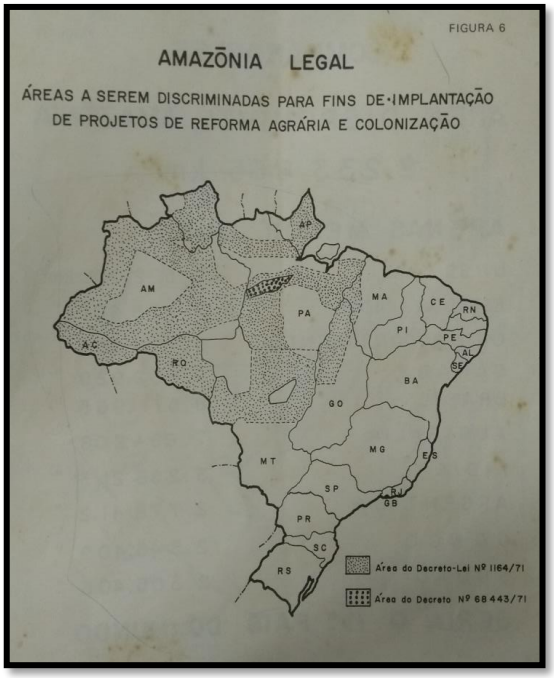
A perseguição, legitimada pelo AI-5 e realizada pelo Estado, aos opositores e às parcelas da população civil consideradas obstáculos ao desenvolvimento das políticas e planos governamentais ganhava o status de emergência. Desta forma, o princípio de urgência acometeu também a FUNAI, que, por sua vez, liderava o contato com a parcela observada enquanto obstáculo à construção da Transamazônica, o que prejudicou a sua própria atuação enquanto instituição tutelar.

---

[611]*Ibidem*, p. 73.
[612]A Guerrilha do Araguaia ocorreu nas margens da rodovia Transamazônica. A estrada tornou-se caminho para o Exército chegar aos guerrilheiros. Hugo Studart, em sua tese, afirmou que indígenas Suruís foram utilizados pelo Exército como guias dentro da floresta amazônica e foram importantes nesta busca pelos "subversivos". "Os índios não chegaram a pegar em armas; apenas serviram de guias, como muitos outros camponeses. Onde atuaram como guias, exatamente, os militares encontraram o maior número de guerrilheiros." STUDART, Carlos Hugo. *Em algum lugar das selvas amazônicas: as memórias dos guerrilheiros do Araguaia (1966-1974).* 574f. Tese (Doutorado em História). Universidade de Brasília, Brasília, 2013. p. 356.
[613]PRADO. O processo de militarização das políticas indigenistas. *op. cit.*
[614]*Ibidem*, p. 74.
[615]PRADO. O processo de militarização das políticas indigenistas. *op. cit.*, p. 83.

Os Decretos. que saíram em 29 de março e em 1º de abril de 1971 – Decreto nº 68.443 e Decreto-Lei nº 1.164, respectivamente – desapropriavam imensas áreas da Amazônia Legal – segundo jornalista Lúcio Flávio Pinto, e constituiriam 65% de toda a sua área –, como terras e imóveis rurais de particulares, terras indígenas, terras de posseiros. Desta maneira, milhares de quilômetros seriam tomados dos povos indígenas amazônidas pelo Estado porque eram considerados "indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais"[616] (mapa 5). Tornar-se-iam terras devolutas aquelas situadas em uma faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo de dezenove rodovias que já se encontravam construídas, que estariam em construção ou em projeção.[617]

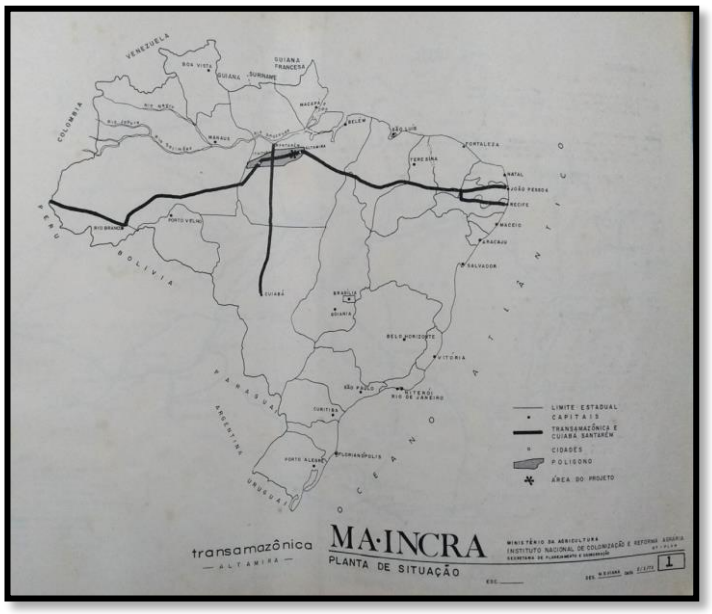
Além disso, a partir de outro decreto, um polígono seria definido para os projetos de "colonização" da Transamazônica, de 64 mil quilômetros quadrados, no trecho entre Altamira e Itaituba, perpassando o encontro entre a BR-230 e a BR-163 (mapa 6).[618] Esse polígono estava, na verdade, em terras ocupadas e vivenciadas por comunidades indígenas, entretanto, para o Estado ditatorial e para o INCRA era considerada uma área "vazia", própria para o *Projeto Integrado de Colonização – Altamira -1* (PIC Altamira).[619]



Mapa 5. Terras indígenas tomadas pelo Estado "desterritorializador".

Fonte: MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. "Amazônia Legal: Áreas a serem discriminadas para fins de implantação de projetos de reforma agrária e colonização". *In* _____. *PIN: Colonização da Amazônia*. Brasília: Ministério da Agricultura, 1972, s./p. Acervo SUDAM (Belém, PA).

[616]BRASIL. Decreto-Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971. Diário Oficial da União, Brasília, 1 de abril de 1971.
[617]*Ibidem*, artigo 1º do Decreto.
[618]BRASIL. Decreto nº 68.443, de 29 de março de 1971. Diário Oficial da União, Brasília, 29 de março de 1971.
[619] INTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto Integrado de Colonização Altamira - I*. Brasília: INCRA, 1972. 218 p. Acervo Embrapa Oriental (Belém, PA).



Mapa 6. O polígono dos Araras.

Fonte: INCRA. Planta de Situação. *Projeto Integrado de Colonização Altamira - I*. Brasília: INCRA, 1972, mapa 1. Acervo Embrapa Amazônia Oriental (Belém, PA).

Neste projeto elaborado pela Secretaria de Planejamento e Coordenação do INCRA não havia nenhum item, nem mesmo nota de rodapé, que acusasse a invasão, por parte deste projeto, de terras indígenas. Na verdade, afirmava-se neste que não se tinha conhecimento sobre povos indígenas no polígono de "colonização": "Apesar de não se encontrar na área do projeto qualquer concentração indígena conhecida, manter-se-á íntimo contato com a Fundação Nacional do Índio para resguardo da política traçada pelo governo federal para a proteção dos silvícolas."[620]

Entretanto, segundo relatórios dos sertanistas Afonso Alves da Cruz, Wellington Figueiredo e Sidney Ferreira Possuelo, este polígono delimitava terras ocupadas pelo povo indígena Arara[621].[622] E, ao contrário do que afirmava o mapa de Gontijo (mapa 4), os Araras já haviam se movimentado para oeste, mais próximos do rio Iriri (PA). O documento *Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica*, de 1970[623] afirmava e demonstrava em esquema desenhado, que a FUNAI já sabia da existência de um grupo de Araras – os Arara-Karib –, considerados *isolados,* no eixo Xingu-Tapajós, próximo à cidade de Altamira. Segundo o livro-denúncia *A política de genocídio contra os índios do Brasil*, antes do

[620]*Ibidem*, p. 1.
[621]Segundo relatório de Afonso Cruz, um dos primeiros sertanistas a contatar os Araras, estes tinham estatura considerada alta (cerca de 1,75 metro, em média), andavam nus com pinturas corporais à base dos frutos de jenipapo e urucum e eram considerados fortes e morenos claros. Utilizavam frequentemente arco e flecha, faziam roçados de algodão, batata, banana, mandioca, mamão, abacaxi e pés de pimenta. Também tinham como atividade a pesca e a caça, e viviam em habitações com paredes de palha, forradas com cascas das árvores de jatobá. CRUZ, Afonso Alves. *Relatório de atividades da frente de atração que atua entre os quilômetros 70 e 110 da rodovia Transamazônica do trecho compreendido Altamira/Itaituba, no período de 04/09/1970 a 05/11/1973*. Altamira, 8 de novembro de 1973.
[622]*Ibidem*; FIGUEIREDO, Wellington. *Relatório – Frente de Atração.* Posto de Vigilância I, 04 de março de 1981; POSSUELO, Sidney Ferreira. *Relatório – Frente de Atração Arara*. Brasília: MINTER/FUNAI, 1979. Acervo ISA.
[623]FUNAI. Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica. *op. cit*.

primeiro contato com a frente da FUNAI, os Araras eram duzentos indivíduos. Depois do contato, restaram cinquenta, que abandonaram sua aldeia e "vagavam perplexos ao longo da Transamazônica, na mais [terrível] miséria".[624]

Desta maneira, poderia um jornalista, como Gontijo, e suas fontes não saberem exatamente a localização das comunidades indígenas a terem suas terras invadidas pelo trajeto da Transamazônica. Entretanto a instituição que tinha a finalidade de proteger tais povos, sabia de suas existências, previamente ao início das obras de abertura da rodovia (1970), dos decretos de apropriação de terras para e pelo PIN (1971) e do planejamento do Projeto Integrado de Colonização de Altamira (1972).

Com o início das obras – junho e setembro de 1970, respectivamente – a FUNAI passava a ter papel primordial para a viabilidade de atuação das empreiteiras e dos órgãos envolvidos na construção da rodovia. Assim que o início das obras foi anunciado, a Fundação firmou uma parceria com a SUDAM, para estar à disposição na efetivação dos projetos de desenvolvimento da Amazônia. E foram realizados alguns estudos e manuais pela FUNAI para a estruturação e organização da sua atuação nesta rodovia. Entretanto algumas providências de tais documentos ficaram mais no papel que na prática, em razão da urgência que motivava a abertura da estrada.

O professor e ex-deputado britânico Edwin Brooks afirmou, em janeiro de 1973, depois de sua "missão" no país, que a integração dos indígenas da Amazônia seria um "processo lento e paternal" e que poderia ser efetivada em um prazo de dez anos.[625] Entretanto o Estado ditatorial não empreendia dez anos para "pacificar" e "integrar" seus indígenas. No afã de viabilizar em tempo recorde a construção da Transamazônica, diversos órgãos envolvidos, como a FUNAI, tiveram suas atividades aceleradas. A "pacificação precipitada" de indígenas levaria ao funcionamento das turmas de topógrafos das empreiteiras e depois das turmas de desmatamento e de início de abertura da rodovia. A atuação das frentes de atração e pacificação e das frentes de penetração da FUNAI intencionava viabilizar a construção da BR-230. Como questionara Lepargneur:

> Considerada praticável em 1972, a Transamazônica foi posta em serviço antes de solucionado o problema dos índios da região: a "pacificação", que

[624]A POLÍTICA DE GENOCÍDIO CONTRA OS ÍNDIOS DO BRASIL. *op. cit*., p. 7.
[625]JORNAL DO BRASIL. Governo do Brasil recebe em Londres elogios por apoiar investigações aos indígenas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1973, p. 4. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

> todos os especialistas sabem ser lenta ou exigir lentidão, operou-se a marchas forçadas, em passo de ginástica. De que vale uma "pacificação" precipitada? A pressa dos brancos não se coaduna com a paciência da humanidade mais próxima da natureza.[626]

E para tal "pressa dos brancos" havia um despreparo por parte da própria Fundação e do MINTER em realizar tais ações. Segundo Rubens Valente[627], foi o sertanista da FUNAI Antônio Cotrim Soares[628] que decidiu, por iniciativa própria, produzir juntamente com Edson Ramalho (economista da FUNAI) e Valdênio Lopes (cartógrafo da FUNAI), e com o auxílio de Paulo Monteiro dos Santos (diretor do Departamento Geral de Estudos e Pesquisas, o DGEP, da FUNAI), um plano emergencial – "ninguém no comando do órgão havia pedido a criação de tal grupo"[629].

A FUNAI ou o MINTER não se preocuparam em planejar determinantes estratégias e informações para a sua atuação nas construções das estradas amazônicas, quanto mais responder às perguntas que efetivamente auxiliariam na organização de suas atividades: Quantas eram as etnias indígenas espalhadas no trajeto da Transamazônica?; Com quanto tempo de antecedência esses grupos indígenas seriam contatados antes do início das obras da rodovia?; Qual era o grau de relação que estes grupos tinham com não-indígenas?; Quantos médicos, enfermeiros e medicamentos seriam necessários para esses contatos?; Quantos recursos seriam disponibilizados pelo Estado para a FUNAI realizar o trabalho de "pacificação" destes indígenas?; Qual seria a logística e a estratégia utilizada pela FUNAI? e etc.[630]

Depois que o ministro do Interior Costa Cavalcanti passou a ser questionado massivamente pela imprensa nacional e internacional sobre o número de indígenas na rota da Transamazônica, e sobre outras questões ligadas à construção desta rodovia, é que o mesmo procurou o general Bandeira de Mello solicitando dados, que, por sua vez, foram exigidos de outros subordinados. Assim, foi entregue o trabalho de iniciativa de Cotrim, intitulado

---

[626]LEPARGNEUR. O futuro dos índios no Brasil. op. cit., p. 42 (aspas do autor).
[627]Valente entrevistou mais de oitenta pessoas, entre indígenas, sertanistas, indigenistas e antropólogos e esteve em mais de quatorze arquivos, entre públicos e privados. O livro está organizado a partir de diversos relatos, relatórios encontrados, documentos sigilosos do SNI e de reportagens de periódicos também. VALENTE, Rubens. *Os fuzis e as flechas: história de sangue e resistência indígena na ditadura*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
[628]Antônio Cotrim Soares (1941-) é alagoano e ingressou muito novo ainda no SPI, permanecendo na substituição deste pela FUNAI. Cotrim trabalhou alguns meses junto aos índios Xikrin, no Posto Indígena de Bacajá (PA). Sua primeira experiência de contato com índios "arredios" foi em 1964. Trabalhou também muitos anos na expedição de atração dos índios Kararaô e depois com os mesmos. FREIRE. Sagas Sertanistas. *op. cit.*
[629]*Ibidem*, p. 89.
[630]VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit.*, p. 87.

Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica[631].

> Dentro dos objetivos que inspiram a sua criação e em virtude da natureza mesma do seu trabalho, a Fundação Nacional do Índio tem o dever de chamar a atenção para **a necessidade de <u>antecipar-se</u> ao índio das obras da rodovia Transamazônica**.
> Esta antecipação será <u>conditione sine qua non</u> para que o contato de civilizados com silvícolas não resulte em **choques lamentáveis** que poderão provocar s**ensacionalismo**.[632]

Segundo Cotrim em entrevista a Rubens Valente, em 2013, o grupo montado por ele marcava em mapas a localização presumida dos povos indígenas na rota da BR-230: "muitos eram puro chute"[633], "mas depois acabou que era aquilo mesmo"[634]. Isto porque não havia estudos e levantamentos da instituição ou do antigo SPI que acusassem com exatidão a localização de todas as sociedades indígenas na região amazônica.[635] Entretanto, segundo Valente, a FUNAI e o MINTER tinham "plenas condições" de ter conhecimento prévio sobre a presença de indígenas isolados ou semi-isolados nas áreas cortadas pela BR-230. Para o jornalista, bastaria que estes procurassem e ouvissem os seus "mais destacados sertanistas, como Francisco Meirelles", que havia calculado em junho de 1970 um total de seis mil a oito mil indígenas vivendo no curso da Transamazônica.[636]

Entretanto era sim de pleno conhecimento da Fundação de que havia a possibilidade de ocorrer situações violentas nos contatos, e era um receio da mesma que estas pudessem colocar o "índio nas páginas dos jornais" mais uma vez, e para isto, como já colocamos, a instituição teve estratégias. Foi através da ideia de *tutela* do Estado que a FUNAI justificou-se sob as comunidades indígenas contactadas.

A Fundação tinha consciência de que a consolidação deste contato entre indígenas e as suas frentes levariam a modificações irreversíveis na estrutura das comunidades e até na sua existência, já que

> este isolacionismo hoje em dia, é quase impossível. Ou a integração na

---

[631]FUNAI. *Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica*. Brasília: FUNAI, 1970. Acervo ISA.
[632]*Ibidem*, p. 1, (sublinhados do autor; grifos nossos). Acervo ISA. Essa pequena introdução integra diversos outros relatórios, manuais, planejamentos feitos pela FUNAI para a sua atuação na Transamazônica.
[633]COTRIM, Antônio *apud* VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit*., p. 89. Infelizmente, esses mapas não estão anexados neste trabalho de Cotrim. Entretanto, as localizações dos povos que fizeram nesse *Trabalho Preliminar*, ofereceu base para as pequenas estratégias das frentes e bases da FUNAI no planejamento *Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica*, do qual falaremos mais à frente.
[634] *Ibidem*.
[635]Segundo Lepargneur, somente em 1974 a FUNAI concluiu um estudo e mapeamento de todas as sociedades indígenas do Brasil, dividindo estas em categorias: "em estado de completo isolamento"; "tribos integradas"; "em vias de integração" e "isoladas" LEPARGNEUR. O futuro dos índios no Brasil. *op.cit*., pp. 42-43.
[636]VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit.,* pp. 87-89.

> economia regional como produtor e consumidor, ou a desagregação e desaparecimento. As modificações nas sociedades tribais virão através do aparecimento de novas formas de subsistência. O processo de desenvolvimento pode ser dirigido ou espontâneo, o que em última instância determinará a integração ou a desagregação tribal. Isto se impõe, porque com o tempo, a caça, a pesca e outros meios de subsistência tornam-se mais escassos, e o índio terá que depender numa primeira etapa de desenvolvimento, da economia extrativa.[637]

O contato era iminente, segundo a FUNAI, porque afinal era mesmo o objetivo do empreendimento. Não haveria escapatória ao projeto de "integração nacional" que absorveria os povos indígenas em novos modos de vida, que provavelmente os levaria a participar do extrativismo dos recursos naturais amazônicos, ou ficariam eles suscetíveis a permanecerem em terras determinadas pelo poder público. Entretanto, mesmo nestas reservas, não estariam estes povos seguros e isolados dessa "integração nacional".

3.2. "FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar"

"FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar" era o título da nota que tratava da primeira entrevista do general Bandeira de Mello como presidente da FUNAI, no jornal *O Liberal*, do estado do Pará. [638] O general, em 05 de agosto de 1970, afirmava que o índio não poderia ser considerado uma "peça de museu"[639], e que a Fundação iria sempre prover a sua cultura e educação, de maneira gradativa, para que lhe permitisse "evoluir sem perder suas tradições"[640]. Ainda nesta entrevista, o presidente declarava que, em outubro daquele ano, começariam os "trabalhos de pacificação das tribos hostis ao longo da Transamazônica"[641].

Dessa maneira, a ideia de "pacificar" pela FUNAI estava imersa em uma presunção de que havia uma superioridade tecnológica, civilizatória e moral dos não-indígenas que deveria ser compartilhada com as "populações bárbaras e selvagens", para que estas se integrassem à modernidade brasileira que iniciava com o golpe de 64. Esta "pacificação" ocorreria a partir de uma batalha simbólica, na qual estas populações sofreriam certo grau de aculturação que as

---

[637]FUNAI. Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica. *op. cit*., p. 9.
[638]O LIBERAL. FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar. *O Liberal*, Belém, 06 de agosto de 1970, p. 4. Acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana (PA).
[639]MELLO, Oscar Jerônimo Bandeira de *apud* O LIBERAL. FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar. *O Liberal*, Belém, 06 de agosto de 1970, p. 4. Acervo da Biblioteca Pública Arthur Viana (PA).
[640]*Ibidem.*
[641]*Ibidem*.

levaria a inserir-se nesse novo tempo do "Brasil Potência", do "Brasil civilizado".[642]

A pequena nota com as palavras de Bandeira de Mello suscita a perspectiva que pautava a política indigenista da ditadura brasileira: os indígenas como seres "selvagens" que poderiam "evoluir" através da "civilidade" que o Estado poderia lhes proporcionar e ensinar, sobretudo a partir da década de 1970. O indigenismo conduzido a partir da criação do Serviço de Proteção do Índio e Localização de Trabalhadores Nacionais (SPILTN)[643], de 1910, pelas convicções do então marechal Cândido da Silva Rondon (1865-1958) permaneceu, em certa medida, no indigenismo da FUNAI. A Comissão Rondon atuava de acordo com um positivismo baseado no círculo político-militar brasileiro, para o qual a "proteção" e "integração" do indígena brasileiro à "civilização" eram norteadores da ação de tutela do Estado.

Carlos Benítez Trinidad afirma que esta política indigenista pautou a atuação do Serviço de Proteção ao Índio (SPI) e depois da FUNAI até a Constituição de 1988.[644] Entretanto para esse indigenismo incorporado pela ditadura civil-militar, o indígena não era dotado de brado. Era como se, como afirma Trinidad, devesse se submeter e compreender sua inferioridade. Dessa maneira, os povos indígenas brasileiros aceitariam a tutela do Estado e assim participariam dessa integração nacional e da criação desta nação moderna.[645]

Ainda para Trinidad, os problemas e a imagem degradada do SPI possibilitaram que a ditadura pudesse criar uma instituição indigenista dentro de suas expectativas, que correspondesse, então, aos seus projetos de modernização autoritário-conservadora, sobretudo na região amazônica.[646] Desta maneira, foi criada a FUNAI, em 1967[647], integrada ao Ministério do Interior (MINTER), junto ao Sistema Nacional de Informação (SNI), "responsável por preencher os vazios estratégicos da nação e lutar contra possíveis perigos externos, mas, sobretudo internos"[648]. Sob a égide da "segurança nacional" sustentava-se a legitimidade do regime autoritário brasileiro imposto pelos militares com a anuência e apoio das elites econômicas de 1964.

---

[642]TRINIDAD. A questão indígena sob a ditadura militar. *op. cit.*
[643]Em 1918, o SPILTN passa a ser somente Serviço de Proteção ao Índio (SPI).
[644]TRINIDAD, Carlos Benítez. A questão indígena sob a ditadura militar: do imaginar ao dominar. *Anuário Antropológico*, UnB, Brasília, v. 43, n. 1, 2018, pp. 257-284.
[645]*Ibidem*.
[646]*Idem*. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade: o uso político da questão indígena durante a ditadura civil-militar no Brasil. *Americania* – Revista de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Paslo de Olavide de Sevilla (Nueva Época), Sevilha, n. 9, enero/junio. 2019, pp. 274-310.
[647]BRASIL. Lei nº 5.371, de 05 de dezembro de 1967. Brasília, Diário Oficial de 06 de dezembro de 1967, p. 12.223.
[648]TRINIDAD. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade. *op. cit.*, p. 280.

E, nestes espaços, os indígenas também seriam integrados aos moldes do "Brasil Grande", do "Brasil civilizado". Como afirmou e afirmava constantemente o ministro do Interior Costa Cavalcanti: "nós não queremos um índio marginalizado, o que queremos é um índio produtor, um índio que seja integrado no processo do desenvolvimento"[649]. A estratégia do Estado autoritário era de publicizar que realizava continuamente o contato com as comunidades indígenas com a intenção caritativa de civilizá-los e integrá-los aos novos ritmos da nação, tornando-os parte dos projetos de desenvolvimento do país e superando a "injusta situação de atraso" na qual viviam. Desta maneira, para a sociedade civil, sobretudo do Sudeste, que recebia tal propaganda, um novo imaginário social construía-se para que valorizassem as frentes de atração dos povos indígenas e as frentes de exploração das suas terras como uma dádiva do Estado para aqueles povos "pré-históricos".

O indígena era, segundo Bandeira de Mello, "um ser humano, um filho de Deus" [650], digno de respeito e de dedicação da FUNAI e do Estado, ao qual eram dadas as "facilidades morais"[651], econômicas e sociais para que se integrassem ao novo Brasil que crescia nas mãos dos militares. Desta maneira, oferecidas "todas as condições"[652], não poderia o indígena "obstruir o desenvolvimento nacional e os trabalhos para a integração da Amazônia"[653], "não deve se tornar um pária e sim um participante da sociedade desenvolvida"[654].

Com esse discurso alinhado aos objetivos do Ministério do Interior, do Ministério dos Transportes, do DNER e, sobretudo aos do PIN, Bandeira de Mello tornou-se o primeiro presidente militar da FUNAI, em 9 junho de 1970, alguns dias antes da publicação do decreto que instituiu o PIN e afirmou a construção da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém. Bandeira de Mello era o militar certo para gerir a FUNAI durante a abertura da BR-230.

O contexto em que Bandeira de Mello assume a FUNAI é de desconfiança em relação à instituição e à política indigenista do Estado brasileiro.[655] A imprensa internacional

---

[649]CAVALCANTI, José Costa *apud* FOLHA DE SÃO PAULO, Índios: integração suscita um dilema. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de dezembro de 1973, p. 4. Acervo da Folha.
[650]Conferência dada pelo presidente da FUNAI aos alunos da Academia Nacional de Polícia, em maio de 1971. MELLO, Oscar Jerônimo Bandeira de *apud* JORNAL DO BRASIL, 22 de maio de 1971, p. 13. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[651]CAVALCANTI, José Costa *apud* FOLHA DE SÃO PAULO, Índios: integração suscita um dilema. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de dezembro de 1973, p. 4. Acervo da Folha.
[652]*Ibidem*.
[653]*Ibidem*.
[654]*Ibidem*.
[655]Lembremos que em 1963 ocorreu o massacre do povo Cinta-Larga que ficou conhecido como o *Massacre do Paralelo 11*, por causa da sua localização, às margens do rio Aripuanã, no Mato Grosso. Neste episódio, os chefes da empresa Arruda, Junqueira & Co. que explorava as seringueiras, planejaram o ataque ao povo Cinta-

denunciava um "genocídio dos índios brasileiros"[656], enquanto a imprensa nacional acompanhava e investigava as denúncias de irregularidades na gestão anterior, de José de Queiroz Campos na instituição[657]. Organismos internacionais pressionavam o governo brasileiro e a FUNAI para que tomassem providências para acabar com a violência contra os direitos dos indígenas.[658]

Diversos grupos internacionais debateram em eventos os excessos da política integracionista destinada ao indígena sul-americano, sobretudo da bacia amazônica. Algumas dessas reuniões foram: *Congresso Internacional dos Americanistas*, em Stuttgart, em agosto de 1968; *Congresso Parisiense sobre o Etnocídio nas Américas*, em fevereiro de 1970, organizado pelo Conseil National des Recherches Scientifiques; o *39º Congresso Internacional dos Americanistas*, na capital peruana, em agosto de 1970; *IV Congresso do Instituto Indigenista Interamericano*, ocorrido em 1970 no México.[659]

A FUNAI foi presidida por militares de 1967 a 1983, com exceção de um período de sete meses, em 1979, no qual ocupou o cargo Ademar Ribeiro Silva, engenheiro ligado aos militares dos altos escalões do governo e ex-diretor do DNER.[660] Para o antropólogo Roberto Cardoso de Oliveira[661] havia diferenças relevantes entre os militares que conduziram a

---

Larga, que vivia na área almejada. O massacre ocorreu por cerca de dois meses, com ataques de dinamites jogadas de pequenos aviões na aldeia, invasões com metralhadoras e facas, sobrevivendo apenas dois indígenas. O conhecimento deste massacre só chegou à sociedade civil, e foi noticiado pela imprensa internacional, a partir de um dos contratados pela empresa, que, ao final das agressões, não tendo sido pago, denunciou à SPI o ocorrido. Detalhes desse massacre constam do Relatório Figueiredo, de 1967.

[656]"Com as acusações ao governo brasileiro de genocídio de índios e o início dos trabalhos de atração dos índios Kreen-Akarore, os sertanistas voltaram às manchetes no final dos anos 60. Uma comissão de cientistas foi enviada ao Brasil pela Cruz Vermelha Internacional, preocupada em averiguar os fatos. Jornalistas estrangeiros circulavam por algumas áreas, ampliando denúncias. O livro *Le massacre des Indiens*, do jornalista Lucien Bodard (1970), apresentou garimpeiros e seringueiros como genocidas [...]." FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. *Sagas Sertanistas: práticas e representações do campo indigenista no século XX*. 403f. Tese (Doutorado em Antropologia Social), Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005, p. 45.

[657]Queiroz Campos foi o primeiro presidente da FUNAI (1967-1970). Era acusado de desvios de verbas e de cometer erros irreparáveis como a criação da Guarda Rural Indígena (GRIN), que instituiu um sistema de policiamento entre os indígenas dentro das aldeias. Os indígenas integrantes da GRIN recebiam treinamento militar, e, mais tarde, com a Comissão Nacional da Verdade, ficou evidente que também recebiam aulas de tortura. Sobre a GRIN e a prisão Krenak, ver: VALENTE, Rubens. "Fardados". *In* _____. Os fuzis e as flechas. *op. cit.*, pp. 73-85.

[658]BIGIO, Elias dos Santos. "A ação indigenista brasileira sob a influência militar e da Nova República (1967-1990)." *Revista de Estudos e Pesquisas, FUNAI*, Brasília, v. 4, n. 2, dez. 2007, pp. 13-93.

[659]E alguns documentos foram produzidos e publicados com a intenção de repudiar e de denunciar os etnocídios que vinham ocorrendo no Brasil e na América do Sul: a *Declaração dos Barbados* foi votada por quinze antropólogos, entre eles Darcy Ribeiro, reunidos no Simpósio Internacional que ocorreu em Barbados, em janeiro de 1971; o Manifesto de Rennes, intitulado *Opposition à l'Ethnocide* em fevereiro de 1972 e o *Documento de Assunción*, de março de 1972. LEPARGNEUR, Hubert. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit*., pp. 72-75.

[660]BIGIO, Elias dos Santos. A ação indigenista brasileira sob a influência militar e da Nova República. *op. cit*., p. 30.

[661]OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. *A crise do indigenismo*. Campinas: Editora UNICAMP, 1988.

FUNAI durante a ditadura civil-militar e os militares que criaram o SPI.[662] Estes militares teriam bastante experiência resultante dos contatos realizados com distintos povos indígenas durante os trabalhos da Comissão Rondon, ao contrário daqueles que não possuíam conhecimentos e nem mesmo "ideologia indigenista", como os postulados rondonianos.[663]

Os militares que assumiram a FUNAI respondiam aos comandos de um Estado autoritário, como lembra Oliveira, e tinham sempre o objetivo final de legitimar, perante à sociedade civil, o regime instituído em 1964. Entretanto, ainda assim, para Oliveira, podem-se constatar as heranças deixadas pelo SPI à FUNAI, sobretudo diante da política integracionista das duas instituições. Elias dos Santos Bigio, por sua vez, afirma que as diferenças entre o SPI e a FUNAI seriam observadas a partir da criação e do relatório realizado pelo Grupo de Trabalho instituído em maio de 1968 (GT de 68) pelo então presidente da República Arthur Costa e Silva (1964-1969).[664]

Este *GT de 68*, como ficou conhecido, que teve duração de vinte meses, realizou uma espécie de diagnóstico de mais de 55 anos da ação indigenista do SPI, e apresentou sugestões para a política indigenista do recém-criado órgão, a FUNAI. O relatório final do GT de 68 apontava os principais problemas herdados pelo SPI, e, segundo Bigio, foi a grande referência para a elaboração da ação indigenista da FUNAI.[665] Concordamos com Bigio e Oliveira de que o fato de estar baseada nos referenciais do golpe de 1964 e enquadrada no contexto político-social brasileiro de autoritarismo definiu a FUNAI enquanto extensão desse regime e a diferenciou do antigo órgão indigenista.

A gestão de Bandeira de Mello é definida por esses referenciais e contexto, sobretudo se observarmos o período de maior recrudescimento do governo civil-militar com o AI-5 e sua nova idealização de *segurança nacional*. Bandeira de Mello, por sua vez, afirmando-se como um "soldado que aceitava uma missão", assumiu a missão de melhorar a imagem da FUNAI diante da sociedade civil e da imprensa nacional e internacional: "Pretendo na minha gestão, de uma vez por todas, tirar o índio das páginas dos jornais."[666] Desta maneira, tratou logo de desmentir que ocorria um "genocídio" e afirmava que era necessário integrar o

[662]*Ibidem*, pp. 55-56.
[663]*Ibidem*.
[664]O Grupo de Trabalho foi criado pelo Decreto nº 62.699, de 14 de maio de 1968.
[665]BIGIO, Elias dos Santos. A ação indigenista brasileira sob a influência militar e da Nova República. *op. cit.*, pp. 27-31.
[666]O ESTADO DE SÃO PAULO. FUNAI, quatro anos de dúvidas. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 17 de março de 1974, p. 31. Acervo O Estadão.

indígena à nação.[667] A ferramenta utilizada pelo Estado autoritário para retirar os indígenas dos noticiários era a censura e não a explicação do que vinha ocorrendo com os povos originários brasileiros.

A política indigenista da ditadura, sobretudo após a instituição do PIN e durante a gestão de Bandeira de Mello, como afirmara o próprio, passou a ser conduzida e pautada segundo as demandas dos projetos de desenvolvimento da região amazônica. Desta maneira, uma reestruturação foi realizada na FUNAI, como, por exemplo, a colocação do general Ismarth de Araújo Oliveira[668] como coordenador das *Operações de Apoio às rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém*.[669] Entretanto o regime civil-militar pretendia demonstrar uma aparente preocupação com as comunidades indígenas, que eram percebidas pelas populações das grandes cidades, sobretudo pelos estratos médios urbanos, como símbolos nacionais, sustentada em uma visão romântica dessas sociedades.[670] [671]

Imagem 25. Gestão Bandeira de Mello submetida às diretrizes do PIN[672].

Fonte: Arquivo Serviço de Gestão Documental da FUNAI (SEDOC-FUNAI), Brasília.

Uma das ações da FUNAI foi a de deslocamento de grupos indígenas à sua revelia. Em diversos momentos, povos indígenas foram transportados e fixados em outros

[667]*Ibidem*; O ESTADO DE SÃO PAULO. FUNAI tem nova direção. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 10 de junho de 1970, p. 1. Acervo O Estadão.
[668]O general Ismarth de Araújo Oliveira assumiu a presidência da FUNAI depois de Bandeira de Mello, de março de 1974 a março de 1979, deixando o cargo juntamente com o fim do governo Geisel.
[669]CONSELHO INDIGENISTA MISSIONÁRIO. *Cronologia de acontecimentos referente povos indígenas de 1960 a 1978.* Brasília, CIMI, 1978. 5p. Acervo ISA.
[670]TRINIDAD. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade. *op. cit*.
[671]TRINIDAD. La Fundación Nacional do Índio al servicio de los intereses geoestratégicos e ideológicos de la disctadura brasileña (1967-1985). *Americania – Revista de Estudios Latinoamericanos* de la Universidad Paslo de Olavide de Sevilla (Nueva Época), n. 3, enero/junio. 2016, pp. 243-277.
[672]Fotografia de autoria e data desconhecidas. Bandeira de Mello aparece em meio a indígenas (de etnia também não identificada) aprendendo a manusear um arco e flecha.

espaços para a passagem da rodovia Transamazônica, até porque esta justificava-se constantemente na fala dos militares como "instrumento de segurança nacional".[673]

A ideia de uma área do território nacional pertencente à determinada população indígena não condizia com a política indigenista do regime e muito menos com os seus projetos para a Amazônia. O parágrafo IV, do artigo 4º da Constituição de 1967 afirmava que incluía-se como "bem" da União as terras ocupadas pelos indígenas e provinha que era de competência da mesma legislar sobre a "incorporação dos silvícolas[674] à comunhão nacional".[675] A ideia de *terras indígenas* apareceu pela primeira vez no *Estatuto do Índio*, que foi enviado ao Congresso Nacional por Médici para apreciação em outubro de 1970, sendo este aprovado somente em setembro de 1973.

Devemos compreender que o Estatuto do Índio teve sua produção e divulgação pautada pela preocupação do governo brasileiro em melhorar sua imagem no cenário internacional, então bastante afetada pelas denúncias de violação dos direitos indígenas.[676] Desde 1967, o governo ditatorial vinha enfrentando acusações sistemáticas de omissão e até mesmo de envolvimento em práticas etnocidas.[677] Neste ficava disposto que:

> Art. 17. Reputam-se *terras indígenas*:
>
> I - as terras ocupadas ou habitadas pelos silvícolas [indígenas][678], a que se referem os artigos 4º, IV, e 198, da Constituição;
>
> II - as áreas reservadas de que trata o Capítulo III deste Título;
>
> III - as terras de domínio das comunidades indígenas ou de silvícolas.
>
> Art. 18. As terras indígenas não poderão ser objeto de arrendamento ou de qualquer ato ou negócio jurídico que restrinja o pleno exercício da posse direta pela comunidade indígena ou pelos silvícolas.
>
> § 1º Nessas áreas, é vedada a qualquer pessoa estranha aos grupos tribais ou comunidades indígenas a prática da caça, pesca ou coleta de frutos, assim como de atividade agropecuária ou extrativa.
>
> § 2º (Vetado).
>
> Art. 19. As terras indígenas, por iniciativa e sob orientação do órgão federal

[673]A FUNAI não atuou para possibilitar apenas a abertura da Transamazônica. Concomitantemente aos trabalhos no trajeto desta rodovia, os sertanistas e técnicos da Fundação apoiaram as construções das rodovias Cuiabá-Santarém (BR-163; MT-PA), Xavantina-Cachimbo (BR-080; DF-MT) e Manaus-Caracaraí (BR-174; AM-RR).

[674]O termo silvícola para denominar os povos indígenas foi usado pela primeira vez no século XX e desde o seu início pode ser considerado impróprio, como afirma a antropóloga Manuela Carneiro Cunha, já que muitos povos indígenas habitavam o cerrado e não somente a "selva" brasileira. CUNHA, Manuela Carneiro da. *Os direitos dos índios*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

[675]BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1967. Artigo 8º, XVII, alínea *o*. Brasília, Diário Oficial da União, 24 de janeiro de 1967.

[676]O Estatuto do Índio foi editado com traduções em inglês e francês para ser propagandeado no exterior. Entretanto, como observou João Pacheco de Oliveira Filho (1985), nenhuma dessas edições foi traduzida em qualquer língua indígena brasileira. OLIVEIRA FILHO, João Pacheco *apud* BIGIO, Elias dos Santos. A ação indigenista brasileira sob a influência militar e da Nova República. *op. cit.*, p. 33.

[677]BIGIO, Elias dos Santos. A ação indigenista brasileira sob a influência militar e da Nova República. *op. cit.*

[678]Como podemos observar o Estatuto do Índio não faz distinção entre indígena e silvícola.

> de assistência ao índio, serão administrativamente demarcadas, de acordo com o processo estabelecido em decreto do Poder Executivo.
>
> § 1º A demarcação promovida nos termos deste artigo, homologada pelo Presidente da República, será registrada em livro próprio do Serviço do Patrimônio da União (SPU) e do registro imobiliário da comarca da situação das terras.
>
> § 2º Contra a demarcação processada nos termos deste artigo não caberá a concessão de interdito possessório, facultado aos interessados contra ela recorrer à ação petitória ou à demarcatória.
>
> Art. 20. Em caráter excepcional e por qualquer dos motivos adiante enumerados, poderá a União intervir, se não houver solução alternativa, em área indígena, determinada a providência por decreto do Presidente da República.
>
> 1º **A intervenção poderá ser decretada**:
>
> a) para pôr termo à luta entre grupos tribais;
>
> b) para combater graves surtos epidêmicos, que possam acarretar o extermínio da comunidade indígena, ou qualquer mal que ponha em risco a integridade do silvícola ou do grupo tribal;
>
> c) **por imposição da segurança nacional**;
>
> d) **para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional**;
>
> e) para reprimir a turbação ou esbulho em larga escala;
>
> f) **para a exploração de riquezas do subsolo de relevante interesse para a segurança e o desenvolvimento nacional**.
>
> 2º A intervenção executar-se-á nas condições estipuladas no decreto e sempre por meios suasórios, dela podendo resultar, segundo a gravidade do fato, uma ou algumas das medidas seguintes:
>
> a) contenção de hostilidades, evitando-se o emprego de força contra os índios;
>
> b) deslocamento temporário de grupos tribais de uma para outra área;
>
> c) remoção de grupos tribais de uma para outra área.
>
> 3º Somente caberá a remoção de grupo tribal quando de todo impossível ou desaconselhável a sua permanência na área sob intervenção, destinando-se à comunidade indígena removida área equivalente à anterior, inclusive quanto às condições ecológicas.
>
> 4º A comunidade indígena removida será integralmente ressarcida dos prejuízos decorrentes da remoção.
>
> 5º O ato de intervenção terá a assistência direta do órgão federal que exercita a tutela do índio.
>
> Art. 21. As terras espontânea e definitivamente abandonadas por comunidade indígena ou grupo tribal reverterão, por proposta do órgão federal de assistência ao índio e mediante ato declaratório do Poder Executivo, à posse e ao domínio pleno da União.[679]

Desta forma, o Estatuto do Índio de 1973 também respaldava tal ação da FUNAI de remanejar populações indígenas, com a justificativa do binômio "segurança e desenvolvimento" e o desrespeito à ocupação tradicional e/ou eleita desses povos. Não seria o trajeto do *empreendimento Transamazônica* que deveria mudar caso pudesse margear ou atravessar terras indígenas, mas sim o inverso: populações indígenas seriam deslocadas para

[679]BRASIL. Lei Federal nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973. *Dispõe sobre o Estatuto do Índio*. Brasília, Diário Oficial da União, 21 de dezembro de 1973 (itálico e grifos nossos).

que a "segurança e o desenvolvimento" pudessem passar através dos quilômetros abertos da BR-230.[680] [681]

A atuação da FUNAI na Transamazônica baseava-se em alguns estágios: *Viagens de Reconhecimento,* como medidas de antecipação às obras e criação de *Frentes de Atração e Pacificação.* Estas frentes estavam separadas em dois eixos: eixo compreendido pelo divisor de água dos rios *Xingu* e *Tocantins* (da cidade de Estreito, no Maranhão, para a cidade de Altamira, no Pará), que tinha como base logística e operacional a Base Avançada de *Pucuruí* (localizada no município paraense de Tucuruí)[682], com o trabalho de *atração* dos povos Parakanãs e a realização de *grupos de pacificação volantes* do povo Assurini. E no eixo compreendido pelo divisor de água dos rios *Xingu* e *Tapajós* (de Altamira a Itaituba) ocorreriam as *frentes de atração* dos povos Jurunas e Araras baseadas na Base Avançada *Kararaô* (localizada em Altamira), onde também atuariam os *grupos de pacificação volantes* de comunidades indígenas ainda desconhecidas.[683]

A escolha por esses dois eixos baseava-se no conhecimento prévio da Fundação de que no trajeto da Transamazônica havia "pelo menos duas áreas críticas onde incursionam

[680]Somente com a Constituição Federal de 1988 que se modificou o tratamento dos povos indígenas pelo Estado. O artigo 20º da Carta de 1988 prevê como competência da União "legislar sobre populações indígenas" em contraposição a legislar sobre a "incorporação do silvícola à comunhão nacional" da Carta de 1967. Desta forma, abandonava-se a ideia de incorporação e passava-se a reconhecer o direito das populações indígenas à preservação de sua "organização social, costumes, línguas, crenças e tradições" bem como o direito a terras tradicionalmente ocupadas, prevendo, em seu artigo 231, a demarcação de Terras Indígenas. BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, Diário Oficial da União, 05 de outubro de 1988.

[681]BRASIL. Lei Federal nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973. *Dispõe sobre o Estatuto do Índio*. Brasília, Diário Oficial da União, 21 de dezembro de 1973. Em 1972, o Conselho Indigenista Missionário (CIMI) preparou e enviou ao Congresso um projeto escrito pelo bispo Dom Tomás Balduino e o padre José Vicente César que poderia substituir o texto do Estatuto enviado por Médici e escrito pelo jurista Themístocles Cavalcanti. Para os missionários brasileiros, o projeto do governo apresentava uma perspectiva muito jurídica para o problema indígena e, desta forma, incorria em erros antropológicos. JORNAL DO BRASIL. Igreja prepara substituto ao projeto do governo que cria o Estatuto do Índio. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 25 de maio de 1972, p. 22. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[682]Esta Base, chamada anteriormente de Posto de Atração Pucuruí, foi criada para garantir a execução da Estrada de Ferro Tocantins (EFT; no estado paraense, com início das obras em 1905) e tinha como objetivo identificar e coletar informações sobre os povos indígenas que viviam no médio Tocantins. Como aponta a história desta ferrovia, os insistentes ataques dos Parakanãs aos acampamentos dos funcionários da EFT quase a impossibilitaram. "A EFT teve um papel fundamental na penetração do médio Tocantins. A Frente de Atração da FUNAI e as empreiteiras que começaram a construir a BR-230, nos anos de 1960, utilizaram amplamente seu traçado para atingir os locais de interesse. Desta forma, aos poucos a ferrovia perdeu sua função inicial de facilitar o escoamento dos produtos não madeireiros e, com a consolidação da BR-230, foi totalmente abandonada na metade da década de 1970. Parte do seu traçado foi incorporado pela BR-422/PA enquanto o restante foi destruído, ora pela floresta ora por fazendeiros que ocuparam as áreas." ARAUJO, Rodrigo Wienskoski. *Awaeté, o Povo de Verdade: a transformação da territorialidade indígena Parakanã.* 189f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, 2017. p. 92.

[683]FUNAI. Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica. *op. cit.*

tribos hostis". Segundo o documento *Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica* da FUNAI, de 1970, as comunidades indígenas que estariam no eixo Xingu-Tocantins eram: os Apinagé, Suruy-Mudjetire e Xikrim-Djore, de *contatos intermitentes*[684]; os Parakanãs, Assurinis, Arara-Tupis e Kuben-Akakôatys, considerados *isolados*. E no eixo Xingu-Tapajós estariam: Jurunas, Arara-Karibs e Kararaô-Kayapós, considerados *isolados*.[685]

Paralelamente a essas ações, haveria em cada frente de abertura da rodovia pelas empreiteiras construtoras um grupo composto por um sertanista da FUNAI e dois indígenas intérpretes, as chamadas *frentes de penetração*. Estes grupos estariam diretamente ligados às empresas, utilizando de seu apoio logístico, como rádios-comunicadores, alojamentos, e etc. E fariam pequenas incursões de reconhecimento da área, assim como auxiliariam na localização de matérias-primas e mais especificamente nos encontros imprevisíveis com comunidades consideradas "arredias".[686] Caberia aos servidores da FUNAI realizar um *Programa de Esclarecimento* junto aos funcionários das empreiteiras que participariam das frentes de abertura da estrada, para que pudessem saber como agir no contato com os indígenas.[687]

A utilização de indígenas que seriam considerados "aculturados" como intérpretes e mão de obra das frentes de atração ocorria desde os tempos do SPI, e a FUNAI iria retomar tal prática. Através de seus inspetores, passou a contratar indígenas. Um deles teria insistido para trabalhar "entre os civilizados" na rota da Transamazônica, porém, inicialmente, por ser muito novo, teria sido dispensado. Em razão da ausência de candidatos, Paulinho Paiakan, como era conhecido o indígena kaiapó de Kubenkankrei (PA)[688], foi chamado e passou a fazer parte de uma das frentes de atração e "pacificação" que antecedia as turmas das empreiteiras

[684]Segundo a FUNAI, os antropólogos brasileiros teriam estabelecido uma classificação dos graus de contato dos indígenas com "a sociedade nacional" em: *integrados*; *contato permanente*; *contato intermitente* e *isolados*. Os grupos *integrados* seriam daqueles que se encontravam incorporados à mão de obra nacional ou "em condições de serem por ela aproveitados". Os de *contato permanente* referiam-se àqueles que mantinham contato direto e permanente com a comunidade nacional. O *contato intermitente* representava os que mantinham relações ocasionais. E os *isolados* são os grupos indígenas que tinham contato apenas acidental com as populações regionais, "mantendo-se, entretanto, arredios". E tomando tais critérios, a FUNAI caracterizava as situações de contato das sociedades indígenas. FUNAI. Graus de contato do índio brasileiro. *Boletim Informativo da FUNAI*, ano I, nº 2, 1º trimestre de 1972, p. 68. Acervo digital Armazém Memória – Documentos Indígenas; Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju - FUNAI.

[685]FUNAI. *Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica*. Brasília: FUNAI, 1970. p. 7. Acervo ISA. Este mesmo projeto traz números e informações sobre a rodovia Cuiabá-Santarém. Esta teria em seu trajeto 3.500 indígenas, dos quais 2.100 eram considerados pela FUNAI como isolados, 382 de contato intermitente, 798 de contato permanente e 220 considerados integrados. *Ibidem*, p. 6. Haveria 27 grupos indígenas cujo número da população era imprevisível para a Fundação nas localidades das rodovias que vinham sendo construídas na região amazônica. *Ibidem*, p. 8.

[686]*Ibidem*.

[687]FUNAI. Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica. *op. cit*.

[688]Paiakan nasceu em 1952, batizado com o nome Bep'kororoti. Faleceu em 17 de junho de 2020, vítima da Covid-19.

construtoras.[689]

As frentes de penetração saiam alguns quilômetros à frente dos tratores e escavadeiras das empreiteiras à procura de povos indígenas que pudessem estar "no caminho". Desta maneira, a FUNAI, através de suas frentes, auxiliou e beneficiou, não somente o Estado, mas também, e ainda mais diretamente, o poder privado: as empreiteiras construtoras; empresas mineradoras; madeireiras e agropecuaristas. Isto porque os funcionários da Fundação "pacificavam" os indígenas e caso estivessem fixados no caminho ou na região de alguma rodovia ou de área de exploração de recursos naturais, eles eram deslocados, normalmente para perto das Bases Avançadas ou dos Postos Indígenas (PIs) da FUNAI, para que fossem controlados.

Os PIs seriam dirigidos por sertanistas e teriam os objetivos de "preparar os índios para o contato com os brancos, e, durante a construção da estrada, tentar reduzir ao máximo esses contatos"[690]. Estes também funcionariam como intermediários de comercialização entre indígenas e não-indígenas[691], fornecendo ferramentas àqueles e revendendo os seus produtos. Segundo Gontijo, técnicos agrícolas acompanhariam os postos com o intuito de orientar os grupos indígenas sobre plantio de milho, mandioca e frutas, sobretudo de frutas cítricas, que poderiam ajudar a evitar epidemias de gripe em razão de serem ricas em vitamina C.[692] A Fundação monitorava e mediava, assim, os contatos dos nativos com os trabalhadores e os exploradores.[693]

Diante do conhecimento da atuação de cada empreiteira e dos seus trechos responsáveis, a FUNAI realizava o planejamento das frentes de penetração que sairiam antes ou acompanhando os funcionários das empresas. Dessa forma, em *Projetos Operacionais para a Transamazônica*, apontou-se que diante do trecho dirigido à Construtora Queiroz Galvão, entre Altamira e o ponto 54º Oeste e 4º Sul, cerca de 210 quilômetros de estrada, trecho este compreendido no eixo Xingu-Tapajós, a Base Avançada Kararaô faria a

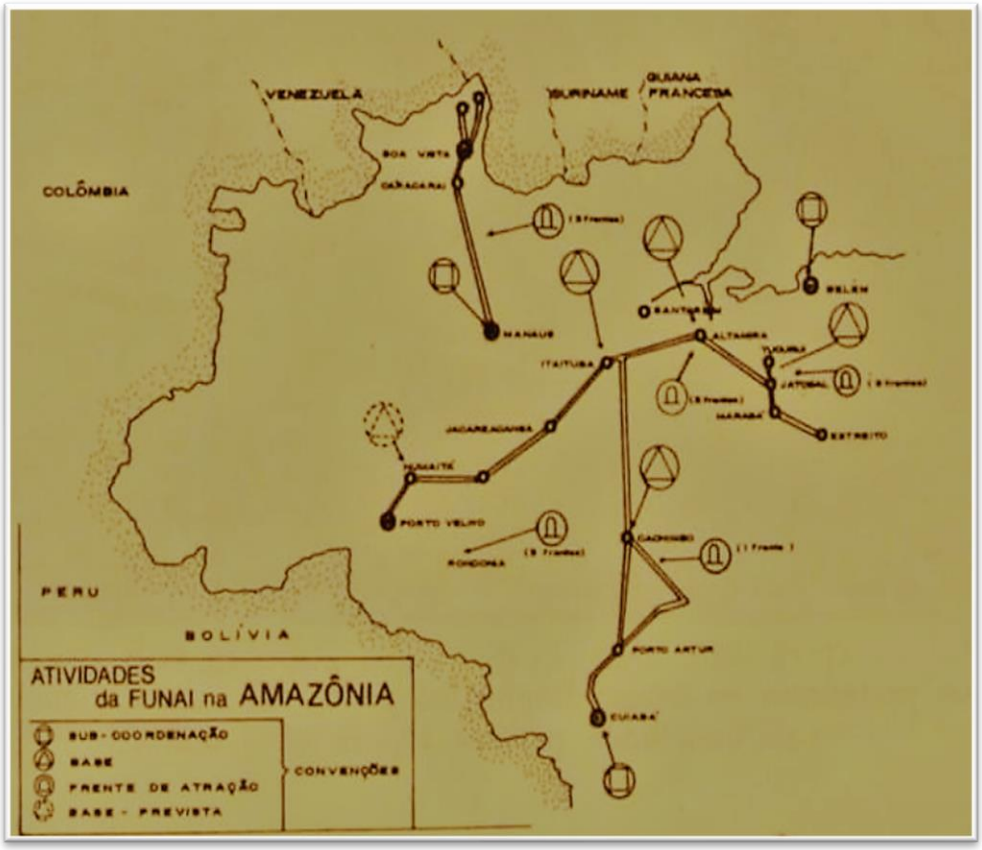
[689]VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit*., p. 89.
[690]FUNAI. Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica. *op. cit*.
[691]O termo "branco" ou "homem branco" ocorre em muitos textos e documentos da época como alteridade ao indígena. Entretanto, sendo este um termo inadequado, resolvemos aqui utilizarmos o termo não-indígena, por ausência de termo melhor.
[692]GONTIJO, Ricardo. "Pobres selvagens no meio do caminho". *op cit*., p. 68.
[693]"Como as empresas só terão a se beneficiar com a presença desta equipe [da frente de penetração] em termos de tranquilidade dos trabalhos e de ajuda quanto ao conhecimento da região, deverá a mesma, receber apoio logístico na forma de: abrigo, alimentação, comunicação, locomoção e homens para trabalhos extraordinários." E as empreiteiras teriam a possibilidade de contratarem os serviços dos "índios já aculturados" mediante salário mínimo, assistência médica e alimentação. FUNAI. Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica. *op. cit*., p. 17.

"cobertura" e lhe daria "condições de segurança". Além dos grupos volantes que dariam apoio às turmas de topografia desta empresa.[694]

A mesma Base Avançada Kararaô auxiliaria a Empresa Industrial Técnica, no seu trecho de 230 quilômetros, entre o ponto 54º Oeste e 4º Sul e Itaituba através da instalação de um Núcleo de Segurança em Itaituba – que depois veio a ser transformado em Base Avançada –, além dos grupos de apoio às turmas de topografia.[695] Em assistência aos trabalhos da Construtora Mendes Jr. no trecho Estreito-Marabá – cerca de 280 quilômetros – e no trecho Rio Repartimento-Altamira – com cerca de 300 quilômetros –, a FUNAI montaria quatro frentes de serviço – duas partindo de Estreito para Marabá e outra no trajeto inverso, e uma saindo de Altamira para o Rio Repartimento. A Mendes Jr. ainda contaria com o suporte das duas Bases Avançadas na Transamazônica.[696]

Para a Construtora Cristo Redentor, que estava incumbida dos trechos Marabá-Jatobal-Tucuruí e Jatobal-Rio Repartimento, com 270 quilômetros, seriam constituídas três frentes de serviço acompanhando tais trechos, que estavam compreendidos no eixo Xingu-Tocantins, com o suporte da Base Avançada de Pucuruí. Dessa maneira, segundo este documento elaborado pela FUNAI, sua estrutura de campo como participação na construção da rodovia seria o desenvolvimento de: construção de duas bases avançadas[697]; 8 frentes de penetração; turma(s) de contato; posto(s) de atração e núcleo(s) de segurança – "quantos necessários fossem".[698] No entanto, durante os trabalhos na Transamazônica, a FUNAI modificou um pouco a sua organização e algumas de suas estratégias, como demonstra o mapa publicado no seu Boletim Informativo, do final de 1972:

[694]FUNAI. *Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica*. Brasília: FUNAI, 1970. p. 19. Acervo ISA.
[695]*Ibidem*.
[696]*Ibidem*, p. 20.
[697]Os responsáveis pela construção física dessas bases avançadas seriam as empreiteiras participantes da abertura e construção da Transamazônica. *Ibidem.*
[698]*Ibidem*.



Mapa 7. Organização da FUNAI nas rodovias do PIN, no final de 1972.

Fonte: FUNAI. Perimetral Norte multiplica trabalhos de atração na Amazônia. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano II, n. 5, IV trimestre de 1972, p. 8. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju – FUNAI.

No decorrer do trajeto da BR-230, como demonstra o mapa acima, de fato três bases avançadas foram construídas – em Altamira, Tucuruí e Itaituba; duas frentes de atração foram realizadas até o final de 1972 – uma saindo de Jatobal e outra de Altamira. Além de uma base que estaria prevista para Humaitá, uma das últimas cidades do trajeto da rodovia.

Diante da construção da Transamazônica, a 2ª Delegacia Regional da FUNAI (2ª DR), localizada na capital paraense, tornara-se responsável por todas as questões relacionadas à atuação da FUNAI na rodovia. Relatórios de sertanistas, denúncias de problemas com indígenas na rodovia, ajustes em frentes de atração e de penetração, reagrupamentos, baixas e contratações para a infraestrutura da Fundação na rodovia deveriam ser reportadas ao delegado da 2ª DR, o tenente coronel da reserva do Exército Antônio Augusto Nogueira[699].[700]

[699]O tenente coronel Antônio Augusto Nogueira foi o delegado da 2ª DR durante a construção da rodovia (1970-1974), permanecendo até 1975 na mesma.
[700]Em 1971 existiam nove delegacias regionais da FUNAI, espalhadas por nove estados. FUNAI. Delegacias Regionais. *Boletim Informativo*, Brasília, outubro de 1971, nº 1, ano I, p. 60. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju - FUNAI.

Como já mencionamos, no inicio dos trabalhos da FUNAI na rodovia, havia duas Bases Avançadas: Base Avançada Kararaô, cujo chefe era o coronel Pedro da Silva Rondon[701]; e a Base Avançada de Pucuruí, chefiada pelo coronel Clodomiro Bloise[702]. Em 1972 foram criadas mais duas Bases Avançadas, a de Itaituba e a de Cachimbo (esta voltada para a rodovia Cuiabá-Santarém), chefiadas por Adolpho Kesselring e Claudio Villas Boas[703], respectivamente.[704] Até 1974, todas as bases da FUNAI localizavam-se somente no estado do Pará, quando então criou-se a Base Avançada de Operações da Fronteira do Solimões, no estado do Amazonas.[705] Para além das frentes de atração, dos grupos volantes, das Bases Avançadas, dos Postos Indígenas havia também as *Ajudâncias*[706]. Três destas encontravam-se em cidades atravessadas pela Transamazônica: duas em Marabá e uma em Altamira.

Os eixos de trabalho inicial da FUNAI na Transamazônica eram considerados em áreas críticas e que teriam "trabalhos acelerados de contato"[707], que deveriam ocorrer antes das comunidades indígenas serem alcançadas pelas frentes das empreiteiras da rodovia, "a fim de atrair os grupos isolados e **levá-los**, juntamente com os de contato permanente e intermitente, **para locais pré-determinados**, entre os quais o Parque Indígena do Xingu"[708]

[701]O coronel Pedro da Silva Rondon, neto do marechal Rondon, foi chefe da Base Avançada de Kararaô de 1970 a 1971, para a qual estava destinada a atração dos Assurini e dos Gavião.
[702]O coronel Clodomiro Bloise (1915-1990) foi Pracinha na Segunda Guerra Mundial e esteve na FAB por 37 anos. Ocupou o cargo de chefe da Base Avançada de Pucuruí entre 1970 e 1971, foi sucedido por Adolpho Killian Kesselring e passou a chefe da 9ª Delegacia Regional da FUNAI, localizada em Campo Grande (MT).
[703]Cláudio Vilas Boas (1916-1998) e seus irmãos Orlando (1914-2002) e Leonardo (1918-1961) iniciaram suas atividades junto a povos indígenas na Expedição Roncador-Xingu. Cláudio e Orlando ganharam notoriedade com os trabalhos realizados com diversas comunidades indígenas, sobretudo as do Alto Xingu, marcando o início de uma nova política indigenista no país. Seus esforços culminaram na criação do Parque Indígena do Xingu em 1961. Foram indicados duas vezes ao Prêmio Nobel da Paz, em 1971 e em 1975. TRINIDAD, Carlos Benítez. *Un espejo en médio a un teatro de símbolos: el índio imaginado por el poder y la sociedad brasileña durante la dictadura civil-militar (1964-1985).* 527 f. Tese (Doutorado em Difusão do Conhecimento), Universidade Federal da Bahia e Universidade Pablo de Olavide (Espanha), 2017.
[704]FUNAI. Bases Avançadas na Transamazônica. *Boletim Informativo*, Brasília, IV trimestre de 1972, nº 5, ano II, p. 71. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju - FUNAI.
[705]Em 1975, das quatro Bases, somente a de Pucuruí resistiu, sendo as outras extintas.
[706]"Delegacia e Ajudância foram os termos adotados posteriormente pela FUNAI para denominar as unidades regionais que tinham sob a sua responsabilidade a administração de Postos Indígenas. As Ajudâncias estavam subordinadas às Delegacias Regionais e administravam Postos Indígenas, que, em face do número de índios assistidos, não justificavam a existência de uma Delegacia. Durante as décadas de 1970 e 1980, conforme vão se expandindo as frentes de ocupação econômica, a FUNAI vai criando novas Delegacias, novas Ajudâncias e novos Postos Indígenas." BIGIO, Elias dos Santos. *Programa(s) de Índio(s): falas, contradições, ações interinstitucionais e representações sobre índios no Brasil e na Venezuela (1960-1992).* 401f. Tese (Doutorado em História), Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, 2007, pp. 52-53.
[707]FUNAI. Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica. *op. cit.*, p. 8.
[708]O Parque Nacional do Xingu foi criado a partir do esforço dos irmãos Villas Boas e do antropólogo Darcy Ribeiro, no governo de João Goulart, pelo Decreto nº 50.455, de 14 de abril de 1961. Situado no vale do rio Xingu no estado do Mato Grosso, com cerca de 22 mil quilômetros quadrados, subordinado diretamente à Presidência da República. BRASIL. Decreto nº 50.455, de 14 de abril de 1961. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de abril de 1961, p. 3492. O Parque foi extinto juntamente com o SPI com a criação da FUNAI pela Lei nº 5.371, de 05 de dezembro de 1967 e reestabelecido legalmente pelo Decreto nº 63.082 de 06 de agosto de 1968,

[709]. Este, para poder receber tais povos indígenas contatados, necessitaria ter a sua área ampliada, segundo documento, com a anexação de terras situadas a oeste.[710]

> Dessa forma, haverá uma justa troca de terras. Por um lado, garantir-se-á às populações indígenas, compulsoriamente deslocadas, as condições de sobrevivência que elas não poderiam ter se conservadas em pequenas reservas ilhadas entre as frentes pioneiras (fazendas, garimpos, etc). Por outro lado, evitar-se-á os conflitos que fatalmente ocorreriam entre aquelas vulneráveis reservas e as frentes pioneiras em seu incontável processo de expansão econômica.[711]

A ideia de utilizar o já existente Parque do Xingu não realizou-se; entretanto, era necessário para a FUNAI, e para o andamento dos projetos de desenvolvimento da Amazônia, que os povos indígenas contatados fossem realocados, como já ressaltamos, para espaços delimitados pelo poder público e longe do caminho dos seus empreendimentos. Desta maneira, em 13 de julho de 1971, foram criadas por decretos três reservas indígenas com o intuito de acomodar os povos indígenas realocados por causa da abertura da BR-230 e da BR-163: Reserva Indígena de Waimiri-Atroari, situada no município amazonense de Airão[712]; Reserva Indígena Parakanãs, no município paraense de Tucuruí[713] e a Reserva Indígena Kararaô, em Altamira[714].

A urgência com a qual o Estado, a SUDAM e outros órgãos envolvidos começaram a empreender a rodovia acelerou a atuação da FUNAI. As *frentes de atração e pacificação* e as *de penetração* e, que deveriam tomar meses, ou até mesmo anos, passaram a ocorrer em poucas semanas, no ritmo dos tratores e não mais no ritmo permitido pelas comunidades indígenas. O documento *Método e Organização: Operação de apoio às frentes de penetração,* realizado pela Fundação à época do início da construção da rodovia, demonstra a maneira idealizada com a qual deveriam funcionar tais frentes, sem a pressa do Estado.[715]

Esta idealização poderia ser explicada porque, segundo Carlos Augusto da Rocha

---

que também alterou seus limites. E este trabalho da FUNAI solicitava que novamente fosse alterada a delimitação do Parque, para receber povos indígenas realocados pelas frentes da Transamazônica.

[709]FUNAI. Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica. *op. cit*., p. 9 (grifos nossos). Acervo ISA.

[710]*Ibidem*, p. 10.

[711]*Ibidem*, (sublinhado do autor).

[712]BRASIL. Decreto nº 68.907, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5413.

[713]*Idem*. Decreto nº 68.913, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5416.

[714]*Idem*. Decreto nº 68.914, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5416.

[715]FUNAI. *Método e Organização: Operação de apoio às frentes de penetração*. Brasília: FUNAI, s./d. 24p. Acervo ISA.

Freire, em sua tese em Antropologia Social, pelo Museu Nacional, na qual trata das trajetórias de sertanistas e das atuações indigenistas no século XX[716], este manual *Método e Organização* seria de autoria do sertanista Cotrim.[717] Ele estaria desgostoso das experiências que presenciava nas frentes de atração e das ações tomadas tanto pelos chefes do SPI quanto depois da FUNAI. Além disso, Cotrim estaria buscando mais conhecimento sobre sua atuação lendo diversos antropólogos e indigenistas, como, por exemplo, Darcy Ribeiro e a sua obra *A política indigenista brasileira*, de 1962.[718]

Estas frentes de penetração, segundo tal documento, deveriam ser coordenadas por um etnólogo vinculado ao Departamento Geral de Estudos e Pesquisas da FUNAI, que ficaria responsável, juntamente com um sertanista, pelo estudo da área de fricção, levantamento da área de atuação e pela etapa preparatória, com a escolha da aquisição de material e a seleção de pessoal.[719] Cada frente seria integrada por este etnólogo coordenador; por um sertanista que seria o chefe da equipe de penetração; três indígenas intérpretes; um piloto que auxiliaria os estudos de reconhecimento de área e em alguns deslocamentos; um auxiliar de enfermagem para atendimento dos povos contatados e dos integrantes da equipe; um carpinteiro e dois mateiros.[720]

As tarefas dessas frentes de penetração deveriam obedecer sete etapas minuciosas que levariam ao objetivo final de "consolidação do contato e iniciação do *Programa de Desenvolvimento Comunitário*"[721], que seria implantado pelo DGEP. Entretanto isso dependeria de o contato com os nativos seguir tais critérios:

> a) **Adoção de medidas preventivas: saúde e controle [de] interações, evitando-se aculturações bruscas**;
> b) **Controle [dos] relacionamento[s] [dos] componentes [da] frente de penetração com os índios**;
> c) Orientação [de] ampliação [das] roças de subsistência e uso dos implementos agrícolas;
> d) Adoção de reciprocidade nas trocas – catalogando os artesanatos permutados para o Museu do Índio;
> e) Documentação: fotográfica; sonorizada; censo demográfico – em faixas etárias; material etnográfico – dados ergológicos.[722]

---

[716]FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. *Sagas Sertanistas: práticas e representações do campo indigenista no século XX*. 403f. Tese (Doutorado em Antropologia Social), Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
[717]*Ibidem*, p. 92.
[718]*Ibidem*, pp. 90-91.
[719]FUNAI. Método e Organização. *op. cit.*
[720]*Ibidem*.
[721]*Ibidem*.
[722] FUNAI. Método e Organização. *op. cit.*, p. 6; (grifos nossos).

De acordo com este manual realizado antes do início das ações das frentes de penetração na Transamazônica, estas seriam consideradas exitosas a partir da instalação de postos próximos à ocupação dos indígenas; da fixação destes, "mantendo-os em sua aldeia ou em lugar previamente escolhido por eles, desde que haja condições favoráveis à sua subsistência e não seja insalubre"[723]; da realização de vacinação de todo o grupo para gripe, sarampo, varíola, tifo, febre amarela, tétano, entre outras enfermidades; da demarcação da área indígena e construção de uma pista de pouso.[724]

Além da vacinação dos integrantes das frentes contra todas as doenças mencionadas acima, era imprescindível também que comprovassem que não eram portadores de moléstias contagiosas, como doenças venéreas, sífilis, tuberculose, e que não tivessem registro de envolvimento em violências ou conflitos contra indígenas.[725] A FUNAI previa ainda, junto à Transamazônica, uma *Política de Localização de Índios à Margem da Estrada,* que deveria evitar a fixação das sociedades nas margens da rodovia, pois poderia vir a "prejudicar o desenvolvimento da estrada, o plano de "colonização" e a própria comunidade indígena"[726].

3.3. Em busca dos Parakanãs e Assurinis

A prioridade estava em contatar os povos Parakanã, Assurini e Arara. A princípio, a FUNAI estabeleceu que seriam cinco frentes integradas, cada uma, por um sertanista, que seria o líder da mesma, juntamente com quatro trabalhadores, dois indígenas "aculturados", para auxiliarem como intérpretes e mediadores, e um técnico de enfermagem.[727] Além disso, a FUNAI contaria também com os *grupos volantes* que tinham como área de atuação os territórios entre os rios Tocantins e o Tapajós, passando pelo norte do estado de Goiás até o Amazonas, perpassando todo o sul do Pará, o norte do Mato Grosso e o sul do Amazonas.[728]

A partir de setembro de 1970, quatro frentes de penetração com o suporte da Base Avançada de Pucuruí tentaram contatos com grupos indígenas. A frente de atração chefiada pelo sertanista Telésforo Martins Fontes seguiu em direção ao rio Repartimento, para apoiar

[723] *Ibidem*.
[724] *Ibidem*, p. 7.
[725] *Ibidem*, p. 4.
[726] FUNAI. Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica. *op. cit.*, p. 10.
[727] *Ibidem*.
[728] *Ibidem.*

as turmas de topógrafos da abertura da rodovia pela Mendes Jr. As frentes dos sertanistas Jayme Sena Pimentel e de Mariano de Souza foram para as cabeceiras dos rios Andorinha e Bacajá, respectivamente. Caminharam por 28 dias sem localizar indígenas, sendo assim substituídos por Felipe Passinho Santiago e Osmundo Antônio dos Anjos (filho de Fontes). O sertanista João Carvalho[729] chefiava a frente de atração que direcionou-se para o rio Lontra, com a intenção de encontrar os Parakanãs.

O primeiro povo indígena a ser contatado pelas frentes da FUNAI por causa da construção da BR-230, ou nas palavras de John Hemming, "to be hit by the Transamazonica"[730] foi o povo Parakanã Oriental. Segundo João Carvalho, sertanista da FUNAI, em entrevista dada em 1992 para o antropólogo Carlos Alberto Ricardo, as primeiras frentes de atração objetivavam encontrar especificamente os Parakanãs.[731] Os *Awaeté* – que significa literalmente "povo de verdade"[732] – como se autodenominam, chamados a partir da literatura antropológica como *Parakanã*, pertencem ao tronco linguístico Tupi, como os Assurinis do Xingu. Tinham como principais atividades o extrativismo, a caça e a pesca. Dividiam-se em algumas aldeias, todas no estado do Pará. [733]

Os Parakanãs tiveram uma cisão há cerca de cem anos em razão de uma briga por mulheres; à época viviam na densa floresta a oeste do Tocantins. Por conta desta divisão, passaram a serem diferenciados por indigenistas e antropólogos como *Parakanãs orientais* e *Parakanãs ocidentais* e alimentavam entre si uma forte rivalidade. Em foco específico sobre o povo Parakanã, Carlos Fausto, em 2001, publicou o livro *Inimigos Fiéis: história, guerra e xamanismo na Amazônia*[734]. Nesta obra, Fausto debruçou-se sobre as raízes e os acontecimentos que levaram à divisão deste povo em grupos que se tornaram distintos em suas estruturas socioeconômicas, culturais e até mesmo em suas crenças. Fausto tenta compreender quais foram as circunstâncias que levaram à tamanha diferenciação entre o mesmo povo e as maneiras com as quais cada grupo – segundo, Fausto, seriam quatro – lidou

[729]João Evangelista de Carvalho (1922-?) trabalha com diversas etnias desde a década de 1940, ainda no SPI. Foi um dos principais sertanistas na "pacificação" dos Parakanã orientais, participando de diversas frentes de atração destes e de outras sociedades indígenas durante a construção da Transamazônica. Em 1972, foi promovido na FUNAI e passou a chefiar a Base Avançada de Pucuruí. FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. Sagas Sertanista. *op. cit.*

[730] Tradução livre: "a ser atingido pela Transamazônica". HEMMING. Die If You Must. *op. cit.*, p. 277.

[731]CARVALHO, João. Entrevista concedida ao antropólogo Carlos Alberto Ricardo do Centro Ecumênico de Documentação e Informação (CEDI), em 17 de outubro de 1992, em Belém (PA). Acervo ISA.

[732]"Awa" significa "gente" e "eté" significa "verdadeiro" ou "real". Seria então, uma oposição aos "Akwawa" que possui o sentido literal de "gente ruim", que seriam todos os outros não pertencentes a este povo. ARAUJO. *Awaeté, o Povo de Verdade.* op. cit., p. 23.

[733]*Ibidem*.

[734]FAUSTO, Carlos. *Inimigos Fiéis: história, guerra e xamanismo na Amazônia.* São Paulo: Edusp, 2001.

e reagiu às políticas de contato do SPI, depois da FUNAI e do Estado brasileiro.

Como afirma Carlos Fausto, os grupos Parakanãs "durante quase um século levaram vidas paralelas, reencontrando-se algumas vezes para guerrear"[735]. Quando foram contatados nos anos 1970 e 1980, apresentavam "modos de subsistência e organização sociopolítica bastante distinta."[736] Os *Parakanãs orientais* possuíam uma horticultura diversificada, viviam todos em uma grande casa, dividiam-se em duas metades exogâmicas e possuíam chefia. Os *Parakanãs ocidentais* dividiam-se em bandos nômades, não praticavam a agricultura, não possuíam lideranças e nem segmentação social.[737]

Segundo os planejamentos feitos pela Fundação para auxiliar e viabilizar a construção da rodovia, um dos grupos de Parakanãs seriam contatados no trecho entre o rio Repartimento e Jatobal, que estava sob a responsabilidade da Empresa Cristo Redentor. Seria então esse povo indígena atravessado ao meio pela abertura da rodovia, sendo na margem esquerda possivelmente contatado pelo grupo de apoio da FUNAI à turma de topografia da Cristo Redentor, e, na margem direita, pela Base Avançada de Pucuruí, como demonstra o esquema desenhado em documento *Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica* da FUNAI:

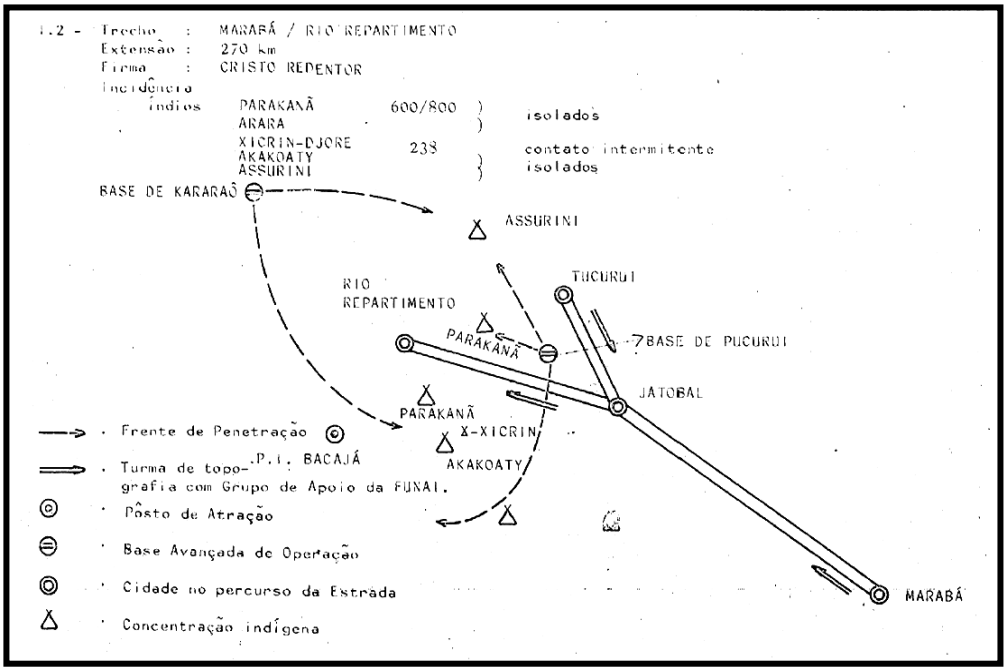


Imagem 26. Em busca do povo Parakanã.

[735]*Ibidem*, p. 1.
[736]*Ibidem*.
[737]"Em menos de um século, os ramos Parakanã tinham assumido formas significativamente diferentes." E são essas mudanças que Carlos Fausto procura responder em seu livro *Inimigos Fiéis*. *Ibidem*, p. 1.

Fonte: FUNAI. *Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica.* Brasília: FUNAI, 1970. p. 53. Acervo ISA.

Uma dessas frentes foi chefiada pelo sertanista João Carvalho, saindo da Base em direção ao rio Repartimento, estabelecendo um acampamento provisório para iniciar os contatos com o grupo Parakanã que havia avistado. Em relatório ao presidente da FUNAI, foi exposta pelo Delegado Especial da Base Avançada de Pucurui, o coronel Clodomiro Bloise, a dificuldade de João Carvalho e dos outros funcionários em efetivar o contato e obter a confiança dos Parakanãs, que se encontravam nas margens do igarapé Lontra, no estado do Pará:

> Após uma luta de aproximadamente sete meses das nossas frentes de penetração, onde até eu consegui enfrentar frente a frente estes temíveis índios Parakanãs, evidentemente com dias melhores e outros piores deixando mesmo todos nós atônitos sem saber a origem, foi conseguido no dia 30/03/71 o primeiro pernoite com vivência de aproximadamente dois dias, de seis elementos de nossa frente de penetração especial chefiada pelo sertanista João Carvalho, na aldeia dos referidos.[738]

O sertanista e os outros servidores da FUNAI teriam conseguido, após muito custo, o convite de conhecer e de dormir na aldeia dos Parakanãs. Segundo Bloise, esses indígenas mostraram-se nos primeiros contatos bastantes "arredios" e evitaram o contato com as frentes de atração. Entretanto como afirma Carlos Fausto:

> A situação agora era diversa, pois as equipes do coronel Bloise tinham instruções para avançar até as aldeias e não para aguardar passivamente na base. Os orientais ainda quiseram afastar os invasores, mas acabaram sucumbindo à atração fatal dos presentes distribuídos fartamente.[739]

Foram setes meses de contatos, e "com o tempo, as relações foram se tornando mais íntimas e pacíficas"[740] e chegou ao momento em que os integrantes da frente foram convidados a ir até a aldeia dos Parakanãs e permanecer nesta por uma noite, podendo assim avaliar de perto costumes, hábitos e características específicas deste povo. Dessa maneira, observaram que seriam cerca de 180 indivíduos, que os receberam com entusiasmo e com jabuti para comer, como reporta coronel Bloise.

Este grupo de Parakanãs, segundo Bloise, teria tido contato com o sertanista João Carvalho há uns cinco anos, mas o mesmo só reconheceu o "cap." do grupo, uma espécie de

[738]BLOISE, Clodomiro. *Relatório do Primeiro Contato e Pernoite na Aldeia dos Parakanã em 30/03/71*. FUNAI, 1971. Acervo ISA.
[739]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 58.
[740]*Ibidem*.

porta-voz, que os homens da Fundação apelidaram de "Jacamim". Entretanto, para Carlos Fausto, este grupo de Parakanãs contatado neste momento pela frente da FUNAI foi o de Parakanãs orientais e não os ocidentais que tinham sido tocados há anos, demonstrando desconhecimento por parte dos servidores da FUNAI, que não souberam estabelecer diferenças entre os dois grupos de Parakanãs.[741]

Segundo relato de João Carvalho repassado pelo coronel Bloise, os Parakanãs pediram que aquele voltasse com seus homens à aldeia com mais presentes, como "miçangas, machado e cachorro". Bloise então concluiu o relatório afirmando:

> Sr. Presidente, chegamos ao ponto máximo de nossos trabalhos, podemos agora mais do que nunca dizer "Missão Cumprida". Resta-nos somente de agora em diante, manter sempre viva a chama da confiança a nós depositada por estes índios que há mais de algumas dezenas de anos não nos aceitavam como amigos. Tenho certeza absoluta que esta pacificação será consolidada para a eternidade com o apoio irrestrito de vossa orientação.[742]

Entretanto, neste mesmo relato, Bloise afirma que todos os servidores da FUNAI dormiram, cada um, em redes com os guerreiros do grupo Parakanã, o que demonstraria desconfiança de que, durante a noite, os não-indigenas pudessem fazer algo com a comunidade ou com a aldeia.[743] Ainda assim, Bloise considerou como finalizada a "pacificação" dos Parakanãs.

Entretanto somente em julho de 1971 escreveu um relatório que chamou de *Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanã* e endereçou ao presidente Bandeira de Mello.[744] Neste documento, o delegado da Base de Pucuruí afirmava que os trabalhos de "pacificação" realizaram-se entre setembro de 1970 e julho de 1971. E alertou novamente Bandeira de Mello afirmando que:

> Resta-nos agora somente manter bem viva a chama da confiança a nós depositada, dando assistência médica e social a esses brasileiros que somente agora compreendem que existe um outro mundo, civilizado, olhando e protegendo-os de todos os males que por ventura possam advir.[745]

A "pacificação" em julho de 1971 dos Parakanãs orientais levou-os à sedentarização, segundo Carlos Fausto. A decisão de deixar suas terras e de assentarem-se próximos à Base de Pucuruí modificou fundamentalmente seu padrão de aldeamento, levando a uma maior sedentarização, que pôde ser observada a partir da ampliação da área cultivada, da diversificação da dieta de origem animal, com a criação de galinhas, e o usufruto de alimentos

[741]BLOISE. Relatório do Primeiro Contato e Pernoite. *op. cit.*
[742]BLOISE. Relatório do Primeiro Contato e Pernoite. *op. cit.*
[743]*Ibidem*.
[744]BLOISE. Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanã. *op. cit.*
[745]*Ibidem,* p. 11.

até então desconhecidos ou proibidos pelas crenças da comunidade Parakanã. Desta forma, percebe-se que a diminuição da mobilidade do povo Parakanã e de outros povos indígenas é uma consequência da crescente dependência que desenvolvem da sociedade civil e da introdução de novos objetos em um modo de vida novo.

> De início, os agentes do contato passaram a determinar os movimentos do grupo, por controlarem a distribuição de mercadorias e remédios. O posto e seus serviços, incluindo a escola, a farmácia e o almoxarifado, tornaram-se referências fundamentais para a construção das aldeias. Com a consolidação dessa infraestrutura – casas, poços, pista de pouso, estradas -, o custo do movimento cresceu.[746]

Entretanto o contato nem sempre foi completamente amigável. E, desde o início, os funcionários da FUNAI tiveram situações com os Parakanãs que fugiram ao seu controle. Em 16 de outubro de 1970, em um dos primeiros contatos com os Parakanãs orientais, a Base Avançada de Pucuruí foi invadida. Os indígenas intérpretes não conseguiram mediar a situação, e, dessa maneira, os nativos levaram tudo o que puderam, inclusive armas de fogo, mas não houve violência por nenhuma das partes.

Em 24 de março de 1971, um grupo de indígenas invadiu um acampamento de uma turma de topografia que realizava, naquele momento, trabalho para a construtora Mendes Jr., no trecho compreendido entre Altamira e Rio Repartimento, no km 64. Segundo depoimento à 2ª DR de um funcionário desta turma, Raimundo Ferreira dos Santos, que realizava tanto a tarefa de desmatamento quanto de levantamentos topográficos, o grupo era integrado por cerca de 30 indivíduos, que os contiveram e passaram a saquear o acampamento. Os indígenas teriam levado os pertences pessoais dos funcionários, assim como os equipamentos e materiais que totalizavam, segundo Santos, mais de 20 mil cruzeiros.[747] Santos não sabia dizer à qual comunidade indígena pertencia tal grupo, e depois constatou-se que seria outro grupo de Parakanãs.

Ainda que tivessem algumas situações complicadas com os Parakanãs, e a despeito dos "incrédulos e inimigos gratuitos"[748], havia por parte da Fundação a necessidade de apresentar à sociedade civil uma real preocupação em promover a verdadeira "pacificação" e "integração" dos povos indígenas aos projetos de desenvolvimento da região amazônica e do país. Dessa maneira, em 21 de junho de 1971, Bloise partiu da Base de Pucuruí em direção

[746]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 81.
[747]Depoimento de Raimundo Ferreira dos Santos sobre invasão e saque a acampamento da construtora Mendes Jr. Belém: 2ª Delegacia Regional da FUNAI, 12 de abril de 1971. 4p. Acervo ISA.
[748]BLOISE. Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanã. *op. cit.*

aos acampamentos dos Parakanãs orientais na companhia de dois cinegrafistas franceses, Christian Régis Malcros e Yves Jean Billon, que tinham sido indicados pelo DGEP, além de mais quatro funcionários e o sertanista João Carvalho.

Esta equipe foi organizada especialmente porque havia a "necessidade de comprovação concreta e definida do trabalho de pacificação realizado pelos nossos servidores"[749], balizada pela presença e pelas imagens que seriam documentadas pelos cinegrafistas franceses. Lembremos que, como colocamos antes, uma das estratégias do Estado ditatorial e da FUNAI, para controlar o que se publicava sobre a política indigenista nacional, era a de serem eles mesmos os intermediários da observação de antropólogos, jornalistas e associações nacionais e internacionais dos indígenas brasileiros.

Estes documentaristas teriam a função de registrar o contato com os Parakanãs e propagandear a "benéfica" relação entre indígenas e funcionários da FUNAI. As imagens captadas por Billon e Malcros nessa frente integraram o documentário *A Guerra da Pacificação na Amazônia*, lançado em 1973.[750] Neste documentário, os cinegrafistas estiveram em diferentes aldeias, contatando pela primeira vez os Suruí, os Xikrin[751] – nas margens do rio Cateté (PA). Estiveram na Reserva de Aripuanã (MT/RO) com os Cinta-Larga, na Ilha do Bananal (TO) com os Karajás e na Reserva do Xingu (MT)[752]. Com relatos

[749]*Ibidem*, p. 1.
[750]A GUERRA DA PACIFICAÇÃO NA AMAZÔNIA. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1973. (80 min.). Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=Fem3aAdd8rE Acessado em 05 de setembro de 2020.
[751]"Os Xikrin falam a língua Kaiapó (ou Mebengokré), da família linguística Jê, tronco linguístico Macro-Jê." Os Xikrin do Cateté vivem hoje nas Terras Indígenas Cateté, no Pará, banhada pelos rios Itacaiúnas e Cateté. Já os Xikrin do Bacajá vivem hoje na Terra Indígena Trincheira Bacajá. INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. "Kaiapó Xikrin". Povos Indígenas no Brasil, Instituto Socioambiental. Disponível em https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Kayap%C3%B3_Xikrin Acessado em 10 de setembro de 2020. Em reportagem de Fabiano Maisonnave e Lalo de Almeida, publicada na *Folha de São Paulo*, foi denunciado que vem ocorrendo desde 2016 invasões às terras das Reservas Indígenas de Apyterewa – terra dos Parakanãs ocidentais – e de Trincheira Bacajá. A Vila Renascer povoada por madeireiros, mineiros, pequenos agricultores e igrejas evangélicas foi criada ilegalmente dentro de Apyterewa e vem desmatando também as terras dos Xikrin. Segundo a reportagem, as invasões que ocorrem desde 2016 ganharam ainda mais força a partir de 2018. Como resultado, em 2019, a Trincheira Bacajá perdeu 5.600 hectares desmatados, segundo dados do Instituto Nacional de Pesquisas Especiais (INPE). Em abril de 2020, foi feita uma grande operação do IBAMA nessas terras indígenas para reintegração de posse. O coordenador e o coordenador-geral de fiscalização do IBAMA foram exonerados em seguida. MAISONNAVE, Fabiano; ALMEIDA, Lalo de. Renascer para quem? Desmate, invasões e garimpos se alastram por terras indígenas perto do Xingu. (Série de Reportagens *Amazônia sob Bolsonaro – os desafios de manter a floresta em pé*). Folha de São Paulo, São Paulo, 05 de setembro de 2020. Disponível em https://temas.folha.uol.com.br/amazonia-sob-bolsonaro/renascer-para-quem/desmate-invasoes-e-garimpo-se-alastram-por-terras-indigenas-perto-do-rio-xingu.shtml Acessado em 10 de setembro de 2020.
[752]No Parque do Xingu, Billon e Malcros entrevistaram os irmãos Villas Boas. E filmaram a chegada ao Parque de uma caminhonete com turistas estrangeiros prontos com suas máquinas fotográficas e cadernos de anotações para registrarem cerimônias de canto e dança do povo Kalapalo.

dos sertanistas Apoena Meirelles[753] e Francisco Meirelles, além dos irmãos Cláudio e Orlando Villas Boas.

No filme, em uma frente de atração o sertanista Apoena é perguntado sobre quais seriam as razões econômicas que estavam a acelerar o contato com os povos indígenas, e responde: "Toda expedição quando ela é realizada a finalidade dela é justamente liberar uma área, quer dizer, para um fim econômico determinado. É o caso da FUNAI na Transamazônica, para possibilitar a abertura da estrada."[754]

Fotogramas 8 e 9. "Coronel Bloise não tem dúvida quanto sua vitória, então se deixa ser tatuado pelos índios"

Fonte: Fotogramas retirados do documentário A GUERRA DA Pacificação na Amazônia. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1973. 16 min. 34 segs.–16 min. 38 segs. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=Fem3aAdd8rE Acessado em 05 de setembro de 2020.

Havia grande preocupação com a propaganda[755] no contato dos Parakanãs orientais, por causa da construção da Transamazônica e dos Kren-akarore – conhecidos pelos não-

[753]Apoena (1949-2004) era filho de Francisco Meirelles e foi convencido por este a participar da atração dos Cinta-Larga, deixando a luta socialista urbana. FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. Vida de sertanista: a trajetória de Francisco Meirelles. *Tellus*, Campo Grande, ano 8, nº, abril de 2008, pp. 87-114. Apoena presidiu a FUNAI em 1985 e em 1986. Há indícios de que foi executado em 2004 porque coordenava a "Operação Roosevelt" que tinha o objetivo de garantir a integridade das terras indígenas dos Cinta-Larga na Reserva Roosevelt, em Rondônia, protegendo-as de garimpeiros de minérios e de diamantes. INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Depois de um ano, filhos de Apoena Meirelles esperam respostas*. Terras Indígenas no Brasil, 10 de outubro de 2005, ISA. Disponível em https://terrasindigenas.org.br/pt-br/noticia/16898 Acessado em 11 de setembro de 2020.

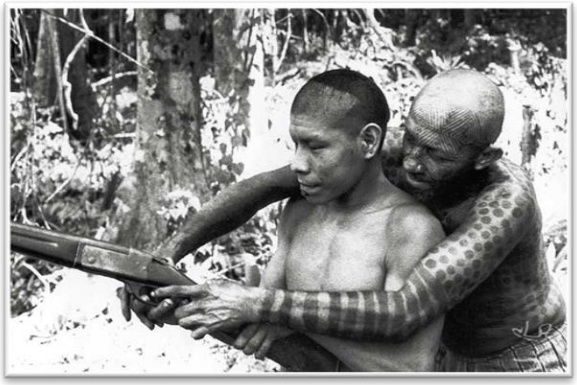
[754]MEIRELLES, Apoena *apud* A GUERRA DA Pacificação na Amazônia. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1973. 34 mins. 56 segs. – 35 min. 23 segs.

[755]Na verdade, havia grande preocupação da FUNAI com a maneira pela qual a imprensa nacional relatava a sua atuação. Como exemplo disso foi feito um estudo por funcionários da fundação, de julho de 1970 a junho de 1971, que analisou o conteúdo de reportagens de periódicos nacionais sobre a mesma. Verificou-se que 36 matérias eram contrárias à política indigenista nacional, 56 eram favoráveis e que 371 eram neutras. FUNAI. A Imprensa e a ação da FUNAI. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, n. 2, I trimestre de 1972, pp. 59-64. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju – FUNAI.

indígenas como Panará, e no imaginário dos amazônidas como os "índios gigantes" –, contatados em razão da abertura da Cuiabá-Santarém[756], que ocorreu pouco depois, por parte do Estado ditatorial e da Fundação. "A FUNAI precisava mostrar para a sociedade brasileira e para o mundo que estava fazendo a sua parte pelo desenvolvimento do Brasil, e, por isso, permitiu que repórteres e cinegrafistas acompanhassem os trabalhos."[757]

Entretanto a intenção do poder público de que as imagens dos povos indígenas "pacificados" pudessem rodar o mundo e mostrar que não havia "genocídio" ou "etnocídio" e que estavam todos bem em suas terras delimitadas em reservas, foi desprezada pelos produtores do documentário. Billon e Malcros relataram o que realmente viram e tiveram uma perspectiva diferente da questão indígena na ditadura.

A guerra de pacificação na Amazônia focou na maneira pela qual os servidores da FUNAI faziam com que os indígenas se tornassem dependentes das panelas, dos facões, que iriam querer cada vez mais, e até dos rifles para os quais precisariam das munições mais tarde (fotograma 3), e que lhes eram dados nos encontros realizados. Para que os primeiros contatos ocorressem, uma espécie de "varal de brindes" (fotograma 4) era construído pelos sertanistas para atrair os indígenas. O documentário mostrou que essa dependência poderia ser devastadora para os povos originários, como as imagens dos Waimiri Atroari mendigando nas margens da BR-163, mostradas no filme.[758]



Fotograma 10. Parakanãs aceitam o rifle e, sem saber, também a dependência dos "turi".[759]

Fonte: A GUERRA DA PACIFICAÇÃO NA AMAZÔNIA. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1978. 14 mins. 40 segs.

[756]Os Krenakarore falam uma língua da família Jê, da subfamília Jê Setentrional. Eram conhecidos popularmente por "índios gigantes" e foram contatados oficialmente com a construção da rodovia Cuiabá-Santarém, em 1973. Teriam sido reduzidos a quase um terço de sua população em razão da violência – e das doenças – com a qual foram contatados e removidos de suas terras, que foram atravessadas pela BR-163. Em 1975 foram deslocados para o Parque Indígena do Xingu. INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. Panará. Povos Indígenas no Brasil, Instituto Socioambiental. Disponível em https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Panar%C3%A1 Acessado em 11 de setembro de 2020.

[757]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 59.

[758]A GUERRA DA Pacificação na Amazônia. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1978.

[759] Fotografia de Yves Billon de 1971 que consta também no documentário do mesmo e que mostra o sertanista João de Carvalho ensinando um parakanã a manusear um rifle.

Fotograma 11. "E se eles recusarem o contato?" Não havia escolha.[760]

Fonte: A GUERRA DA Pacificação na Amazônia. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1978. 37 mins. 20 segs.

Segundo Lepargneur as "aproximações mudas" ou de "namoro" – à distância, com as trocas de brindes – poderiam levar meses ou anos, até os indígenas que se encontravam em isolamento pudessem sentir confiança para aceitar o contato presencial. Esta confiança era medida quando os indígenas passavam a apanhar os presentes deixados pelos sertanistas. Caso estes fossem quebrados, era sinal de hostilidade. "Caso estejam bem dispostos, então os homens da floresta recolhem os presentes e deixam, em seu lugar, alguns objetos de sua fabricação – sinal de aceitação de relações não hostis."[761]

Entretanto as frases que aparecem no documentário relatam que esta relação não poderia ser simplificada desta maneira, e que, na verdade, passava-se a estabelecer neste momento uma dependência dos não-indígenas e de seus "aparelhos" por parte dos indígenas. Era falsa a ideia de que havia escolha por parte dos indígenas de fazer ou não o contato com as frentes da FUNAI.

O documentário de Billon repercutiu internacionalmente, sobretudo nos países europeus, como uma espécie de prova do que a imprensa estrangeira vinha relatando sobre a maneira com a qual o Estado brasileiro realizava a "pacificação" de seus indígenas. Billon deu entrevistas afirmando que "pour intégrer les indiens économiquement, la société brésilienne les détruit culturellement"[762]. Dessa maneira, Billon passou a ser visto como um "traidor" do Estado brasileiro, e sua entrada no país foi proibida. Em dezembro de 1975, um documento da Divisão de Segurança e Informações do Ministério das Relações Exteriores (DSI/MRE) dizia que

> Há alguns anos atrás o cinegrafista da TV Francesa Yves Billon procurou a

[760]Apoena Meirelles e outro sertanista montam o "varal de brindes".
[761]LEPARGNEUR. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit*., p. 58.
[762]Tradução livre: "Para integrar os indígenas economicamente, a sociedade brasileira os destrói culturamente". D'IVERNOIS, Roger. Rencontre avec Yves Billon, jeune cinéaste français, auteur Du long métrage "La guerre de pacification em Amazonie 1972". Journal de Geneve, Genebra, n. 22, 28 de janeiro de 1974.

> Embaixada em Paris, manifestando desejar vir ao Brasil para fazer filmagens sobre os índios. Autorizada sua vinda, produziu filme altamente negativo, **agindo de má fé**. Tal filme foi exibido na TV Francesa. Na ocasião, foi interpelado pelo Setor de Imprensa da Embaixada e, quando posteriormente quis voltar ao Brasil, para novas filmagens, não obteve a necessária autorização.[763]

O documento dizia que Yves Billon, segundo reportagem do *Jornal do Brasil*, estaria no país fazendo filmes turísticos, à época na cidade de Salvador. Segundo o documento, Billon teria conseguido entrar no país com outro nome, como Jean François Billon. Desta maneira, o DSI/MRE solicitava ao SNI que confirmasse se o cineasta estava no Brasil, de que maneira teria entrado e se estava a utilizar nome falso para transitar tranquilamente pelo território nacional.[764]

Em relação ao contato das frentes da FUNAI com os Parakanãs orientais, além do filme de Billon, foram feitas matérias pelas revistas *Veja* – "Transamazônica: Índios no Caminho", de 08 de dezembro de 1970 – e *O Cruzeiro* – "Índios brancos: uma lenda na selva", edição de setembro de 1971[765] –, assim como uma filmagem transmitida no programa *Repórter Marajoara* – de 24 de dezembro de 1970. Estas, por sua vez, alinhavam-se ao discurso ditatorial.

Já fazia seis dias que viajávamos na região do Médio Tocantins, passando com dificuldade a canoa sôbre as pedras traiçoeiras das corredeiras do Rio Bacuri e avançando aos trapeções pela picada aberta no chão encalombado da mata quase virgem. O sol já estava alto quando atingimos a área onde vivem os Paracanãs, os lendários índios brancos, apontados por muitos caiçaras (caçadores de onça) como homens de dois metros de altura.

De repente, fomos surpreendidos por um bando de homens nus, altos, de cabeças raspadas, de peles vermelhas pintadas com urucum, berrando como feras assustadas e exalando um cheiro forte de bicho do mato. Em meio minuto fomos despojados de tudo, num autêntico assalto selvagem.

– São os Paracanãs, não reajam!... – avisou o sertanista João de Carvalho.

– "Mu é pa, Maiuiru?" (O que é isso, chefe?) – perguntou um dos índios, enquanto apalpava a bôlsa recheada de presentes de nossa guia, que fazia lembrar um Papai Noel semêsa.

Os Paracanãs são tupis-guaranis e nunca ouviram falar no bondoso São Nicolau. Mas para êles há sempre uma alegria parecida com a do Natal, quando encontram "turis" (civilizados) atravessando a selva. Na lei local, o "turi" tem que ser primeiro despojado de seus haveres e depois submeter-se à "operação raspa-cabeça" ao baixo do capim navalha. E isso se tivesse a sorte de ser considerado "pachê" (amigo), o que felizmente era o nosso caso.

FERNANDO PINTO e VIEIRA DE QUEIROZ, repórteres de O CRUZEIRO, conseguem chegar à longínqua e (até então) desconhecida aldeia dos lendários índios "gigantes" do Tocantins

ÍNDIOS BRANCOS

PARACANÃS: UMA LENDA NA SELVA

Imagem 27. A lenda da "pacificação" na Transamazônica.

Fonte: Fotografia de Vieira de Queiroz. PINTO, Fernando; QUEIROZ, Vieira de. Índios brancos: uma lenda na selva. Revista *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, ano XLIII, n. 35, 1º de setembro de 1971, pp. 4-5. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[763]MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES; DIVISÃO DE SEGURANÇA E INFORMAÇÕES. Pedido de Busca – Yves Billon. Brasília: DSI/MINTER, 1975. Fundo da Divisão de Segurança e Informações do Ministério das Relações Exteriores do Acervo Arquivo Nacional.

[764]"A guerra da pacificação na Amazônia" foi o primeiro documentário de Yves Billon. O filme só passou no Brasil em 1977, na I Mostra de Cinema Internacional do Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP).

[765]PINTO, Fernando; QUEIROZ, Vieira de. Índios brancos: uma lenda na selva. Revista *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, ano XLIII, n. 35, 1º de setembro de 1971, pp. 4-18. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

A reportagem da revista *O Cruzeiro* sobre os Parakanãs orientais era, na verdade, mais uma invasão à aldeia desses indígenas, agora não somente pelos funcionários da frente de atração da FUNAI, como também pelos jornalistas com seus aparatos. O jornalista Fernando Pinto aponta a viagem que fez e as trilhas que percorreu até chegar à comunidade e o quão "assustador" foi o primeiro encontro. Preocupado mais em sinalizar os "curiosos" hábitos desse povo, Pinto trata sobre os "bonitos" dentes dos Parakanãs e da beleza das mulheres, além de relatar as pinturas em seus corpos.[766]

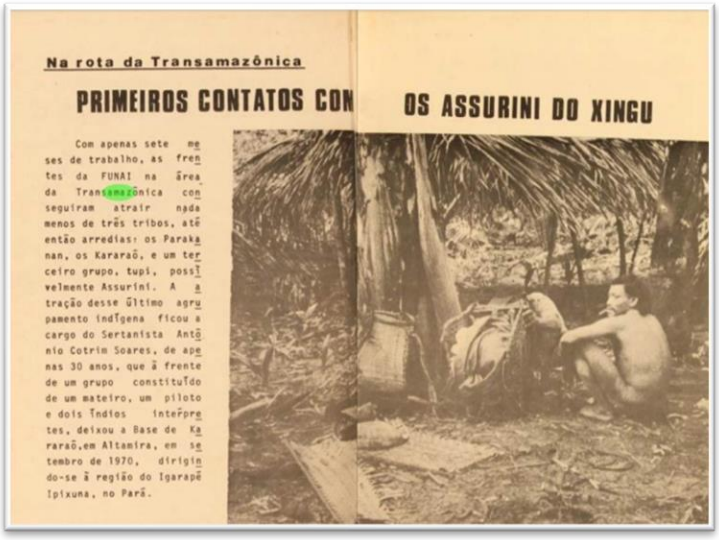
A matéria também afirmava que todos os setores da FUNAI se preocupavam em participar diretamente dos contatos com os indígenas na Transamazônica, relatando a presença do coronel Bloise na visita aos Parakanãs e a visita de Bandeira de Mello à Base Avançada de Pucuruí. Chega a declarar que o sertanista João Carvalho seria "o maior e talvez o único amigo dos Parakanãs"[767]. E, mais uma vez, a relação e a tal "pacificação" são estabelecidas a partir da dependência, quando o jornalista – assim como chegou repleto de aparelhos – diz aos indígenas, em sua despedida, que voltaria "cheio de presentes".[768]

Havia uma tentativa da ditadura brasileira em esconder e censurar a imprensa sobre notícias que pudessem oferecer perspectivas negativas da "pacificação" dos povos indígenas que fossem "atingidos", para utilizar o termo de Hemming, pelas frentes da Transamazônica. Entretanto notícias sobre mortes e doenças dos Parakanãs orientais e de outros povos passaram a aparecer em periódicos brasileiros a partir das denúncias do então sertanista Antônio Cotrim. Ele chefiou uma das *frentes de atração* da Transamazônica que partiu da Base Avançada Kararaô, em Altamira, percorrendo o trajeto da rodovia, margeando o rio Ipixuna com o intuito de contatar os povos indígenas Assurinis, localizados no Xingu, em setembro de 1970.A primeira experiência de Cotrim com os Assurinis foi contada em uma reportagem do *Boletim Informativo da FUNAI,* que afirmava que, "com apenas sete meses de trabalho, as frentes da FUNAI na área da Transamazônica conseguiram atrair nada menos que três tribos, até então arredias: os Parakanãs, os Kararaôs, e um terceiro grupo tupi, possivelmente Assurinis."[769] A rapidez do contato, que, para Bandeira de Mello e Costa Cavalcanti, poderia ser compreendida como um "feito", para o estabelecimento do contato entre indígenas e não-indígenas, era uma ameaça às bases nas quais se fundamentariam as

[766]*Ibidem*.
[767]*Ibidem*, p. 16.
[768]*Ibidem*, p. 13.
[769]FUNAI. Na rota da Transamazônica – Primeiros contatos com os Assurini do Xingu. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, nº 2, 1º trimestre de 1972, pp. 42-43. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju - FUNAI.

futuras relações entre as partes, sobretudo em prejuízo às populações indígenas.

O sertanista Cotrim tentou retardar o quanto pôde este contato com os Assurinis. Sabendo que estes tiveram aproximação com uma frente que os procurava, chefiada pelos irmãos Anton e Karl Lukesch[770], antes de sua frente contatá-los, preferiu deixá-los em paz e não prolongar o contato. Em relatório ao chefe da Base Kararaô, coronel Pedro Rondon, Cotrim afirmou "a intensificação de nossa presença entre eles é desaconselhável, até que tenhamos condições de diálogo. Caso nesse período surja algum surto de doença, dificilmente teremos condições de debelar ou adotar medidas preventivas entre eles".[771] Entretanto os Assurinis já tinham se habituado aos brindes dados pela frente dos missionários e corriam ao rio para cobrá-los.[772]



Na rota da Transamazônica

PRIMEIROS CONTATOS CON

OS ASSURINI DO XINGU

Com apenas sete meses de trabalho, as frentes da FUNAI na área da Transamazônica conseguiram atrair nada menos de três tribos, até então arredias: os Parakanan, os Kararaô, e um terceiro grupo, tupi, possìvelmente Assurini. A atração desse último agrupamento indígena ficou a cargo do Sertanista Antônio Cotrim Soares, de apenas 30 anos, que à frente de um grupo constituído de um mateiro, um piloto e dois índios intérpretes, deixou a Base de Kararaô,em Altamira, em setembro de 1970, dirigindo-se à região do Igarapé Ipixuna, no Pará.

Imagem 28. Frente de atração da Transamazônica atinge os Assurinis.

Fonte: FUNAI. Na rota da Transamazônica – Primeiros contatos com os Assurini do Xingu. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, nº 2, 1º trimestre de 1972, pp. 42-43. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju - FUNAI.

O sertanista Cotrim solicitou sua demissão da FUNAI em maio de 1972, denunciando a existência de surtos e epidemias gripais, entre outros distúrbios da atuação da instituição na "pacificação" de comunidades indígenas na Transamazônica. O episódio que o fez demitir-se da FUNAI foi quando, em um contato com os Assurinis, constatou que 16 dos 76 indivíduos da comunidade já tinham morrido em razão de uma epidemia de gripe, passando a solicitar à Fundação que enviasse médicos e medicamentos. A ajuda, que chegou somente depois de 48 dias, e ainda era insuficiente para tratar todos os enfermos, revoltou Cotrim. Aquele foi o

[770]Eram missionários austríacos da Igreja Católica – Anton, monsenhor, e Karl, padre. A partir das ações da FUNAI na Transamazônica, a mesma, novamente, acordou parcerias com religiosos. VALENTE, Rubens. Os fuzis e as flechas. *op. cit.*, p. 96. A relação da Igreja Católica com a FUNAI rendeu alguns trabalhos conjuntos, no entanto, não trataremos nesta tese sobre tal relação ou sobre a atuação de instituições como a Comissão Pastoral da Terra (CPT) e o Conselho Indigenista Missionário (CIMI) na Transamazônica, apesar de sabermos da importância de suas denúncias e de sua atuação na proteção dos direitos indígenas.

[771]COTRIM, Antonio. *Relatório de 11 de maio de 1971*. FUNAI. Acervo Armazém Memória – Documentos Indígenas.

[772]VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit.*, p. 96.

ponto final de tudo que vinha presenciando nos trabalhos da FUNAI nos projetos de desenvolvimento na Amazônia, e o início das entrevistas de denúncias contra a Fundação.[773]

Antes de desligar-se, Cotrim enviou uma carta emotiva, de desabafo, ao então chefe da Base Avançada Kararaô, coronel Pedro Rondon, na qual colocava o seu desespero diante dos mortos; óbitos crescentes que vinha contando a cada dia que esperava pelos medicamentos, e, que, ao final, foram "insuficientes em quantidade e ineficazes em qualidade".[774] Nesta carta, ao mesmo tempo em que fala em "povo condenado pelo fatalismo ao desaparecimento", Cotrim afirmou que tinha sido possível, por parte da FUNAI, "extirpar os males", mas que esta não o fez por "faltarem meios". E que a preocupação daqueles a quem foram feitos os apelos por assistência aos indígenas estava mais com as obras de infraestrutura, do que com a população local, "podendo evitar a morte de seus irmãos".[775]

Neste desabafo a Pedro Rondon, Cotrim se assumiu ingênuo, porém persistente: "Como fui sonhador quando concordei em participar da operação FUNAI-Transamazônica: delimitação das áreas tribais, medidas preventivas de saúde, nova metodologia de trabalho... agora é tarde, já que estou no fogo irei até o final, sou pretensioso, quero ver a quantos graus chega o calor do inferno."[776] Entretanto Cotrim não chegou ao "inferno" – talvez já o tivesse encontrado ali, contando os corpos dos Assurinis – e o seu cargo como um dos mais importantes e experientes sertanistas da FUNAI teve fim com este episódio, por decisão sua.

Cotrim passou a dar diversas entrevistas, nas quais afirmava que sentia-se um "coveiro de índios"[777] e instrumento de um órgão que era "um blefe à opinião pública", posto que praticava uma política indigenista equivocada. O sertanista afirmara que a corrupção da FUNAI estaria marginalizando os "sertanistas honestos"[778], sendo estes remanejados para outras funções ou áreas quando então denunciavam aos dirigentes da própria instituição invasões de terras indígenas, contatos danosos e outros problemas.[779] Enquanto isso, Bandeira

[773]Esta denúncia de Cotrim apareceu pela primeira vez em 20 de maio de 1972, no *Jornal do Brasil*. JORNAL DO BRASIL. Sertanista Antonio Cotrim abandonou a FUNAI para não ser um "coveiro de índios". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, p. 13. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[774]COTRIM, Antonio. Carta ao Coronel Pedro da Silva Rondon. s./d. 7p. Acervo do Armazém da Memória – Acervo Pessoal Antonio Cotrim Soares.
[775]*Ibidem*.
[776]*Ibidem*.
[777]COTRIM, Antonio *apud Ibidem*.
[778]*Ibidem*.
[779]*Ibidem*.

de Mello anunciava que diversas Equipes Volantes de Saúde eram criadas.[780] Cotrim ainda denunciou que os direitos dos povos indígenas, assegurados por decretos federais e estaduais estavam sendo violados pelas empresas de "colonização". Muitos estavam sendo expulsos de suas terras, que estariam sendo vendidas para empresas privadas, industriais, mineradores, pecuaristas, com a anuência da FUNAI e do INCRA.[781]

O jornal *Opinião*, da semana de 5 a 12 de março de 1973, em matéria intitulada "Os índios e a última caravana"[782], sobre a Perimetral Norte, a última rodovia a ser construída através do PIN, estimava que a FUNAI encontraria em seu traçado cerca de 20 mil indígenas de diferentes comunidades. Ao trazer a Transamazônica como exemplo, a matéria apontou erros cometidos pelos funcionários da FUNAI em relação aos contatos feitos com povos que foram atravessados pela rodovia.

> Os Parakanãs, pacificados em 1971, vem passando por uma amarga experiência desde ter de conviver com um sertanista que quis se "integrar" no modo de vida dos índios, andando nu pela aldeia pintado de urucum (tinta vermelha de uma fruta), até a morte de 40 membros da tribo contaminados por gripe e tuberculose.[783]

Este surto de gripe, que teria levado à morte 40 Parakanãs orientais, ocorreu logo após seis meses de contato com as frentes de "pacificação" da FUNAI na Transamazônica. Outra epidemia de gripe ocorreria em fevereiro de 1972, quando este grupo de Parakanãs já estava alojado próximo à Base de Pucuruí. A matéria do *Opinião* continua tratando dessa "integração" com os indígenas: "Os trabalhadores da estrada também resolveram se 'integrar, dando presentes para os homens e mantendo relações sexuais com suas mulheres ocasionando 35 casos de blenorragia."[784] Por conta desta doença sexualmente transmissível, oito crianças nasceram cegas, segundo constatou o médico da FUNAI, Dr. Pires.[785] Alguns meses antes dessa constatação, o médico Antonio Fernandes Medeiros – chefe da Equipe Volante de Saúde da 2ª DR –, que esteve em novembro de 1971 no acampamento dos Parakanãs orientais, já havia afirmado que havia "promiscuidade" entre funcionários da FUNAI e os

---

[780]Segundo matéria do Boletim Informativo da FUNAI de final de 1972, onze equipes volantes foram criadas para prestar assistência médico-sanitária aos PIs e às suas Bases Avançadas que apoiavam a atuação da fundação na Transamazônica. FUNAI. Criada mais uma Equipe Volante de Saúde para atuar na Transamazônica. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, n. 4, III Trimestre de 1972, p. 43.
[781]*Ibidem*.
[782]OPINIÃO. Os índios e a última caravana. *Opinião*, Rio de Janeiro, nº 16, 5 a 12 de março de 1973, p. 6. Acervo Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional.
[783]*Ibidem*.
[784]*Ibidem*.
[785]JORNAL DO BRASIL. Sertanista Antonio Cotrim abandonou a FUNAI para não ser um "coveiro de índios". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, p. 13. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

indígenas.[786] Cotrim havia denunciado, na ocasião de sua demissão, que ocorriam casos de doenças sexualmente transmissíveis entre os Parakanãs contatados pela FUNAI em razão da Transamazônica[787].[788]

Em novembro de 1971, o enfermeiro Francisco da Silva Brito que trabalhava no acampamento Parakanã, relatou ao sertanista Valter Sanchez, chefe interino do PI de Pucuruí, que tinha surpreendido um sertanista mantendo relações sexuais com uma Parakanã dentro da enfermaria. Sanchez informou aos seus superiores o testemunho de Brito. Entretanto com a justificativa de que Sanchez não tinha provas, foi então suspenso por quatro dias e transferido para um posto secundário.[789]

Para investigar este caso, foi aberta na 2ª DR uma sindicância. No relatório de conclusão, descobrimos que o delegado Antônio Augusto Nogueira, encarregado de ouvir os depoimentos e de concluir a sindicância, ouviu somente os acusados e afirmou que "caem por terra as acusações contra o sertanista João Carvalho [acusado, já que era chefe da Base de Pucuruí], no que diz respeito aos seus pensamentos eróticos, de ser um recalcado sexual, sem grandes escrúpulos morais e finalmente, sobre a declarada devassidão moral no acampamento Parakanã."[790] Desqualificou o trabalhos dos denunciantes, tanto do enfermeiro Brito quanto do sertanista Sanchez, acreditando que estes tinham "inveja" do "profícuo trabalho reconhecido"[791] de João Carvalho.

Ainda que retirasse a culpa de João Carvalho, o relatório do coronel Nogueira sugeria uma advertência "pela inobservância das indispensáveis medidas sanitárias quando da implantação do acampamento Parakanã"[792], e atribuía a contaminação diretamente a um auxiliar de serviços da FUNAI que sabia ter blenorragia e que não avisara ao chefe da Base, solicitando, então, a sua dispensa. Afirmou ainda que havia um indígena que prestava serviços a FUNAI e que também era portador da mesma DST. Aos denunciantes, Brito e Sanchez, lhes

---

[786]*Ibidem*.
[787]Em depoimento à Comissão Nacional da Verdade, em 2014, supervisionado pela Maria Rita Kehl, Antonio Cotrim reafirma tal situação: "[...] foi quando realmente houve que a turma da FUNAI colocaram [sic] gonorreia [blenorragia] nas índias, no contato lá. Eles realmente transaram com as índias e morreu índio de gonorreia, doenças venéreas pela própria frente da FUNAI." NETO, Antonio Cotrim *apud* COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=HzvSh2Zj1kY Acesso em 25 de agosto de 2020. 39 mins. 14 segs. – 39 mins. – 27 segs.
[788]JORNAL DO BRASIL. Sertanista Antonio Cotrim abandonou a FUNAI para não ser um "coveiro de índios". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, p. 13. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[789]NOGUEIRA, Antônio Augusto. Relatório conclusivo da sindicância efetuada na Base de Pucuruí. Belém, 2ª Delegacia Regional da FUNAI, 22 de fevereiro de 1972, pp. 2-3. Acervo Arquivo Nacional.
[790]*Ibidem*, p. 2.
[791]*Ibidem*, p. 3.
[792]*Ibidem*, p. 6.

foi dada uma punição disciplinar, além de este ser remanejado para outra Delegacia Regional. Eram sugestões do coronel Nogueira e foram acatadas pelo coordenador das Operações da Transamazônica, Ismarth de Araujo Oliveira.

Pela primeira vez, ainda que de maneira confidencial, já que este relatório só foi aberto para a sociedade civil em 2008, com o término de seu sigilo, um funcionário da FUNAI do alto escalão afirmou haver mortes entre os Parakanãs. Coronel Nogueira afirmou que "ceifaram a vida de algumas crianças Parakanãs"[793] e confessou que "realmente, certas medidas sanitárias e profiláticas não foram adotadas desde os primeiros contatos com os índios Parakanãs, visando o resguardo biológico dos seus organismos indefesos"[794]. Entretanto apesar de acusar de maneira mais contundente o servidor da FUNAI, o relatório não afasta a hipótese de que os Parakanãs pudessem ter tido outra fonte de contaminação da blenorragia, "uma vez que soube no acampamento, que os referidos índios tiveram contatos com os civilizados da Construtora Mendes Junior S.A."[795].

Entretanto, à época, não se tinha certeza sobre as denúncias feitas por Cotrim e outros servidores da FUNAI, porque esta não tratava destes assuntos, fugindo dos interrogatórios dos jornalistas brasileiros e estrangeiros. Perguntando-se sobre o futuro desses povos indígenas atingidos pelas rodovias amazônicas, a matéria do jornal Opinião ainda relata que os Suruí, também contatados pela rota da Transamazônica, depois de serem "pacificados", tiveram 20 indivíduos acometidos pela tuberculose em 1972, segundo denúncia de um médico francês.[796] E esta seria a última notícia que se tinha sobre esse povo. Do povo Arara, aldeado próximo da cidade de Altamira, também não se tinha mais notícias, assim como dos Apinagé, dos Assurinis, dos Xicrin-Djorês, dos Kubem-Akakoas e nem dos Kararaôs. "Terão, por exceção, sido felizes?", perguntara desconfiada e ironicamente a matéria do jornal.[797]

Apoena Meirelles, então diretor do Parque Indígena de Aripuanã, também denunciou omissão e distúrbios na FUNAI. Revelara a invasão, por madeireiros, posseiros e mineradores, aos parques e reservas indígenas, além de apresentar sua decepção e indignação com os exercícios da Fundação: "não gostaria de ser julgado pelas gerações futuras como

[793] *Ibidem*, p. 4.
[794] *Ibidem*, p. 5.
[795] *Ibidem*.
[796] OPINIÃO. Os índios e a última caravana. *op. cit.*
[797] *Ibidem*.

gigolô dos índios". Ao tratar da invasão das terras dos Cintas-Largas[798], Meirelles desabafou:

> Enfim, será por demais duro, para mim, assistir ao extermínio desse povo e contemplar a destruição de todos os seus sonhos. Em menos de quatro anos suas terras foram devastadas, as epidemias deixaram profundas marcas e muitos deles já tombaram nos primeiros quilômetros da longa estrada, onde encontram miséria, fome e a prostituição de suas mulheres.[799]

Tais acusações dos dois sertanistas, Cotrim e Apoena, esquentou as notícias sobre a Transamazônica e outras estradas na Amazônia[800] em periódicos brasileiros. O jornal *O Estado de São Paulo*, foi um dos que mais tratou das denúncias dos antigos servidores da FUNAI em entrevistas. Uma jornalista do Estadão em particular, Eliana Lucena, aborreceu o presidente Bandeira de Mello, "por estar muito bem informada sobre o que se passa dentro da FUNAI"[801], chegando a ser ameaçada pelo mesmo de ser investigada pelo SNI, em uma coletiva de imprensa ocorrida em 29 de março de 1972.[802] Lucena foi vigiada pela Assessoria de Segurança e Informações (ASI) da FUNAI, no ano de 1972. Não só ela, como Apoena e Cotrim, também foram espionados pela ASI.

Um dossiê – que ganhara o carimbo de "confidencial"[803] – de mais de 400 páginas sobre Apoena Meirelles com correspondências privadas deste com Lucena e com outras pessoas, traz dados pessoais do sertanista, recortes de jornais das entrevistas do mesmo, entre outros documentos e informações coletados tanto pela ASI quanto pela Polícia Federal, por exemplo, e demonstra o quanto a FUNAI e o Estado ditatorial temiam que as denúncias dos sertanistas afetassem o andamento das frentes de atração e de penetração da FUNAI na Amazônia.

Para Rubens Valente, a FUNAI e o Estado tinham conhecimento, em tempo real, dos acontecimentos e das mortes de indígenas causadas pelos empreendimentos das agências

---

[798]Em maio de 1973, o sertanista Francisco Meirelles e seu filho Apoena Meirelles denunciaram a morte de indivíduos do povo Cinta-Larga, no aldeamento de Sete de Setembro, em Rondônia, em decorrência de um surto de sarampo. Estes participaram das frentes de atração da FUNAI na abertura da rodovia Perimetral Norte. JORNAL DO BRASIL. Francisco Meirelles diz que sarampo está matando índios cintas-largas em Rondônia. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de maio de 1973, p. 27. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[799]MEIRELLES, Apoena *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. FUNAI não responderá já às denuncias de Cotrim. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 04 de junho de 1972, p. 31. Acervo O Estadão.
[800]Os irmãos Villas Boas denunciaram a construção da BR-080 (Xavantina-Cachimbo), cortando o Parque Indígena do Xingu, confrontando o presidente da FUNAI, trazendo para o debate a imprensa nacional e internacional. Desta forma, conseguiram que o traçado da rodovia fosse modificado para não passar pelo Parque.
[801]MELLO, Bandeira de *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. FUNAI ameaça jornalista. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1972, p. 1. Acervo O Estadão.
[802]O ESTADO DE SÃO PAULO. Repórter informada desagrada a FUNAI. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1972, p. 9. Acervo O Estadão.
[803] Este Dossiê encontra-se no Fundo Assessoria de Segurança e Informações da FUNAI, do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Brasil.

governamentais e das empresas privadas. E que havia por parte da FUNAI e de outros aparelhos federais, como o SNI, tentativas em esconder e/ou calar relatórios e sertanistas que relatassem tais mortes e problemas sanitários nos acampamentos de comunidades indígenas já contatadas e consideradas pacificadas.[804]

As denúncias de dois dos sertanistas mais experientes da FUNAI foram por algum tempo ignoradas pelo seu presidente. Depois, houve o silêncio dos funcionários, por ordens superiores. No entanto, não seriam por muito tempo desprezadas, já que a imprensa nacional e a internacional pressionavam Bandeira de Mello a responder às acusações de Cotrim e de Apoena. Tanto que, em 23 de novembro de 1972, foi publicada no *Estado de São Paulo* uma carta de Bandeira de Mello endereçada ao jornal, que pontuava todas as atividades da FUNAI em sua gestão e colocando que "a FUNAI através das frentes de atração e penetração, antecipou-se a todos os trabalhos da Transamazônica, para evitar possíveis choques entre índios e civilizados".[805] Além de afirmar que "as atrações são sempre programadas, caracterizadas pelo respeito às comunidades e instituições tribais e à pessoa do índio, se processam lenta e gradativamente"; colocação que contrariava as denúncias dos seus próprios sertanistas.

No entanto, a publicação do livro de um indígena que trabalhara nas frentes de atração da Transamazônica (ilustração 7), entre os anos de 1970 e 1972, a exaltar a rodovia ajudaria mais ainda, na ótica da FUNAI, a acalmar a opinião pública e a imprensa. Paulinho Paiakan escreveu em língua kaiapó e ilustrou, em 1974, o livro *A Transamazônica*.[806] O livro é como uma apresentação da "estrada grande" (ilustração 5) para os kaiapó, contando quem a estava construindo, qual era o seu objetivo e até mesmo explicando o que era um trator – "o mestre da limpeza" (ilustração 6) – que ajudava na construção da rodovia. [807]

---

[804]VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit.*

[805]MELLO, Bandeira de. Todas as atividades da FUNAI, segundo o seu presidente. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 23 de novembro de 1972, p. 28. Acervo O Estadão.

[806]PAIAKAN, Paulinho. *A Transamazônica*. FUNAI/Summer Institute of Linguistcs, 1974. Após o texto em língua kaiapó, o mesmo aparece traduzido para o português. O livro de Paiakan era fruto de uma iniciativa entre a FUNAI e a Summer Institute of Linguistcs para fomentar o conhecimento da língua portuguesa pelos indígenas e o conhecimento de suas línguas maternas pelo Instituto.

[807] Curiosamente, o próprio Paulinho Paiakan, anos mais tarde, foi uma importante liderança indígena no período da redemocratização e defendeu arduamente a garantia dos direitos indígenas na Constituição de 1988. "As maiores conquistas da luta de Paiakan, Raoni e de outras lideranças caiapós foram a homologação, em 1991, da Terra Indígena Kayapó, com 3,3 milhões de hectares, e da Terra Indígena Baú, em 2008, com 1,5 milhão de hectares. Os caiapós somam hoje cerca de 12 mil pessoas." MAISONNAVE, Fabiano. "Morre liderança caiapó Paulinho Paiakan, vítima da Covid-19". *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de junho de 2020. Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/06/morre-lideranca-caiapo-paulinho-paiakan-vitima-da-covid-19.shtml Acessado em 19 de setembro de 2020. Em 1998, Paiakan foi condenado, juntamente com sua

> A Transamazônica é uma estrada grande. Acham que é pequena como nossos caminhos? Não, a estrada é bem grande e comprida. Esta estrada grande, feita na mata, favorece o deslocamento de uma cidade para a outra. Nesta estrada nova, nós andamos de carro e podemos chegar em outra cidade por terra. Eles a fizeram para levar o progresso a várias regiões do Brasil.[808]

Transamazônica

Transamazônica kãm prù yabatày. Jäm prù ngri-re, kute gway banhõ prù pùràk? Kati. Prù yabatày-kãm prù rù. Mòy kajù nẽ kubẽ bà-kãm prù yabatày nhipex nẽ? Bir,

Ilustração 5. A "estrada grande", por um kaiapó.[809]

Fonte: PAIAKAN, Paulinho. *A Transamazônica*. FUNAI/Summer Institute of Linguistcs, 1974. p. 1.

Ilustração 6. O "mestre da limpeza", por Paiakan.

Fonte: PAIAKAN, Paulinho. *A Transamazônica*. FUNAI/Summer Institute of Linguistcs, 1974. p. 3.

Ilustração 7. A frente de atração da FUNAI, por Paiakan.[810]

Fonte: PAIAKAN, Paulinho. *A Transamazônica*. FUNAI/Summer Institute of Linguistcs, 1974. p. 4.

As investidas junto aos Parakanãs orientais foram tão intensas e do ponto de vista dos funcionários da FUNAI "exitosas", que "em outubro de 1971, os índios abandonaram suas

---

companheira como coautora, a seis anos de prisão pelo estupro de uma jovem não-indígena em Redenção (PA), em maio de 1992. Este caso repercutiu mundialmente, já que à época, ocorria no Rio de Janeiro a Conferência Mundial sobre Meio Ambiente, a ECO-92. Nesta, as lideranças indígenas brasileiras apareceram com bastante relevância nas discussões sobre a proteção e a conservação do meio ambiente nacional. Paiakan negou a vida toda este crime.

[808] *Ibidem*, p. 12.

[809] *Ibidem*, p. 1. O texto em kaiapó, abaixo da ilustração da Transamazônica, está em português na citação acima.

[810] *Ibidem*, p. 4.

aldeias e se instalaram no acampamento da Frente."[811] Na tentativa de reunir os Parakanãs em um território delimitado e vigiado, foi criada pela Fundação uma reserva para estes povos em 1971, com o Decreto nº 68.913, de 13 de julho do mesmo ano.[812] A *Reserva Indígena Parakanã* ficava situada no município paraense de Tucuruí.[813]. Segundo John Hemming, o grupo dos Parakanãs orientais foi mudado de local por três vezes pela FUNAI com a justificativa de que estes deveriam ficar mais próximos do acesso à assistência médica.[814] Já a Comissão Nacional da Verdade (CNV), em sua pesquisa sobre "Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas", afirmou em seu relatório que foram cinco transferências compulsórias dos Parakanãs, entre 1971 e 1977.[815]

A verdadeira intenção da FUNAI com essas transferências era de conter e controlar ao máximo a movimentação dos Parakanãs pela região que estava sendo cortada pela construção de estradas e por outras obras de infraestrutura como as barragens. Em 1978, os Parakanãs foram deslocados mais uma vez de suas terras, posto que estas, que estavam margeadas pela Transamazônica, seriam inundadas pela construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (1976-1984)[816]. Para Rodrigo Araujo, essas mudanças impostas pelo Estado, dos locais de aldeamento, levaram os Parakanãs para um processo de *desterritorialização* e a um enquadramento diferente da sua perspectiva territorial.[817] Os contornos modificavam o seu

[811] FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 58.
[812] BRASIL. Decreto nº 68.913, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5.416. "As terras da Reserva Indígena Parakanã terão os seguintes limites: NORTE: partindo do ponto de cruzamento do rio Repartimento ou Jacundá, com rodovia Transamazônica; daí, seguindo esta rodovia, até o ponto de seu cruzamento com o rio ou Igarapé Bacuri; LESTE: subindo este rio ou Igarapé, até a foz do seu afluente Igarapé Lontra; SUL: Daí prossegue subindo o rio ou Igarapé Bacuri, até à sua cabeceira, conhecida como Igarapé das Lagoas, deste ponto, segue em linha reta, e seca, até a cabeceira do rio Repartimento ou Jacundá; OESTE: daí desce este rio até o seu ponto de cruzamento com a rodovia Transamazônica."
[813] Em 2007, os Parakanã ocidentais tiveram suas terras demarcadas, a Terra Indígena Apyterewa, localizada no município de São Félix do Xingu (PA). Ao final de 1972, a FUNAI tinha sob sua responsabilidade 17 reservas indígenas. Eram elas: Reserva Indígena Nambiquara (MT; 1968); Pareci (MT; 1968); Kayabi (MT; 1968); Tapayuna (MT; 1968); Irantxe (MT; 1968); Erikbatsa (MT; 1968); Apiaká (MT; 1968); Karitiana (RO; 1968); Reserva Indígena Pimentel Barbosa (MT; 1969); Reserva Indígena de Waimiri-Atroari (AM; 1971); Parakanã (PA; 1971); Kararaô (PA; 1971); São Marcos (MT; 1972); Sangradouro (MT; 1972); Couto Magalhães (MT; 1970); Areões (MT; 1972) e Xerente (GO; 1972). FUNAI. FUNAI tem agora 17 reservas indígenas. *Boletim Informativo*, ano I, nº 4, III trimestre de 1972, pp. 3-13. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju – FUNAI.
[814] Um desses acampamentos ficou conhecido como acampamento Lontra, e ficava apenas a 16 quilômetros da Transamazônica. HEMMING. Die If You Must. *op. cit*., p. 280.
[815] COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas. *In* CNV, 2015, volume 2, texto 5, p. 223.
[816] Por causa da construção desta Usina de Tucuruí formar-se-ia um lago de mais de dois mil quilômetros quadrados que estaria situado entre o km 80 e o km 176, a partir da cidade de Marabá, logo quase cem quilômetros da Transamazônica seriam inundados e foram, fazendo assim com que o trajeto da rodovia sofresse uma mudança naquele trecho.
[817]ARAUJO. Awaeté, o Povo de Verdade. *op. cit.* Em 2005 iniciaram levantamentos ambientais para pavimentação de trechos da rodovia Transamazônica e da BR-422/PA. Estes estudos tinham como objetivo a avaliação de possíveis impactos destas obras de pavimentação no contexto local e regional. E a partir do

modo de vida e suas relações com o ambiente: o seu roçado, a caça, a fauna, a flora ao redor e etc.

> Os Parakanãs foram capazes de administrar o contato com os demais atores que chegavam à região do médio Tocantins durante vários anos. No entanto, através das Frentes de Atração da Fundação Nacional do Índio, o Estado aldeou os indígenas que habitavam nas proximidades da rodovia. É neste ponto que recai a desterritorialização sobre os Parakanãs, eles foram privados dos elementos fundamentais da sua territorialidade, desarticulando os vínculos e as práticas territoriais que haviam construído.[818]

Assim como afirmara Lourdes Pimentel, então socióloga do IBGE, em texto produzido em 1972[819], os indígenas transferidos para reservas e parques acabam por padecer por três dificuldades: o *problema de ambiente*, no qual confinados em outras terras não se adaptam às novas condições como citadas acima e perecem gradativamente; o *problema de cultura*, já que neste confinamento acabam por conviver com outros povos indígenas de costumes e hábitos distintos, contribuindo para o que se chama de "promiscuidade cultural", e o *problema da terra*, no qual as áreas a eles destinadas muitas vezes não são nem demarcadas e, mesmo que sejam, isso não exclui a possibilidade de seus limites serem desrespeitados.[820]

Como podemos observar, transpor-se para reservas, à época, não era uma questão simples para os povos indígenas, e não é algo simples até hoje. Na maioria das vezes eram deslocados para terras a quilômetros de seus territórios originais e/ou escolhidos por eles – passando por provações já nesse trajeto – o que causava desconforto e desestruturação social. A criação de reservas indígenas era, então, mais um artifício de controle da FUNAI. Nestas, os povos indígenas estariam delimitados e limitados, confinados a um espaço demarcado não por eles, mas pelo poder público através do INCRA, escolhido a partir da intenção de mantê-los distantes dos empreendimentos do desenvolvimento brasileiro. Rubens Valente acredita que a transferência compulsória, de indígenas e de grupos indígenas inteiros para terras

---

conhecimento destes impactos, o Estado brasileiro indicaria projeto de mitigação e de compensação de acordo com a legislação ambiental. Segundo Araujo, "o Estado novamente deixou de lado os interesses dos povos indígenas e não realizou estudos específicos sobre os impactos da obra nas terras indígenas. Após diversas disputas, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) foi obrigado a realizar os Estudos de Componente Indígena (ECI) da BR-230/PA e BR-422/PA. Trabalhos que foram encerrados apenas em 2016. Neste contexto turbulento entre os anos de 1970 e 2016 os Parakanã precisaram se reestruturar devido às novas condições impostas sobre seu território originário, assim sua territorialidade foi remodelada e novas formas de vivenciar o território foram constituídas com base na sua percepção do espaço." ARAUJO, Rodrigo W. Transformações na territorialidade indígena Parakanã. *XXXV Encontro Estadual de Geografia "A Diversidade da Geografia e a Geografia da Diversidade nas Primeiras Décadas do Século XXI".* Erechim-RS, 12 a 14 de outubro de 2018. pp. 3-4.

[818]ARAUJO. Awaeté, o Povo de Verdade. *op. cit.*, p. 1.

[819]PIMENTEL, Lourdes. Transamazônica e o problema da integração social. *A Amazônia Brasileira em Foco*, Rio de Janeiro, nº 9, jul. 1973/jun. 1974, pp. 24-60.

[820]*Ibidem*, p. 30; (termos em itálico de autoria de Lourdes Pimentel).

delimitadas pelo INCRA, passou a ser uma política institucionalizada entre a FUNAI e o instituto, com a anuência do Estado ditatorial.[821] Os indígenas não seriam impeditivos para as grandes obras na Amazônia.

Os Parakanãs orientais, e todos os outros povos indígenas da Amazônia, eram vistos obstáculos a serem superados não somente para a própria abertura da rodovia, como também para os projetos de "colonização" da mesma. O Decreto de nº 67.557, de 12 de novembro de 1970, versou sobre a criação de áreas prioritárias no trajeto da Transamazônica para fins de reforma agrária, que seria incluída no PIN. Sem demarcar especificamente tais áreas, tal decreto afirmava que em municípios dos estados do Maranhão, do Pará (São João do Araguaia, Marabá, Itupiranga, Jacundá, Tucuruí, Bagre, Portel, Senador José Porfírio, Altamira, Porto de Moz, Prainha Santarém, Aveiro, Itaituba e São Félix do Xingu), do Amazonas, do Mato Grosso e até mesmo do Acre estas áreas seriam estabelecidas.

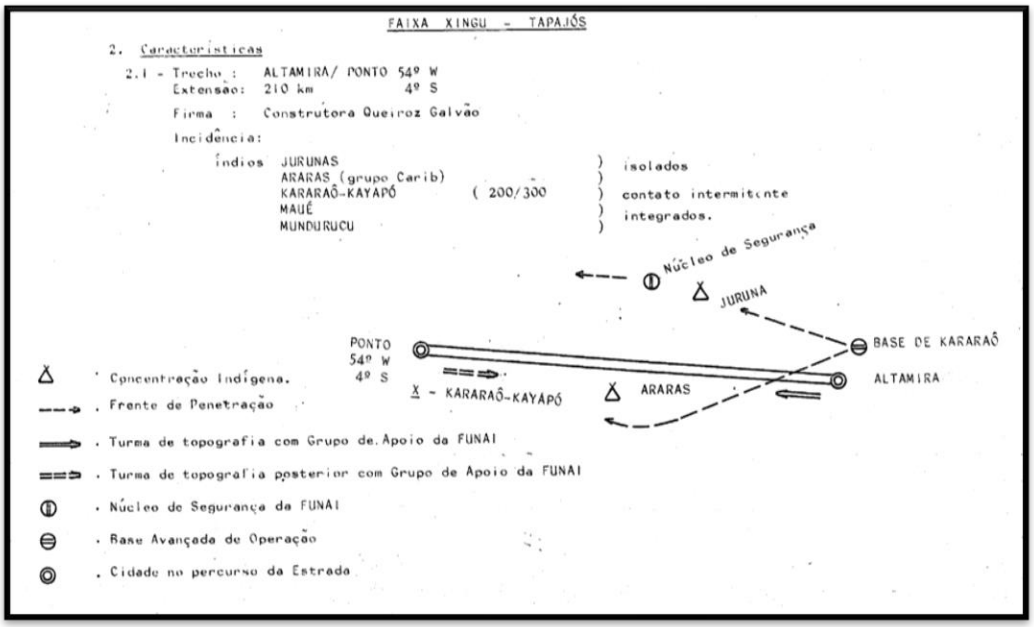


Imagem 29. Araras em terras pretendidas pelo o *PIC Altamira*.

Fonte: FUNAI. *Projetos Operacionais para a rodovia Transamazônica*. Brasília: FUNAI, 1970. p. 55. Acervo ISA.

Como demonstra tal esquema, a FUNAI já tinha planejado em 1970, antes mesmo da abertura da rodovia, frentes de penetração e apoio a grupos de topografia das empreiteiras construtoras, para que os trabalhos destas ocorressem dentro dos prazos estipulados pelo DNER e o Ministério dos Transportes. Não nos esqueçamos de que a pressa em realizar tal

[821]VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit*.

empreendimento era imensa e pressionava as atuações das instituições envolvidas.

Desta maneira, "em 1970, com a Transamazônica, a FUNAI estabeleceu como uma das prioridades localizar e "pacificar" os Araras." [822] Estes, assim como os Parakanãs, não poderiam ser obstáculos para a realização da construção da BR-230 e nem de sua "colonização".

Em um documento no qual faz uma espécie de resumo histórico dos contatos realizados por agentes do Estado com os Araras, de 1940 a 1978, o sertanista Sidney Ferreira Possuelo[823] apontou diversas consequências destes contatos, entre eles que "A construção da Transamazônica invadindo território tradicional dos Araras, inicia novo ciclo de hostilidades, que aumentaria na medida da ocupação ao longo da Transamazônica através da criação das agrovilas."[824] Além disso, segundo este relatório de Possuelo, a construção da rodovia teria dividido os Araras em dois grupos, um pequeno que estaria próximo ao km 80 da rodovia, do lado norte, e outro, no lado sul, entre os quilômetros 80 e 190.

Possuelo acusa, em 1979 – abrigado pelo contexto de redemocratização e da crescente atenção e atuação de lideranças indígenas e de organizações não governamentais dos direitos dos povos originários –, o Estado brasileiro de não intervir na área indígena a favor dos indígenas, conforme a lei, e constata que os Araras encontravam-se "acuados e espremidos – dentro de uma exígua faixa de terras, com seu sistema social, econômico e político em rápido processo de desintegração."[825] E que a frente de atração dos Araras estaria sendo conduzida a favor dos benefícios dos não-indígenas, que os contatos estariam sendo pressionados e que "terceiros" estariam controlando as atividades da frente junto aos Araras.[826]

O sertanista indicara e solicitara neste documento e em outros anteriores a 1979, que o governo fizesse uma interdição da Transamazônica e paralisasse a ocupação – tanto a dirigida pelo Estado, quanto a espontânea – na área da rodovia em trechos específicos da mesma, nos quais a presença dos Araras e de outros povos indígenas ainda isolados se fazia. Este pedido era urgente, tendo em vista que a BR-230 foi aberta **a somente três quilômetros de distância** da aldeia Arara, como constatara o sertanista Afonso, alguns anos depois do primeiro contato

[822] Valente afirma que depois de "pacificar" Parakaña orientais e os Assurini, os alvos das frentes da FUNAI eram os Araweté, outros grupos de Parakanã, os Kararaô e os Arara. VALENTE. Os fuzis e as flechas. *op. cit.*, p. 119.
[823] POSSUELO. Relatório – Frente de Atração Arara. *op. cit.*
[824] *Ibidem*, p. 5.
[825] *Ibidem*, p. 6.
[826] *Ibidem*, p. 7.

da FUNAI, em setembro de 1970.[827]

Durante toda a década de 1970, os Araras, como apontam relatórios dos sertanistas Afonso, Possuelo e Figueiredo, hesitavam o contato com os não-indígenas e com a FUNAI.[828] Reações violentas dos Araras à pressão da frente de atração ocorreram[829], além de fugas abandonando roçados e acampamentos, transformando assim, seu modo de vida: "a missão [da Frente de Atração Arara] cada vez mais se torna difícil, isto porque com a distribuição de lotes feita pelo INCRA atingiu muitas roças dos índios, inclusive vários bananais, com isso, obrigando os índios irem mais para o interior da mata e levar uma vida ainda mais nômade."[830]

A precipitação por parte das frentes da FUNAI a levaram a não realizar as "normas" que a mesma havia criado para a realização dos trabalhos na rodovia.[831] Etapas não foram seguidas, estruturas não foram montadas. Os relatórios e relatos dos sertanistas das frentes de atração e de penetração demonstraram que estas não contaram com a participação de antropólogos[832], somente de sertanistas, e que muitas frentes não foram acompanhadas por enfermeiros ou técnicos de enfermagem. Estes apareciam nas frentes apenas quando solicitados, diante de problemas sanitários, e não como acompanhamento ou prevenção. Para Carlos Fausto, o contato dos não-indígenas com os Parakanãs orientais teve "consequências desastrosas", causando uma intensa depopulação.

Apesar de todos os recursos financeiros de que dispunha o governo brasileiro

---

[827] *Ibidem*, p. 3.

[828]Como o relato de Afonso em um relatório: "Em 1971, no mês de janeiro, nas cabeceiras do rio Penetencáu [sic] entre o rio Iriri e a rodovia Transamazônica, encontramos outra vez o mesmo grupo de índios, pedi ao índio Anumu Arara que falasse com eles. Após três tentativas, estes responderam para que nós fossemos embora e não queriam contato conosco e em seguida abandonaram suas casas e correram para o mato." CRUZ. Relatório de atividades da frente de atração. *op. cit.*, p. 3.

[829]Um exemplo foi o ataque a sertanistas com flechadas em setembro de 1973, matando um deles. Entre os sobreviventes, estava o sertanista João Carvalho. CRUZ. Relatório de atividades da frente de atração. *op. cit.*

[830]*Ibidem*, p. 3.

[831]Providências e normas apontadas em *Método e Organização: Operação de apoio às frentes de penetração,* em *Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica* e em *Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica*.

[832]Havia uma parceria entre o Museu Paraense Emilio Goeldi, sediado em Belém, e a FUNAI, na qual os antropólogos do museu acompanhariam os contatos dos sertanistas da fundação com os povos indígenas, ainda que esta tivesse em seu quadro de funcionários antropólogos. O Grupo de Trabalho estabelecido entre PIN e FUNAI para a Transamazônica tinha como coordenador o antropólogo Eduardo Galvão, do Museu Goeldi. Também desta agência, faziam parte do GT Adélia M. Engrácia Gama de Oliveira e os etnólogos Expedito Aranaud e Protássio Frikel. BIGIO, Elias dos Santos. Programa(s) de Índio(s). *op. cit.*, p. 66. O Museu Goeldi, desde a chegada do etnólogo alemão Curt Nimuendajú (1883-1945), tornou-se um espaço de intenso desenvolvimento de produção científica sobre diversos povos indígenas da região amazônica. GARCÉS, Claudia Leonor et al. Pesquisas científicas em colaboração com povos indígenas: uma tradição de diálogo e inovações metodológicas no Museu Goeldi. *In* GUIMARÃES, Vieira I. C. et al. (Eds.). *Ambiente e sociedade na Amazônia: uma abordagem interdisciplinar.* Rio de Janeiro: Garamond, 2014, pp. 407-431.

> para a construção da Transamazônica, não houve um planejamento adequado para a "pacificação" do grupo. A recém-criada FUNAI havia herdado não apenas os funcionários, mas os métodos do extinto SPI [...].[833]

Além disso, a própria Transamazônica tornara quase impossível restringir a interação dos recém-contatados das frentes da FUNAI com outros não-indígenas. Segundo Gontijo, para além da questão sanitária, havia também problemas sociais que poderiam ocorrer após o contato permanente entre indígenas e trabalhadores das empreiteiras, funcionários da própria FUNAI e outros. A prostituição de indígenas era dada como certa por Gontijo, já que muitos operários não iam para as obras acompanhados de suas famílias, e a desagregação da estrutura e da unidade social – através da incorporação de vícios, como o álcool e o fumo, por exemplo[834] – destas comunidades indígenas afligiam antropólogos e indigenistas, e eram apontadas em periódicos.

Em reportagens especiais sobre a questão indígena no Brasil, publicadas em 1972, *O Estado de São Paulo* apontou alguns dos problemas sociais causados pelo contato forçado entre povos indígenas e não-indígenas a partir das rodovias federais construídas:

> A civilização tem o maligno poder de mudar a vida do índio antes mesmo de este ter contato com o branco. A ecologia da região começa a mudar. Surgem estradas, derrubam-se as matas. E com elas desaparece a caça, ficando assim o indígena privado de um de seus meios naturais de subsistência.
>
> No primeiro contato com o branco o índio começa a perceber que um novo caminho se abre à sua frente. Recebe presentes: facas, machados, roupas. Coisas que ele nem sabia que existiam e das quais não tinha qualquer necessidade.
>
> É fácil cortar as coisas com a faca. O machado abre melhor a clareira na mata. E então o índio passa a percorrer o caminho que o branco lhe desvendara. Acostuma-se logo com os presentes. Habitua-se a eles. Já não sabe ficar longe de seus novos amigos. E é deles que recebe uma outra dádiva: a doença. A primeira palavra que aprende dos brancos é "gripe". Às vezes, nem chega a aprender o que é "sarampo": a morte vem depressa demais. Mas aprende a tomar um gole de cachaça, que logo se transforma em dois, em três, e finalmente numa garrafa inteira.[835]

Frequentemente os Parakanãs orientais chegavam aos acampamentos das empreiteiras nas margens da rodovia e em algumas ocasiões tomaram mercadorias destes e da pequena vila de Repartimento, localizada em um entroncamento da estrada. Segundo relatórios de

---

[833]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit.*, p. 58.
[834]GONTIJO. "Pobres selvagens no meio do caminho". *In* MORAIS, Fernando *et al*. *Transamazônica*. Rio de Janeiro: Editora Brasiliense, 1970. p. 68.
[835]O ESTADO DE SÃO PAULO. Os indígenas no Brasil – 1ª parte: os brancos. De Rondon a Bandeira de Mello. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 05 de novembro de 1972, p. 142. Acervo O Estadão.

sertanistas, entre as mercadorias roubadas, estavam as bebidas alcoólicas.[836] Carlos Fausto afirmou em seu livro que a queda demográfica dos Parakanãs no primeiro ano de contato foi muito acentuada e que seria difícil estimar com precisão a sua dimensão, já que algumas mortes ocorreram antes mesmo do contato com as frentes da FUNAI tornarem-se frequentes.[837]

Havia um problema em contabilizar tais grupos Parakanãs por parte dos servidores da FUNAI, durante o processo de "pacificação": em janeiro de 1971 afirmaram os sertanistas a Bloise que seriam 300 indivíduos; em março do mesmo ano, estimou-se entre 400 e 500[838]; neste mesmo mês, em outro relatório, calculou-se mais de 200 indígenas – que seriam desconhecidos dos contatados há cinco anos – somando-se então, cerca de 700 indivíduos.[839]

Carlos Fausto afirma que, segundo seus dados etnográficos, entre a primeira vez que os funcionários da frente de penetração pernoitaram na aldeia, em março de 1971, e a transferência dos Parakanãs orientais para o acampamento da FUNAI, em outubro do mesmo ano, teria ocorrido uma queda demográfica na ordem de 35%.[840] Dessa maneira, Fausto discorda do antropólogo Antonio Carlos Magalhães, que afirmara em sua tese de 1982, que os Parakanãs orientais reduziram-se em 50% durante o processo de "pacificação" – entre outubro de 1970 e fevereiro de 1971.[841] Para os pesquisadores da Comissão Nacional da Verdade, os Parakanãs foram reduzidos em 59% da população original, calculando 118 mortes, por poliomielite, epidemias de gripe, malária e doenças venéreas. Doenças estas levadas aos indígenas pelas frentes de atração e "pacificação" da FUNAI.[842]

No entanto, para os funcionários da FUNAI, o nascimento de Parakanãs corria bem e os óbitos eram poucos, como colocara o coronel Bloise em seu relatório:

> Durante o tempo decorrido entre o primeiro contato na aldeia até a presente data [09 de julho de 1971] num espaço de tempo de 6 meses já nasceram 10 crianças e estão para nascer ainda este mês mais umas quatro, existindo ainda umas 10 índias em estado de gravidez. Morreram durante este período

[836]SOUZA, Lauro Menescal. *Relatório de Lauro Menescal de Souza, Atendente da Base Pucuruí, sobre Saída de Parakanãs na Vila de Repartimento (09/09/71).* 1971. Brasília, FUNAI - Setor de Documentação; BLOISE, Clodomiro. *Relatório quanto a Ocorrências com os Índios Parakanan. (24/10/71)*. Delegado Especial da Base Pucuruí. 1971. Brasília, FUNAI - Setor de Documentação. Acervo ISA.
[837]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 58.
[838]BLOISE, Clodomiro. *Relatório das Atividades da Base de Pucuruí de 17/01/71 a 20/03/71.* Delegado Especial da Base de Pucuruí. FUNAI, 1971. Acervo ISA.
[839]BLOISE, Clodomiro. *Relatório do Primeiro Contato e Pernoite na Aldeia dos Parakanãs em 30/03/71.* FUNAI, 1971. Acervo ISA.
[840]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 59.
[841]MAGALHÃES, Antonio Carlos (1982) *apud* FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit*., p. 59.
[842]CNV. Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas. *op. cit.*, p. 223.

somente 2 crianças entre, 3 e 4 anos de idade.[843]

E quando encontravam corpos ou covas, como a que encontraram em 21 de junho de 1971 com onze mortos, era justificável por algum fator endógeno, deturpando a ideia de que as questões exógenas à organização social da aldeia teriam decerto contribuído para os óbitos. Bloise justificou tais mortes dos Parakanãs a partir da "guerra" que havia entre grupos distintos deste povo. Teria o sertanista João Carvalho lhe testemunhado que, como prova de sua fidelidade aos orientais, o mesmo teria afirmado que mataria com seu rifle os Parakanãs que se encontravam ao sudoeste e que estariam "em guerra" com os orientais. "Dessa declaração podemos agora atribuir, não com plena certeza, porém por dedução, que a mortandade dos índios tenha sido atribuída ao encontro dos mesmos com os seus inimigos – também Parakanã."[844]

Os Parakanã ocidentais também foram contatados pelas frentes de atração da FUNAI, desta vez, pelo sertanista Felipe Passinho que os encontrou nas margens do rio Cajazeiras (PA), em junho de 1972. Após este encontro, os Parakanãs ocidentais intensificaram seus deslocamentos, em uma tentativa de manter a sua independência territorial.[845] Segundo Rodrigo Araujo, a partir desse encontro, os ocidentais se dividiram em outros pequenos grupos que cruzavam com as frentes de atração da FUNAI, com outros grupos indígenas já contatados, com os migrantes colonos, garimpeiros e madeireiros que ocupavam o território entre os rios Xingu e Tocantins.

> A forma de vivenciar o espaço (com movimentos de expansão e retração) começa a definhar e gerar a divisão em grupos menores e independentes. Diferente dos seus parentes Orientais, que em poucos anos foram contatados, aldeados e "pacificados", a **desterritorialização** para os Ocidentais ocorreu ao longo de vários anos. O grupo fez diversas tentativas de manter suas práticas territoriais e consolidar vínculos territoriais em novas áreas, mas as condições do interflúvio Xingu-Tocantins já não eram favoráveis.[846]

Sem alternativas e cansados dos constantes contatos, já que "esbarravam" com os não-indígenas com mais frequência que antes da década de 1970, ou seja, antes da Transamazônica, os Parakanã ocidentais sucumbiram às insistências. Em 1974, este grupo Parakanã acabou por aceitar o contato e, passou a viver em terras próximas aos PIs da FUNAI. Entretanto esta luta pela autonomia destes Parakanãs teve sua recompensa: ao contrário dos Parakanã orientais, que perderam 35% de sua população no primeiro ano de

[843]BLOISE. Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanã. *op. cit.*, p. 6.
[844] BLOISE. Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanãs. *op. cit.*, pp. 3-4.
[845]Os trabalhos dos antropólogos Carlos Fausto e Antônio Carlos Magalhães foram fundamentais para os conhecimentos que hoje temos sobre os Parakanã Ocidentais e seus deslocamentos não se perdessem.
[846]ARAUJO. Awaeté, o Povo de Verdade. *op. cit.*, p. 119 (grifo do autor).

contato (1970), os ocidentais só perderam 1,5%, no mesmo período. Esse fato mostra que a mortandade após a "pacificação" não era inevitável. Com recursos, planejamento e funcionários bem treinados, a depopulação poderia ser evitada.

3.4. "Não há massacre de nossos índios"[847]: denúncias da política indigenista na rodovia

A suposta dedicação e preocupação do Estado "era vital para a própria sobrevivência da legitimidade do governo militar"[848]. Esta postura mascarava o fato de o governo estar em conflito direto com as sociedades indígenas que "encontravam-se no caminho" dos projetos de desenvolvimento da região amazônica. As políticas indigenistas e os discursos das autoridades nacionais apoiaram o contínuo avanço das frentes de expansão federal contra as comunidades indígenas em todos os níveis do aparato público autoritário.[849]

E a ditadura aproveitava-se de todas as oportunidades para afirmar e reafirmar que estava a cuidar dos indígenas brasileiros, como no caso do *VII Congresso do Instituto Indigenista Interamericano*. Este foi realizado em agosto de 1972, em solo brasileiro, mais precisamente na capital. Esteve assim, literalmente sob os olhos de censura e de delimitação do governo ditatorial brasileiro.[850] Na tentativa de conter a imprensa nacional e internacional, que acreditava poder testemunhar nas sessões daquele Congresso denúncias sobre as políticas indigenistas dos 17 países latino-americanos participantes, o diretor do Congresso, Rubio Orbe, explicara que o Instituto Indigenista Interamericano não se ocupava de denúncias sobre extermínio de indígenas, afirmando que estas eram de responsabilidade de cada Estado.[851]

Os antropólogos, presentes no VII Congresso, afirmaram ao jornal *O Estado de São Paulo* que o nível científico das discussões deste evento fora baixo e que os trabalhos apresentados estavam superficiais e genéricos, sendo assim, "este não foi um congresso de

---

[847]MEIRELLES, Francisco *apud* O GLOBO. Meirelles garante: não há massacre de nossos índios. *O Globo*, Edição Matutina, Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1970, p. 1. Acervo O Globo.
[848]TRINIDAD. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade: o uso político da questão indígena durante a ditadura civil-militar no Brasil. *Americania* – Revista de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Paslo de Olavide de Sevilla (Nueva Época), Sevilha, n. 9, enero/junio. 2019, p. 282.
[849]*Ibidem.*
[850]Segundo matéria publicada no Estado de São Paulo, a delegação brasileira neste Congresso estava proibida de dar entrevistas e somente quem falava com a imprensa era Bandeira de Mello. "Este problema dificultou os trabalhos, e mais uma vez a FUNAI demonstra que não pretende um diálogo franco com a imprensa, preferindo as meias palavras e as notas oficiais sem profundidade." O ESTADO DE SÃO PAULO. Como progredir sem prejudicá-lo? *O Estado de São Paulo,* São Paulo, 13 de agosto de 1972, p. 29. Acervo O Estadão.
[851]CHIMANOVITCH, Mario. Congresso. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 1º de junho de 1972, p. 18. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

cientistas, mas de governos", como afirmou a delegada do México Margarita Nolasco Armas[852].[853] Para os representantes do governo brasileiro, o evento foi exitoso, no qual o chanceler Gibson Barbosa e o ministro Costa Cavalcanti puderam defender a atuação da FUNAI e do Estado, afirmando que denúncias de etnocídio eram "calúnias" e que nunca antes foram aplicados tantos recursos humanos e financeiros a favor dos povos indígenas nacionais, e que o órgão tinha estratégias para conciliar o desenvolvimento do país com a proteção dos seus nativos, mas sem especificar quais seriam.[854]

Além de atuar em eventos internacionais com a intenção de pautar a sua narrativa sobre a política indigenista nacional, a ditadura brasileira também utilizou-se dos servidores da FUNAI e controlou o que estes relatavam. O sertanista Francisco Meirelles[855] foi um dos que assumiu a defesa do governo brasileiro, garantindo que não havia massacre de indígenas.[856] A instalação de aparatos das Forças Armadas na Amazônia e, principalmente na Transamazônica, deixou a comunicação entre os sertanistas monitorada pelos militares.[857]

Outra estratégia do governo ditatorial em conter as notícias sobre a política indigenista nacional eram os frequentes convites a associações e sociedades de direitos humanos para visitar os povos indígenas da Amazônia. Entre maio de 1970 e 1971, foram realizadas três expedições de órgãos internacionais à região amazônica a convite e com a organização do Estado brasileiro.[858]

Uma delas foi a missão da Cruz Vermelha Internacional (CVI) iniciada em maio de 1970, com a participação de quatro médicos – Roakerrer, Sjouke Bakker, Rolf Habersang e

---

[852]ARMAS, Margarita Nolasco *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. Solução para o índio deve ser buscada no país. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 13 de agosto de 1972, p. 29. Acervo O Estadão.
[853]*Ibidem*.
[854]*Ibidem*; FUNAI. Nunca no Brasil se empregou tantos recursos em benefício do nosso índio como agora. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, nº 3, II trimestre de 1972, pp. 20- 26. Acervo digital Biblioteca Curt Nimuendaju – FUNAI.
[855]Francisco Meirelles (1908-1973) era militar e entrara para o SPI em 1939, tornando-se Inspetor Especializado em 1942. Assim como os irmãos Villas Boas, Francisco e o médico Noel Nutels (1913-1973) ganharam mais espaço na instituição a partir de seus trabalhos na Expedição Roncador-Xingu (1941-1949). Em uma Comissão de Inquérito instituída pelo Ministério do Interior, em 1967, para investigar má gestão de recursos públicos no SPI, Francisco foi acusado de cometer irregularidades administrativas e foi suspenso por 20 dias. Como sertanista da FUNAI, seu primeiro trabalho foi na "pacificação" dos Surui e dos Cinta-Larga, no estado do Pará. FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. Vida de sertanista: a trajetória de Francisco Meirelles. *Tellus*, Campo Grande, ano 8, nº, abril de 2008, pp. 87-114.
[856]O GLOBO. Meirelles garante: não há massacre de nossos índios. *O Globo*, Edição Matutina, Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1970, p. 1. Acervo O Globo.
[857]FREIRE. Sagas Sertanistas. *op. cit*., pp. 46-47.
[858]AKERREN; BAKKER; HABERSANG. Reporto f the ICRC Medical Mission to the Braszilian Amazon Region (may-August 1970). Comité International de la Croix-Rouge. Geneva, october 1970. 72p. Acervo do Arquivo Nacional.

Pierre Jossern. Estes, juntamente com representantes da Cruz Vermelha brasileira, com servidores da FUNAI e com o etnólogo René Fuerst, passaram cerca de três meses entre a Ilha do Bananal, o Alto Xingu, a região do rio Aripuanã (no território do Mato Grosso) e a Amazônia. Fuerst afirmou em entrevista ao jornal *O Globo* que a missão da CVI não ocorria para verificar se havia ou não genocídio de indígenas, "porque sabemos que isso nunca aconteceu. Nosso objetivo é ver como estão as condições de saúde dos indígenas brasileiros."[859]

A intenção era compreender que tipo de assistência estavam necessitando os povos nativos, para que programas pudessem ser realizados com o propósito de ajudá-los. Em seu relatório final, os médicos integrantes da CVI não utilizaram-se do termo "genocídio" ou "etnocídio", atendendo ao pedido do governo brasileiro. Em função da notória preocupação do governo brasileiro em mostrar-se 'transparente' e 'protetor dos povos nativos', outra visita foi feita em 1972. Desta vez, pela *Aborigines Protection Society* (APS) em agosto e setembro daquele ano.

Esta "missão" tinha quatro integrantes – Edwin Brooks, o historiador John Hemming e os antropólogos René Fuerst e Francis Huxley – da APS e diversos agentes governamentais do MINTER e da FUNAI para organizar, delimitar e vigiar os passos dos estudiosos e de suas avaliações. As duas primeiras etapas da missão realizaram-se nos postos indígenas e nas aldeias localizadas na Amazônia Legal, na qual estiveram especificamente nas bases avançadas, acampamentos e postos do trajeto da Transamazônica. Ao final dessa missão, o grupo havia percorrido mais de 27 comunidades indígenas, mais de 16 mil quilômetros e produzira um relatório sobre o bem-estar dos indígenas brasileiros e o impacto da construção das rodovias amazônicas em suas vidas.

Segundo Fuerst, que integrou tanto o grupo da CVI em visita ao país em 1970, quanto o grupo da APS, os objetivos destas duas expedições eram diferentes. A CVI preocupou-se especificamente com a assistência médica dos indígenas brasileiros, enquanto a APS debruçou-se não somente sobre os aspectos médico-sanitários, mas também sobre o acesso à educação e à assistência social destes indígenas. O relatório da APS intitulado *Tribes of the Amazon Basin in Brazil, 1972*, publicado em janeiro de 1973[860], teria sido, segundo acordo

[859]O GLOBO. Meirelles garante: não há massacre de nossos índios. *O Globo*, Edição Matutina, Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1970, p. 1. Acervo O Globo.
[860]BROOKS, Edwin et al. *Tribes of the Amazon Basin in Brazil, 1972. Report for the Aborigines Protection Society by Edwin Brooks, René Fuerst, John Hemming and Francis Huxley*. London: C. Knight, 1973.

entre o governo brasileiro e o grupo da APS, enviado previamente à FUNAI, já que a missão ocorreu a seu convite, mas, em contrapartida, nada do relatório seria modificado. Não sabemos se o relatório teve uma primeira versão alterada pela FUNAI ou pelo MINTER, mas sabemos que o mesmo abranda a responsabilidade das instituições em relação às mortes de indígenas que vinham acontecendo no país naquele momento.

O relatório do grupo da APS assinalou que os perigos que ameaçavam os indígenas brasileiros não seriam decorrentes de deliberadas maldades ou crueldades dos brasileiros e das autoridades, mas sim do preconceito e da ignorância que se uniam às práticas econômicas que objetivam o lucro, e por isso, o grupo "see the land question as deserving the highest priority and as the crucial test of intentions towards the indians. Unless the law safeguarding their homelands is enforced the indians will be swept away by the advancing frontier of colonisation and economic exploitation [...]".[861]

Os estudiosos da *Aborigines Protection Society* apontaram a sua compreensão em relação ao desejo "dos brasileiros" de desenvolverem o interior do país, da mesma forma que reconheceram que haveria uma necessidade em construir a Transamazônica, assim como encararam como inevitável o processo de integração das comunidades indígenas ao desenvolvimento do país. Entretanto pontuaram que não concordavam totalmente com os métodos utilizados pelo governo federal para solucionar os problemas dessa integração. E desta forma, solicitavam às autoridades brasileiras que modificassem seus procedimentos de "pacificação" com os próximos povos a serem contatados pela abertura de novas estradas. Afirmaram que cada etnia deveria colocar o ritmo de sua "pacificação" e de sua integração, de acordo com as suas particularidades, transformando-as assim em agentes ativos deste processo.

Ainda que a percepção dos membros da *Aborigines Protection Society* compreendesse a construção da Transamazônica como necessária, também a compreenderam como uma ameaça à sobrevivência física e cultural dos cerca de 50 mil indígenas que viviam na Amazônia brasileira. Entretanto o relatório da APS retirava das autoridades brasileiras a responsabilidade e a complacência em relação aos genocídios dos indígenas brasileiros, por causa da construção da BR-230 e de outras rodovias. E imputava-os ao sistema econômico capitalista que estaria criando graves danos ao sistema ecológico da floresta amazônica. O

[861]Tradução livre: "Portanto, vemos a questão da terra como merecedora da mais alta prioridade e como o teste crucial de intenções com os índios. A menos que a lei que protege suas terras natais seja aplicada, os índios serão varridos pelo avanço da fronteira da colonização e da exploração econômica [...]." *Ibidem*.

relatório parece enxergar o sistema capitalista como planejador e empreendedor oculto/misterioso da atuação federal no meio ambiente amazônico e nos modos de vida da sua população local, quando, na verdade, este sistema foi aprofundado pelo Estado ditatorial que silenciou e invisibilizou os povos indígenas.

Não foram somente os antropólogos estrangeiros que se manifestaram diante da atuação da FUNAI e do Estado na Amazônia sob as diretrizes do PIN. Antropólogos brasileiros também se posicionaram no livro de denúncia intitulado *A política de genocídio contra os índios do Brasil*, de 1974.[862] Entretanto não absolveram o Estado ditatorial das mazelas da população indígena na Amazônia, e, por isso, não assinaram seus nomes no livro, com receio do "regime fascista existente".[863]

> A indignação da humanidade progressista pôs em pânico o grupo de militares fascistas que infelicita nosso país. O protesto universal se fez ouvir com a força inigualável que só as causas justas conseguem arregimentar. O governo militar bateu em retirada. Fez uma pletora de leis e decretos pretensamente favoráveis aos índios, enviou emissários, fez propaganda, correu céus e terra prometendo mudanças. Vimos que fim tiveram seus decretos e promessas. Os crimes continuaram. Apenas agora mais disfarçados, encobertos com declarações hipócritas de falsa obediência às disposições internacionais e à vontade dos povos. Por isso, a situação dos índios do Brasil é de extrema gravidade.[864]

Neste trecho verificamos o tom dos autores do livro e percebemos o porquê de não assinarom o mesmo, tendo em vista o período de extrema censura e de violência do regime ditatorial. Para além da denúncia do livro, seus autores constataram as contradições e as manobras da ditadura em tentar manter uma imagem de tutela garantida aos povos originários, enquanto realizavam seus projetos de modernização autoritária-conservadora. Para estes antropólogos, as autoridades brasileiras forjaram e tentaram encobrir a política genocida do Estado autoritário nos empreendimentos de desenvolvimento da região amazônica. Porém, estes antropólogos não cobravam somente das autoridades nacionais, mas também da sociedade civil mundial, a atenção e proteção efetiva dos indígenas brasileiros. O livro apontou a atuação desastrosa da FUNAI "na rota da Transamazônica" afirmando que

> A política da FUNAI dava os frutos esperados na rota da Transamazônica. Em fins de 1973, as terras da região estavam todas ocupadas por agropecuárias, planos de colonização e empresas de mineração. Das onze reservas criadas por decretos governamentais para abrigar as tribos

[862] A POLÍTICA DE GENOCÍDIO CONTRA OS ÍNDIOS DO BRASIL. Março de 1974. 43p. Acervo ISA.
[863] *Ibidem*.
[864] *Ibidem*, p. 42.

encontradas à margem da estrada, nenhuma até então fora demarcada.[865]

A criação de reservas indígenas era uma das estratégias do Estado, que funcionara mais como uma "cortina de fumaça" do que como uma efetiva ação de proteção dos povos indígenas. Estes eram deslocados para áreas distintas de sua origem ou de sua escolha, muitas vezes selecionadas pelo INCRA tendo como critério a distância dos empreendimentos do governo federal. Em determinados espaços, eram confinadas diferentes etnias, ocorrendo assim, confrontos, distúrbios sociais e culturais.

Além disso, a criação em si não afastava destas reservas a possibilidade de serem invadidas por projetos agropecuários, de "colonização", de mineradoras e de madeireiras. Logo, a ditadura criava tais reservas como artifício, mas não as demarcavam, deixando-as frágeis diante das alterações que poderiam sofrer, podendo ser utilizadas em alguns hectares por projetos exploratórios.[866]

Entretanto, a FUNAI acreditava estar calando, assim, com as criações destas reservas, os idealistas românticos que não teriam "visão de futuro". Estes seriam "excêntricos nostálgicos com uma visão distorcida da realidade" e que condenavam os indígenas ao atraso e à miséria para "satisfazer sua sede de romanticismo".[867] Desta maneira, estabelecia-se um conflito ideológico sobre o futuro dos indígenas: entre o governo federal, que oferecia ferramentas para a aculturação, e entidades indigenistas nacionais e internacionais e antropólogos que promoviam a manutenção de suas tradições, acusadas assim pelos militares de reprimirem a "evolução" e a "civilização" dos indígenas. Os conflitos se desenrolavam em livros denúncias, como o já citado aqui, e na imprensa, sobretudo a estrangeira, que não passava pela censura ditatorial.

O GT de 68 sugeria que, para prevenir a invasão de terras indígenas, a FUNAI deveria se antecipar informando aos governos estaduais, aos Ministérios dos Transportes e de Minas e Energia e ao DNER sobre a existência e localização de povos indígenas. Ainda segundo a minuta do Grupo de Trabalho, a Fundação deveria urgentemente indicar as áreas ocupadas por comunidades indígenas e deveria tomar medidas para retirar os "intrusos, a fim de que possa o governo adotar medidas próprias para seu aculturamento natural e consequente fusão ao meio civilizado", além de anular títulos de propriedade e de posse de terras em território

[865]*Ibidem*, p. 10.
[866]Como exemplo disso, temos a Reserva Indígena Parakanã criada em 1971, mas sua demarcação foi homologada somente em 1991, na Nova República.
[867]TRINIDAD. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade. *op. cit*., p. 283.

indígena.[868]

Entretanto a minuta do GT de 68 não foi efetivada pela FUNAI; na verdade, a prática fora contrária, como afirmara Edwin Brooks. Este, que à época era professor do Departamento de Geografia da Universidade de Liverpool, integrou o grupo do *Aborigines Protection Society of London* (APS). Brooks afirmou em 1974 que o traçado das rodovias amazônicas a atravessar e/ou a circundar aldeias indígenas fora proposital. Segundo John Hemming, não foi sugerido ao DNER, órgão responsável pelo traçado da rodovia, que este deveria evitar os territórios indígenas.[869] Em artigo, Brooks[870] afirmou que as rodovias empreendidas pelo governo federal para a Amazônia foram planejadas para passar por quase todos os parques e reservas indígenas da região.[871]

Esse quadro pintado entre traçados de estradas federais a atravessar parques e reservas indígenas foi considerado trágico, porém inevitável por agentes brasileiros, desde os engenheiros civis debruçados sobre os mapas da região amazônica, até aos ministros das pastas diretamente envolvidas e até mesmo por jornalistas, escritores e estudiosos. Este é o caso de Hubert Lepargneur, que em 1975 publicou *O futuro dos índios no Brasil*.

O autor, com tom por poucas vezes condescendente e por muitas vezes acusatório do Estado brasileiro, trata desde as raízes históricas das relações entre indígenas e não-indígenas, passando pelos problemas iniciais enfrentados por aqueles, como doenças, mortes e a luta por suas terras, chegando ao processo da integração e a ação civilizatória da ditadura. Quando trata da construção das rodovias, como a Transamazônica e a Perimetral Norte, Lepargneur não dispõe-se a discutir a necessidade e/ou a oportunidade destas rodovias, porém declara que o indígena seria a primeira e a "civilização branca" a segunda vítima da "colossal degradação da natureza".[872]

E questiona-se ao final da obra se, no Brasil, estava a realizar-se uma "integração ou etnocídio?". Com mais perguntas do que respostas, Lepargneur joga luz para algumas questões que estavam sendo debatidas pelos indigenistas e sertanistas, naqueles últimos anos:

---

[868]FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO. *Relatório do Grupo de Trabalho criado pelo Decreto nº 62.699, de 14 de maio de 1968*. Brasília: MINTER/FUNAI, 1969.
[869]HEMMING, John. *Die If You Must: Brazilian Indians in the Twentieth Century*. Londres: Macmillan, 2003. p. 277.
[870]BROOKS, Edwin. The Brazilian Road to the Ethnicide. *Contemporary Review*, Reino Unido, v. 224, n. 1300, may 1974. 8p.
[871]*Ibidem*.
[872]LEPARGNEUR. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit*., pp. 40-44.

> À luz do processo em curso, o futuro dos índios reduzir-se-á a fornecer mão de obra barata, servil e miserável, às empresas da Civilização? Por que seria a sorte do índio melhor que a dos nordestinos da terra da seca? Por que seriam eles dispensados de ingressar no sistema pelo degrau mais baixo, com remotas probabilidades de ascensão? Compreende-se que seja essa a oferta do branco, na lógica de seu sistema socioeconômico, mesmo quando os discursos dela se afastam.[873]

Ao constatar a inevitabilidade dessa integração, Lepargneur acreditava que esta levaria o indígena a uma miséria, por sua vez também inevitável, dentro da estrutura socioeconômica vigente. Era dessa maneira também que compreendiam os irmãos Villas Boas sobre a rapidez do contato com os indígenas considerados isolados. E, de maneira pessimista, o autor afirma que *O futuro dos índios no Brasil*, título de sua obra, será o das "cinzas", da morte, e que os mesmos serão lembrados de maneira marginal e caricata pela História, através da imagem de seus corpos nus e pintados de urucum, tornando-se para muitos objetos da arqueologia e da poesia.[874]

Outro estudioso que escreveu ainda no período ditatorial sobre o tema foi Shelton Davis.[875] Em seu livro *Victims of the Miracle: development and the Indians of Brazil*, de 1977[876], o então diretor do Antropology Resource Center da Universidade de Cambridge, abordou a situação dos indígenas brasileiros tendo como ponto de partida um estudo de Darcy Ribeiro publicado em 1957, "Cultura e Línguas Indígenas do Brasil", que foi traduzido para o inglês dez anos depois. A partir da perspectiva deste estudo, Davis versa inicialmente sobre as políticas econômicas voltadas para a exploração da região amazônica de 1940 a 1970.

Os anos finais da década de 1960 e o início de 1970 ganham força em sua análise para compreender a atuação da FUNAI com o objetivo de cumprir as diretrizes do PIN, sobretudo em situações como a construção da rodovia Xavantina-Cachimbo (BR-080; de Brasília ao Mato Grosso) que atravessaria o norte do Parque Indígena do Xingu por 40 quilômetros e que levou à reação contrária dos irmãos Villas Boas. Davis também tratou sobre as frentes de

---

[873]*Ibidem*, p. 110.
[874]*Ibidem*, p. 112.
[875]Devemos lembrar-nos que muitos documentos relacionados ao período da ditadura brasileira, de instituições da época, inclusive relatórios da FUNAI, foram disponibilizados para pesquisadores e para a sociedade civil somente a partir de 2008, quando estes com mais de quarenta anos de produção, tornaram-se públicos. E isto fez com que muitos aspectos e questões do regime autoritário não tenham sido tratados ainda profundamente pela historiografia brasileira. A política indigenista e suas atuações pela ditadura civil-militar são um exemplo disso. Foi a partir do trabalho da Comissão Nacional da Verdade, instituída em 2014, pela então presidente Dilma Roussef (Partido dos Trabalhadores; 2011-2016), que a questão indígena durante o período ditatorial ganhou maiores contornos, dados e conhecimentos. Dessa forma, ainda poucos são os trabalhos que lidam sobre o objeto.
[876]DAVIS, Shelton. *Victims of the miracle: development and the indians of Brazil*. London/New York/Melbourne: Cambridge University Press, 1977.

atração ao longo da abertura da Transamazônica sob os povos Parakanã e Kreen-Akarore e os problemas enfrentados pelos Cinta-Larga e os Suruí no Parque Indígena de Aripuanã, localizado nos estados do Mato Grosso e Rondônia.[877]

Para Davis, existiam três fatores que modificavam a questão da fronteira brasileira desde o golpe de 1964 e do anúncio da Transamazônica. O primeiro era o papel desempenhado pelo próprio governo brasileiro em abrir e "colonizar" a Amazônia; o segundo fator era o papel econômico dominante tanto das agências do Estado quanto de grandes multinacionais em assumir a exploração dos recursos minerais, madeireiros e da agricultura na região. E o terceiro fator de transformação, para Davis, era o aumento de empréstimos realizados em instituições financeiras internacionais e bancos estrangeiros para financiar os projetos de desenvolvimento da Amazônia.

Estas transformações apontadas por Davis tinham consequências sobre a "pacificação" dos indígenas na rota da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém imposta pela FUNAI. Davis acusa a Fundação de tornar-se "a chief accomplice in the processes of ethnocide that were unleashed on the tribes of the Amazon Basin".[878] E ainda afirma que, ao invés de interromper, a sua atuação acelerou o processo de etnocídio que caracteriza a história da fronteira brasileira.[879] E faz-se, ao final do capítulo em que trata especificamente sobre este tema, algumas perguntas:

> Why, one may ask, did the brazilian government choose to build these roads at such great human, social, and cultural costs? Or more concretely, for whom were these new highways actually being built, and why was it necessary to construct them through indian parks and reserves?[880]

Estas questões não foram expressamente respondidas por Davis, mas Edwin Brooks apontou caminhos para respondê-las, de certa maneira, em seus artigos, escritos posteriormente à visita pela APS, um deles já citado aqui.[881] Se no relatório da APS Brooks, juntamente com os outros integrantes do grupo, abrandou as responsabilidades do Estado

---

[877]*Ibidem*.
[878]Tradução livre: "a cúmplice principal dos processos de etnocídio desencadeados nas tribos da bacia amazônica". DAVIS, Shelton. Victims of the miracle. *op. cit.*, p. 76.
[879]DAVIS, Shelton. Victims of the miracle. *op. cit.*, p. 76.
[880]Tradução livre: "Por que, como se pode perguntar, o governo brasileiro optou por construir essas estradas com tantos custos humanos, sociais e culturais? Ou, mais concretamente, para quem essas novas rodovias estavam realmente sendo construídas, e por que foi necessário construí-las através de parques e reservas indígenas?" DAVIS, Shelton. Victims of the miracle. *op. cit.*, p. 76.
[881]BROOKS, Edwin. The Brazilian Road to the Ethnicide. *op. cit.*; *Idem*. Frontiers of ethnic conflict in the Brazilian Amazon. *International Journal of Environmental Studies*, v. 7, n. 1, pp. 63-74, 1974; BROOKS, Edwin. Prospects of integration for the Indians of Brazil. *Patterns of Prejudice*, v. 7, n. 2, pp. 23-28, 1973.

ditatorial brasileiro, da FUNAI e do MINTER diante das mortes indígenas, em seus artigos o professor atribuiu, a estes, papéis mais deliberativos sobre a situação dos povos indígenas atravessados pelos projetos das rodovias na Amazônia.

Outro integrante do grupo da APS, que esteve na região amazônica e que escreveu sobre sua experiência, foi John Hemming, que, em 2003, lançou a sua obra *Die If You Must: Brazilian Indians in the Twentieth Century*[882], de três volumes. Esta obra é fruto de um extenso trabalho de Hemming depois de diversas expedições e temporadas com povos indígenas na Amazônia brasileira. O título deste livro refere-se propositadamente a uma famosa frase do marechal Rondon que seria sempre dita a seus subordinados e por diversas vezes citada em seus relatórios: "Morrer, se preciso for. Matar, nunca." Esta frase era o lema do indigenismo de Rondon. Nesta obra, Hemming, sobre a construção da Transamazônica, tratou rapidamente de três comunidades indígenas, que, para ele, foram as mais atingidas por este empreendimento, com transferências de territórios, mortes por doenças transmissíveis e desestruturação de seus modos de vida: os Parakanãs, os Assurinis e os Araras. [883]

Com o início da redemocratização do país, a sociedade civil e organizações indigenistas brasileiras passaram a denunciar, para a imprensa e para o poder público, descasos, ausência de assistência médico-sanitária e mortes de indígenas e, desta maneira, o número de óbitos de indígenas passaram a cair. Os indígenas se organizaram nos anos finais da década de 1970 e, em 1980, criam a União das Nações Indígenas (UNI). Neste mesmo período, o Conselho Indigenista Missionário (CIMI) passa a ter uma organização e infraestrutura maiores e intensos contatos internacionais. Parece-nos evidente que a transparência da democracia protege mais os povos indígenas, enquanto a ditadura, sua Doutrina de Segurança Nacional e seus aparatos, sobretudo de censura e de controle, ameaçam esses povos originários.

Esta maior pressão da sociedade civil, da imprensa nacional e internacional e dos próprios indígenas levou o Congresso a manifestar-se com a criação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), em 1977.[884] Esta, que ficou conhecida por *CPI da FUNAI*,

[882]HEMMING. Die If You Must. *op. cit.*
[883]HEMMING. Die If You Must. *op. cit,* pp. 272-292.
[884]Denúncias de violações cometidas contra sociedades indígenas e de corrupção de instituição governamental indigenista levaram à realização de algumas CPIs: pelo Senado em 1955, pela Câmara dos Deputados em 1963, em 1968 e em 1977. Fonte da CPI de 1977: BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, 1977. 548p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas;

estava "destinada a apurar denúncias relativas à Invasão de Reservas Indígenas e avaliar o sistema de medidas desenvolvidas, no sentido de resguardar a fixação dos grupos indígenas nos seus respectivos 'habitats'"[885].

Nesta CPI, testemunhos afirmaram a frequente prática de "certidão negativa" fornecida pela FUNAI às empresas que pretendiam solicitar incentivos fiscais para a SUDAM mediante seus investimentos em terras na Amazônia. A partir do incentivo do governo para investimentos na Amazônia, a SUDAM estipulou como pré-requisito que os interessados solicitassem à FUNAI uma "certidão negativa" para a existência de grupos indígenas na área pleiteada. Em depoimento à CPI, o então presidente da FUNAI Coronel Ismarth Araújo de Oliveira (1974-1979) admitiu que a Fundação não tinha o total conhecimento sobre as áreas ocupadas por comunidades indígenas no país, e que, desta maneira, não havia como afirmar com exatidão se determinadas áreas pleiteadas por investidores estavam vazias ou povoadas por indígenas.[886]

Os relatórios da CPI da FUNAI de 1977 concluíram que a instituição não tinha precisão da localização dos povos indígenas e assim era incapaz de fornecer as certidões negativas para empreendedores. Ainda assim, mesmo quando tinha conhecimento da ocupação de grupo(s) indígena(s), a FUNAI emitia as certidões.[887] Diante das conclusões desta CPI, durante a execução do PIN, a FUNAI sistematizou a emissão de certidões com ou sem informações sobre povos indígenas em determinadas regiões. O órgão indigenista, mais uma vez, atuava para favorecer a ocupação agroindustrial na região amazônica organizada pelo Estado, através do PIN, em detrimento dos interesses e dos direitos dos povos indígenas. Além disso, formalizou, institucionalizou e burocratizou a invisibilidade destes povos indígenas pelo Estado ditatorial.

Três anos depois desta CPI, em 1980, o então Ministro do Interior Andreazza (1979-1985), reconheceu que, durante a gestão de Bandeira de Mello na FUNAI, enquanto ele era

---

COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. "Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas". *In* CNV, 2015, volume 2, texto 5.

[885]Esta CPI foi iniciada pelo Movimento Democrático Brasileiro (MDB), com a assinatura de mais de 120 deputados. Criada pela Resolução nº 107/77 e tinha como presidente o deputado federal Freitas Nobre (MDB), como vice Osvaldo Buskei (MDB), como relator Ubaldo Corrêa (ARENA) e relator-substituto o deputado Siqueira Campos (ARENA). As reuniões da CPI começaram em 05 de maio de 1977. BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, 1977. 548p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

[886]BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, 1977. 548p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

[887]*Ibidem*.

Ministro dos Transportes, a Fundação emitiu erroneamente certidões negativas e que esta poderia ser uma das causas de conflitos entre indígenas e não-indígenas na região amazônica, como o conflito ocorrido entre os indígenas Txucarramãe e fazendeiros ao norte do rio Xingu.[888] Neste exemplo, onze peões foram mortos por indígenas.[889] No entanto, Andreazza não culpabilizou Bandeira de Mello, afirmando que erros involuntários poderiam ter ocorrido. Desta maneira, parece-nos que "erros", como este, ocorreram frequentemente em sua gestão e posteriormente também.[890]

Ainda na CPI da FUNAI de 1977, depoimentos trataram especificamente sobre a Transamazônica e os Parakanãs. Em testemunho de Orlando Villas Boas ao deputado federal Airton Soares (MDB; SP)[891], o sertanista afirmou que "Os índios Parakanãs foram surpreendidos com a Transamazônica." O indigenista afirmou também que a rodovia teria sido projetada sem a consulta de ninguém: "A Transamazônica foi cortada e de repente deu de cara com os índios Parakanãs". E continua a arguição do deputado ao sertanista:

> Airton Soares: - V. Sa. está me dando um depoimento muito importante. A Transamazônica foi projetada e não se consultaram os interesses indígenas da área?
> Orlando Villas Boas: - Tenho conhecimento de que não, tanto assim que a FUNAI foi pega de surpresa, já com o conflito estabelecido [entre indígenas Parakanãs e funcionários das empreiteiras]. E a FUNAI correu para salvar os Parakanãs que lá estavam.
> Soares: - Quer dizer que não existe no Governo – a FUNAI cuida de preservar o índio fisicamente – um organismo...
> Villas Boas: - Desde que a V. Exa. não generalize.
> Soares: - Eu estou lhe perguntando, porque V. Sa. é um entendido da matéria. V. Sa. não conhece nenhum órgão do governo que vise a prevenir as ameaças contra os índios? A FUNAI visa a proteger o índio quando ele está sendo ameaçado.
> Villas Boas: - Por sua vez os Departamentos de Estradas – vamos ser justos – não tem obrigação de saber se lá há ou não índio.
> Soares: - Mas o governo tem.
> Villas Boas: - Mas eles são o governo.
> Soares: - O Departamento de Estradas não tem obrigação de saber se lá há índio ou não?

[888]O GLOBO. Ministro: Certidão falsa pode ter causado ataque. *O Globo*, Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1980, p. 6. Acervo O Globo.
[889]*Ibidem*.
[890]*Ibidem*.
[891]Airton Esteves Soares (1945-) formado em Direito pela Universidade de São Paulo, foi deputado federal por São Paulo pelo MDB de 1975 a 1980. Com o fim do bipartidarismo, filiou-se ao Partido dos Trabalhadores, permanecendo neste até 1985, quando voltou ao PMDB. No governo de José Sarney (1985-1990) assumiu o cargo de assessor especial para assuntos políticos do Ministério da Fazenda (gestão de Luís Bresser Pereira). Sua última atuação no cenário político brasileiro foi em 1998, apoiando a campanha presidencial de Ciro Gomes (PDT). SOUSA, Luis Otávio de; COSTA, Marcelo. Verbete Biográfico – Airton Soares. FGV/CPDOC. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/soares-airton Acessado em 14 de setembro de 2020.

> Villas Boas: - Tanto o Departamento de Estradas como a FUNAI são governo. Agora, o Departamento de Estradas não tem por obrigação saber se lá há ou não índio, e eles não vão mostrar o traçado de todas as estradas que vão ser abertas no Brasil para a FUNAI.
> Soares: - Acha a V. Sa. que não se deve fazer consultas que antes de se abrir uma estrada não se deve consultar a FUNAI para saber se há ou não índio na região?
> [...]
> Villas Boas: - [...] mas essa parte de estradas, a FUNAI foi sempre marginalizada. O deputado deve estar lembrado que fizemos 7.600 km de estradas em nome das duas Transamazônicas: a Cuiabá-Santarém e Humaitá-Marabá. São 7.600 km de estradas cortando o maciço central brasileiro. Não é possível que essa estrada não tenha encontrado no seu caminho agrupamentos e diversas áreas indígenas. Não seria possível que esse traçado de 7.600 km fosse entregue a FUNAI para que ela desse o beneplácito do "concordo" ou não para o traçado da estrada. Ela era considerada na época como a maneira mais rápida, mais formidável de integração da Amazônia.
> Soares: - Concorda V. Sa. com isso?
> Villas Boas: - Eu não. O senhor concorda?
> Soares: - Eu também não, evidentemente.
> Villas Boas: - O senhor pode me citar alguém que concorde?
> Soares: - O coronel Andreazza.
> Villas Boas: - Agora eu concordo com o senhor.[892]

A justificativa utilizada pelo ex-presidente da FUNAI à época, Bandeira de Mello e pelo seu sucessor Ismarth de Oliveira, de que muitas vezes, a Fundação era marginalizada dos trabalhos dos órgãos governamentais envolvidos na execução do PIN e de suas obras de infraestrutura, como as rodovias federais, foi, como vimos, também utilizada por Orlando Villas Boas. O próprio afirmou em seu depoimento à CPI que ocorria esta marginalização da FUNAI por parte das ações de outras agências governamentais, como DNER, INCRA e SUDAM, realizadoras dos projetos na Amazônia.[893]

Este enredo era comum na história da rodovia. Observamos que nas esferas da construção da Transamazônica – "colonização"; contato com indígenas; estruturação, entre outras – era frequente o desencontro das ações das instituições encarregadas, assim como a responsabilização de uma por parte das outras, quando alguma questão era suscitada pela sociedade civil e pela imprensa. E não foi diferente neste evento: servidores e dirigentes da FUNAI argumentaram seus desacertos a partir da eventual limitação desta instituição imposta pelas outras instituições envolvidas nas obras de infraestrutura na Amazônia brasileira.

Havia outra questão que, para muitos autores que estudaram a atuação da FUNAI

---

[892]BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, volume I, 1977. s./p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.
[893]*Ibidem*.

durante o regime civil-militar, era minimamente contraditória, e que, por vezes, poderia prejudicar a sua atuação: a contradição com a qual lidavam os dirigentes da FUNAI diante do fato de estar esta subordinada ao MINTER.[894] Ou seja, ter o seu lema de tutelar e proteger as comunidades indígenas brasileiras submetida às coordenadas de uma pasta que tinha como objetivo, sobretudo no período ditatorial, desenvolver, a qualquer custo, a Amazônia.[895] Esta contradição era algo repetido por sertanistas, indigenistas, imprensa e estudiosos, já à época da extinção do SPI e da criação da FUNAI.

Entretanto se não havia dúvidas de que existia uma contradição nesta relação entre a FUNAI e o MINTER, havia incertezas sobre a conduta da Fundação diante desta incoerência. Lepargneur afirmou em seu livro: "veremos que a FUNAI está dividida entre o desejo sincero de proteger o índio e a sua obediência aos programas que visam à exploração econômica rápida das regiões mais atrasadas e remotas."[896] Em contraposição, Davis assinala que a Fundação prestava-se a dois objetivos desde o inicio do PIN: primeiro, o de "integrar" os povos indígenas à sociedade brasileira o mais rápido possível; segundo, o de assegurar que estes não se tornassem obstáculos para o progresso nacional e o crescimento da economia.[897] Desta maneira, para Davis não existia este "desejo sincero" da FUNAI, e o próprio Estatuto do Índio de 1973 pode ser considerado evidência de que o que estava em voga era a realização dos projetos de "desenvolvimento e segurança" do país que davam à instituição o poder de remanejar comunidades inteiras sem consulta prévia às mesmas.

Compreendemos que a contradição entre os objetivos da Fundação e do ministério à qual estava subordinada estava apenas no papel. Isto fica ainda mais proeminente quando observamos a pressão das frentes de atração e de "pacificação" da FUNAI sobre os povos nativos considerados isolados.

Somente em 1987 é que a política de contato da FUNAI com as populações indígenas

---

[894]Vale lembrarmos aqui que o SPI, até 1930, estava subordinado ao Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. E depois passou por diversos ministérios: entre 1930 e 1934, esteve vinculado ao Ministério do Trabalho e, posteriormente, ao Ministério da Guerra, até 1939, quando no ano seguinte voltou ao Ministério da Agricultura.

[895]TRINIDAD. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade. *op. cit.*, p. 280. O SPI também fora criado em um contexto em que diversas comissões, a mais famosa delas, a Comissão Rondon, chegavam aos territórios indígenas, aos "sertões" brasileiros, também por conta de projetos de "progresso" e de "integração" para o país, como a construção de linhas telegráficas, de ferrovias, entre outros empreendimentos. Antes do SPI, desde o período colonial, a questão indígena brasileira estava majoritariamente sob a tutela da Igreja Católica. STAUFFER, David Hall. Origem e fundação do Serviço de Proteção aos Índios. *Revista de História*, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 18, n. 37, 1959, pp. 73-96.

[896]LEPARGNEUR. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit.*, p. 65.

[897]DAVIS. Victims of the miracle. *op. cit.*, p. 160.

brasileiras modificaram-se. A partir de então, os indígenas considerados *isolados* passaram a ter o direito de permanecerem assim, sendo contatados somente em casos extremos de emergência sanitária, de riscos evidentes de morte por não-indígenas – madeireiros, fazendeiros, por exemplo – ou quando estes indígenas procuram, por conta própria, o poder público. "Superaram-se assim os ideários assimilacionistas até então vigentes, passando-se a prever o reconhecimento e a garantia da organização social, costumes, línguas, crenças, territorialidade e tradições dos povos indígenas, no âmbito do Estado democrático e pluriétnico de direito."[898]

Ao final, façamos nossa a questão de Cotrim: "Quem não estava preparado para o contato, nós [FUNAI] ou eles [indígenas]?"[899] Acreditamos que mesmo Cotrim já sabia a resposta para esta pergunta: Ambos. Certamente era dever da Fundação estar preparada para estes contatos. Ao final de tudo, nunca saberemos ao certo quanto prejuízo causou aos povos originários brasileiros localizados na região amazônica a construção da Transamazônica, das outras estradas do PIN, das hidrelétricas, assim como os núcleos de "colonização" criados. Não saberemos exatamente quanto custou a "pacificação" e a "integração" impostas, as rodovias mal planejadas e as consequências do contato com os não-indígenas. Quantas vítimas indígenas fez a política de modernização autoritária-conservadora da ditadura civil-militar na Amazônia?

Assim como o cálculo primário sobre as sociedades indígenas que seriam atravessadas pela Transamazônica era incerto, a contagem daquelas que foram efetivamente impactadas por esta rodovia também era indeterminada. Mauro Leonel afirmou que a Transamazônica impactou 29 grupos indígenas[900], logo, todos aqueles que inicialmente a FUNAI afirmou que se encontravam na rota da Transamazônica. Goodland e Irwin afirmaram que 96 grupos indígenas tiveram seus territórios violados pelos trabalhadores das estradas realizadas na região amazônica.[901]

---

[898]FUNAI. *Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato*. Disponível em http://www.FUNAI.gov.br/index.php/nossas-acoes/povos-indigenas-isolados-e-de-recente-contato?start=1 Acessado em 09 de setembro de 2020.

[899]COTRIM, Antonio. Carta ao Coronel Pedro da Silva Rondon. s./d., 7p. Acervo do Armazém da Memória – Acervo Pessoal Antonio Cotrim Soares.

[900]LEONEL, Mauro. Estradas, Índios e Ambiente na Amazônia: do Brasil Central ao Oceano Pacífico. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, n. 6 (1-2), jan./jun. 1992, p. 143.

[901]GOODLAND, Robert; IRWIN, Howard. *A selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho?* São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo, 1975. Destes 96 grupos, a maioria seria de comunidades quase isoladas e/ou de contato intermitente. Tais autores calcularam 171 grupos indígenas no Brasil, em 1974.

Valente estimou cerca de 1.270 mortes, entre estes, 17 Parakanãs orientais e, de 36 a 54 Assurinis do Xingu.[902] Para Fausto, no início de 1972, os Parakanãs orientais tinham atingido o seu solo demográfico, chegando a 82 indivíduos.[903] Cotrim afirmara que, já no primeiro ano de contato dos Parakanãs orientais (1970) com as frentes da FUNAI, 40 morreram de gripe; 35 contraíram blenorragia, sexualmente transmitida por trabalhadores das empreiteiras e/ou funcionários da própria FUNAI. Das indígenas doentes, nasceram oito crianças cegas em decorrência da DST.[904] [905]

Em depoimento à CPI da FUNAI de 1977, o ex-presidente Bandeira de Mello negou, quando questionado por alguns deputados, de que teriam morrido 40 Parakanãs na Transamazônica por falta de assistência médica. Justificou afirmando que Cotrim não poderia ter aquele conhecimento já que se encontrava a 300 quilômetros do aldeamento dos Parakanãs, em uma frente de atração dos Assurinis. Bandeira de Mello ainda contabilizou o "rápido apoio" da FUNAI aos Parakanãs doentes com o envio de diversas remessas de medicamentos e de vacinas, sendo os indígenas atendidos por enfermeiros da Fundação, médicos e dentistas do Projeto Rondon e análises de um laboratorista da SUCAM, entre início de 1971 até final de 1972. E declarou: "Não houve essas mortes, V. Exa. [...] Essa tribo não deu o menor trabalho na questão da atração."[906]

A Comissão Nacional da Verdade chegou a seu relatório final calculando ao menos

---

[902]Os Parakanãs que, após o contato com os funcionários da FUNAI, em 1970, segundo Valente, eram 86 indivíduos, em 2010, segundo censo demográfico do IBGE, passaram a 939 indígenas. Os Assurini, que após a Transamazônica eram 63, segundo Valente, em 2010, eram 146.

[903]FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit.*, p. 59.

[904] JORNAL DO BRASIL. Sertanista Antonio Cotrim abandonou a FUNAI para não ser um "coveiro de índios". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, p. 13. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[905] "Hoje [2001], os Parakanãs orientais e ocidentais reúnem quase oitocentos indivíduos e vivem em duas áreas indígenas diferentes, divisão que não corresponde àquela dos blocos. A primeira área, denominada Terra Indígena Parakanã, localiza-se na bacia do Tocantins, municípios de Repartimento, Jacundá e Itupiranga, no Pará. Com uma extensão de 351 mil hectares, encontra-se demarcada e com sua situação jurídica regularizada. Desde 1987, recebe a assistência do Programa Parakanã, fruto de um convênio entre a Fundação Nacional do Índio e a Eletronorte. Em março de 1999, a população total era de 475 pessoas, distribuída em cinco aldeamentos diferentes, dos quais três pertencem aos orientais (Paranatinga, Paranowa'ona e Ita'yngo'a) e dois aos ocidentais (Maroxewara e Inaxy'anga). Na T.I Parakanã, os orientais são numericamente dominantes, representando cerca de dois terços da população (303 indivíduos contra 172). A segunda área, denominada T.I. Apyterewa, localiza-se na bacia do Xingu, municípios de Altamira e São Félix do Xingu, também no Pará. Com 981 mil hectares, foi declarada de posse permanente em 1992, mas jamais demarcada e encontra-se, hoje, bastante invadida por madeireiros, fazendeiros, colonos e garimpeiros. Assistida pela Administração Regional de Altamira (FUNAI) contava, em maio de 1999, com uma população de 248 pessoas vivendo em duas aldeias (Apyterewa e Xingu). Todos os seus habitantes são oriundos do bloco ocidental e foram contatados entre 1983 e 1984". FAUSTO. Inimigos Fiéis. *op. cit.*, p. 12.

[906]CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, volume II, 1977. s./p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

8.350 indígenas mortos durante toda a ditadura civil-militar brasileira.[907] As *frentes de atração e "pacificação"* da FUNAI não precisaram da "diplomacia" do Saci "civilizado" da peça infantil *As Diabruras do Saci na Transamazônica* de Arthur Serra Filho[908] – citada no segundo capítulo desta tese –, para fazer com que os indígenas desaparecessem para a chegada das empreiteiras construtoras da rodovia. A modernização da Amazônia não aconteceria através da união da Transamazônica com as tradições indígenas, como sonhara o poeta Luiz Paiva de Castro em seu livro *Traçado Íntimo da Transamazônica*[909] – também citado no capítulo anterior. A Transamazônica foi realizada em detrimento das tradições, dos modos de vida e da própria existência dos povos indígenas da Amazônia, com o auxílio da FUNAI.

Os maiores impactos da construção da Transamazônica para as sociedades indígenas atravessadas, atingidas, atropeladas, margeadas e espantadas foram a desorganização e a desestruturação de suas relações humanas, ambientais e espaciais ocasionadas pelas mudanças de suas terras originais ou eleitas, pelas mortes e doenças, pela invasão de suas terras por madeireiros, mineradores, pecuaristas, posseiros, empreiteiras e pelo próprio Estado nacional. E como consequência dessas novas dinâmicas, problemas médico-sanitários, óbitos por conflitos com os invasores, além dos hábitos adquiridos a partir do contato com os não-indígenas.

Exemplificou bem o termo "utopia autoritária" do regime civil-militar, diante da "conquista da última fronteira brasileira", o ex-comandante do 5º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército (BEC), Carlos Aloísio Weber ao afirmar que: "quando se quer fazer alguma coisa na Amazônia, não se pede licença: faz-se"[910]. Assim como a Amazônia como "última fronteira brasileira" deveria ser ocupada, conquistada e civilizada, os "últimos

[907]BRASIL. COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Relatório: textos temáticos. (Volume 2 do Relatório da CNV). Brasília: CNV, 2014, p. 205. A CNV, ao final de seus trabalhos, recomendou que fosse organizada uma Comissão Nacional Indígena da Verdade para a apuração exclusiva das violações de direitos humanos contra os povos indígenas durante a ditadura civil-militar brasileira. No entanto, até hoje, esta não foi criada. Outra recomendação da CNV foi de que diante da Lei nº 10.559, de 13 de novembro de 2002, que trata das anistias e das reparações, os povos indígenas passassem a ser contemplados também. Esta recomendação também não foi atendida.

[908]FILHO. *As Diabruras do Saci na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, outubro de 1974. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

[909]CASTRO. Traçado íntimo da Transamazônica. *op. cit.*

[910]Carlos Aloísio Weber comandou o 5º BEC responsabilizando-se pela abertura das estradas Cuiabá-Santarém, Porto Velho–Guajará-Mirim e Porto Velho–Rio Branco, no Acre. WEBER, Carlos Aloisio *apud* REALIDADE. Edição especial – Amazônia. *Realidade*, São Paulo, outubro de 1971, p. 28. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

brasileiros" – os indígenas, quando pensados como "nacionais" – seriam contatados, conquistados e civilizados. A Amazônia brasileira foi caracterizada pelos aspectos de fronteira: como frente de expansão, local de invasão, conflitos e disputas ideológicas e físicas.[911]

Tratou-se de uma conquista autoritária desta fronteira. O regime ditatorial reforçou em seus projetos de desenvolvimento e de "colonização", e, na maneira com a qual interrompeu a fronteira amazônica e suas populações tradicionais, o seu autoritarismo e a sua violência. Entre terras invadidas, tomadas e atravessadas e terras doadas ou financiadas, nem mesmo os migrantes dirigidos se beneficiaram efetivamente das diretrizes do PIN e dos projetos de "colonização" da Transamazônica, como veremos a seguir. E ao contrário dos migrantes, para os povos indígenas contatados, a Transamazônica nunca foi *sonho*; foi somente *pesadelo*.

3.5. "João! Pegue a tua cabra e o teu jegue e vamos pra lá!": a migração de nordestinos e sulistas para a rodovia

João! Pegue a tua cabra e o teu jegue e vamos pra lá!
Se não tens nada pra levar
Leve teu braço forte de sertanejo símbolo do Norte
Vamos pra lá morar.
Transamazônica, Transamazônica [...].[912]

Gibão, 1971.

A canção de Gibão fazia os agradecimentos à rodovia e aos seus realizadores na voz dos migrantes: "Obrigado, Transamazônica, redenção do nosso sertão!"[913]. A rodovia seria, sobretudo para sulistas, nortistas e nordestinos, a salvação de uma vida difícil, de extremos e de subsistência. Estes levariam tudo o que pudessem carregar, inclusive, a esperança de uma vida melhor.

[911]MARTINS, José de Souza. *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo: Editora Contexto, 2014.
[912]AZEVEDO, Teófilo de (GIBÃO). "Transamazônica". *In* GIBÃO. *Transamazônica/História da Fome*, Selo Copacabana – LP 991, Rio de Janeiro, 1971.
[913]*Ibidem*.

Os nordestinos vinham sofrendo social e economicamente há décadas em razão de secas frequentes. A última grande seca, até então, tinha sido a do ano de 1970.[914] Esta, somada às anteriores, acarretara uma enorme pobreza, fome e tensão social, que precisavam ser resolvidas pelo Estado brasileiro. Em 11 de junho de 1970, O Estado de São Paulo publicava uma grande matéria, *Ainda desertas as veredas do sertão*, que dizia: "E agora, 1970. As chuvas não vieram e de novo os retirantes lá estão nas estradas, invadindo as cidades, assaltando trens e caminhões, clamando por comida. Desta vez, o presidente da República decidiu ver com seus próprios olhos [...]".[915]

Cinco dias após esta visita de Médici ao Nordeste, era publicado o decreto que criava o PIN. Como vimos no capítulo 1, para o governo Médici, o problema nordestino se solucionaria através do Programa, com a construção da Transamazônica e com os Projetos Integrados de Colonização (PICs) em Altamira, Marabá e Itaituba, realizados pelo INCRA, às margens desta rodovia. E a partir da ocupação e povoamento da Amazônia, outro problema, para a ditadura, estaria solucionado: a exploração da última fronteira móvel – de expansão econômica e demográfica[916] – brasileira, "cobiçada" por empresários estrangeiros.

O PIN também foi concebido no bojo da criação de um "novo" programa governamental fundamentado em um forte "ufanismo", "nacionalismo", que pretendia abafar os escândalos da venda de terras a estrangeiros[917] que ocorriam com a anuência dos órgãos de reforma agrária, o Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário (INDA)[918] e o Instituto

---

[914]As grandes secas nordestinas ocorreram entre 1877 e 1879, entre 1888 e 1889, em 1900, em 1919, em 1922, entre 1930 e 1932, entre 1951 e 1953, a de 1958 e a que vinha ocorrendo justamente em 1970. CAMPOS, Roberto de Oliveira. "La rage de vouloir conclure". *In* MORAES, Fernando et al. Transamazônica. *op. cit*., p. 106; TAMER, Alberto. Ainda desertas as veredas do sertão; Todos correm quando há seca. E param se chove. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 11 de junho de 1970, p. 86. Acervo O Estadão. A última grande seca ocorreu de 2012 a 2017 e teria sido a pior seca já registrada. REBELLO, Aiuri. Seca de 2012 a 2017 no semiárido foi a mais longa na história do Brasil. UOL, São Paulo, 03 de março de 2018. Disponível em https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2018/03/03/seca-de-2012-a-2017-no-semiarido-foi-a-mais-longa-da-historia.htmhttps://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2018/03/03/seca-de-2012-a-2017-no-semiarido-foi-a-mais-longa-da-historia.htm Acessado em 15 de dezembro de 2020.

[915]*Ibidem*.

[916]BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, USP, São Paulo, 19 (53), 2005, pp. 71-86.

[917]"Em 1968 já eram bastante largas as extensões de terras griladas ou compradas por estrangeiros, e brasileiros associados com estrangeiros. Todos os meios estavam sendo usados então, como continuaram a ser usados nos anos seguintes, para transformar terras devolutas, tribais e ocupadas por posseiros em terras griladas ou compradas por grandes negociantes estrangeiros [principalmente estadunidenses]." IANNI, Otávio. *Ditadura e Agricultura: o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia (1964-1978).* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979. p. 101.

[918]Criado em 1964 como uma autarquia do Ministério da Agricultura, o INDA tinha como principal objetivo estimular e proporcionar o desenvolvimento agrário através de diversas atividades, entre as quais a colonização. "[...] o INDA deveria antecipar-se ao Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA), órgão também criado pelo Estatuto da Terra, no sentido de executar o programa de ação econômica e social do governo, provendo os

Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA)[919]. As denúncias sobre essas práticas levaram o Congresso a abrir uma Comissão Parlamentar de Inquérito em 1968 para investigá-las.[920]

Este episódio levou a Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO)[921] a visitar o Brasil em 1969, e nesta sugerir a fusão do INDA com o IBRA. Desta união, criou-se o INCRA, pelo Decreto-Lei nº 1.110, de 9 de julho de 1970[922], em um contexto no qual diversos conflitos por posse de terras e propostas de reforma agrária ocorriam no país, sobretudo na região Sul. Fernando Henrique Cardoso e Geraldo Muller, em *Amazônia: expansão do capitalismo* de 1978, afirmaram que este instituto fora criado tanto para simplificar administrativamente a questão da reforma agrária no país, quanto para reformular as políticas de "colonização" do regime ditatorial.[923]

A partir do INCRA, a política federal diante da seca crônica nordestina ampliava-se, deslocando do próprio Nordeste parte da solução para o problema da seca e das tensões sociais. Desta forma, o Instituto levaria um contingente de nordestinos "flagelados" para outra parte do território nacional para ser ocupado definitivamente, e, assim, expulsar as "ameaças" estrangeiras, segundo os militares. Isto porque as proposições que tentavam resolver o problema do Nordeste na própria região pareciam ter se esvaziado de certa maneira por conta dos órgãos governamentais que foram criados diante das tragédias das secas e que pouco ou

---

agricultores de estímulos e meios necessários ao aumento da produtividade de modo a aliviar as tensões sociais e os desequilíbrios econômicos regionais." MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás de. *Verbete Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário. CPDOC/FGV.* Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/instituto-nacional-de-desenvolvimento-agrario-inda Acessado em 20 de dezembro de 2020.

[919] O IBRA era uma autarquia subordinada diretamente à Presidência da República e tinha como principal finalidade a promoção da realização do Plano Nacional de Reforma Agrária, assim como gerenciar o Fundo Nacional de Reforma Agrária. MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás de. *Verbete Instituto Brasileiro de Reforma Agrária. CPDOC/FGV.* Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/instituto-brasileiro-de-reforma-agraria-ibra Acessado em 20 de dezembro de 2020. Tanto o INDA quanto o IBRA foram criados dentro do *Estatuto da Terra*. Este fora designado pela Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964, "com a qual se criou formalmente o instrumento institucional, antes inexistente, destinado a adequar a estrutura agrária brasileira às necessidades do desenvolvimento econômico e social do país." BORGES, Tomás Pompeu Acióli; MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás de. *Verbete Estatuto da Terra. CPDOC/FGV.* Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/estatuto-da-terra-1 Acessado em 20 de dezembro de 2020.

[920]Como afirmara Ariovaldo Umbelino de Oliveira, o "bode expiatório" para o recrudescimento do governo ditatorial, com a instituição do AI-5, foi justamente o deputado federal Márcio Moreira Alves (1936-2009; MDB do Rio de Janeiro), o mesmo autor do pedido desta CPI de 1968.

[921]Para mais informações sobre as missões da FAO na Amazônia conferir: ANDRADE, Rômulo de Paula. O pobre solo do celeiro do mundo: desenvolvimento florestal e combate à fome na Amazônia. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 56, jul./dez. 2015, pp. 285-304.

[922]Estabelecido pelo Decreto-Lei nº 1.110, de 9 de julho de 1970, é uma autarquia federal, vinculada ao Ministério da Agricultura.

[923]CARDOSO; MÜLLER. Amazônia: expansão do capitalismo. *op. cit.*

nada implementaram para resolver tal situação recorrente da região, como afirmavam jornalistas, à época.[924]

Entretanto, sem que o governo abandonasse os empresários nordestinos, o PIN previa em sua primeira fase, assim como a Transamazônica, a Cuiabá-Santarém, a "colonização" de suas margens, e o Plano de Irrigação do Nordeste. Entretanto este plano ganhou consistência e planejamento somente com os primeiros Planos Nacionais de Desenvolvimento (I PND, 1972-1974; II PND, 1975-1979).[925]

Contextualizados pela Doutrina de Segurança Nacional, pareciam razoáveis e justificáveis, diante da sociedade civil, os motivos que uniam, no Estado autoritário, os problemas dos nordestinos flagelados e a ocupação da Amazônia brasileira, através da abertura da Transamazônica. Para além da ideologia de "segurança nacional" e da seca e suas consequências, havia outros motivos para levar um grande contingente de nordestinos para a região amazônica.

Por parte do Estado ditatorial, havia uma tentativa de desmobilizar possíveis herdeiros, simpatizantes e até integrantes das *Ligas Camponesas* (1955-1964) do nordeste brasileiro, para desarticular futuros movimentos destes de reforma agrária.[926] Até porque, estes possíveis "agitadores" estariam sob os olhos atentos dos órgãos governamentais envolvidos na construção da BR-230, além da vigilância e do controle do Estado autoritário que dificultaria a sua manifestação.

---

[924]Como exemplo, podemos citar a criação da Inspetoria de Obras contra as Secas (IOCS) em 1909, para ajudar a resolver as consequências da seca de 1900. Podemos mencionar também o Banco do Nordeste, que foi criado em 1952, para tentar conter os problemas financeiros da seca que se iniciara em 1951, e a própria SUDENE, que foi criada em 1959, logo após a seca do ano anterior. TAMER. Todos correm quando há seca. *op. cit.*

[925]"Embora a prática do planejamento dirigido para a irrigação já fosse adotada no país desde o final da década de 1960, e as experiências de implantação de projetos públicos de irrigação já se constituíssem em evidências durante a década de 1970, até o final desta década, não existia legislação específica que disciplinasse a participação dos diversos agentes envolvidos." NETO, Agripino Souza Coelho Neto. Trajetória e Direcionamentos da Política de Irrigação no Brasil: as especificidades da região Nordeste e do Vale do São Francisco. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Barcelona, v. XV, n. 876, 15 de junio de 2010.

[926]Cf. MONTENEGRO, Antônio Torres. "Ligas Camponesas e sindicatos rurais em tempo de revolução". *In* FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (Orgs.). *O Brasil Republicano 3 – O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964: Terceira República (1945-1964)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019. pp. 243-275; RANGEL, Maria do Socorro. *Medo da Morte e Esperança de Vida: uma história das Ligas Camponesas.* 387 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

A primeira experiência dos camponeses nordestinos na organização de uma espécie de associação civil ocorreu entre 1945 e 1947[927], através do incentivo e do auxilio do Partido Comunista do Brasil (PC do B). Tanto esta experiência quanto as chamadas Ligas Camponesas tinham o objetivo de mobilizar os camponeses, de despertar e erguer suas reivindicações e de uni-los com os setores operários urbanos. A partir de meados da década de 1950, os anseios estavam em oferecer aos trabalhadores rurais direitos civis e sociais e, a partir de 1961, um projeto de reforma agrária mais radical, com incitação à invasão e posse de terras, foi assumido pelos integrantes das Ligas.[928] Neste período, o Nordeste foi observado pela imprensa e por políticos como cenário de intensas lutas sociais no meio rural e de efervescência na formação de movimentos rurais de denúncias de condições de trabalho e de vida.[929]

Entretanto o deslocamento espontâneo de nordestinos para a região amazônica já vinha ocorrendo desde antes mesmo da construção da rodovia Belém-Brasília, da criação do BASA e da SUDAM.[930] Famílias nordestinas avançavam, sobretudo para o sul do Pará, para o norte do Mato Grosso e para os então territórios do Acre, Roraima e Amapá, configurando uma reforma agrária, posto que tencionavam conquistar suas próprias terras e fugir da seca crônica. "Estava em curso uma *reforma agrária espontânea*, ou de fato, sem a interferência de governantes, burocratas ou técnicos", como afirmara o sociólogo Otávio Ianni.[931]

Para o Estado ditatorial era preciso conter essa "reforma agrária espontânea", assim como tentar responder aos problemas causados pelas secas no Nordeste da sua maneira. Ariovaldo Umbelino de Oliveira que escrevera a obra *Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia* (de 1991)[932] retratando algumas ações do Estado brasileiro que

[927]Esta primeira experiência foi interrompida em razão da cassação dos parlamentares do PC do B e por ter sido iniciada a ilegalidade do partido. Entretanto, a criação da Sociedade Agrícola de Plantadores e Pecuaristas de Pernambuco (SAPPP) em 1955 impulsionou uma nova trajetória das Ligas Camponesas.
[928]As Ligas Camponesas são consideradas por líderes do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), criado em 1980, como precursora deste e de outros modernos movimentos sociais rurais brasileiros.
[929]O ápice desse movimento é a desapropriação do Engenho da Galileia, em Pernambuco, em favor dos trabalhadores rurais, a dar início às Ligas Camponesas. MONTENEGRO. "Ligas Camponesas e sindicatos rurais em tempo de revolução". *op. cit.*
[930]Como apontara Ianni, eram "sitiantes, moradores, meeiros, parceiros arrendatários, assalariados, corumbas, boias-frias, paus-de-arara, peões – camponeses e operários do campo – estavam buscando soluções práticas, diretas ou por seus próprios meios, para os seus problemas de trabalho e sobrevivência. Buscavam terra." IANNI, Otávio. Ditadura e Agricultura. *op. cit.*, p. 133.
[931]*Ibidem*, p. 132 (itálico nosso).
[932]OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia*. Campinas: Papirus, 1991.

objetivavam "integrar" a região amazônica, apontando sempre a justificativa da ameaça internacional sobre a mesma, afirmou que

> A região nordestina, com uma estrutura fundiária concentrada, era foco de tensão social, mas os interesses em jogo e no poder do Estado não permitiam qualquer alternativa de reforma agrária. Era necessário então "fazer a reforma agrária do Nordeste na Amazônia" ou, como preferia dizer o general Médici, "vamos levar os homens sem terra do Nordeste para as terras sem homens da Amazônia".[933]

Para Ianni, esta reforma agrária realizada pelo Estado autoritário a partir dos Projetos Integrados de Colonização do INCRA – "colonização" dirigida e controlada – nas rodovias da Amazônia brasileira poderia ser considerada, na verdade, uma "contrarreforma agrária"[934]. Era, por sua vez, considerada assim, por ser realizada com o intuito de "barrar, reorientar, dirigir a reforma agrária espontânea" dos trabalhadores rurais, além de ter a intenção do controle social e político pela ditadura.[935]

Entretanto a ideia que a ditadura pretendia passar era a de que a "colonização" dirigida oficialmente pelo Estado brasileiro seria a ruptura com todos os fluxos migratórios que já teriam ocorrido na região amazônica. Segundo Philippe Hamelin, seria a "primeira vez na história da Amazônia, desde o começo da colonização portuguesa, que a conquista se baseia num novo contrato social. A Amazônia é oferta ao homem livre, ao camponês sem terra, ao cidadão marginal, em toda propriedade."[936] Em seus discursos, Médici afirmava que, em seu governo, a Amazônia seria "mais próxima e mais aberta ao trabalho dos brasileiros de todas as partes"[937]. E, ao menos nos papéis do INCRA e nos planejamentos dos PICs, refletia desta maneira, no entanto, na prática, foi diferente.

Em entrevista dada ao jornalista Roberto Paulino, enviado especial do jornal *Correio da Manhã* à Transamazônica, o presidente do INCRA Moura Cavalcanti caracterizou esse "novo contrato social" de "capitalismo socialista"[938], posto que "os colonos recebem tudo, todo o apoio financeiro e assistência técnica, tem todas as facilidades, mas pagarão tudo e vão visar o lucro, a curto prazo."[939] O colono teria oito anos para ressarcir o Estado de todos os

---

[933]*Ibidem,* p. 74.
[934]IANNI, Otávio. *Colonização e contrarreforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Editora Vozes, 1979.
[935]*Ibidem.*
[936]HAMELIN, Philippe. "O fracasso anunciado". *In* LENÁ, Philippe OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (Orgs). *Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois.* Belém: Museu Paraense Emílio Goledi, 1991. Coleção Eduardo Galvão. pp. 161-176.
[937]MÉDICI. Sob o signo da fé. *op. cit.,* p. 153.
[938]HAMELIN, Philippe. "O fracasso anunciado". *op. cit.,* pp. 161-176.
[939]*Ibidem.*

financiamentos concedidos pelo Banco do Brasil, e outros órgãos, durante a implementação da sua propriedade familiar e agrícola.[940]

Entretanto essa "abertura" da região amazônica aos migrantes seria controlada pelo Estado. Havia um receio por parte da ditadura que migrantes, sobretudo nordestinos, pudessem ser cooptados para a luta armada do comunismo no sertão brasileiro. Esta impressão fundamentava-se nos, então, recentes exemplos da Revolução Cubana. E tomado por essa convicção, o governo de Médici optou por controlar, vigiar e delimitar a "colonização" e a reforma agrária na Amazônia e realizá-la, assim, a partir de seus moldes.

Outro motivo que estudiosos levantaram sobre a prioridade dada aos migrantes oriundos do Nordeste, à época da construção da rodovia – e que continuam a afirmar ainda hoje – foi a de que o Estado estava a tentar prover de mão de obra as construtoras, os latifundiários, os pecuaristas e os exploradores de recursos minerais que fixavam-se e que viriam a se fixar na Amazônia. Tanto para as obras de infraestrutura realizadas pelo governo federal quanto por empresas privadas, fazia-se necessário um maior contingente de trabalhadores, homens e mulheres que pudessem abandonar suas cidades natais e partir para o meio da floresta amazônica.

E não foram somente os nordestinos o público alvo das propagandas do Estado para os PICs da Transamazônica; os sulistas também fizeram parte dessa audiência. Isto porque os projetos de "colonização" e de agricultura para a Transamazônica não necessitavam somente do trabalho braçal dos nordestinos desempregados. Fazia-se necessária a mão de obra braçal e a técnica agrícola que os sulistas possuíam, por causa da modernização agrícola que se iniciou na década de 1960 no Brasil.[941]

Os sulistas viveram os reflexos da *Revolução Verde*[942] e da instalação de hidrelétricas que não tiveram no âmbito social o mesmo desempenho que obtiveram no aspecto econômico.[943] Logo a gradativa disputa por terras e a consequente expulsão de suas terras em razão desses dois acontecimentos, levaram gaúchos, paranaenses e catarinenses a procurarem

---

[940]*Ibidem*.
[941]TEDESCO, João Carlos; SEMINOTTI, Jonas José; ROCHA, Humberto José da (Orgs.). *Movimentos e lutas sociais pela terra no sul do Brasil: questões contemporâneas*. Chapecó: Ed. UFFS, 2018. pp. 8-10.
[942]A chamada Revolução Verde, a partir de 1945, de iniciativa de empresas estadunidenses, propagava a modernização da agricultura em nível mundial, intensificando a mecanização e o uso de adubos e de defensivos químicos. O resultado no Brasil foi o aumento da concentração fundiária, sobretudo no Centro-Sul brasileiro e a rápida expansão da fronteira agrícola no Norte e no Centro-Oeste. *Ibidem*, p. 7.
[943]*Ibidem*.

novos rumos. Dessa maneira, os sulistas, juntamente com os nordestinos, foram os brasileiros mais requisitados pelo Estado para a BR-230.

Imagem 30. Gaúchos "rumam" para a Transamazônica.[944]

Fonte: Fotógrafo desconhecido. Fundo do *Correio da Manhã* do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

O transporte dos migrantes para os alojamentos iniciais era feito pelo INCRA. O ministro do Interior José Francisco de Costa Cavalcanti[945] afirmou a jornalistas que "ninguém [iria] à força e muito menos de pau-de-arara"[946] para a Transamazônica, porém, a realidade foi diferente. Os caminhos dos colonos para as agrovilas da Transamazônica foram feitos de diversas maneiras: barcos, ônibus, caminhonetes, "paus-de-arara", burros, carroças, aviões[947] e etc, e muitos desses meios associados. Uma dessas viagens acabou em tragédia. O barco do INCRA *Anamã*, que tinha saído de Belém em direção à Altamira, trazia entre 71 e 81 pessoas[948] oriundas de Brasília para colonizarem a agrovila *Brasil Novo*. Entretanto o barco pegou fogo após uma explosão na casa de máquinas, no rio Tajapuru (próximo ao Estreito de Breves, nas

[944]No cartaz preso ao ônibus está escrito: "Agricultores do Rio Grande do Sul rumam a Transamazônica". Fundo do *Correio da Manhã* do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
[945]José Costa Cavalcanti (1918-1991) nasceu em Fortaleza. Pela UDN foi deputado federal por Pernambuco, de 1963 a 1967. Atuou diretamente e ativamente das conspirações contra o governo de Jango e do golpe de 1964. Em 1967, foi empossado como ministro de Minas e Energia, permanecendo até 1969, quando foi nomeado para o Ministério do Interior. Neste cargo ficou até o fim do governo Médici, sendo depois convidado para presidir a empresa Itaipu Binacional encarregada da construção da hidrelétrica no rio Paraná. Em 1980 ocupou simultaneamente o cargo de presidente de Itaipu e da Eletrobrás. VALENÇA, Fátima. *Verbete Biográfico – José Costa Cavalcanti. CPDOC/FGV*. Disponível em http://fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-costa-cavalcanti Acesso em 23 de julho de 2020.
[946]CAVALCANTI, Costa José *apud* MANCHETE. Posto de Escuta. *Manchete*, Rio de Janeiro, 11 de julho de 1970, ano 18, nº 951, p. 131. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[947] Voos foram realizados pela FAB, pela Varig e Vasp, estes fretados pelo governo federal.
[948]Os jornais *Correio da Manhã* e *Jornal do Brasil* falavam em 81 pessoas, já o jornal *O Globo* afirmava 71 pessoas que eram transportadas pelo barco do INCRA.

proximidades do lugarejo paraense de Antônio Lemos), em 4 de julho de 1971, matando 41 pessoas[949].[950]

Esta tragédia marcou a história da Transamazônica[951], tanto que, quando o evento fez um ano, uma missa foi celebrada em lembrança dos mortos e contou com a presença do ministro Andreazza e do presidente do INCRA Moura Cavalcanti[952]. Porém, à época da divulgação do acidente, os jornais destacaram a esperança que ainda havia nos sobreviventes e nos familiares dos falecidos de que teriam uma vida melhor na Transamazônica:

> Quem vê a tranquilidade e a disposição de Antenor hoje não pode imaginar que lhe tenha ocorrido uma tragédia há tão pouco tempo. Ele fala com muita propriedade sobre os problemas e esperanças das agrovilas ao longo da Transamazônica. No seu lote de 100 ha [hectares] ele começará a plantar, brevemente, arroz, feijão e milho.[953]

Antenor, então com 38 anos, não estava na embarcação, mas havia perdido sua mulher, quatro filhos, um irmão, duas cunhadas e um sobrinho, todos com o mesmo sonho da terra própria na Transamazônica.[954] Assim como Dona Rita Batista, que segundo reportagem do *Correio da Manhã*, era sobrevivente do acidente com mais dois filhos, porém havia perdido o marido e seis filhos – a filha mais nova era ainda um bebê. Dona Rita afirmou que, "apesar da desgraça toda e da saudade que sinto de meu marido e de meus filhos, nunca vivi tão bem como aqui. Saio mais daqui não; para lugar nenhum."[955] Mesmo diante do luto, os

---

[949]Dessas 41 pessoas mortas na tragédia, oito eram crianças.

[950]O GLOBO. Naufrágio no Pará com oito mortos e 29 desaparecidos. *O Globo*, Matutina Geral, Rio de Janeiro, 06 de julho de 1971, p. 3. Acervo O Globo; ARAÚJO, Paulo César. Cirne inspeciona agrovila ao longo da Transamazônica. *Jornal do Brasil*, 1º Caderno, Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1971, p. 14. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.; PAULINO, Roberto. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *Correio da Manhã*, Anexo do jornal, Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1971, p. 2. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[951]Entretanto, a tragédia da barca Anamã não foi a única na história da construção da Transamazônica. Outra ocorreu durante a construção da rodovia, dessa vez, com os seus trabalhadores. Em 8 de março de 1974, um caminhão que vinha de Itaituba e transportava cinquenta trabalhadores das obras da Transamazônica caiu em uma vala de 15 metros, matando 5 e ferindo 22 homens. O GLOBO. Desastre na Transamazônica mata cinco. *O Globo*, Rio de Janeiro, 9 de março de 1974, p. 3. Acervo O Globo.

[952]Moura Cavalcanti (1925-1994) nasceu no município pernambucano de Timbaúba. Era advogado e ocupou diversos cargos políticos, como em 1961 quando foi nomeado por Jânio Quadros a governador do Amapá. Foi o primeiro presidente do INCRA, de 1970 até ser nomeado ministro da Agricultura em maio de 1973, substituindo Cirne Lima. Permaneceu no MA até o fim do governo de Médici, em março de 1974. No ano seguinte, pela Arena, tornou-se governador de Pernambuco, permanecendo até 1979. MALIN, Mauro. *Verbete Biográfico – José Francisco de Moura Cavalcanti.* CPDOC/FGV. Disponível em http://fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-francisco-de-moura-cavalcanti Acesso em 21 de julho de 2020.

[953]ARAÚJO. Cirne inspeciona agrovila ao longo da Transamazônica. *op. cit.*

[954]PAULINO. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *op. cit*.

[955]*Ibidem*.

jornais destacavam a determinação dos colonos em permanecerem nas agrovilas, na tentativa de esvaziar a simbólica tragédia do barco Anamã.

O presidente do INCRA afirmava, na mesma reportagem do *Correio da Manhã*, que pessoas como Dona Rita e Seu Antenor faziam parte da "verdadeira raça brasileira"[956], já que estes persistiam diante dos testes de coragem que a "colonização" da Transamazônica lhes impusera.

> A fé desses homens em seu trabalho é impressionante; nenhum deles fala em derrota ou em problemas. Eles só falam na colheita que virá em março e que os fixará definitivamente a terra e que os fará em pouco tempo se transformarem de famintos e sofridos lavradores, em prósperos agricultores. Donos de sua terra; de suas colheitas. Donos do seu nariz.[957]

Ainda que tenha tornado mais difícil a vida nas margens da rodovia sem seus entes queridos, os "transamazônias", como Moura Cavalcanti queria que ficassem conhecidos os colonizadores da rodovia, ultrapassavam a dor e as vicissitudes para permanecerem no caminho de realização de seus sonhos. Quase como outro "tipo de pessoas", e mais, como se fossem considerados outro "tipo de brasileiros", esses colonos seriam a melhor parcela da sociedade brasileira, pois abandonavam tudo para cumprir um chamado do Estado e assim obter seu pedaço de terra, segundo o presidente do INCRA. O "homem da Transamazônica" não teria medo do inverno amazônico, que traria meses de chuvas, não teria medo do trabalho árduo na terra, a desmatar primeiro, para depois plantar.

Em pronunciamento sobre o acidente com o barco Anamã, Moura Cavalcanti disse:

> O Brasil assumiu ontem no Estreito de Breves mais uma dívida de gratidão com aqueles que não medem esforços para construir sua grandeza. A lista dos pioneiros que tombaram na tarefa ingente de ocupar nossa própria terra está hoje com os nomes desses humildes colonos que, como Bernardo Sayão[958], não conseguiram chegar ao fim da jornada, mas que souberam, com sacrifício, abrir o caminho para seus irmãos que ainda sofrem em várias regiões do país.
> A dor e a tristeza da tragédia ampliada por ter atingido a tantas crianças, devem ser mais um estímulo para realizar o trabalho daqueles que ficaram no meio do caminho.
> Os que morreram, as suas famílias, os que, de qualquer forma, foram mais diretamente atingidos, tão tragicamente, pelo destino, podem ter certeza de que o sacrifício não foi em vão. Cada um de nós, cada um dos brasileiros que ama sua pátria tem, agora, uma obrigação a mais: tornar real o sonho

[956]CAVALACANTI, José de Moura *apud* PAULINO. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *op. cit*. Acervo Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional.
[957]*Ibidem*.
[958]Bernardo Sayão (1901-1959) foi o engenheiro responsável pela construção da rodovia Belém-Brasília, morto durante as obras, por isso a referência à sua memória. Para saber mais sobre esta história ver: ANDRADE. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*, pp. 307-311.

> daqueles que perderam a vida na linha de frente. Principalmente porque, quando eles partiram de Brasília para ocupar a Amazônia, estavam animados não apenas pelos próprios anseios, mas levavam, também, as esperanças de milhares de outros brasileiros que não os esquecerão.[959]

Imagem 31. Tragédia em direção à agrovila Brasil Novo.

Fonte: Fotografia de Roberto Paulino. PAULINO. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *op. cit*. Fundo do *Correio da Manhã* do Arquivo Nacional.[960]

A intenção de focar e de enaltecer a persistência dos colonos em permanecer no projeto de "colonização" da rodovia, mesmo após tantas provações, reafirmava o símbolo de "aventura nacional" e de "sonho" que a Transamazônica forjara. Para o governo de Médici, a Transamazônica e as outras rodovias amazônicas seriam oportunidades imperdíveis para os brasileiros que buscavam uma vida melhor, sobretudo para aqueles que vinham sofrendo com a seca, com as disputas de terras e a ausência destas.[961]

Ainda assim, o governo federal precisou realizar propagandas em rádios locais e regionais, além dos filmetes e cinejornais, com o intuito de convocar aqueles que poderiam vir a participar da seleção para os PICs da BR-230. E ainda que parecesse irresistível a oportunidade de obter terras na Amazônia brasileira em longo prazo, com incentivo fiscal e

---

[959]CAVALCANTI, José de Moura. "Pronunciamento do Sr. Presidente do INCRA, José Francisco de Moura Cavalcanti, quando do acidente ocorrido com a lancha 'Anamã', que transportava colonos para Altamira. 06 de julho de 1971." *In* MINISTÉRIO DA AGRICULTURA; INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto Integrado de Colonização – Altamira I*. Brasília, 1972.

[960]No cartaz preso ao barco está escrito: "MA [Ministério da Agricultura] – INCRA. INCRA povoa a Transamazônica". Na legenda da imagem está escrito: "No barco Anamã, do INCRA, morreram 41 pessoas que se iam instalar na Transamazônica; o barco pegou fogo".

[961]"As gigantescas obras rodoviárias em andamento, aliadas aos programas de colonização, também em curso, empurram as fronteiras econômicas do país para regiões onde imperava o vazio demográfico, fazendo com que o Brasil cresça dentro dos seus próprios limites. Áreas de grande extensão se abrem, desse modo, à exploração agroindustrial, atraindo a migração de contingentes populacionais que procuram em outras terras melhores condições de vida." MÉDICI, Emílio Garrastazu. *O povo não está só*. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1971, p. 11.

financeiro do próprio Estado e com relativa infraestrutura, o governo teve que lidar com os "boatos" dos que desmentiam o "verdadeiro sonho" que seria morar na Transamazônica.

O SNI investigou em 1972 a desistência de famílias que estavam sendo selecionadas para a "colonização" da Transamazônica nas cidades catarinenses de Florianópolis e Chapecó. A Coordenadoria Regional do INCRA em Santa Catarina deveria selecionar um contingente de duzentas famílias para o PIC Altamira, entretanto

> tão logo os trabalhos começaram a ser desenvolvidos, surgiu uma onda de boatos alarmantes nos municípios do Oeste catarinense, que resultou retração por parte de alguns cidadãos e em alguns casos, até já selecionados passaram a demonstrar receio da efetivação do empreendimento.[962]

Segundo documento do SNI, os "boatos" estariam a prejudicar o recrutamento das famílias sulistas para a Transamazônica: "os colonos com canelas grossas seriam cedidos aos fazendeiros, porque se constituíam em excelente fonte de trabalho e por outro lado, os de canelas finas, juntamente com as crianças, seriam atirados no rio"; "duzentas famílias de gaúchos foram devoradas por índios"; "há ratos [na Amazônia] que atacam os seres humanos"; "mosquitos enormes com picadas mortíferas atacam as pessoas"; "a temperatura mínima é de quarenta graus centígrados".[963] Seriam desde anedotas até verdades exageradas e escamoteadas pela ditadura.

Os boatos fizeram com que o INCRA catarinense conseguisse selecionar apenas 27 famílias interessadas, em setembro de 1972 – 8 em Florianópolis e 19 em Chapecó. Foram interrogados pela Secretaria de Segurança e Informações do estado de Santa Catarina doze pessoas que participaram da seleção para o PIC Altamira e muitas tinham como justificativa, para desistir do empreendimento, questões burocráticas não resolvidas. Ainda assim, o deputado federal do MDB Francisco Orestes Libardoni[964] e o pai do ex-prefeito de Chapecó Ernesto José de Marco[965], foram acusados pelo SNI como "as pessoas responsáveis mais diretamente pelo clima surgido".[966]

---

[962]SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES. "Pressões e Antagonismos". 11 de dezembro de 1972. 11p. Fundo do SNI do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
[963]*Ibidem*, pp. 4-5.
[964]Libardoni foi deputado federal por Santa Catarina de 1971 a 1983. CPDOC. *Verbete Biográfico – Francisco Orestes Libardoni.* FGV/CPDOC. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/francisco-oreste-libardoni. Acessado em 20 de dezembro de 2020.
[965]Seu filho, Sady de Marco, teve seus direitos políticos cassados pelo AI-5 por dez anos. SNI. "Pressões e Antagonismos". *op. cit*., p. 2.
[966]*Ibidem*, p. 1.

Entretanto, segundo o Serviço Nacional de Informação e outras agências de controle do governo ditatorial, o "clima" que gerou desistências na migração de famílias para os PICs também poderia ter surgido por "inimigos internos". Estes, os "subversivos", os "comunistas" infiltrados nas agências envolvidas na construção e na "colonização" da Transamazônica estariam trabalhando para frustrar a viabilização da rodovia. A "ameaça comunista" também atravessava a BR-230.

3.6. "Subversivos" infiltrados na Transamazônica

Se o incentivo de levar especificamente migrantes sulistas e nordestinos para colonizar a Transamazônica, com o intuito de sanar as disputas por terras no Sul do país e de controlar os possíveis herdeiros das Ligas Camponesas no Nordeste brasileiro, respectivamente, havia também o receio de que tais problemas para o regime ditatorial pudessem instalar-se nas margens da rodovia. Havia um receio, por parte dos órgãos governamentais e do próprio governo ditatorial, que pudesse ocorrer o que estes chamavam de "doutrinação cooperativa".

O medo estava em que os agricultores estabelecidos nas agrovilas pudessem, através da criação de Cooperativas Agrícolas, se movimentarem política e economicamente sem a tutela do Estado. Portanto, o mesmo, prevenindo-se, através do serviço de extensão rural da Associação de Crédito e Assistência Rural da seção do estado do Pará (ACAR-PA)[967], desenvolveu atividades para a organização dos produtores. Além disso, Clubes Agrícolas junto às escolas da rede pública das agrovilas, formados por alunos, também foram criados com o incentivo do governo, com o objetivo de proporcionar conhecimentos sobre saúde, alimentação, civismo e vida comunitária.[968]

Desta forma, ao serem incentivados pelos próprios braços federais, ao estarem sob os olhares atentos dos órgãos governamentais e sob a tutela do Estado, tais cooperativas e clubes agrícolas estariam limitados a movimentos políticos, sociais e econômicos aprovados pelo regime civil-militar. Ainda assim, o controle do Estado autoritário não impediu que, em

[967]A Associação de Crédito e Assistência Rural da seção do estado do Pará (ACAR-PA) foi uma das instituições mais importantes para a fixação e manutenção dos colonos nessas agrovilas. Em colaboração com o INCRA e com o suporte financeiro do Banco do Brasil, foram elaborados 408 planos de Crédito Rural Orientado, para culturas de subsistência, com um montante de financiamento de mais de 1 milhão e 300 mil cruzeiros, à época, somente no ano de 1971.

[968]INSTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971*. Belém: IPEAN, 1972, p. 22.

algumas situações, os migrantes, sobretudo os sulistas, manifestassem suas insatisfações. Os colonos sulistas assentados "traziam alguma experiência em organização social pela tradição das cooperativas de agricultores gaúchos." Tanto que as primeiras manifestações de agricultores nas agrovilas da Transamazônica foram levantadas pelos migrantes sulistas, que, em 1972, protestaram "contra a qualidade das sementes de arroz distribuídas pelo governo", e em 1974 manifestaram-se "contra as condições de preço, transporte e armazenagem da safra".[969]

E, como área de segurança nacional, a região amazônica ainda estaria sujeita ao "inimigo interno e externo". O Estado necessitava também tomar posse e vasculhar a região em busca desses "inimigos". Em 1971, a Agência Nacional divulgou um filmete no qual mostrava o treinamento antiguerrilha das Forças Armadas na Amazônia que foi intitulada de *Operação Carajás*.[970] Esta foi realizada na região Tocantins-Araguaia, sob o comando do general José Nogueira Paes. Segundo o locutor do filmete: "A construção da rodovia é um grande feito de integração geoeconômica, enquanto as manobras constituíram outro ato de integração de natureza moral e cívica no domínio da segurança nacional."[971]

As imagens de simulações de batalhas na cidade de Marabá e seus arredores contra guerrilheiros demonstrou forte aparato militar com ação de paraquedistas, a utilização de muitos helicópteros, bombas, armas e de um avião búfalo para transporte de soldados, entre outros instrumentos bélicos. Essas simulações feitas pelas Forças Armadas brasileiras foram consideradas exitosas por seus comandantes, para os quais "ficou comprovado que nenhum recanto, por mais remoto que seja, do território nacional está indefeso diante de ataques inimigos"[972].

Entretanto, segundo relatos de militares ao historiador Hugo Studart, a Operação Carajás foi uma efetiva busca por "atividades subversivas" das quais as Forças Armadas tinham indícios.[973] Desta maneira, não seria um simples "ensaio". Haveria indicações de atividades de diferentes organizações da luta armada, sobretudo da Aliança Libertadora Nacional (ALN), liderada por Carlos Marighella (1911-1969), e que isto teria levado os

[969]STEINBRENNER, Rosane Maria Albino. *Rádios comunitárias na Transamazônica: desafios da comunicação comunitária em regiões de midiatização periférica*. 372f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido), Universidade Federal do Pará, Belém, 2011, p. 159.
[970]OPERAÇÃO CARAJÁS – Manobras das Forças Armadas na Região Amazônica. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1971. (11 min. 40 segs.).
[971]*Ibidem*, 2 min. 20 segs. – 2 min. 32 segs.
[972]*Ibidem*, 8 min. 02 segs. – 8 min. 10 segs.
[973]STUDART. Em algum lugar das selvas amazônicas. *op. cit*., p. 393.

militares a realizar em 1970 esta operação de inteligência que tinha a finalidade de combater a organização na região amazônica.[974]

O CIE, o SNI e suas agências dispersas em diversos estados brasileiros vigiavam e compartilhavam qualquer informação sobre possíveis "subversivos" nas margens da Transamazônica. Em 1971, o CIE enviou às agências do SNI do Rio de Janeiro, do Maranhão e do Acre um documento que tratava de uma investigação sobre "elementos subversivos" que teriam se infiltrado ainda na Superintendência da Política Agrária (SUPRA; criada em 1962), permanecido no IBRA e depois no INCRA.[975] Este grupo – listados quarenta nomes, entre estes os "comunistas, os simpatizantes, os interessados e os ingênuos úteis"[976] – teria a finalidade de realizar projetos de "filosofia e fundamentos comunistas"[977], já que estariam, em sua maioria, ocupando cargos na Secretaria de Planejamento e Coordenação e no Departamento de Projetos e Operações do INCRA.[978]

Além disso, segundo este documento do CIE, estes "infiltrados" teriam o objetivo de nomear pessoas de sua confiança e reter projetos que não estivessem em consonância com a "filosofia comunista".[979] Segundo o CIE, "No momento atual o grupo subversivo infiltrado no INCRA tem se preocupado e procurado atingir ao Projeto de Colonização da Amazônia, principalmente na periferia da Rodovia Transamazônica."[980] Entretanto não encontramos documentos que tratassem sobre o que o Exército teria feito sobre este fato na rodovia. Sabemos que as investigações sobre possíveis "subversivos infiltrados" em órgãos na Amazônia e na Transamazônica permaneceram vigentes no SNI e no CIE.

No início de 1973 circulavam rumores, entre as agências do SNI no território do Acre, nos estados do Rio de Janeiro, Amazonas, Pará e Mato Grosso e pelas Divisões de Segurança e Informações dos Ministérios da Agricultura e dos Transportes, que estaria ocorrendo

---

[974]"De acordo com os militares, teria ocorrido uma confluência de fatores. Desde 1969, o Exército prospectava a região do Bico do Papagaio atrás de indícios de "atividades subversivas" de diferentes organizações da luta armada, em especial da Aliança Libertadora Nacional, a ALN, liderada por Carlos Marighela. Assim, em 1970 foi deflagrada uma operação de inteligência tendo Marabá como epicentro, chamada Operação Carajás, que tinha como objetivo combater a ALN na região." STUDART. Em algum lugar das selvas amazônicas. *op. cit*., p. 393.
[975]CENTRO DE INFORMAÇÕES DO EXÉRCITO. *Grupos de Subversivos no INCRA*. Rio de Janeiro, junho de 1971. 71 p. Acervo Arquivo Nacional.
[976]*Ibidem*, p. 11.
[977]*Ibidem*, p. 3. Segundo documento do CIE, estes infiltrados estariam em cargos de diretoria e teriam boa formação profissional. "Demonstram grande assiduidade, são trabalhadores, diligentes, disciplinados, calados, envolventes e se apoiam mutuamente [...]". *Ibidem*, p. 14.
[978]*Ibidem*, p. 2.
[979]*Ibidem.*
[980]*Ibidem*, p. 4.

infiltração de "elementos suspeitos" na Transamazônica. Neste caso, seriam "comunistas" envolvidos de maneira mais direta na obra de construção da rodovia. Nos documentos confidenciais que circularam afirmava-se:

> Esta Agência [Agência do Rio de Janeiro, do SNI] recebeu informe de que elementos subversivos, inclusive banidos, procedentes do exterior, estão se infiltrando em todos os setores de atividades relacionados com a construção da rodovia Transamazônica.
> Uma das vias de penetração seria pela fronteira brasileira com o Peru e a Bolívia, e com a utilização de nomes falsos, tais elementos estariam se infiltrando nas agrovilas e sindicatos rurais.
> Paralelamente, outros informes, dão conta de um permanente contato entre subversivos brasileiros e grupos radicais de esquerda de países vizinhos, em especial a Bolívia e o Peru, com a finalidade de criar condições de apoio a atuação de subversivos em território nacional, através de bases e campos de treinamento de guerrilha.[981]

Airton dos Reis Pereira investigou o projeto de "colonização" no município de São João do Araguaia (sudeste do Pará) e afirmou que as Forças Armadas procuraram reprimir os guerrilheiros, sobretudo militantes do PC do B através dos aparatos do INCRA.[982] Trabalhadores rurais já localizados no município teriam sido obrigados a servirem de guia do Exército na perseguição aos "inimigos internos". Segundo Pereira, após o fim da Guerrilha do Araguaia[983], o INCRA abandonou o projeto de "colonização" naquele município e imediações. As famílias de migrantes não tiveram o apoio do Instituto, se estabeleceram às margens da BR-230 e passaram a ter inúmeros conflitos com grandes latifundiários e empresários que se fixaram no território após a rodovia ser finalizada.[984]

O INCRA era o braço do Estado ditatorial a impedir diretamente a presença desses "inimigos internos" nos projetos de "colonização" das margens da Transamazônica. Assim como tencionaria conter a "reforma agrária espontânea". Como o fez, quando ao encontrar trabalhadores e suas famílias já estabelecidas em áreas que seriam cortadas pela Transamazônica ou utilizadas pelos PICs, cobrou e contestou os títulos de propriedades

---

[981]SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÃO – AGÊNCIA RIO DE JANEIRO. Informe nº 00216/73/ARJ/SNI. 13 de março de 1973. Rio de Janeiro. Acervo Arquivo Nacional; Fundo do Centro de Informações de Segurança da Aeronáutica.

[982]PEREIRA, Airton dos Reis. A colonização na Transamazônica durante o governo de Emílio Garrastazu Médici. *Revista Reflexão e Ação*, Santa Cruz do Sul, v. 23, n. 2, pp. 54-77, jul./out. 2015; _____. Colonização e conflitos na Transamazônica em tempos de ditadura civil-militar brasileira. *Clio – Revista de Pesquisa História*, n. 31, v. 2. 17p.

[983]Cf. STUDART. Em algum lugar das selvas amazônicas. *op. cit.*; *Idem*. *Borboletas e Lobisomens: vidas, sonhos e mortes dos guerrilheiros do Araguaia*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 2018.

[984]PEREIRA. A colonização na Transamazônica durante o governo de Emílio Garrastazu Médici. *op. cit.*

desses migrantes espontâneos, e desapropriou muitos através de decretos.[985] E a floresta então, que antes não limitava os hectares destes migrantes, passava a ser reivindicada pelos órgãos governamentais que transformavam terras em mercadoria.[986]

O INCRA não se preocupava com a população local que já se encontrava nas localidades a serem "colonizadas pela Transamazônica". "Para o INCRA, o povoado e os modos de vida das pessoas que ali moravam valiam menos do que o interesse do órgão em implantar nessa parte da Amazônia um Projeto de Colonização idealizado pela tecnocracia do governo central."[987] Importava-se a fazer a "colonização" nos moldes da modernização autoritária conservadora do Estado, que não cederia o controle que queria exercer sobre todos os âmbitos dos PICs.[988]

3.7. "A Rodovia dos Descobrimentos"

O INCRA era o órgão encarregado de organizar, executar e administrar três *Projetos Integrados de Colonização* da Transamazônica (PICs): em Altamira, Marabá e Itaituba. Era de responsabilidade do Instituto coordenar todas as agências envolvidas nos projetos de "colonização" da Transamazônica, significando a supervisão de mais de dez instituições. Dessa maneira, o INCRA coordenava praticamente todos os âmbitos dos PICs: as etapas anteriores até a distribuição de terras aos colonizadores; a seleção dos colonizadores; a organização territorial dos projetos (rurópolis, agrópolis e agrovilas); a administração inicial do empreendimento provendo-o de equipe técnica; o assentamento das famílias, auxiliado pelo Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF); a construção e manutenção da infraestrutura física; a implantação de unidades agrícolas, com o auxílio da Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL), Companhia Brasileira de Armazenagem (CIBRAZEM), EMBRAPA, Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do estado do Pará (EMATER-PA) e IBDF; a implantação de um Programa de Saúde para os PICs com a colaboração do MTPS, do INPS, do MS, DNERu, do CEM, do FSESP, SUCAM, IOC, IEC e do Fundo de

[985]IANNI. Ditadura e Agricultura. *op. cit*., p. 137. Possíveis desapropriações de terras de migrantes que já estavam assentados no trecho do PIC Marabá ocorreram no final de 1972. PEREIRA, Airton dos Reis. Colonização e conflitos na Transamazônica em tempos de ditadura civil-militar brasileira. *Clio – Revista de Pesquisa História*, n. 31, v. 2.
[986]*Ibidem*, p. 139.
[987]PEREIRA, Airton dos Reis. Colonização e conflitos na Transamazônica em tempos de ditadura civil-militar brasileira. *Clio – Revista de Pesquisa História*, n. 31, v. 2, p. 4.
[988]*Ibidem*.

Assistência e Previdência do Trabalho (FUNRURAL); a implantação de uma rede escolar primária para atender a população infantil, contando com a ajuda do Ministério da Educação e da Secretaria de Educação do Pará (SEDUC-PA) e do Projeto Rondon, e a promoção de um programa de crédito para as despesas referentes a habitação, alimentação, obtenção de insumos e produção de culturas (de subsistência), através da ACAR-PA.

As agrovilas eram consideradas "a menor unidade urbana, essencialmente residencial, para rurícolas e tinham por objetivo integrar socialmente o meio rural, oferecendo condições sociais às famílias dos que trabalham nos campos, a fim de que possam viver em comunidade e formar uma sociedade em moldes civilizados."[989] Os rurícolas (proprietários de lotes rurais econômicos e empregados rurais) possuiriam "um lote rural de cem hectares, onde exercerão suas atividades econômicas agropastoris e um lote urbano, residencial, de 1.500 a 3.000 metros quadrados, nas agrovilas onde poderão fazer pequeno pomar, pequena horta, criar galinhas e animais de pequeno porte para uso doméstico, com a finalidade de complementar suas necessidades de manutenção."[990]

As *agrovilas* seriam conjuntos de cinquenta casas instaladas no espaço de cem hectares, onde deveria ter uma escola de ensino infantil e fundamental I, uma igreja ecumênica e um posto médico. Para os diretores do INCRA, era fundamental que as agrovilas fizessem parte de um conjunto de centros urbanos, integrando então a hierarquia de agrovilas, agrópolis e rurópolis, respectivamente. A *agrópolis* seria a reunião de vinte agrovilas, com serviços bancários, correios, telefones e escola de ensino fundamental II e médio. E as *rurópolis*, um conjunto de agrópolis, com uma infraestrutura um pouco maior que estas, constituindo-se em centros microrregionais de integração, com vida urbana mais intensa.[991]

Ao longo da Transamazônica foram construídas sete agrovilas, seis só no trecho entre Altamira e Itaituba e uma entre Altamira e Marabá. E havia 8.246 habitantes em casas isoladas ao longo da estrada, segundo registros do INCRA, até março de 1972. No trecho de Altamira-Itaituba foram levantadas: a primeira agrovila *Vila Piauiense*, no quilômetro 23, a segunda foi a *Brasil Novo*, a terceira a *Boa Esperança*, localizada no quilômetro 55, e a *Jorge*

[989]MINISTÉRIO DA AGRICULTURA; INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto Integrado de Colonização – Altamira I.* Brasília, 1972. p. 67.
[990]*Ibidem*.
[991]SMITH, Nigel. "O modelo brasileiro de assentamento na Rodovia Transamazônica: agrovilas, agrópolis e rurópolis". *In* HEBETTE, Jean *et al*. *Colonização, desenvolvimento e modelos econômicos*. Belém: NAEA/UFPA, 1977. As rurópolis deveriam surgir de 40 em 40 quilômetros. IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 3.

Eith Bueno, no quilômetro 70; a quinta no quilômetro 80 denominada *Nova Fronteira* e no quilômetro 92 a rurópolis *Medicilândia* – em homenagem à Médici –, que em 1972 ainda encontrava-se em construção.

Ao final de 1971, se daria o primeiro ano de realização dos projetos de "colonização" da Transamazônica liderados pelo INCRA com a colaboração e os trabalhos diretos do Instituto Pesquisa Agropecuária do Norte (IPEAN), da Associação Brasileira de Crédito e Assistência Rural (ABCAR)[992], da Secretaria da Agricultura do Estado do Pará e dos órgãos de fomento da Administração Direta do Ministério da Agricultura. O IPEAN foi um dos órgãos que mais realizou assessoria para o INCRA, realizando "levantamentos pedológicos e botânicos, estudos climáticos e fitotécnicos [...] a partir de princípios de 1971, dentro das possibilidades compreensivelmente limitadas inicialmente e progressivamente ampliadas nos anos posteriores"[993].

Dentre os vários estudos, levantamentos e relatórios produzidos pelos IPEAN sobre a BR-230, um relatório intitulado *Síntese das Atividades de Colonização na Transamazônica em 1971* nos apresentou dados importantes sobre os projetos do INCRA.[994] Tal documento trazia dados de dois Projetos de Colonização da Transamazônica: o Projeto de Integração e Colonização Altamira (*PIC Altamira*) e o Projeto de Integração e Colonização Marabá (*PIC Marabá*).

A escolha pelos quilômetros entre Altamira e Itaituba para a instalação das agrovilas, se deu, pois era uma área de acesso mais fácil e de "alto teor de fertilidade dos solos"[995]. E a escolha por Marabá era justificada pelas "perspectivas de desenvolvimento da atividade pecuária e pela sua estratégica posição no eixo rodoviário da Amazônia"[996]. Neste primeiro ano de "colonização" do *PIC Altamira*, os maiores migrantes foram os norte-rio-grandenses (19,5%), depois os paranaenses (15%) e sucessivamente cearenses (7,5%), paraenses (6,6%), mineiros (6,3%), paraibanos (5%), pernambucanos (4,5%), baianos (4,5%), maranhenses

[992]A partir de 1956, com a criação da Associação Brasileira de Crédito e Assistência Rural (ABCAR; em substituição do Escritório Técnico de Agricultura), cada estado passou a ter a sua associação que institucionalizava o serviço de assistências técnica e de extensão rural.
[993]INTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Anteprojeto de reorganização da estação experimental da Transamazônica para atuar como Unidade de Execução de Pesquisa de âmbito estadual da EMBRAPA*. Belém: EMBRAPA, 1974. p. 1.
[994]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*.
[995]*Ibidem*, p. 2.
[996]*Ibidem*.

(3,7%), paulistas (3,6%), sul-rio-grandenses (2,5%), goianos (1,4%), piauienses (1,4%) e originários de outros estados (18,5%).[997]

O *PIC Altamira* em seu primeiro ano buscou instalar definitivamente cinco agrovilas, entre os quilômetros 20 e 117 do trecho Altamira-Itaituba: *Agrovila Brasil Novo* (km 43), *Boa Esperança* (km 56), *Jorge Bueno* (km 72), *Nova Fronteira* (km 80) e *Vila Piauiense* (km 23).[998] Estavam em fase de construção a agrovila *Medicilândia* e outras quatro eram projetadas. Neste *Projeto,* ao final do ano de 1971, foram calculadas as famílias participantes: 1.073 famílias assentadas; 154 em processo de assentamento; 700 em processo de reassentamento. Desta forma, a população de beneficiários deste projeto era de 6.024 habitantes. Trabalhando em tal projeto eram 906 indivíduos e outros trabalhadores (incluindo os trabalhadores braçais) calculavam 1.070 pessoas. [999] Neste relatório, o índice de desistência também fora computado: 30% de trabalhadores braçais e 5% de colonos.[1000]

Para o ano de 1971, foram selecionados 1.227 colonos para este projeto, e, destes, 1.053 já se encontravam neste trecho da rodovia. Destes, 385 foram beneficiados com financiamento do Banco do Brasil, somando um total superior a um milhão de cruzeiros, para uma área média de dez hectares. Os demais colonos receberam crédito fornecido diretamente pelo projeto, através de um fundo rotativo. Deste crédito, havia uma parcela de três mil cruzeiros mensais por família durante um período de seis meses, para alimentação e outras despesas.[1001]

Nesta espécie de balanço, o PIC Altamira em 1971 atendeu cerca de quinhentos alunos em suas duas escolas da rede pública de Ensino, mantendo treze professores em atividade, atingindo 90% de frequência escolar. A assistência médica registrou cerca de quinze mil consultas e atendimentos, para os quais trabalharam dois médicos, quatro universitários do

[997]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 6.
[998]Ao final de 1971, as agrovilas Brasil Novo, Vila Piauiense e Nova Fronteira tinham, cada uma, 48 casas para colonos construídas. As agrovilas Boa Esperança e Jorge Bueno tinham 64 casas. No entanto, as agrovilas Nova Fronteira e Vila Piauiense estavam em estágio de construção bastante atrasado, aguardando ainda locação e limpeza dos terrenos, ou seja, a fase de desmatamento da área. E estavam em demarcação 396 hectares para estradas vicinais entre tais agrovilas, que as levariam à Transamazônica. E restava desmatar ainda 272 hectares para a construção destas estradas vicinais. *Ibidem*, pp. 11-14.
[999]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 7.
[1000]*Ibidem*, p. 6.
[1001]*Ibidem*, p. 7.

Projeto Rondon e doze auxiliares de enfermagem e atendentes.[1002] E entre as enfermidades mais frequentes estavam a gastroenterite, as dermatoses e a leishmaniose.[1003]

A intenção preliminar e indicada pelo IPEAN era de que se cultivassem alimentos de ciclo curto para a região – arroz, feijão, milho, mandioca e hortaliças –, para que gradativamente evoluísse a produção para culturas alimentares e industriais de ciclo longo – pimenta-do-reino, cacau, guaraná, seringueira, cana-de-açúcar, abacaxi, banana, mamona, citrus, amendoim, café e algodão –, com o objetivo de atingir o mercado regional, nacional e até mesmo o internacional.[1004]

A segunda agrovila da Transamazônica foi a *Brasil Novo.* Esta localizava-se no km 43 do trecho Altamira-Itaituba, tendo sido construída em tempo recorde, em noventa dias, e inaugurada com duzentas casas.[1005] Em dezembro de 1971, o então ministro da Agricultura Cirne Lima foi à Brasil Novo inaugurar padaria, serraria, usina de luz elétrica, uma usina de beneficiamento de arroz, uma caixa d'água, a escola da agrovila e um mercado da CIBRAZEM que vendia gêneros alimentícios a preços baixos e a prazo, em um primeiro momento de espera da primeira colheita feita pelos colonos.[1006]

Ao final de 1971, a agrovila Brasil Novo contava com: 48 casas para colonos; um Templo Ecumênico; um posto médico; uma farmácia; uma escola rural; um centro social; uma padaria; um prédio de Administração do Projeto de Colonização; uma Usina de Beneficiamento de Arroz; um galpão para máquinas e viaturas; até mesmo um galpão para a guarda e manutenção de motosserras; um prédio refeitório; um sistema de abastecimento de água e luz; um campo de pouso de novecentos metros; um campo de futebol e duas serrarias.

Para os funcionários do INCRA esta agrovila era considerada um problema, já que muitas concessões haviam sido feitas aos colonos. "Por vários fatores diferentes os colonos foram mimados demais."[1007] Tais concessões foram dadas com o intuito de compensar "os grandes sacrifícios que eles [os colonos] fizeram e os sofrimentos que passaram."[1008] À espera

---

[1002]*Ibidem.*
[1003]*Ibidem*, p. 8.
[1004]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 9. Segundo tal documento, os colonos da agrovila Vila Piauiense já estavam a consumir os primeiros legumes e verduras plantados e colhidos em 1971, em seus lotes agrícolas.
[1005]Em 1991 esta agrovila tornou-se um município do estado paraense, fazendo limite com Altamira e outra antiga rurópolis, a Medicilândia.
[1006]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 11.
[1007]PAULINO. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *op. cit*.
[1008]*Ibidem.*

da primeira colheita, os colonos recebiam do Instituto mantimentos que deveriam ser pagos posteriormente. Nestes constavam feijão, arroz, batata, carne de sol e algum produto em conserva. A exigência de assistência médica, financeira, técnica, educacional e estrutural por parte dos colonos era compreendida como "capricho" pelos servidores do Instituto.[1009]

"O INCRA já compreendeu que está entre duas alternativas: ou simplesmente orientar ou tutelar. Preferiu a primeira, por razão lógica."[1010] Esta colocação fundamentou a prática desta instituição no projeto de "colonização" da Transamazônica. E talvez por acreditar nesta "orientação", o projeto apresentado em *Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares)*, de 1971, teria expectativas maiores que as alcançadas efetivamente.[1011]

E por isso, propositadamente, manteve-se uma infraestrutura reduzida dos PICs nos seus primeiros anos, para que não se resultassem em "paternalismo e tutela permanente dos *parceleiros* [como eram chamados pelo INCRA]. Por isso mesmo, o nível da infraestrutura deverá evoluir conforme se processa a evolução da atividade econômica da comunidade."[1012] Entretanto, como apontou Contini, um dos motivos do fracasso dos projetos de "colonização" foi justamente este: a ausência de uma infraestrutura que pudesse auxiliar os pequenos agricultores migrantes em suas primeiras atividades, para se estabelecerem efetivamente.

Para o *PIC Marabá*, foi instalada a primeira agrovila, próxima à cidade de Itupiranga, com 48 casas padronizadas, um armazém de produção, um armazém de consumo, um centro social e administrativo, um posto de saúde, um alojamento, um restaurante, uma olaria, seis poços artesianos e um templo ecumênico. O projeto contava com 750 colonos inscritos, dos quais 520 foram selecionados, e, destes, 170 já estavam assentados e 350 em processo de assentamento, até o final de 1971 – somando cerca de 1.200 habitantes. Destes, a grande maioria era originária do Maranhão (60%), depois do Piauí (11%), Ceará (10%), de outras regiões do Pará (10%), Goiás (4,5%), Pernambuco (3%) e Bahia (1,5%).[1013]

[1009] *Ibidem.*
[1010] INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares).* Belém: INCRA, 1971. p. 07.
[1011] *Ibidem* (itálico nosso).
[1012] *Ibidem.*
[1013] IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 15.

A "colonização" do trecho de Marabá tinha trezentos alunos em uma única escola construída, com um único(a) professor(a) em atividade[1014], sendo a frequência escolar de sessenta por cento. A assistência médica vinha sendo prestada por somente quatro enfermeiras, sendo as enfermidades mais frequentes a malária, amebíase, giardíase, lepra, tuberculose, leishmaniose e surto de hidrofobia (doença raiva).[1015]

Imagem 32. A agrovila *Boa Esperança* que nunca foi finalizada pelo INCRA.

Fonte: PAULINO. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *op. cit*. Fundo do *Correio da Manhã* no Arquivo Nacional.

O *PIC Altamira* era maior que o *PIC Marabá* e alcançava não somente maior dimensão física, mas também orçamentária. Enquanto aquele tinha mais de um milhão e duzentos mil cruzeiros para gerir, este tinha somente cerca de trezentos mil cruzeiros. No entanto, o financiamento do próprio projeto para alimentação dada aos colonos era de dez mil cruzeiros mensais, isto porque a atividade econômica a ser destacada na agrovila de Marabá deveria ser a pecuária e não a agricultura, por mais que essa ainda ocupasse no final do ano de 1971 cerca de quinhentos hectares.[1016] Em janeiro de 1973, o presidente do INCRA Moura Cavalcanti já havia inaugurado trinta agrovilas, no entanto, ao final da construção da BR-230, somente a agrovila Brasil Novo e a rurópolis Medicilândia foram finalizadas.[1017]

[1014]É provável que mais professores trabalhassem nesta escola, no entanto, sem registro legal.
[1015]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 16.
[1016]*Ibidem.*
[1017]SOUZA, Ana Paula Santos. *O desenvolvimento socioambiental na Transamazônica: a trajetória de um discurso de muitas vozes.* 140 f. Dissertação (Mestrado em Agriculturas Familiares de Desenvolvimento Sustentável), Universidade Federal do Pará, Belém, 2006. "Entre 1970 e 1984, segundo dados do INCRA, foram implantados 64 projetos de colonização oficial (dirigidos pelo INCRA), com apoio de cestas básicas, sementes, instrumentos de trabalho e moradia. Foram assentadas 85.503 famílias, dentre as quais 65.435 na Amazônia." LACERDA, Paula Mendes. Movimentos sociais na Amazônia: articulações possíveis entre gênero, religião e Estado. *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi*, Belém, v. 8, n. 1, jan./abr. 2013, p. 156.

Imagem 33. Da *Boa Esperança* restou poucas estruturas.

Fonte: Fotografia de Roberto Paulino, porém não foi publicada no jornal. Fundo do *Correio da Manhã* no Arquivo Nacional.

A escolha pelos quilômetros nos quais seriam construídas as agrovilas e as casas dos colonos não respeitou o espectro de fertilidade dos solos. No final de 1971, com as principais agrovilas já delimitadas e instaladas, o documento do IPEAN *Síntese das Atividades de Colonização na Transamazônica em 1971* afirmava que estava sendo considerado um esquema de integração de trabalho que iria intercambiar as informações já obtidas pelas equipes do RADAM, da Divisão de Pesquisa Pedológica (DPP) e do próprio IPEAN. Entretanto tinha sido realizada uma reunião em que ficou definido um programa de atuação integrada entre tais órgãos, segundo a qual os esforços seriam dirigidos para o trecho compreendido entre Altamira e Itaituba.[1018]

Desta maneira, podemos concluir que os Projetos de Colonização da Transamazônica praticados em 1971 não se utilizaram previamente – em momento de estudo e formulação – e nem durante suas execuções as informações e imagens obtidas pelo Projeto RADAM (1970): "Posteriormente com a obtenção de fotografias aéreas na escala de 1:20.000, das áreas selecionadas, terá o INCRA, com a participação do IPEAN, SUDAM e outros órgãos, condições de aprimorar o planejamento até a nível de prioridade."[1019] Isto explica, em parte, o motivo pelo qual tais projetos de "colonização" foram, após alguns anos, considerados fracassos de ocupação da região amazônica.

Outra colaboração entre os órgãos citados seria: "Execução do levantamento ao longo da Transamazônica, consistindo nos trabalhos de campo, análise de solos, feitura do mapa, redação do relatório, utilizando-se elementos fornecidos pelo Projeto RADAM como

[1018] *Ibidem*, p. 19.
[1019] IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 20.

instrumento de levantamento pedológico."[1020] Estas colocações, neste relatório, comprovam que não houve intercâmbio de conhecimento entre projetos e órgãos governamentais sobre os tipos e qualidades de solos e sobre a própria região em si onde seriam estabelecidas as agrovilas. Antes da criação do PIN e dos projetos dos PICs havia suposições.

Em uma conferência na Escola Superior de Guerra em julho de 1970, o então Ministro da Agricultura Cirne Lima afirmara que "Lamentavelmente, os elementos que o governo possui para conhecer de fato a região onde surgirá a rodovia Transamazônica são bastante escassos, mas não deveremos ser surpreendidos com qualquer fenômeno, pois todos os mapas- de solo do país têm correspondido aos posteriores exames locais."[1021]

O IPEAN já havia realizado, antes mesmo de 1970, uma espécie de relatório intitulado *Contribuição para o planejamento de ocupação com agricultura das áreas marginais da Rodovia Transamazônica* [1022]. Na verdade, tal documento trata-se mais especificamente de levantamento, análise e resumo de conhecimentos prévios sobre as terras da região amazônica, com o intuito de contribuir para o projeto de "colonização" e de agricultura familiar da BR-230. No entanto, tal estudo acaba por ser mais desencorajador que incentivador dessa ocupação.

> Trata-se da abertura de uma região das mais desconhecidas, não só do Brasil, mas do mundo, trata-se de uma região selvática habitada, em grande parte, por índios bravios, densamente florestada e praticamente desconhecida, notadamente no trecho entre os rios Tocantins, Xingu e Tapajós.
> Nestas condições, difícil se torna esboçar um plano concreto e preciso de colonização visando a ocupação das terras marginais de 10 a 30 km ao longo da estrada. Tudo o que se pode afirmar, baseia-se na extrapolação de conhecimentos de outras regiões amazônicas, já ocupadas e todas as indicações que podem ser feitas, no momento, são o resultado de experiência colhida em alguns poucos pontos que deverão integrar o traçado da estrada. **São, portanto, dados extrapoláveis e que permitem fazer estimativas, mas ainda passíveis de comprovação posterior através de observações e estudos locais**.[1023]

Este documento apresentou a desinformação que reinava em relação à Amazônia. Como, por exemplo, a tese de que a floresta amazônica teria terras férteis de acordo com a

---

[1020]*Ibidem*.
[1021]O ESTADO DE SÃO PAULO. Posse da terra garante colonização. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 31 de julho de 1970, p. 6. Acervo O Estadão.
[1022]INSTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Contribuição para o planejamento de ocupação com agricultura das áreas marginais da Rodovia Transamazônica*. Belém: IPEAN, s./d., 25 p. Não consta no documento a data de realização de tal relatório e de sua publicação. Entretanto, sabendo que as primeiras ideias relacionadas à construção da Transamazônica no regime ditatorial surgiram em 1969, desta maneira, supomos que este relatório tenha sido produzido e publicado em 1969.
[1023]*Ibidem*, p. 1 (grifos nossos).

exuberância e diversidade de sua flora tropical, que fora fundamentada pelo naturalista e explorador prussiano Alexandre Von Humboldt (1769-1859) no século XIX. Como o próprio documento afirma:

> Nada mais enganoso, no entanto, do que tal raciocínio apressado. O que se verifica, na verdade, é que, como regra, os solos tropicais úmidos são solos ácidos com elevados teores de ferro e alumínio e baixa saturação de bases e sob o ponto de vista de fertilidade são solos muito fracos.[1024]

E ressalta que não havia confirmação, até então, de que na Amazônia existiriam solos férteis. Na verdade, o Instituto Agronômico do Norte (IAN; 1939-1964), antes de tornar-se IPEAN[1025], estudou e afirmou a baixa fertilidade dos solos amazônicos.[1026] Entretanto a ideia de que a Amazônia poderia vir a ser o "celeiro do mundo" continuou a ser alimentada, na década de 1970, pelo governo ditatorial. E para os militares, ainda que a Amazônia tivesse solos estéreis, não haveria solo infértil que não pudesse ser alterado ou camuflado por sementes "melhoradas"[1027], por assistências profissionais e tecnologias agrícolas – máquinas, equipamentos, defensivos agrícolas, fertilizantes e etc. Havia, à época, a confiança e a presunção de que a ciência e a engenharia, de que a tecnologia da força bruta, a partir das agências envolvidas na construção e na "colonização" da Transamazônica, como o IPEAN e a EMBRAPA, sempre encontrariam uma maneira de possibilitar a fixação dos migrantes.

[1024] *Ibidem*, p. 3.

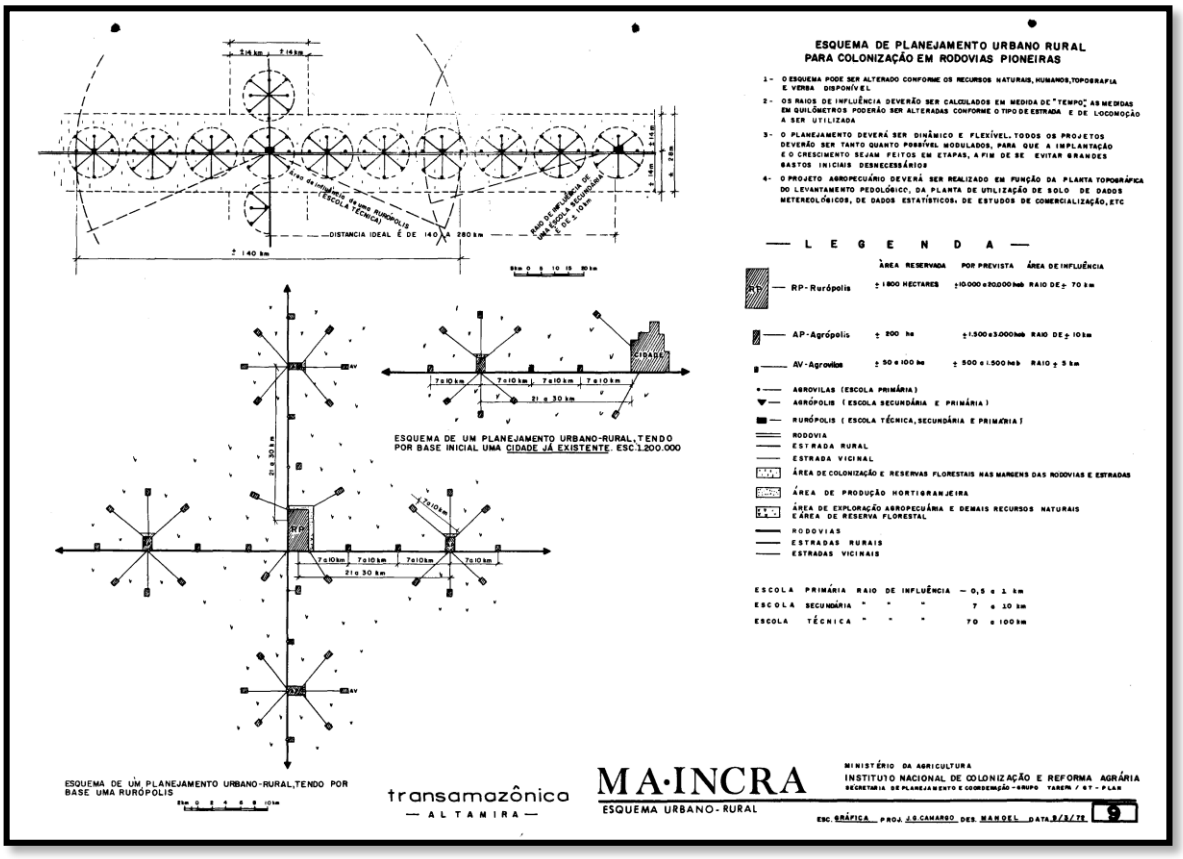
[1025] O IPEAN é convertido em Centro de Pesquisa Agropecuária do Trópico Úmido (CPATU) em 1975. Desde 1972, o CPATU faz parte da então recém-criada EMBRAPA. MELLO, Vanessa Pereira da Silva e. *A EMBRAPA na Amazônia oriental: ditadura militar, desenvolvimento e ambientalismo (1972-1993).* 328 f. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde, PPGHCS, Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2017. p. 10.

[1026] Ibidem; SÁ, Dominichi Miranda de; SILVA, André Felipe C. da. Amazônia brasileira, celeiro do mundo: ciência, agricultura e ecologia no Instituto Agronômico do Norte nos anos 1940 e 1950. *Revista História* – Dossiê Amazônia Global, São Paulo, n. 178, 2019.

[1027] "[...] as sementes a serem usadas no plantio devem ser 'certificadas', ou pelo menos 'melhoradas' para garantir uma germinação, qualidade e produção eficiente, para tanto, devem ser adquiridas em órgão ou firma idônea. Posteriormente, essas sementes seriam reproduzidas "em série" na própria Transamazônica, nos chamados Campos de Cooperação". INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares).* Belém: INCRA, 1971. p. 70.

Elísio Contini, que escrevera em 1973 *A colonização na Transamazônica – um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas*, esses projetos de "colonização" de "migração oficial dirigida" organizada em modelos de características longitudinais criavam dispersão. Se a intenção dos PICs do INCRA era justamente a de aproximar os migrantes, que já ocupavam espontaneamente a região e de estabelecer novos núcleos urbanos, deveria ter se planejado a estrutura dos PICs a partir de uma política de polarização de núcleos.[1028] Núcleos, aliás, em que as propriedades familiares não estivessem tão distantes de seus lotes agrícolas (variando de quinhentos metros a cinco quilômetros)[1029] e, por sua vez, da circulação e da comercialização de seus produtos, como ficou arquitetado pela hierarquia simétrica, e pouco orgânica, das rurópolis, agrópolis e agrovilas.

Imagem 34. O modelo geométrico do *PIC Altamira*



Fonte: MINISTÉRIO DA AGRICULTURA; INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto Integrado de Colonização – Altamira I.* Brasília, 1972, mapa 9.

[1028]CONTINI, Elísio. *A colonização na Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas.* Dissertação (Mestrado em Administração Pública), Rio de Janeiro: Escola Brasileira de Administração Pública/Fundação Getúlio Vargas, 1973.
[1029]IPEAN. Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971. *op cit*., p. 3.

Contini apontou elementos que deveriam ser levados em consideração ao se planejar e instalar "qualquer" núcleo de "colonização", como: a potencialidade, fertilidade dos solos; a possibilidade e oportunidade de mercado interno e externo para as culturas que se pretendiam plantar; a rentabilidade deste mercado; o regime de águas; o "grau tecnológico exigido pela cultura"; a capacidade empresarial desses colonizadores e a "própria ecologia" do meio ambiente exigido.[1030] O que podemos afirmar, diante dos documentos pesquisados e analisados e também a partir dos resultados da "colonização" e da tentativa de formação de uma agricultura familiar na Transamazônica, é que não foram ponderados esses elementos básicos pontuados por Contini. Em mais uma esfera da construção da rodovia, a urgência em fazê-la levou a erros irremediáveis.

Para Magno Braga, o fato de se estabelecerem sem a preocupação de os lotes dos migrantes estarem nas áreas de solos férteis ou não, fez com que alguns grupos fossem privilegiados em detrimento de outros.[1031] Entretanto todos deveriam responder às mesmas demandas de produção agrícola feitas pelo INCRA, caso contrário, poderiam perder a posse das terras recém-empossadas. Além disso, para Braga, os sulistas tinham mais capital que os nordestinos, e, dessa maneira, dependiam menos do INCRA e do ABCAR, enquanto que estes necessitavam da assistência técnica e dos créditos agrícolas.[1032]

O próprio Instituto diagnosticou, em documento oficial, as desvantagens técnicas e financeiras dos nordestinos em relação a outros migrantes. E em sua programação de ações apresentou-se a intenção de auxiliá-los, sobretudo orientando e supervisionando as atividades das cooperativas agrícolas.[1033] Além disso, como já colocamos, esta "orientação" do INCRA às cooperativas serviriam para o seu controle.

Somente em agosto de 1972 foi realizado um estudo técnico pela Divisão de Pesquisa Pedológica (DPP) do Ministério da Agricultura e pelo IPEAN, que classificaria e correlacionaria os solos do trecho entre Itaituba e Estreito, da Transamazônica.[1034] Neste informe foram verificadas as características físicas, químicas e mineralógicas de mais de trinta

[1030]CONTINI, Elísio. A colonização na Transamazônica. *op. cit.,* p. 23.
[1031]BRAGA. BR-230, Nordestinos na Rota Transamazônica. *op. cit.,* p. 54.
[1032]*Ibidem*.
[1033]INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares).* Belém: INCRA, 1971.
[1034]DIVISÃO DE PESQUISA PEDOLÓGICA; IPEAN; MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Estudo Expedito de solos no trecho Itaituba-Estreito da rodovia Transamazônica para fins de classificação e correlação.* Boletim Técnico, n. 31, Rio de Janeiro, 1973. 90p.

perfis de solos no trecho levantado, um percurso de 1.330 quilômetros.[1035] Desta maneira, esse estudo seria importante para que o INCRA pudesse delimitar os melhores trechos dos solos entre as duas cidades transamazônicas para assentar migrantes e para a construção de agrovilas.

E em 1976 foi realizado um trabalho – *Aptidão agrícola dos solos de três áreas prioritárias situadas na rodovia Transamazônica (Interpretação do levantamento de reconhecimento dos solos)* –, executado pela DPP para o INCRA, que teve por base o estudo realizado em 1972, que visava "um melhor aproveitamento agrícola dos solos para fins de colonização".[1036] Esta espécie de relatório traduziu os números, tabelas e elementos químicos do estudo de 1972 sobre a deficiência da fertilidade natural dos solos, os seus graus de limitação, a suscetibilidade à erosão, a profundidade dos solos e o uso possível de implementos agrícolas (mecanização, defensivos, fertilizantes e outros).

O fato do estudo e desta espécie de relatório ter sido realizado, respectivamente, dois e seis anos depois do início das obras da BR-230 é mais um demonstrativo de que mesmo todos os dez órgãos vinculados direta e indiretamente ao INCRA e aos seus projetos de "colonização", não foram suficientes para que os PICs da Transamazônica fossem exitosos. Seus estudos, levantamentos, inventários e relatórios vinham quilômetros atrás das famílias brasileiras, que, já em 1971, se estabeleciam nas margens da Transamazônica.

Em 1972, era publicado um estudo feito pelo engenheiro agrônomo do IPEAN Ítalo Cláudio Falesi, que afirmava que, ao seu Instituto, coube a iniciativa de realizar as pesquisas dos solos da rodovia, "**trabalho básico para qualquer planejamento de atividade agropastoril**. Tão logo as firmas construtoras implantavam a rodovia, ela ia sendo percorrida, identificando-se as unidades de solos, descrevendo-se os perfis representativos bem como coletando-se as amostras para as determinações analíticas."[1037] Ou seja, os trabalhos que deveriam ter antecedido qualquer planejamento de "colonização" e de estabelecimento de propriedades agrícolas, foram, na verdade, realizados durante a abertura da estrada pelas empreiteiras.

[1035]*Ibidem*.
[1036]EMBRAPA; DPP; IPEAN; MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Aptidão agrícola dos solos de três áreas prioritárias situadas na rodovia Transamazônica (Interpretação do levantamento de reconhecimento dos solos).* Boletim Técnico, n. 49, Recife, 1976.
[1037]INSTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE; FALESI, Ítalo Cláudio. Solos da rodovia Transamazônica. *Boletim Técnico* n. 55, Belém, 1972, p. 8 (grifo nosso).

Os estudos do engenheiro Falesi também trataram da potencialidade dos solos dos trechos de "colonização" da rodovia:

> Os solos de alta fertilidade ocupam cerca de 100 km lineares ao longo da rodovia, constituindo 10% do trajeto total da Transamazônica. São também encontrados associados solos de alta e baixa fertilidade representando cerca de 3,6% do trecho total e o restante correspondendo a **86,4% são ocupados com solos de baixa fertilidade**.[1038]

Segundo o *Jornal da Tarde* de 25 de setembro de 1974, o IPEAN avisou aos órgãos competentes e ao governo federal sobre os resultados deste estudo, e, ainda assim, a construção e os projetos de "colonização" continuaram.[1039] O governo acreditou que, oferecendo melhores sementes, fertilizantes, créditos agrícolas, assistência técnica e novas tecnologias aos migrantes, a fertilidade dos solos da rodovia pouco importaria ao final.

Os estudos do IPEAN revelaram que a ideia de que Amazônia era o "celeiro do mundo", e logo que a rodovia Transamazônica, por sua vez, teria em seu trecho excelentes condições pedológicas de fixar o migrante nordestino e sulista, estava errada. Seus estudos foram entregues às autoridades, ao INCRA, e foram publicados nos periódicos do próprio Instituto, no entanto, os responsáveis pelos PICs da BR-230 preferiram encontrar subsídios tecnológicos para a "correção da natureza"[1040].

Desta maneira, o IPEAN e o INCRA encontrariam, no amplo uso da ciência e da tecnologia, a maneira de oprimir, controlar, delimitar e "industrializar" os solos amazônicos que não estivessem em consonância com os projetos fundiários da Transamazônica. Ainda que as equipes técnicas do INCRA, e, por sua vez, do Ministério da Agricultura soubessem das insuficiências dos solos da Transamazônica compreendidos para a fixação de pequenas propriedades agrícolas, os Projetos Integrados de Colonização da rodovia prosseguiram pelas mãos destes. Entre 1971 e 1972, teriam sido enviados dez mil migrantes para colonizar a Transamazônica. Até o final de 1973, o INCRA pretendia levar mais vinte mil colonos, no entanto, segundo Contini, o maior número de desistências de migrantes ocorrera justamente

[1038]*Ibidem*, p. 192.
[1039]JORNAL DA TARDE, 25 de setembro de 1974. *Jornal da Tarde*, São Paulo. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[1040]KLANOVICZ, Jó. Corrigir os erros da natureza: húbris, conhecimento agronômico e produção de maçãs no sul do Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, jan./jun. 2012, pp. 131-145.

em 1973. Em dezembro de 1974, contabilizou-se que somente 5.717 famílias que haviam sido instaladas pelo INCRA permaneceram nos PICs da rodovia.[1041]

Em 1974, na tentativa de expor os erros e de elaborar novos objetivos e metodologias para o desenvolvimento da região amazônica, a SUDAM produziu um documento intitulado *Estudos do Plano de Desenvolvimento da Amazônia; Diretrizes do Desenvolvimento da Amazônia*[1042]. Neste a SUDAM acusava o INCRA de fazer campanha excessiva e prematura da migração para a Amazônia, provocando uma invasão de "gente simples, atraída pela propaganda, que busca naquelas áreas uma felicidade difícil de encontrar."[1043]

> Já se mencionou que o equívoco de uma migração em massa provocada para a Amazônia deriva fundamentalmente da ilusão sobre capacidade de suporte e fertilidade que as terras da região efetivamente não possuem na escala imaginada; de uma articulação que aparece mal ajustada entre Política de Colonização e Política de Reforma Agrária em nível nacional.[1044]

A SUDAM, neste documento, não moderou suas críticas ao INCRA e mostrou-se contrária à sua política de "colonização" na BR-230. Para a SUDAM, toda "colonização oficial disciplinada" geraria uma "colonização espontânea indisciplinada".[1045] Desta maneira, era necessário que o INCRA selecionasse ainda mais os migrantes que iriam para a rodovia e desestimulasse a imigração indiscriminada a curto e médio prazo.[1046] E que passasse então a valorizar e a capacitar a mão de obra já existente na região, com o intuito de aumentar a produtividade no extrativismo e na agricultura.[1047]

Entretanto, ainda que, somente em 1974, a SUDAM tenha observado a migração espontânea como parte fundamental desta Amazônia que se queria desenvolver e, ainda que, somente neste documento se trate mais especificamente sobre a população local anterior ao empreendimento da Transamazônica, estas permaneceram coadjuvantes nesta história. Ou, diante da utilização da tecnologia de força bruta, por meio da qual instrumentaliza-se a natureza por ações políticas, econômicas, científicas e burocráticas concomitantes, as

---

[1041]SMITH, Nigel J. Brazil's Transamazon highway settlement scheme: agrovilas, agropoli, and ruropoli. *Proceedings of the Association of American Geographers*, n. 8, pp. 129-132.
[1042]SUPERINTENDENCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Estudos do Plano de Desenvolvimento da Amazônia; Diretrizes do Desenvolvimento da Amazônia.* Belém: SUDAM, 1974.
[1043]JORNAL DA TARDE de 25 de setembro de 1974 *apud* LEPARGNEUR, Hubert. *O futuro dos índios no Brasil*. Rio de Janeiro: Hachette, 1975. p. 39.
[1044]SUDAM. Estudos do Plano de Desenvolvimento da Amazônia. *op. cit.*, p. 17.
[1045]*Ibidem.*
[1046]*Ibidem*.
[1047]*Ibidem*, p. 18.

populações tradicionais foram levadas à subsistência.[1048] Assim como os indígenas foram invisibilizados pela FUNAI e pelo Estado em seus empreendimentos na Amazônia, outras populações tradicionais, como quilombolas, pequenos sitiantes, ribeirinhos, foram descartados dos Projetos Integrados de Colonização do INCRA para a BR-230.

Os documentos oficiais da SUDAM e do INCRA pouco ou nada tratam sobre as populações já existentes nas localidades que seriam tomadas pelos tratores, pelos lotes agrícolas e seus colonos. Muitos que ali estavam, foram deslocados para outras localidades e tiveram seus modos de vida modificados, tendo sido lançados em condições de pobreza.[1049] Seus conhecimentos sobre suas terras não foram considerados pelos técnicos e engenheiros que chegaram com a rodovia e nem mesmo sua força de trabalho foi aproveitada. Se pensarmos que a ideia de "vazio demográfico" permeou os PICs, a invisibilidade dos moradores locais não é de estranhar.

Segundo Contini, a característica da organização social que afetou o êxito dos PICs: a utilização pela migração "oficial dirigida" de trabalhadores rurais que, em sua maioria, tinham baixa capacidade empresarial, pouca experiência em unidades e cooperativas agrícolas, de baixa capacidade técnica e "não propensos a inovações tecnológicas".[1050] E apesar do projeto de "colonização" do INCRA objetivar que os trabalhadores da construção da Transamazônica se tornassem agricultores e moradores das agrovilas, poucos foram aqueles que permaneceram. Isto porque a mão de obra utilizada na construção da rodovia acabou por ser bastante qualificada diante da necessidade da utilização de máquinas pesadas no solo bastante acidentado e pouco plano. Estes trabalhadores optavam por acompanhar a obra até a sua finalização e eram aproveitados na construção de outras rodovias que iam se abrindo na região, como a Perimetral Norte e a Cuiabá-Santarém.[1051]

Assim como os tipos de solos das margens da Transamazônica foram conhecidos com estudos realizados já depois da abertura da estrada, também foram compreendidas novas maneiras de realizar a "colonização" da Amazônia no decorrer de alguns anos de atuação do

[1048]JOSEPHSON. Industrialized Nature. *op. cit.*
[1049]*Ibidem*.
[1050]CONTINI, Elísio. A colonização na Transamazônica. *op. cit.*, p. 43.
[1051]*Ibidem*, pp. 49-50. Sobre os trabalhadores da Transamazônica ver: BRAGA, Magno Michell Marçal. De doenças não, morria de acidente: trabalho e trabalhadores na construção da Transamazônica. *Anais do 30º Simpósio Nacional de História*, Anpuh-Brasil, Recife, 2019. 16p; _____. Construtores do "Brasil Grande": trabalhadores da Transamazônica. *Revista Ars Historica*, UFRJ, Rio de Janeiro, n. 19, jul./dez. 2019, pp. 33-54; _____; SOUZA, César Martins. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, v. 12, n. 1m jan./jul. 2019, pp. 172-191.

PIN e do INCRA. Em 1974, os projetos de "colonização" da Transamazônica, então, seriam experiências acumuladas que levariam a SUDAM e o INCRA a criarem alternativas para a ocupação econômica e demográfica da região. O então superintendente da SUDAM Hugo Almeida frisou que havia "mérito de empreendimento pioneiro" no esquema de "colonização" realizado na rodovia, já que "sem o qual não teríamos hoje de onde partir para o processo natural de aprimoramento"[1052].

O plano de "colonização" da BR-230 é compreendido, pelos próprios órgãos que a conceberam. como "rascunho", "desenho preliminar", "ponto de partida" de um empreendimento de ocupação e de desenvolvimento da Amazônia. Os estudos pedológicos, demográficos, agrícolas, extrativistas foram realizados durante a construção da rodovia ou até mesmo depois de sua "finalização", corroborando as críticas feitas logo que o PIN e a construção da rodovia foram anunciados, em meados de 1970, de que a Transamazônica estaria sendo realizada sem estudos prévios.

> Quase todo o trecho ao longo da Transamazônica era, até o início de sua construção, absolutamente virgem de pesquisas fitotécnicas. Na verdade, era totalmente desconhecido do ponto de vista científico, excetuando-se apenas alguns pontos esparsos visitados por exploradores botânicos e pedólogos.
> Antes da instalação da grande rodovia nunca foi possível levar a cabo empresas de desbravamento que propiciassem o conhecimento das imensas potencialidades que ora estão sendo postas a descoberta. Daí a razão de muitos a chamarem a estrada da *Rodovia dos Descobrimentos*, por julgarem esta sua faceta mais importante que a de interligação.[1053]

Para o IPEAN, a Transamazônica transformara-se em um grande laboratório para estudos fitotécnicos e pedológicos, já que seus técnicos e engenheiros chegaram a locais da floresta amazônica que antes eram impossíveis de inventariar. Para este instituto, assim como para outros, de âmbitos diversos de conhecimento científico, a Transamazônica poderia ser, de fato, compreendida como a *Rodovia dos Descobrimentos*. Entretanto, essas descobertas, sobre a qualidade do solo, que só vieram durante a construção da rodovia e após levas de migrantes transportadas, foram imprecisões que causaram danos irreversíveis na vida dos colonos.

[1052]ALMEIDA, Hugo apud JORNAL DO BRASIL. Colonização na Amazônia seguirá diferentes modelos para criar alternativas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 1º de junho de 1974, p. 16. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

[1053]INTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Anteprojeto de reorganização da estação experimental da Transamazônica para atuar como Unidade de Execução de Pesquisa de âmbito estadual da EMBRAPA*. Belém: EMBRAPA, 1974. p. 2 (itálico nosso).

3.8. "À beira da estrada, todos os sonhos acabam"[1054]

O INCRA não realizou todas as tarefas que lhe foram confiadas. O encargo do Instituto de construir uma casa para cada família não ocorreu e muitas tiveram que construir choupanas para mais tarde construírem suas próprias casas nos lotes dos PICs. Outras famílias não conseguiram sair dos alojamentos preliminares para as suas propriedades nas agrovilas. Ou passaram a dividir a sua casa com outras famílias. A mesma situação de precariedade foi vivenciada nas áreas da saúde, saneamento, infraestrutura, transporte e educação. Os postos de venda da Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL), responsável pelo abastecimento das famílias migrantes a um preço mais barato, existiam apenas em algumas agrovilas. Famílias que viviam nos lotes dentro dos travessões das agrovilas ficavam isoladas, principalmente no inverno, quando as estradas vicinais ficavam intransitáveis pela ação das chuvas.[1055]

As justificativas principais para o "fracasso" dos PICs, segundo Contini, teriam sido a frustrada safra de arroz de 1972/1973; as doenças causadas por arboviroses que vitimaram e intimidaram os migrantes; a falta de infraestrutura física e econômica dos PICs, e o desconhecimento da potencialidade para agricultura dos solos delimitados para os colonizadores. Além disso, segundo Contini, a disponibilidade de recursos financeiros por parte do Estado teria limitado uma maior implementação de assentamentos.[1056] Para Emílio Moran, as sementes eram insuficientes, e, por vezes, inapropriadas ao clima da floresta tropical; as pragas nas plantações eram desconhecidas, assim como as doenças que atingiram os novos colonos; faltava atendimento técnico ao cultivo assim como faltava assistência médica à população.[1057]

Ao final do governo de Médici, o projeto da Transamazônica e de seus PICs já vinham sendo criticados internamente por setores do Estado, e externamente por grupos de industriais e empresários sulistas, sobretudo. Estes questionavam os montantes despendidos aos migrantes pelo INCRA. O fraco resultado agrário da região da Transamazônica fora atribuído, por outros órgãos do governo, à falta de estrutura e preparo do INCRA para a tarefa ou ao

[1054]O ESTADO DE SÃO PAULO. À beira da estrada, todos os sonhos acabam. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1975, p. 56. Acervo O Estadão.
[1055] *Ibidem*.
[1056]CONTINI, Elísio. A colonização na Transamazônica. *op. cit.*, p. 206.
[1057]MORAN, Emilio F. *Developing the Amazon*. Bloomington: Indiana University Press, 1981.

próprio colono – sobretudo o colono nordestino –, que seria "incompetente" para o crescimento profissional e "inapto" ao trabalho.

Com a mudança do governo de Médici para o governo de Ernesto Geisel, prioridades e focos sobre o desenvolvimento da Amazônia foram deslocados. Um abandono por parte do Estado e de seus órgãos da "colonização" dirigida de pequenos agricultores nordestinos ocorreu. O PIN foi substituído pelo Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA). O Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) foi sucedido pelo Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), e a Transamazônica e seus colonizadores foram esquecidos na esteira da mudança do mandato ditatorial, ainda que Geisel reforçasse que "o colono e sua família não estão sós [ou seja, sem o auxilio do governo federal] na vastidão da Amazônia"[1058].

Antony Hall afirmou que houve agentes e agências do Estado, que operaram em aliança com os interesses empresariais, exercendo pressão, já desde início da década de 1970, para alterar os focos e prioridades do desenvolvimento da região amazônica em favor das grandes empresas e não de colonizadores nordestinos. Dentro da máquina do Estado, o ministro do Planejamento Reis Veloso, dirigentes do BASA e da SUDAM defenderam tal mudança. Estes interesses privados eram representados por uma associação de empresários sulistas, a Associação de Empresas da Amazônia (AEA), sediada em São Paulo, criada em 1968 como grupo de pressão em defesa do financiamento subsidiado para suas novas empresas de criação de gado na nova fronteira móvel brasileira.[1059]

Em agosto de 1973, vinte empresários do Sul e Sudeste brasileiro viajaram pela Amazônia a convite do Ministério do Planejamento. O objetivo da viagem era de que tais dirigentes fossem apresentados às oportunidades de empreendimentos de "colonização", de exploração madeireira e agropecuária na região, para que estes fossem motivados a participarem de tais projetos. Desta maneira, foram apresentados aos interessados, pelo ministro Andreazza, os projetos rodoviários na Amazônia que estavam sendo realizados pelo governo federal em parceria ou não com empreiteiras construtoras. Entre as empresas interessadas estavam a Volkswagen, Metal Leve, Banco Safra, Indústrias Matarazzo, Comabra, Petróleo Ipiranga, Supergasbrás, entre outras. A ideia era de que onze áreas

[1058]TRANSAMAZÔNICA: o caminho do homem. Supervisão de Renato Bittencourt e Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, abril de 1971. Filmete (08 min. 10 segs.).
[1059]HALL, Antony L. *Desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no programa Grande Carajás.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1991. pp. 37-52.

prioritárias fossem colocadas à venda em lotes pelo Estado brasileiro após estudo do Conselho Deliberativo da SUDAM em conjunto com os Ministérios da Agricultura, do Planejamento e do Interior.[1060]

Em 29 de junho de 1974, sob o título "Colonização amazônica: evitar novos erros/ empresários e não colonos" o jornal *O Estado de São Paulo* anunciava, de forma positiva, a nova política de Geisel de substituir "os colonos tão ou mais miseráveis quanto a Amazônia" por empresários da "colonização". Em 10 de setembro de 1975, sob o título "Amazônia: pequenos lotes são inviáveis", a *Folha de São Paulo* comentava com entusiasmo a implementação das novas políticas anunciadas por Geisel, que passavam a ceder propriedades superiores a quinhentos hectares para médios e grandes empresários, sob a alegação de que a "colonização" realizada com agricultores pobres havia fracassado.

Tais notícias esboçam os fundamentos do Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)[1061], sancionado pelo presidente Ernesto Geisel em dezembro de 1974, que, no subtítulo "Estratégia de Integração Nacional" do capítulo V, assevera a mudança anunciada na imprensa, em relação ao I PND (1972-1974), sancionado por Médici:

> III – *Política de colonização e desenvolvimento agrário orientado* (Além de se realizar de forma espontânea), a ter lugar dentro de estratégia que conjuga programas de colonos e pequenos com programas a serem realizados através de empresas rurais – pequenas, médias e grandes - , assim como de empresas de colonização.
> [...] Na implantação dos programas de empresas, evitar-se-ão distorções, como a de atribuir sentido de feudos a tais explorações, limitando-se a concessão de terras ao estritamente necessário à atividade produtiva. Também se procurará impedir a tentativa de usar a terra principalmente como investimento fundiário, controlando-se a implantação efetiva dos projetos em prazos bem definidos.[1062]

A alteração de perspectiva de ocupação e exploração da Amazônia foi comemorada por diferentes setores do governo ditatorial, que já começavam, assim como a imprensa, a afirmar a ideia consolidada a partir dos anos 1980 de que a Transamazônica era uma "obra faraônica" que fracassou e foi "engolida pela selva". O II PND para a Amazônia brasileira

---

[1060]ALMEIDA, Eduardo. Empresas se consorciarão para investir na Amazônia. *Jornal do Brasil*, 1º Caderno, Rio de Janeiro, 18 de agosto de 1973, p. 18. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[1061]Para mais informações sobre o II PND ver: FONSECA, Pedro Cezar Dutra; MONTEIRO, Sergio Marley Modesto. O Estado e suas razões: o II PND. *Revista de Economia Política*, v. 28, n. 1, jan./mar. de 2007, pp. 28-46.
[1062]II PND – PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO. São Paulo: Sugestões Literárias, 1975, pp. 49-50.

colocava a ênfase da "colonização" dirigida não mais em pequenos produtores, mas nos grandes, em sua maioria com propriedades, em muito, superiores a mil hectares.

> O lançamento de um novo programa de investimentos na Amazônia – o "Polamazônia" – era anunciado no II PND. Acaba, agora, de se converter em decreto, acompanhado de uma longa exposição de motivos, que explica os diversos projetos. Numa fase posterior, serão publicados planos de desenvolvimento integrado para cada um dos quinze polos previsto no "Polamazonia". Não se trata, apenas, de mais um programa para a ocupação econômica da Amazônia, mas, de certo modo, de uma mudança de filosofia no trato do problema.
> Até agora, com muitos estudos, o governo havia lançado um vasto programa rodoviário, cujos traçados não se apoiavam nos estudos que teriam sido necessários. Em torno da Transamazônica foram desenvolvidos planos de colonização que estão longe de haver produzido os resultados esperados. Grandes gastos são feitos com o fornecimento de recursos a lavradores que recebem terras, mas, infelizmente, muito pouca assistência técnica. Esbanjou-se dinheiro do Banco do Brasil sem exigir, de fato, uma contrapartida dos mutuários. Estes, salvo raras exceções, encontram-se hoje na necessidade de recorrer a nova ajuda financeira a fim de salvar uma agricultura de subsistência que nada representa para a ocupação econômica da região.[1063]

Este programa acelerou o processo de destruição da fauna e da flora do gigantesco mundo verde, ao mesmo tempo em que desencadeou um processo de conflitos fundiários entre pequenos e grandes produtores, com suas diferentes formas de uso e apropriação da terra, anunciando ainda muitos conflitos que viriam a ocorrer, sobretudo na segunda metade dos anos 1980 e nos anos 1990, bem como no século XXI.

A partir da retirada sucessiva do aparato federal e da ação direta do regime e, sobretudo com a distensão política, a partir de 1975, tais cooperativas agrícolas passaram a manifestar descontentamentos em relação às políticas agrícolas do Estado, e, mais tarde, contra o que os colonizadores compreenderam como "abandono" do poder público.

Os colonizadores abandonados após a "finalização" da rodovia passaram a formar movimentos sociais que procuravam reivindicar o asfaltamento da mesma, assistência médico-sanitária, educacional e o crédito agrícola. Esses movimentos foram criados no final da década de 1970 e ganharam força nos anos 1990[1064], como o Movimento pela

[1063]ESTADO DE SÃO PAULO. A ocupação econômica da Amazônia. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 27 de setembro de 1974, p. 3. Acervo O Estadão.
[1064]Em 1992, as lideranças do MPST criaram a *Fundação Viver, Produzir e Preservar* (FVPP) que tinha como finalidade realizar projetos para o benefício social e econômico das populações da Transamazônica, da BR-163 e do Xingu. Segundo, Steinbrenner "Atualmente, a FVPP reúne 113 organizações (sindicatos de trabalhadores rurais e urbanos, associações, cooperativas, movimentos de mulheres, pastorais religiosas, movimentos culturais e outros) filiadas em 19 municípios da Transamazônica, BR 163 e Xingu. É nesta área de abrangência que a FVPP desenvolve 16 projetos abrigados em quatro grandes programas (*Consolidação da produção familiar*

Sobrevivência da Transamazônica (MPST), que relacionava-se então com a Central Única dos Trabalhadores (CUT), o Partido dos Trabalhadores (PT) e com a Igreja Católica.[1065]

Após vinte anos da construção da rodovia e da chegada dos migrantes para "colonização" das margens da Transamazônica, estes ainda reivindicavam melhores condições de vida. Em 09 de setembro de 1991, agricultores das margens da Transamazônica chegaram à Brasília e se manifestaram na frente do Ministério da Infraestrutura solicitando uma reunião com o ministro da pasta. Eram cerca de 380 agricultores, sindicalistas e seringueiros do Movimento pela Sobrevivência na Transamazônica[1066] que empunhavam cartazes com os dizeres: "Para preservar a Amazônia é preciso preservar os homens que nela vivem"; "Sem saúde e educação não se constrói uma nação"; "Não exigimos esmolas, mas queremos nossos direitos". Permaneceram quase um mês na capital federal, reivindicando, sobretudo, a reconstrução de cerca de 900 quilômetros da rodovia, e a construção de estradas vicinais, de um Hospital de Base em Altamira, de mais de sessenta postos de saúde, mais de mil salas de aula. e a concessão de créditos agrícolas especiais.

Como colocou em reportagem o jornal *O Estado de São Paulo*, em 1975, "À beira da estrada, todos os sonhos acabam", afirmando que "abandonados, doente, distantes, os colonos pioneiros enfrentam a realidade".[1067] O retrato da Transamazônica naquele ano era de "fracasso", com muitos colonizadores migrando para as cidades maiores mais próximas ou voltando para seus estados natais. E para os que ficaram, havia restado a ausência da assistência médica, sanitária, educacional, econômica, agrícola e infraestrutural que um dia tinha sido de responsabilidade do INCRA e dos órgãos colaboradores. Os Projetos Integrados de Colonização da Transamazônica foram concluídos pela imprensa nacional, por uma parcela da sociedade média urbana brasileira e por setores do Estado como "fracassos", sendo,

---

rural e melhoria da renda, Direitos Humanos e Controle Social, Gestão sustentável dos recursos naturais e consolidação das Unidades de Conservação e Comunicação regional) que integram a implementação de políticas públicas na região. Para desenvolver todas essas ações, a FVPP exerce parcerias estratégicas com organismos governamentais e não governamentais estaduais e federais." STEINBRENNER, Rosane M. A. *Rádios Comunitárias na Transamazônica: Desafios da Comunicação Comunitárias em Regiões de Midiatização Periférica*. 372f. Tese (Doutorado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2011. p. 169.

[1065]*Ibidem*.

[1066]Este foi renomeado em 1988 como Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e Xingu (MDTX). E lutou contra a construção da barragem de Belo Monte em 2010. Este movimento abrangia dez municípios: Altamira, Anapu, Brasil Novo, Medicilândia, Pacajá, Placas, Porto de Moz, Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu.

[1067]O ESTADO DE SÃO PAULO. À beira da estrada, todos os sonhos acabam. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1975, p. 56. Acervo O Estadão.

em 1976, alvos de investigação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Câmara dos Deputados Federais, que se estendeu até o ano seguinte.

03

MOVIMENTO PELA SOBREVIVÊNCIA NA TRANSAMAZÔNICA

viver
produzir
preservar

A TRANSAMAZÔNICA VEIO À BRASÍLIA

Há 20 anos que milhares de famílias foram levadas para a região motivadas pelo projeto de colonização do Governo Federal. Hoje são mais de 1 milhão de pessoas que vivem sem infra-estrutura mínima para a agricultura, saúde, educação e escoamento da produção agrícola. O povo está completamente abandonado naquela parte da Amazônia.

Estamos reivindicando a retomada do Projeto de Colonização e propondo novas bases para o desenvolvimento, afim de garantir a sobrevivência daquela população.

Nossas principais reivindicações são:

ESTRADAS – Recuperação da rodovia Transamazônica e construção de vicinais para escoar a produção.

CRÉDITO – Crédito bancário sem burocracia para a pequena produção e comercialização.

ENERGIA – Eletrificação urbana e rural.

EDUCAÇÃO – Construção de escolas e formação de professores.

SAÚDE – Implantação de hospitais e contratação de médicos e enfermeiros.

URBANIZAÇÃO – Saneamento básico para os novos municípios.

Para tanto, das entidades, sindicatos, parlamentares e população em geral, solicitamos total apoio objetivando forçar o Governo Federal a assumir um compromisso efetivo com nossa região.

A TRANSAMAZÔNICA NÃO PODE ESPERAR

Imagem 35. Após vinte anos, os moradores da Transamazônica ainda pedem ajuda.

Fonte: MOVIMENTO PELA SOBREVIVÊNCIA NA TRANSAMAZÔNICA. A Transamazônica veio à Brasília. 1991. Acervo do Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Em depoimento à CPI, que se destinou a investigar as atividades ligadas ao sistema fundiário em todo território nacional e sobre a situação do estado do Pará em particular, Dom Alano Maria Pena (1935-), então Bispo da cidade de Marabá, afirmou que "foi praticamente inviável a tentativa de se fazer centros de triagem para colonos, no início do processo migratório, quando chegou-se a um índice de entrada no sul do Pará de cerca de 15 mil colonos por ano. [...] Tem-se hoje a impressão de que naquela época o governo não estava de fato informado sobre a real situação das terras no sudeste paraense."[1068]

Com esse mesmo raciocínio, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura (CONTAG)[1069], José Francisco da Silva (1939-)[1070], afirmou em depoimento à CPI "na medida em que se cria um PROTERRA, se abre uma Transamazônica, se parte para estimular a média e a grande empresas na região Norte, é claro que dois

[1068]PENA, Alano Maria *apud* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO. "Situação do Pará". *In* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – Resolução nº 023/76. Câmara dos Deputados, Brasília, 1976.

[1069]A CONTAG foi criada em 1964 para representar os trabalhadores rurais. Organiza-se através de federações estaduais que reuniam os sindicatos de cada município.

[1070]Presidente da CONTAG de 1968 a 1986.

problemas surgem: primeiro, é o desvio da atenção desses organismos para a ocupação dessas áreas, para a "colonização". A opinião pública também começa a desacreditar da primeira providência, ou seja, da reforma agrária."[1071]

No mesmo depoimento, Dom Alano confessa a maneira pela qual a população local paraense enxergava o INCRA: "Com todo o devido respeito para com a boa vontade e a reta intenção dos que trabalham no INCRA, permito-me citar diante desta CPI os termos com que o povo, no seu raciocínio concreto, traduz, lá para as nossas bandas, a sigla INCRA: *Infelizmente Nada Conseguimos Realizar na Amazônia*."[1072]

E pelo "fracasso" dos projetos de "colonização" da Transamazônica não foi responsabilizado o governo de Médici, o Ministério dos Transportes de Andreazza e nem mesmo o DNER de Eliseu Resende, mas sim, o INCRA. Isto porque

> O INCRA simbolizava a presença do Estado na região, pois era a instituição pública que contava com mais funcionários e possuía maior estrutura. Os colonos – e, com o tempo, também os não colonos – encaminhavam a este órgão um amplo conjunto de problemas, como pragas, chuvas, mosquitos, falta de escola, saúde precária, violência. Com o desmonte do INCRA na metade da década de 1970, a população perdeu a instância à qual recorrer.[1073]

Em seu depoimento, Dom Alano afirmara ainda que

> no final do governo de Médici, manifestaram-se os primeiros sintomas de mudança de orientação na política de desenvolvimento da Amazônia: passou-se a falar em prioridade para os projetos governamentais, e por fim o II PND [Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, 1975-1979; lançado no final de 1974] consagrou definitivamente a tese da ocupação econômica da Amazônia. [...] passou-se à consagração em lei da tese da colonização por empresas particulares!

Dom Alano então cria uma hipótese: "Diante de tão radical modificação, somos tentados a nos perguntar se não teria havido uma segunda intenção de abrir a Amazônia com o suor, o sacrifício e o sangue dos pobres para a melhor implantação dos grandes e, evidentemente, muito rentáveis projetos agropastoris e agrominerais."[1074]

[1071]SILVA, José Francisco da. "Denúncias do Presidente da CONTAG." *In* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – Resolução nº 023/76. Câmara dos Deputados, Brasília, 1976.
[1072]PENA, Alano Maria *apud* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO. "Situação do Pará". *op. cit.* (itálico nosso).
[1073]LACERDA, Paula Mendes. Movimentos sociais na Amazônia: articulações possíveis entre gênero, religião e Estado. *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi*, Belém, v. 8, n. 1, jan./abr. 2013, p. 157.
[1074]PENA, Alano Maria apud CPI. "Situação do Pará". *op. cit.*

Assim como Dom Alano questiona, muitos estudiosos do tema afirmaram que um dos reais motivos de levar migrantes para as margens da Transamazônica era o de realocar para a região uma massa de mão de obra para os empreendimentos seguintes: a exploração de ouro e estanho nas imediações de Itaituba e Jacareacanga; exploração de manganês e ferro próximo a Jatobal; de cobre e chumbo nas margens do rio Xingu, próximo a Altamira. Explorações possibilitadas e previstas pelo projeto RADAM e que viriam a ser planejadas pelo POLAMAZÔNIA[1075].

Se, para o Estado e os "civilizados" das grandes urbes, a rodovia era sonho e futuro "presentificado", para os povos indígenas e os migrantes era pesadelo: "A utopia chegou para os civilizados; o pesadelo para o outro lado. Algumas horas de sonho acordado, numa paisagem experimentada de maneira inteiramente diferente do outro lado da barreira cultural, pelos camponeses atraídos pelas promessas oficiais ou ainda pelos "nativos"."[1076] Entre as promessas e a realidade estava a rodovia. Milhares de migrantes tiveram suas expectativas "enlameadas" pelas dificuldades de se manterem nas margens da rodovia: má qualidade das terras; baixos, curtos e difíceis auxílios financeiros; pequenas e insalubres casas; desestruturadas escolas; desassistência médico-sanitária e poucos equipamentos urbanos.[1077]

Como afirma Mauro Leonel, "não é a estrada em si o fator de dizimação, destruição de povos e culturas milenares, e espoliação territorial, mas o complexo de ações que caracteriza o colonialismo interno, do qual as estradas constituem simples instrumento de penetração". As estradas na Amazônia nos anos de 1970, durante o regime ditatorial sobretudo, poderiam ser chamadas de "corredores de invasão", como afirmou o próprio Leonel.[1078] Também poderiam ser consideradas "corridors of modernization", como considerou Paul Josephson. Depois da abertura da rodovia, chegariam mais facilmente aos maiores recônditos do "sertão

[1075]O Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA) foi criado em 1974 e conjugou a construção de uma infraestrutura com a concessão de subsídios para grandes empresas privadas. Foram projetados quinze polos no Pará, um deles em Altamira. O mais conhecido desses megaprojetos foi o *Programa Grande Carajás*, que cobria uma área de novecentos mil quilômetros quadrados, correspondendo a um décimo do território brasileiro, e que é cortada pelos rios Xingu, Tocantins e Araguaia, englobando terras do Sudeste do Pará, Norte de Tocantins e Sudoeste do Maranhão. Assegurava o fornecimento de energia elétrica (com o início de operação da hidrelétrica de Tucuruí em 1984) e transporte ferroviário. O Estado também concedeu incentivos fiscais. O crédito governamental fomentou a destruição da floresta e elevou o preço da terra. A modalidade de apropriação da terra definiu-se pela presença de novos atores: empresários e fazendeiros, contrários à lógica da pequena produção. Os projetos desenvolvimentistas para a Amazônia foram todos direcionados à exploração dos seus recursos naturais por intermédio de empresas com farta mão de obra barata à disposição.
[1076]LEPARGNEUR, Hubert. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit*., pp. 40-41.
[1077]*Ibidem*, p. 41.
[1078]LEONEL, Mauro. Estradas, Índios e Ambiente na Amazônia. *op. cit*., p. 143.

amazônico" os exploradores de minérios, os especuladores fundiários, os madeireiros e os agropecuaristas.[1079]

O regime civil-militar impôs à região um modelo de planejamento normativo, cartesiano, geométrico e inorgânico. Neste, o Estado, suas pastas ministeriais e órgãos governamentais eram agentes que projetavam, de fora, uma realidade local, que acreditavam ser imutável e, assim, facilmente governável. O resultado, da combinação de planejamento centralizado e rígido com estruturas de administração inflexíveis e bastante distintas entre si, além da desconexão entre agências, levou a uma série de erros do projeto de colonização da rodovia.

Os migrantes que se deslocaram para a Amazônia buscaram a Transamazônica, porém encontraram a rodovia. Buscaram a Transamazônica símbolo da propaganda intensa do Estado ditatorial, do discurso do "Brasil Grande", do "Brasil Potência", entretanto, viveram a realidade representada pelas dificuldades do cotidiano, pelas mazelas sanitárias, sociais e econômicas da estrada e pelo descaso do mesmo Estado ditatorial. O discurso da Transamazônica, enquanto promessa, distanciava-se da realidade da rodovia, que demonstrava desarranjos.

Nesta viagem pela Transamazônica, sua imagem dependia dos quilômetros percorridos. No quilômetro zero, do Nordeste, no início da viagem, esta poderia ser paisagem de redenção, de oportunidade e de acolhimento. Quase no meio da viagem, se era percebida a partir do quilômetro setenta, das aldeias dos povos indígenas, como os Araras, a rodovia era a paisagem da mudança, da separação, da interrupção, do desenraizamento e da desterritorialização. Porém, ao final da viagem, no seu último quilômetro, a Transamazônica foi, para muitos, pesadelo e, para poucos o sonho realizado. Para o governo autoritário de Médici foi sucesso. Para Geisel, seu sucessor, "foi um fracasso"[1080].

A Transamazônica, assim como a Belém-Brasília, trouxe uma nova estrutura ocupacional para a Amazônia. Anteriormente, o povoamento regional seguia-se ao longo dos rios; após a construção de rodovias, estas passaram a serem os referenciais de migração, de

[1079]JOSEPHSON, Paul. R. *Industrialized Nature: brute force technology and the transformation of the nature world.* Washington: Island Press, 2002.
[1080]D'ARAUJO, Maria Celina; CASTRO, Celso Corrêa Pinto de (Orgs.). *Ernesto Geisel*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997. p. 368.

urbanização e de mobilidade espacial.[1081] Em 1976, o jornalista Lúcio Flávio Pinto diagnosticou para o jornal *O Estado de São Paulo* que as rodovias vinham substituindo os rios no cotidiano dos amazônidas: "Essa concentração de recursos em programas rodoviários tem implicado no abandono da navegação fluvial e das hidrovias."[1082] O que acarretou em mudanças no cotidiano da vida amazônida e na sua maneira de estar na floresta amazônica.

Ao final, seis mil colonos foram enviados para as margens da Transamazônica ocupar suas margens nas agrovilas. A escritora Odette de Barros Mott demonstrou, com as mudanças nos finais e nos títulos de sua obra, da primeira à sexta edição de seu livro sobre a Transamazônica[1083], que esta transformou-se no imaginário e na realidade do migrante que se aventurou em suas margens, seja espontânea ou dirigidamente. A rodovia de sonho e de esperança tornou-se pesadelo e fracasso para aqueles que fugiam da seca, que buscavam seu canto no mundo, que buscavam melhores oportunidades, que queriam viver e não sobreviver.

Mais uma vez, a Transamazônica representava dicotomia e contradição: construção e destruição. A partir de sua construção, destruiu raízes e autonomias indígenas, além das expectativas de colonos. Da suposta integração, na realidade, dividiu, atravessou, separou. Da esperança, transformou-se em desilusão. De abrigo aos sem terra, tornou-se desamparo e abandono aos mesmos. De paraíso, tornou-se inferno: "Era um paraíso, perdido antes de ser vivido, como todo paraíso."[1084]

[1081]BECKER. Geopolítica da Amazônia. *op. cit*., p. 73.
[1082]PINTO, Lúcio Flávio. Na Amazônia, as rodovias começam a substituir os rios. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 24 de outubro de 1976, p. 33. Acervo O Estadão.
[1083]MOTT. *A Transa amazônica*. 1ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1973; *Idem*. *A Grande Ilusão (A Transa-amazônica)*. 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1979.
[1084]LEPARGNEUR, Hubert. O futuro dos índios no Brasil. *op. cit*., p. 41.

CAPÍTULO 4

"PARA CONSTRUIR-SE A TRANSAMAZÔNICA SERÁ PRECISO SANEAR O AMBIENTE E CURAR O HOMEM": AS POLÍTICAS MÉDICO-SANITÁRIAS NA BR-230

Em 31 de agosto de 1970 começava a realizar-se a primeira etapa da construção da Transamazônica: a derrubada de árvores por facões e motosserras. Os tratores vinham em seguida, realizando o trabalho de destocamento, ou seja, de retirada de tocos de árvores para que o solo ficasse "limpo".[1085]

Em conjunto com essas frentes de trabalho dos operários das construtoras, caminharam as políticas médico-sanitárias e cientificas da *Operação Oswaldo Cruz*. Esta foi criada como resposta do Ministério da Saúde e do governo federal às críticas e comparações feitas por escritores, jornalistas e políticos da Transamazônica à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A Operação e suas agências eram a tentativa de se concretizar com sucesso um novo empreendimento federal de desenvolvimento na Amazônia e de espantar o fantasma da ferrovia.

Dessa maneira, as atividades sanitárias da Fundação Serviços de Saúde Pública, (FSESP), as campanhas de vacinação e de controle de doenças da Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM) e as pesquisas de campo dos agentes do Instituto Evandro Chagas (IEC) progrediram simultaneamente às motosserras e máquinas que abriram passagem para a rodovia, como corredor de modernização, e também abriram caminhos para a emergência e reemergência de moléstias nas margens da Transamazônica.

4.1. Mais um fracasso sanitário na Amazônia?

> Será o início de tudo, será talvez o primeiro passo efetivo na extensa caminhada da grande estrada. Passo que não pode mais tardar, pois já é dado com grande atraso. Esse retardamento poderá ter repercussões mais graves em uma área extremamente delicada: a da Saúde. Para construir-se a Transamazônica será preciso sanear o ambiente e curar o homem, para

[1085]O EMPREITEIRO. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. *O Empreiteiro*, São Paulo, outubro de 1971, p. 25.

> depois lançá-lo mata adentro, na luta pioneira e ingente de vencer a selva. Malária, febre amarela, tifo e amebíase generalizada, eis apenas alguns elementos do ambiente hostil que tudo fará para expulsar o invasor, devolvendo-o à civilização das cidades iluminadas ou jogando-o na imensidão das caatingas ressequidas.[1086]

Alberto Tamer apresentou no seu livro um receio que não era somente seu, mas de outros críticos também: o de que uma das grandes obras do governo do regime civil-militar para a Amazônia fosse acometida pelas mesmas adversidades que levaram a Estrada de Ferro Madeira Mamoré ao fracasso, no início do século XX: o perigo sanitário da selva.

Aliava-se ao relevo extremamente acidentado da região, a quantidade de espécies diferentes de mosquitos que aumentava com o desmatamento, com as cheias e com a formação de pântanos. O isolamento da região, por seu difícil acesso, e a falta de um sistema médico-sanitário, como hospitais e saneamento básico, formavam uma conjuntura problemática que levava ao fracasso aqueles que empreendiam dinheiro e vidas para a construção de ferrovias e de outros projetos de infraestrutura, como foi o caso da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (1907-1912). Perguntavam-se os críticos da Transamazônica, se seria a "insalubridade amazônica" um fator de risco intrínseco para a construção da rodovia, mesmo depois de tantos anos?

O juiz Osny Duarte Pereira criticou o empreendimento federal compreendendo que este poderia gerar intensos problemas sociais como disputas entre povos tradicionais e "colonizadores", enfermidades e até mesmo mortes, consequentes da infraestrutura médica e sanitária precária:

> Brincar na selva poderá custar vidas preciosas e até a abertura de caminhos mais fáceis, para perder-se, ali, a soberania nacional. O risco não é construir a estrada, ignorando os problemas de saúde pública. O risco é a autossuficiência da ignorância jogar-se numa empreitada desse vulto, desprezando os estudos e a experiência, já acumulados. Contra esse risco, devemos todos alertar a Nação e chamar os levianos à realidade.[1087]

A "experiência" referida por Pereira é a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM)[1088]. Foi construída entre 1907 e 1912, no atual estado de Rondônia, e ficou

---

[1086]TAMER, Alberto. Primeiro, será preciso sobreviver. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 26 de julho de 1970, p. 7.
[1087]PEREIRA, Osny Duarte. Transamazônica. *op. cit.*
[1088]Com o Tratado de Petrópolis de 1903, o Brasil entrava em acordo com a Bolívia para a anexação de parte do território deste país que ficou conhecido como o estado do Acre. O governo brasileiro pagaria uma indenização de dois milhões de libras esterlinas e deveria arcar com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Esta possibilitaria a comunicação do território boliviano com o oceano Atlântico e assim o escoamento da produção

conhecida como a "Ferrovia do Diabo"[1089], por causa das mais de seis mil mortes entre os seus trabalhadores.[1090] Esta ferrovia, segundo Jaime Benchimol e André Felipe Cândido da Silva, talvez fosse o mais simbólico empreendimento, realizado na Primeira República, quanto ao impacto que as doenças ditas tropicais tiveram em obras de infraestrutura agregadas a projetos de modernização[1091].

Na tentativa de mudar esse estigma, durante o auge da construção da ferrovia, em 1910 e 1911, a empresa responsável pela EFMM contratou onze médicos, dentre estes, quatro trabalharam no hospital e o restante nos canteiros de obras. Os integrantes do "quadro superior" (engenheiros, médicos e técnicos) do empreendimento eram estadunidenses e havia uma alta rotatividade na leva de trabalhadores, pois em poucos meses nos canteiros de obras estes adoeciam, geralmente da malária.[1092]

Na década de 1930, a malária era apontada por médicos-sanitaristas e intelectuais como um grande obstáculo ao desenvolvimento da Amazônia e para sua real integração ao país.[1093] E permaneceu como doença endêmica por muitos anos. Entretanto a malária não foi o foco das políticas públicas do Ministério da Saúde na Transamazônica. Isto porque campanhas contra a malária com o uso de inseticidas tinham sido eficazes nas décadas de 1950 e de 1960[1094], levando o MS a acreditar que a malária poderia ser controlada durante a construção da rodovia e na efetivação de sua colonização.

Entretanto políticos e jornalistas encontravam semelhanças entre o empreendimento da rodovia Transamazônica e a Madeira-Mamoré. Esta comparação consistia na derrota dos trabalhadores para a malária. O cenário regional era o mesmo e idênticos eram fascínio e contrariedades em relação a um grande empreendimento realizado pelo Estado brasileiro, que se dedicava à modernização, integração e ao desenvolvimento nacional. Sendo assim, a comparação entre a rodovia e a ferrovia parecia inevitável. Neste cenário, as enfermidades

---

de borracha do país poderia ser realizado. FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo.* São Paulo: Melhoramentos, 2005.

[1089]FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo.* São Paulo: Melhoramentos, 2005.

[1090]*Ibidem*, p. 301.

[1091]BENCHIMOL, Jaime Larry; SILVA, André Felipe Cândido da. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, jul/set. 2008, p. 741.

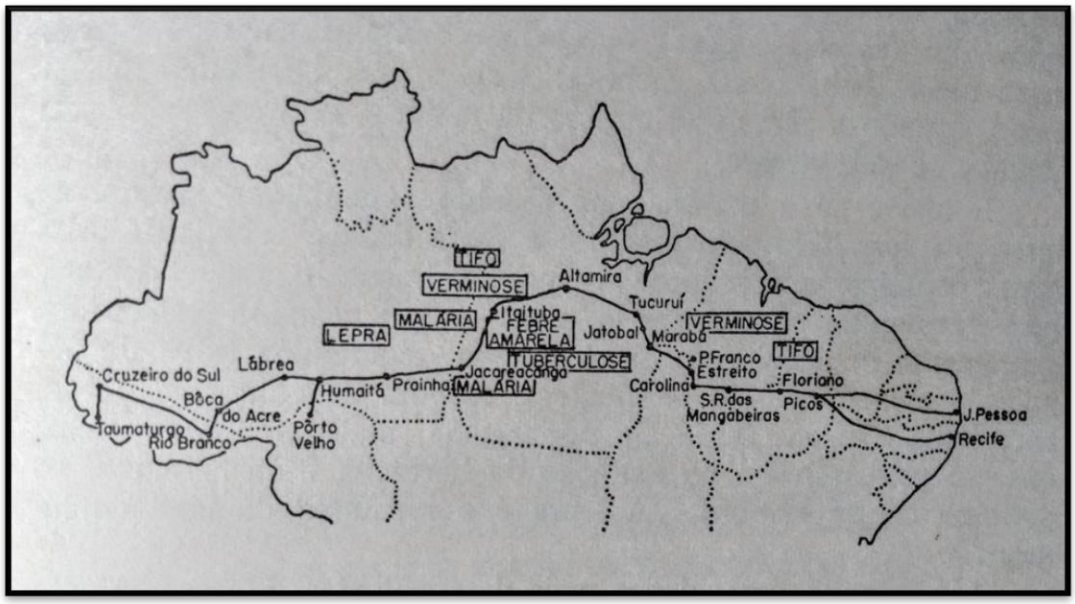
[1092]*Ibidem*, p. 742.

[1093]ANDRADE, Rômulo de Paula; HOCHMAN, Gilberto. O Plano de Saneamento da Amazônia (1940-1942). *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.14, suplemento, pp. 257-277, dez. 2007.

[1094]SILVA, Renato da; HOCHMAN, Gilberto. Um método chamado Pinotti: sal medicamentoso, malária e saúde internacional (1952-1960). *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.18, n.2, abr.-jun. 2011, pp.519-543.

emergentes e reemergentes certamente eram um dos maiores pontos de conjugação entre a BR-230 e a EFMM.

Ricardo Gontijo escreveu em sua parte do livro *Transamazônica* (1970) que as bandeiras vermelhas hasteadas nas pistas de pouso da rodovia eram referenciais de que alguém doente pedia ajuda, atendimento. Um mapa com as principais enfermidades que a BR-230 atravessaria em todo o seu percurso, de leste a oeste, foi desenhado por Gontijo:



Mapa 8. "Quantos homens morrem doentes no interior das selvas, sem receber socorro? E o que pode ser feito agora, para resolver esse problema?"

Fonte: GONTIJO, Ricardo. "As bandeiras vermelhas da morte". *In* MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica.* São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 71.

Para Gontijo, nas entrevistas que fez com a população local no trajeto da rodovia, a malária era unanimidade. "Por isso, não se pergunta a um caboclo amazonense se ele já teve malária, mas quantas malárias ele já teve."[1095] O seringueiro Josias, morador de Humaitá, tinha "vinte anos de malária"[1096]. E alguns já identificavam que a malária os levava a um "círculo vicioso": o remédio cloroquina[1097], para prevenir e tratar a malária causava

[1095]GONTIJO, Ricardo. "As bandeiras vermelhas da morte". *In* MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica.* São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 72.
[1096]JOSIAS *apud* GONTIJO, Ricardo. "As bandeiras vermelhas da morte". *In* MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica.* São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 72.
[1097]A cloroquina e uma de suas variantes, a hidroxicloroquina, são utilizadas no Brasil para tratamento antimalárico desde a década de 1930. SILVA, André Cândido da. A origem da cloroquina: uma história acidentada. *In* Café História – história feita com cliques**.** Publicado em 25 mai. 2020. Disponível em: https://www.cafehistoria.com.br/a-origem-da-cloroquina/. ISSN: 2674-59. Acessado em 29 de abril de 2021.

problemas ao fígado. Associada ao consumo frequente e excessivo de bebida alcoólica da população local intensificava o prejuízo orgânico. Dessa maneira, quando estavam curados da malária, descobriam estarem ameaçados pela hepatite ou pela cirrose.[1098]

Entretanto havia aqueles que acreditavam piamente nos obstáculos das deficientes, quase nulas, condições sanitárias e médicas da região amazônica, e na capacidade de o Estado vencer tais obstáculos, pela importância e urgência da construção da Transamazônica. Assim, tão urgentes e necessárias também seriam as políticas médico-sanitárias. Era o caso do jornalista Alberto Tamer, que, em sua reportagem *Primeiro será preciso sobreviver*, já citada, acreditava que era possível resolver qualquer adversidade:

> Há condições para construir-se a grande rodovia e abrir novamente a selva ao homem nordestino, mas será preciso adotarem-se já, imediatamente, com urgência, medidas bem planejadas e imprescindíveis para que não se repita a tragédia da Madeira-Mamoré, agora, uma morte a cada 500 metros de estrada.[1099]

Tamer, assim como outros jornalistas, ainda debatia, agora em seu livro, sobre a possibilidade do surgimento de doenças, mas no mesmo sentido do que afirmava o governo, tinham a certeza de que "quase tudo é curável":

> Assim, neste levantamento geral das doenças encontradas na área amazônica, constata-se que, em muito, são superáveis.
> Segundo afirmaram todos os especialistas com quem conversei, é perfeitamente possível o controle dessas enfermidades desde que se tome, ao lado do fortalecimento do organismo dos trabalhadores e colonizadores, uma série de medidas urgentes, entre as quais se destaca a vacinação contra a febre amarela, febre tifoide, varíola e tétano. Será preciso, ainda, adotar novos métodos de higiene, para evitar as doenças não tropicais mais características de ambientes pouco asseados, como a lepra, e as decorrentes da péssima situação sanitária. Aqui, acreditam, o grande problema, tal a resistência do homem a qualquer mudança.
> [...]
> Pode-se dizer que a Medicina já sabe o que fazer e como fazer para enfrentar o desafio das doenças tropicais que surgirão na abertura da Transamazônica. O importante será executar imediatamente um plano de ação dispendioso, extremamente dispendioso, mas que poderá trazer resultados altamente positivos.[1100]

Seguindo esta mesma lógica, o Ministro do Interior Costa Cavalcanti, em discurso na SUDAM expressou a preocupação com as dificuldades na execução desta obra, mas defendeu que as medidas adotadas poderiam evitar maiores problemas:

[1098]GONTIJO, Ricardo. "As bandeiras vermelhas da morte". *In* MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica.* São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 72.
[1099]TAMER, Alberto. Primeiro, será preciso sobreviver. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, Acervo do Estadão, 26/07/1970, p. 7, (grifos nossos).
[1100]TAMER, Alberto. Transamazônica. *op. cit.*, p. 42.

> Todos sabemos que a empreitada é grande, o trabalho é difícil, muitas dificuldades surgirão, mas essas dificuldades serão estímulos e incentivos para que eles sejam levados a bom termo. Mas, dizia eu, que o fortalecimento da estrutura dessas cidades é importante, o Ministério do Interior já está cuidando disto. Então é saneamento que vai precisar, são melhores condições de energia, de saúde, são escolas, é habitação [...].[1101]

Os ministros e diretores de órgãos oficiais ligados ao empreendimento passavam a apontar disposições de construção de unidades hospitalares, missões médicas, medidas de higienização de moradias e de acampamentos de trabalhadores, campanhas de vacinação, promoção de carteiras de saúde, entre outras políticas de saneamento e de saúde pública, empenhando-se para atenuar o temor e as críticas das diferentes esferas da população.

Profissionais de saúde acreditavam que, com investimentos em prevenção através da higienização e da imunização, seria possível evitar as endemias e epidemias. Era o período do "otimismo sanitário", "caracterizado pela crença na capacidade dos avanços tecnológicos do período no que se refere à intervenção em situações concretas".[1102] As políticas de saúde relacionavam-se com este "otimismo sanitário" desde a década de 1950, e nas décadas posteriores, as novas tecnologias e recursos, como inseticidas, antibióticos e antiamarílicos impulsionaram os planos governamentais e suas agências.[1103]

Os críticos não negavam que a medicina moderna possuía soluções para os eventuais problemas, mas questionavam a capacidade de o país saber lidar com eles. O que estava em jogo era a comprovação de que o Brasil caminhava para se tornar uma das grandes potências mundiais, logo, como país plenamente "desenvolvido", não poderia ser afetado por endemias e epidemias.

A confiança na prevenção como solução para evitar surtos de doenças infecciosas era tão forte que diversos relatórios de órgãos oficiais expunham as medidas que adotariam como formas de evitar problemas aos trabalhadores e até mesmo às populações locais. Nos discursos, fica evidente que muitos tinham certeza da eficácia das políticas de saneamento e prevenção, incluindo o uso do DDT[1104], para o controle das doenças. O Ministro da Saúde

---

[1101]COSTA, José de Cavalcanti. *Programa de Integração Nacional - Transamazônica.* Belém: SUDAM, 1970. p. 2.
[1102]ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit*., p. 8.
[1103]*Ibidem*, p. 239.
[1104]Nas primeiras décadas do século XX, com o surgimento do inseticida DDT (Dicloro-Difenil-Tricloroetano) e de seus derivados, a desinfecção dos ambientes com medidas sanitárias e borrifações destes direcionavam as políticas de controle de doenças transmitidas por mosquitos. Cinco décadas após o movimento sanitarista e mais algumas décadas ainda ao advento do DDT, os debates sobre o controle de doenças na Transamazônica

Rocha Lagoa[1105] afirmou que "não se repetirá a Madeira-Mamoré"[1106], porque acreditava que os "métodos modernos"[1107] de tratamento ora utilizados eram muito superiores aos do passado e seriam um instrumento importante para viabilizar a conquista e a integração da Amazônia.

No entanto, praticamente todos os documentos produzidos nos anos de 1970 e de 1971, ou seja, já durante as obras de construção da rodovia, relatavam a importância e a urgência da produção de levantamentos e estudos das condições de infraestrutura de saúde pública e de saneamento já existentes na região amazônica. Os órgãos competentes tinham conhecimento das doenças endêmicas, porém, desconheciam sua incidência e as bases de organização da saúde e saneamento dos pequenos e grandes municípios que a Transamazônica atravessaria.

Como exemplo disso, o documento já citado nesta tese *Diretrizes básicas para ação do Ministério da Agricultura, através do INCRA, na Transamazônica*[1108] produzido em 1971, apresentava as principais doenças existentes na região. Destacava a sífilis, tuberculose, leishmaniose, hanseníase – denominada no relatório de lepra – malária e verminoses, contudo, abordando que enfrentaria estas e outras que eventualmente surgissem elencando as medidas preventivas, sobretudo baseadas em saneamento e vacinas, como forma de evitar epidemias.

Afirmava ainda que as atividades de saúde não constituiriam atribuição específica do INCRA; essas se desenvolveriam através de convênios com órgãos competentes, públicos ou privados. Sendo essas atividades constituintes da infraestrutura social necessária ao desenvolvimento dos projetos de assentamento promovidos pelo instituto, elas prosseguiriam

---

demonstram que permaneceu a crença no controle sanitário e a aplicação de inseticidas como mecanismo eficaz aos surtos epidêmicos. O habitual uso de inseticidas à base de DDT e pesticidas agrícolas fundamentava-se na convicção de que enfermidades causadas por insetos, como a malária e a febre amarela, poderiam ser extintas. E isso era tão factual para o poder público, que havia, no país, uma série de medidas que buscavam a erradicação da malária, para a qual o maior mecanismo era o uso de inseticidas. STEPAN, Nancy. *Erradication: Ridding the World of Diseases Forever?* Cornell University Press, 2015.

[1105]Francisco de Paula da Rocha Lagoa (1919-) foi médico biologista do Instituto Oswaldo Cruz (IOC; 1942-1953), diretor do Instituto Ezequiel Dias (Belo Horizonte), retornou ao IOC em 1956, sendo chefe da Seção de Rickettsias da Divisão de Virologia. Em 1964, já como membro da Escola Superior de Guerra (ESG), foi nomeado diretor do IOC. Foi considerado responsável pelo episódio da cassação de cientistas do IOC, em 1970, que ficou conhecido como "Massacre de Manguinhos". Em junho de 1972, pressionado pelo governo depois que o Tribunal de Contas da União observou irregularidades nas verbas do ministério, Lagoa pediu demissão. Para maiores informações sobre esse episódio ver: SANTOS, Daniel Guimarães Elian dos. *Ciência, política e segurança nacional: o "Massacre de Manguinhos" (1964-1970).* 111 f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde), Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2016.

[1106]FOLHA DE SÃO PAULO. Transamazônica: não se repetirá a Madeira-Mamoré. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de julho de 1970, p. 4. Acervo Folha.

[1107]*Ibidem*.

[1108]INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares).* Belém: INCRA, 1971.

sob a coordenação do INCRA, garantindo a permanente e contínua participação dos beneficiários. Os aspectos práticos da assistência à população e a ação educativa de apoio inseriam-se nos objetivos de um plano que visava: prevenir as doenças por meio de profilaxia, higiene e saúde pública; curar as doenças; melhorar a saúde pela elevação dos níveis de educação e de vida do indivíduo e da comunidade.[1109]

Dessa forma, o plano prospectivo do INCRA para os anos de 1971 a 1974 baseava-se em uma integração do instituto com os órgãos específicos de saúde tanto em âmbito federal, quanto estadual, regional e municipal. Haveria assim, segundo o documento, a implantação de um Programa de Saúde que deveria ser precedido de um levantamento preliminar da situação de higidez da população e dos recursos disponíveis da área a ser executada pela equipe responsável. Este levantamento, ou melhor, a inexistência deste, não preocupou o governo Médici ao planejar e iniciar a BR-230.

O que podemos observar é que não havia estudos anteriores e que estes também foram realizados concomitantemente às obras da Transamazônica, corroborando, assim, as críticas feitas por especialistas, em saúde pública e em outros setores, de que não foram feitas pesquisas e análises prévias ao planejamento da rodovia, para a conclusão de viabilização ou não desse empreendimento. Também não os fizeram sobre a infraestrutura médico-sanitária preliminar das cidades atravessadas pela rodovia, como o conhecimento prévio sobre as possíveis doenças a serem enfrentadas pelos colonos e empreendedores da rodovia.

Segundo Rocha Lagoa, Marabá tinha uma população aproximada de 29.200 habitantes, para os quais haveria uma unidade mista com 25 leitos administrada pela FSESP. Esta também gerenciava uma unidade de abastecimento de água, juntamente com a prefeitura do município paraense.[1110] Itaituba, outra cidade paraense importante para a rodovia, tinha uma população menor, de pouco mais de 10 mil habitantes, em 1970. Sabia-se à esta época que a cidade tinha abastecimento de água, mas não havia levantamento dos seus recursos médico-sanitários.[1111] Sobre a cidade de Jatobal e Jacareacanga não havia estudos e

[1109]*Ibidem*, p. 88.
[1110]ROCHA LAGOA, Francisco da. Operação Oswaldo Cruz. *Revista do Serviço Público*, Brasília, n, 3, p. 62, 1971.
[1111]*Ibidem.*

levantamentos sobre seus recursos médicos-sanitários e, dessa maneira, estes seriam realizados durante a construção da BR-230.[1112]

Antes do município de Altamira tornar-se epicentro da construção da rodovia sua densidade demográfica era de mais de 13 mil habitantes em uma área de mais de 153 mil km². Uma unidade sanitária era operada pelo FSESP e havia na cidade o hospital Prelazia do Xingu, com 24 leitos disponíveis precariamente.[1113] Humaitá, em 1970 tinha uma população de mais de 18 mil habitantes em uma área de cerca de 35 mil km², e, assim como as outras cidades amazônidas, possuía um sistema de abastecimento de água administrado por um convênio entre a FSESP e a prefeitura. Funcionando de maneira precária havia um hospital da Prelazia dos Salesianos.[1114]

Não somente o Estado tinha, através de seu Ministério da Saúde e de suas agências, atribuições de assistência médico-sanitária. As empreiteiras contratadas para a realização das obras da rodovia também assumiram este papel, sobretudo em relação aos seus funcionários. A assistência aos trabalhadores das empreiteiras Mendes Júnior, Queiroz Galvão, Empresa Industrial Técnica, Cristo Redentor, S.A. Paulista e Camargo Correa[1115] era encargo dessas empresas. Segundo o artigo do então ministro da Saúde[1116], cabia às empreiteiras a responsabilidade de selecionar os funcionários para a obra da rodovia a partir de exames iniciais de saúde. Também era obrigação das empresas contratantes tomar as medidas preventivas e prestar assistência médico-sanitária necessária para assegurar a proteção e recuperação da saúde dos seus trabalhadores, sobretudo as emergências decorrentes do próprio trabalho.

Essa assistência deveria ser realizada através de unidades móveis que acompanhariam o progresso da rodovia, e o acesso às instituições médicas especializadas federais seria atribuição das empreiteiras. A estas também caberia construir habitações higiênicas e dotadas de requisitos para a proteção contra os vetores transmissores de doenças, como telas nas janelas, por exemplo. As construções dos acampamentos dos funcionários que trabalhariam na obra da rodovia ficariam próximos aos canteiros de obra e distante cem metros da floresta. E

[1112]*Ibidem*, pp. 62-63.
[1113]*Ibidem.*
[1114]*Ibidem*, p. 63.
[1115]A Construtora Camargo Correa foi contemplada em um segundo leilão de contratação de empreiteiras para a BR-230. CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Estranhas Catedrais. *op cit*., p. 382.
[1116]ROCHA LAGOA, Francisco da. Operação Oswaldo Cruz. *Revista do Serviço Público*, Brasília, n, 3, pp. 57-66, 1971.

sistemas de água e de esgoto deveriam ser construídos em cada acampamento, como prevenção médico-sanitária. Diante de todas essas normas, a execução destas seria fiscalizada permanentemente pelo Ministério da Saúde, segundo Rocha Lagoa.

Ainda que se pretendesse uma assistência médico-sanitária concedida pelas empreiteiras aos seus funcionários, muitos deles buscavam auxilio na FSESP, na SUCAM e nas missões da Operação Oswaldo Cruz, assim como suas empresas buscavam no IEC respostas para problemas específicos de enfermidades. E havia um convênio entre o Instituto Nacional de Previdência Social (INPS)[1117] com as empreiteiras responsáveis pelas obras da Transamazônica, para o atendimento médico e hospitalar dos trabalhadores e de seus dependentes nas frentes de trabalho, nas áreas de desmatamento, nos acampamentos e nas cidades localizadas ao longo da rodovia.

Como já discutimos, a Transamazônica era mais que uma rodovia; era um mecanismo de integração – assim como outras rodovias em outros momentos da história nacional, como a Belém-Brasília[1118] –, e de colonização. Consequentemente as preocupações com a saúde possuíam muitos e significativos desdobramentos políticos, econômicos e sociais, envolvendo conceitos e preconceitos sobre a região amazônica, por diferentes esferas da sociedade. Dessa forma, os esforços federais, para além da engenharia e do suporte financeiro, voltaram-se também para os problemas já existentes, e para os futuros, no âmbito da saúde e do saneamento nos municípios e núcleos populacionais pelos quais a Transamazônica passaria: era necessário "sanear" e "curar" tanto o migrante quanto o ambiente.

Dentro da lógica construída por muitas décadas sobre a Amazônia e sua "natureza patogênica", o governo Médici respondia aos "pessimistas" através da *Operação Oswaldo Cruz*. Foi criada pelo Ministério da Saúde com a função de organizar e comandar as instituições que realizariam a assistência médico-sanitária nas localidades atravessadas pela rodovia e suas margens, nos núcleos de colonização. Esta Operação, não por acaso, levava o nome do médico-sanitarista Oswaldo Cruz (1872-1917). O médico era, e ainda é, um símbolo histórico da ciência médica por ter assumido, em 1903, a direção da Saúde Pública do Rio de

[1117]Criado, a partir da fusão dos institutos de aposentadoria e pensões do setor privado então existentes, pelo Decreto nº 72, de 21 de novembro de 1966, era uma autarquia vinculada ao Ministério da Previdência e Assistência Social, e depois, no regime militar, passa a ser vinculada ao Ministério do Trabalho e Previdência Social. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS/CPDOC. "Verbete – Instituto Nacional de Previdência Social". Fonte:<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/instituto-nacional-de-previdencia-social-inps>

[1118]ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit.*

Janeiro com o compromisso de derrotar a febre amarela, a varíola e a peste bubônica, e, assim, viabilizar a civilização e o progresso do país qualificado pela reforma urbana de sua capital. A *Operação Oswaldo Cruz* pretendia repetir o feito do patrono ao assumir o compromisso diante do governo Médici de viabilizar, por fim, a Transamazônica como instrumento de civilização e de progresso do regime ditatorial.

4.2. Operação Oswaldo Cruz: "Não se repetirá a Madeira Mamoré"[1119]

> Nos limites dos recursos de que dispõe, multiplicados pelo entusiasmo dos que nele e a ele servem, já plantou o Ministério da Saúde seus postos de ação para a defesa sanitária da região, organizando a "Operação Oswaldo Cruz", bem definida em seus propósitos, dentro do lema que norteou a vida daquele que foi o maior sanitarista do Brasil; "Não esmorecer para não desmerecer". Em pouco tempo já muito alcançou a Operação, à qual não tem faltado apoio e colaboração de outras unidades governamentais e, também, a valiosa participação dos universitários do país. Sob esses auspícios, não há dúvida: a vitória é certa.[1120]

Em entrevista a *Folha de São Paulo*, o ministro da Saúde Rocha Lagoa afirmou que, por ser um projeto novo, na Transamazônica, "os estudos feitos até o momento são preliminares; não houve tempo, ainda, de se levantar os dados e nem de saber quais as moléstias que serão enfrentadas, salvo a maleita [malária] e poucas outras."[1121] Ainda assim, para Rocha Lagoa, a Transamazônica não repetiria o número de mortos da EFMM, porque na ocasião já se tinha conhecimento sobre o controle da malária. Entretanto a construção da estrada aumentaria o número de casos de doentes por malária, mesmo que se tivesse em mãos os inseticidas para a tentativa de matar os mosquitos.

O suposto domínio dos métodos de prevenção e de tratamento da malária levava o Ministério da Saúde a se preocupar com outras doenças que poderiam atrapalhar a construção da rodovia e de sua efetivação como caminho de integração nacional. Desta maneira, a Operação Oswaldo Cruz, através do Instituto Evandro Chagas, passou a focar em levantamentos e estudos de campo sobre arboviroses[1122]. O receio era de que, na floresta

---

[1119]ROCHA LAGOA, Francisco da. *apud* FOLHA DE SÃO PAULO. Transamazônica: não se repetirá a Madeira-Mamoré. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 de julho de 1970, p. 4. Acervo Folha.

[1120]ROCHA LAGOA, Francisco da. Operação Oswaldo Cruz. *Revista do Serviço Público*, Brasília, n, 3, pp. 57-66, 1971.

[1121]O ESTADO DE SÃO PAULO. O desconhecido espera a estrada. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 28 de julho de 1970, p. 18.

[1122]"A denominação "arbovírus" foi recomendada internacionalmente em 1963, para substituir a expressão "arthropod-bome-virus", adotada em 1942, para designar um grupo de vírus capaz de se multiplicar em

amazônica, existissem vírus transmitidos por artrópodes, como a febre hemorrágica da Bolívia e da Argentina.

O médico sanitarista Noel Nutels (1913-1973), que havia trabalhado junto aos irmãos Villas Boas com as sociedades indígenas, em entrevista ao jornal *O Globo*, recomendou que, antes da abertura da estrada, fossem tomadas medidas de precaução para evitar um desequilíbrio biológico que pudesse ser acarretado pela obra:

> Precisa-se antes de tudo saber o que pode acontecer, pois na mata, como é do conhecimento de todos, existe uma infinidade de vírus silvestres, que podem ser chamados de "amigos e inimigos" biológicos, cujo equilíbrio tem de ser preservado, pois o contrário traria resultados imprevisíveis e certamente nefastos.[1123]

Diante das preocupações manifestadas na imprensa, de que a Transamazônica poderia vitimar tantas pessoas quanto a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré[1124], como forma de tranquilizar operários, migrantes e a imprensa brasileira, o governo Médici anunciou as políticas de prevenção de surtos epidêmicos:

> O Ministério da Saúde, em portaria ontem assinada pelo ministro Rocha Lagoa, instituiu a Operação Oswaldo Cruz, destinada a realizar trabalhos de medicina preventiva e assistencial nos futuros núcleos de colonização das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. Participarão da Operação Osvaldo Cruz técnicos da Superintendência de Saúde Pública, Fundação Especial de Saúde Pública (SESP) e do Instituto Oswaldo Cruz, além de estudantes universitários de Medicina.[1125]

Assim, sob a coordenação do Ministro da Saúde Rocha Lagoa, em 3 de dezembro de 1970 era publicada no Diário Oficial a criação da *Operação Oswaldo Cruz*, que tinha como objetivo realizar trabalhos de medicina preventiva e assistencial nos núcleos de colonização previstos pelo Plano de Integração Nacional (PIN), implantados em decorrência da construção das rodovias Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163).

O grupo de trabalho, criado em 18 de março de 1971, e que coordenou a Operação Oswaldo Cruz, foi presidido pelo médico Nilo Chaves de Brito Bastos, diretor do

---

artrópodes e de ser transmitido através da picada destes a hospedeiros vertebrados."" PINHEIRO, Francisco de Paula. "Arboviroses". *In* Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública, 1986. pp. 359.

[1123]O GLOBO. Transamazônica: Nutels teme o desequilíbrio biológico. *O Globo*, Rio de Janeiro, 24 de agosto de 1970, p. 30. Acervo O Globo.

[1124]Havia outro agravante em relação às comparações feitas entre a Transamazônica e a EFMM: a ferrovia nunca funcionou. Este era outro receio de seus críticos: poderia a rodovia também nunca cumprir o seu papel de escoar as riquezas minerais da região amazônica?

[1125]FOLHA DE SÃO PAULO. Saúde leva assistência à Amazônia. *Folha de São Paulo*, São Paulo, Banco de Dados, 29/11/1970.

Departamento Nacional de Profilaxia e Controle de Doenças e era integrado pelos médicos: Emerson Ferreira, Plínio Theofilo de Aguiar, Vicente Pinto Músa, Marco Otavio Agnese, Geth Jansen, João Baptista Rizzi e o capitão médico Nathanael Rauta Ramos como secretário executivo.[1126]

Em um documento de 1971, realizado por seu grupo de trabalho, a Operação Oswaldo Cruz ganhou forma através de programas estabelecidos para cada uma das instituições integrantes. Dividiu-se em três programas que cuidariam de assistência, prevenção médica e de pesquisas científicas. Para o *Programa de Combate às Endemias* estava encarregada a SUCAM, para o *Programa de Assistência Médico-Sanitária* a FSESP, e o *Programa de Pesquisas Científicas* foi confiado ao IEC.

O trabalho da Operação Oswaldo Cruz realizou-se também através de "missões" realizadas por estudantes de Medicina, que montavam hospitais volantes e se estabeleciam em hospitais e unidades de saúde já estabelecidas, como o Hospital São Rafael, em Altamira. Segundo o secretário executivo da Operação, o médico Nathanael Rauta Ramos, as missões seriam frequentes e teriam a finalidade de treinar futuras equipes de assistência aos colonos, assim como apoiar o programa que o Ministério da Saúde realizava desde o início da abertura da rodovia.

Em 25 de setembro de 1971, a primeira missão com jovens médicos seguiu para a cidade de Altamira. A chamada "Missão Pioneira à Transamazônica" era integrada por dezesseis estudantes de Medicina do Rio de Janeiro e de Petrópolis (RJ), e estes trabalharam no hospital móvel da Aeronáutica e em quatro ambulâncias médico-cirúrgicas e odontológicas da Operação. O atendimento hospitalar aos moradores das agrovilas foi feito a partir da realização de cirurgias e de internação em pós-operatório, atendimento ambulatorial, exames coprológicos, hematológicos, venereológicos e odontológicos, além do levantamento médico-sanitário nas agrovilas e nas frentes de trabalho próximas a Altamira e da própria BR-230.

[1126]FOLHA DE SÃO PAULO. A importância da Operação Oswaldo Cruz. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 de março de 1971, p. 8.

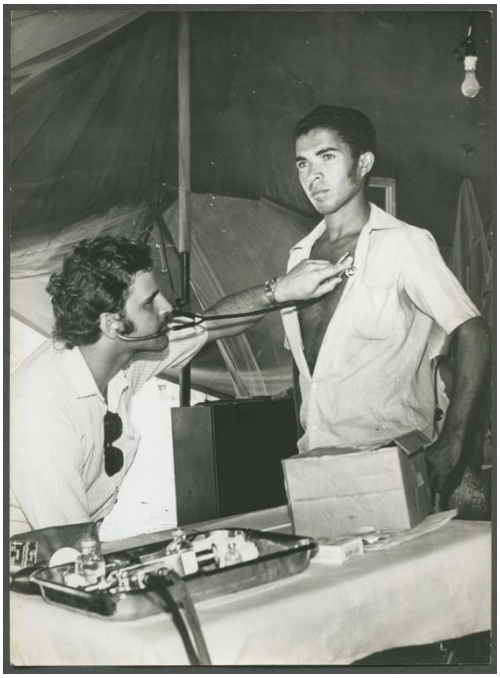


Imagem 36. Consulta de colono da Transamazônica em hospital volante da Operação Oswaldo Cruz.

Fonte: Fotógrafo não identificado. Fundo do Correio da Manhã do Acervo do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Um dos maiores investimentos do governo federal voltado para a rodovia foi a própria criação da Operação Oswaldo Cruz, integrada por diversos órgãos e autarquias do Estado. Considerando que durante o regime civil-militar,

> No que concerne à saúde pública, o período é marcado pela instauração de uma crise de recursos e pelo enfraquecimento da capacidade de ação do MS [Ministério da Saúde]. É ilustrativa desse processo a queda da participação da pasta da saúde no orçamento total da União de 2,21% para 1,40%, entre 1968 e 1972. Nesse mesmo período, o Ministério dos Transportes e as forças armadas, recebiam 12% e 18% do orçamento, respectivamente.[1127]

No entanto, diante de um governo que pouco investia na saúde pública, criar uma iniciativa que tinha como objetivo levar assistência médica e sanitária com diferentes instituições atuando em diversas frentes demonstrava que havia, por parte do governo federal, um forte interesse em efetivar o desenvolvimento da região amazônica, a partir do PIN e de seus instrumentos, como a rodovia Transamazônica.

A propagação e divulgação de epidemias, no interior da Amazônia, nesta obra-síntese de Médici, seria uma ferida exposta às pretensões do governo de mostrar que o Brasil caminhava a largos passos para se tornar uma das grandes potências mundiais. Desta forma, o governo criou a Operação Oswaldo Cruz para integrar diferentes órgãos da área de saúde pública e atacar as doenças em diferentes frentes, desde a prevenção, imunização, passando pela pesquisa e medicina curativa. Entretanto um relatório de 1973 do Ministério da Saúde, avaliou que os esforços conjuntos não estavam funcionando adequadamente:

> [...] a multiplicidade de órgãos governamentais que passaram a atuar no campo da assistência médica ao longo das Rodovias [Cuiabá-Santarém e Transamazônica], sem a necessária coordenação entre si, e desprovidos de

[1127]PAIVA, Carlos Henrique Assunção; TEIXEIRA, Luiz Antonio. Reforma sanitária e a criação do Sistema Único de Saúde: notas sobre contextos e autores. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 21, n. 1, jan./mar. 2014, p. 18.

> conhecimento sobre saúde e de estrutura técnico administrativa suficientes, agravava consideravelmente a situação.[1128]

Neste relatório, o Ministério da Saúde analisou ainda que os diferentes níveis governamentais, envolvidos nos trabalhos de saúde pública nas duas principais rodovias de integração nacional, não possuíam funções especificas pré-definidas, além de haver entre eles falta de "entrosamento" e competição entre órgãos e esferas (municipal, estadual e federal) gerando má aplicação dos recursos disponíveis.

A exemplo dessa falta de entrosamento ou de competição, a esquistossomose tornou-se um problema nas relações institucionais da Transamazônica. Além de enfrentar as endemias na região amazônica, as instituições de controle médico-sanitário iriam também se deparar com doenças trazidas pelos próprios migrantes que se deslocavam para a estrada com o propósito de "colonizar". A esquistossomose, doença endêmica, à época, em diversos estados nordestinos, passava a preocupar as instituições integrantes da Operação Oswaldo Cruz.

O médico Brito Bastos, coordenador da Operação Oswaldo Cruz, foi o primeiro a alertar os Ministérios do Interior e da Saúde sobre o aumento dos casos da doença nas imediações da rodovia Transamazônica. Acusou o INCRA de não realizar os devidos exames nos migrantes nordestinos. Este, por sua vez, negou os surtos de esquistossomose e se defendeu relatando que havia uma forte triagem dos colonos e voluntários que chegavam para colonizar a rodovia, através de rigorosos exames feitos por uma equipe de médicos que ficava localizada no município de Altamira. Ainda segundo os agentes do INCRA, tanto os colonos que seguiam para a região por intermédio do instituto quanto os voluntários que se deslocavam isoladamente eram submetidos aos exames assim que chegavam a Altamira e, somente depois destes, integravam seus núcleos de habitação e de trabalho.

Após as denúncias de técnicos e diretores da Operação Oswaldo Cruz que acusaram o INCRA de omitir-se diante dos casos de esquistossomose na Transamazônica, o Ministério da Saúde passou a distribuir carteiras de saúde para os colonos e trabalhadores da rodovia. Assim como passou a realizar tarefas que cabiam ao INCRA, como a realização de exames médicos tanto nos migrantes quanto nos trabalhadores. Estes exames poderiam ser feitos no local de origem ou no destino, isto é, na própria Transamazônica. Caso o pretendido operário ou

---

[1128]MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Saúde e Saneamento na Transamazônica.* Belém: Plano de Integração Nacional; Ministério da Saúde, 1973. p. 74.

colono da rodovia chegasse à mesma para então realizar exames, nada impediria que já chegasse à BR-230 infectado pela esquistossomose ou outra doença contagiosa.

Dia 12 de janeiro de 1972 foi o primeiro dia de entrega das carteiras de saúde por funcionários do Ministério, sendo contempladas quarenta pessoas no quilômetro quatro da rodovia, no trecho de Altamira e mais sessenta na unidade sanitária da FSESP na mesma cidade. Nos dias seguintes foram distribuídas carteiras em Marabá, Itaituba e em outras cidades da Transamazônica. Tal acontecimento foi amplamente noticiado pelos periódicos regionais e nacionais com o intuito de demonstrar que o Ministério da Saúde encontrava-se presente fisicamente na rodovia, apoiando e oferecendo assistência aos colonos e trabalhadores da rodovia.

Imagem 37. Distribuição de carteiras de saúde para os colonos e trabalhadores da Transamazônica.[1129]

Fonte da imagem: Fundo do Correio da Manhã do Acervo do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

A carteira de saúde serviria como uma espécie de passaporte, um atestado de que trabalhadores e migrantes estavam aptos, ou seja, não enfermos, para ir ou estar na Transamazônica:

> Segundo Dr. Hugo Alquéres, a ação do Ministério da Saúde na Transamazônica visa, principalmente a defender a região amazônica contra doenças que ela não possui (e que poderiam ser trazidas por pessoal doente) e a proteger, ao mesmo tempo, os que ali trabalham e colonizam a área.[1130]

Entretanto a intervenção do Ministério da Saúde ocorreu no sentido de apaziguar as rusgas entre, sobretudo, a Operação Oswaldo Cruz e o INCRA, com acusações bilaterais que

[1129] Na imagem, o secretário de Assistência Médica do Ministério da Saúde Hugo Alquéres entrega, no quilômetro quatro da rodovia, a primeira carteira de saúde ao trabalhador maranhense Benedito Martins da Silva que trabalhava há mais de um ano como mecânico de caminhões, primeiro na Empreiteira Mendes Júnior, depois na Queiroz Galvão na Transamazônica. O LIBERAL. Sai a primeira carteira de saúde: Transamazônica. *O Liberal*, Belém, 13 de janeiro de 1972, p. 9. Acervo da Biblioteca Pública Artur Viana, Belém, Pará.

[1130] O LIBERAL. 100 mil pessoas da Transamazônica já atendidas pelo MS. *O Liberal*, Belém, 15 de janeiro de 1972, p. 7. Departamento de Microfilmados da Biblioteca Pública Artur Viana, Belém, Pará.

ocorriam diante da imprensa brasileira, o que era nocivo ao projeto da Transamazônica. Lembremos que a SUDAM já havia acusado o INCRA de selecionar mal os migrantes que iriam para as agrovilas da rodovia em documento da própria instituição.[1131] Desta vez, era a Operação que acusava o INCRA de má gestão dessa mesma seleção.

Como já apontamos, o próprio MS analisou a correlação das instituições envolvidas na construção da rodovia, assim como suas atuações individuais. No relatório de 1973, o MS criticou a predominância da medicina curativa sobre a preventiva, o que dificultaria o atendimento à população em programas educativos e na imunização com aplicação de vacinas.[1132] Apesar de o governo ter anunciado e implementado políticas para evitar a disseminação de enfermidades na Transamazônica, os óbitos decorrentes, sobretudo de doenças infecciosas, preocupavam autoridades, em relatórios oficiais.

Quando os principais trechos da estrada já haviam sido construídos, e as primeiras notícias sobre doenças apareciam esporadicamente na imprensa, os agentes do governo apressavam-se em esclarecer a população que não havia maiores riscos, pois todas as medidas preventivas e resolutivas estavam sendo adotadas, dentro de um planejamento adequado. O coronel do Exército Darino Castro Rebelo, publicou, em 1973, pelo Ministério dos Transportes um balanço das obras da rodovia e garantiu neste livro que:

> Tomaram-se as devidas precauções a respeito da saúde dos trabalhadores, mediante a vacinação obrigatória contra as doenças contagiosas mais comuns. Das endemias rurais pode-se citar a malária, facilmente debelável com medicação própria disponível, a leishmaniose, transmitida por um frágil e esbranquiçado mosquito e a febre amarela, que pode ser evitada por vacinação especifica.[1133]

As medidas preventivas, como construções de postos de saúde e hospitais, treinamento e vacinação da população, contratação de médicos e dentistas, e a integração de órgãos e ações, estavam presentes nos discursos de agentes do governo como um tranquilizador junto à população de que o programa de integração do Brasil e a "conquista" da Amazônia não seriam impedidos por doenças. Bastava, segundo discursos do governo, que se planejasse e investisse adequadamente os recursos em saneamento, imunização e dedetização para se garantir que não haveria a possibilidade de a Transamazônica causar problemas à saúde pública.

[1131]A crítica da SUDAM ao INCRA já foi analisada no terceiro capítulo desta tese.
[1132]*Ibidem*.
[1133]REBELO, Darino Castro. *Transamazônica: integração em marcha.* Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973. p. 99.

Como já vimos, a Amazônia era representada em discursos e ensaios como uma terra quase vazia, habitada por pequena população, marcada por enfermidades crônicas e indolência. Essa crença no vazio demográfico, que ignora populações da região, era reforçada pela visão de muitos articulistas e gestores que consideravam apenas os riscos oferecidos pela floresta, não os possíveis prejuízos às populações locais, por conta da interação biológica entre essas populações locais, os migrantes e a ecologia local. Para os críticos da BR-230, caso não fosse "domada" com medidas médico-científicas, a floresta amazônica repetiria a mortandade de migrantes e operários da ferrovia Madeira-Mamoré.

Fernando Henrique Cardoso e Geraldo Muller, ao problematizar a Transamazônica no livro *Amazônia: expansão do capitalismo,* publicado em 1978, afirmam que o projeto de exploração capitalista da Amazônia, inclusive em outros empreendimentos do século XX, não teria construído melhorias significativas na vida das pessoas e:

> Melhor do que estabelecer um mórbido regime de trocas de doenças, contraindo (os migrantes) alguma que não tinham (malária, febre negra de Lábrea) e transmitindo outras estranhas ao ambiente (esquistossomose), seria aproveitar as populações locais nos projetos de desenvolvimento, elevando seu nível de vida.[1134]

Nesta mesma obra Cardoso e Muller analisam o relatório do economista Armando Mendes, elaborado em 1974, que mostra um quadro complexo em que, caso não fossem implementadas políticas adequadas, os grandes empreendimentos poderiam provocar um preocupante quadro de "troca de doenças" na região amazônica. Os autores consideram que a rodovia, além de não resolver os problemas sociais a que se propôs, ainda os ampliou em outro espaço, pois surgiu uma nova rede de latifúndios e exclusões de agricultores familiares, ribeirinhos e indígenas. Diante disso, ocorreu a consequente deterioração da qualidade de vida dos povos locais, com forte prejuízo à sua saúde.

Para muitos articulistas e ministros envolvidos com a construção da rodovia, como da Integração, da Saúde e dos Transportes, era necessário reunir as diferentes práticas da medicina preventiva e curativa contra o surgimento de epidemias, pois, ao mesmo tempo em que havia grande preocupação com as "doenças da floresta amazônica", também era forte a crença na existência de métodos disponíveis para gerenciar a ecologia local e proteger os humanos.

[1134]CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo.* São Paulo: Brasiliense, 1978. p. 204.

O governo Médici temia não apenas a divulgação, como também que, efetivamente, ocorressem epidemias, pois poderiam se alastrar pelo país, levando a um clima de instabilidade política em um momento até então propício, marcado por um clima de crescimento econômico do país. Seguindo esta linha de pensamento, pode-se perceber que os debates sobre as epidemias, presentes na imprensa e em projetos governamentais, não se tratavam tão somente de preocupação com o fenômeno biológico, mas com o componente social das epidemias.

Neste quadro, para alcançar o sucesso, o governo planejou investimentos e acionou, ao mesmo tempo, as forças repressivas para impedir a divulgação de notícias consideradas negativas. O jornalista Paolo Marconi afirma que a censura foi progressivamente ampliando sua ação sobre diversos campos da sociedade, chegando a incluir entre os temas proibidos a divulgação de epidemias:

> Nos primeiros anos a censura parecia se preocupar, sobretudo com o que ela considerava atos terroristas subversivos, divisão nas Forças Armadas e no aparelho administrativo do governo. Entretanto, com sua prática continuada o raio de ação foi se ampliando a tal ponto que passou a esconder da opinião pública vergonhosos casos de corrupção, bárbaros assassinatos políticos, torturas praticadas contra opositores políticos, violências policiais, epidemias [...].[1135]

As endemias passaram então a preocupar os órgãos oficiais que buscaram se antecipar aos problemas, planejando e anunciando medidas profiláticas que seriam implementadas ao longo da rodovia. Mas as notícias sobre as epidemias e o surgimento das temidas doenças desconhecidas apareciam nos veículos de comunicação. Em dezembro de 1974, a *Folha de São Paulo* noticiou o surgimento de uma nova doença nas margens da Transamazônica, a Síndrome Hemorrágica de Altamira (SHA):

> A partir de 1972 surgiu uma doença que ainda não é totalmente conhecida: trata-se da síndrome hemorrágica de Altamira que entre o período de 1º de junho a 13 de julho deste ano atacou 54 colonos sem registrar mortes, se bem que já tenham se registrado óbitos anteriores. Ela provoca hemorragia pelo nariz e boca.
> [...]
> No caso da síndrome hemorrágica de Altamira ainda não se sabe com certeza qual o tipo desse inseto transmissor e também ainda não se identificou que tipo de vírus causa a doença...
> [...]
> O relatório (1972-1974) do Instituto Evandro Chagas sobre a questão da saúde no leito das rodovias Transamazônica e Santarém-Cuiabá, praticamente se detém no problema da nova moléstia, se bem que outros

[1135]MARCONI, Paolo. *A censura política na imprensa brasileira (1968-1978).* São Paulo: Global, 1980. p. 50.

> problemas se registrem na região, entre eles a esquistossomose, a leishmaniose, e especialmente a malária.[1136]

Depois desta notícia e durante longo período parece ter havido um silêncio sobre o assunto. As proibições à publicação de notícias sobre epidemias, bem como o "desaparecimento" ou silenciamento de informações sobre a SHA, mostram que o campo da saúde pública traz muitas possibilidades para compreender as políticas, os discursos e os sistemas de controle utilizados pela ditadura civil-militar.[1137]

Um bilhete, reproduzido por Marconi e, segundo este autor, entregue, por censores, nas redações da imprensa, se constitui em uma possibilidade de explicação da falta de maiores informações sobre a SHA, na década de 1970. Entre alguns dos temas de notícias que deveriam ser censurados estava esta:

> silenciar sobre o surto de hemorragia em crianças, na região de Altamira (Pará), "visto propiciar oponentes todas as formas políticas na Transamazônica pretextos ataques descabidos e inoportunos.[1138]

Não se pode afirmar que este bilhete entregue nas redações como forma de censura, estivesse se referindo à SHA, mas devido às características da própria doença (hemorragias como causa das mortes) e ao local de sua descoberta (Altamira), é possível fazer associação entre a repressão e a dificuldade de encontrar mais notícias sobre a síndrome.[1139] Tamanha preocupação naquele momento com surto de hemorragias na cidade de Altamira é explicada pelo fato desta ser considera a capital da Transamazônica, sendo assim, foco permanente da atenção da imprensa e da população brasileira que acompanhava as obras de construção da rodovia. Um país que caminhava, segundo as propagandas oficiais, para se tornar grande potência, poderia ser considerado despreparado para esta ambição, já que o *surto de progresso* seria abalado pelo *surto de doenças*.

A partir de meados do século XX, o mundo se acostumou a pensar que os países desenvolvidos não mais estariam sujeitos à disseminação de doenças. A prevenção e/ou erradicação de doenças epidêmicas em um país era considerado um forte indicador do nível

---

[1136]FOLHA DE SÃO PAULO. "Na Transamazônica, novas doenças preocupam". *Folha de São Paulo*, São Paulo, Banco de Dados, 22/12/1974, p. 6.
[1137]MARCONI, Paolo. A censura política. *op. cit*.
[1138]*Ibidem*, p. 57.
[1139]Isso porque não eram somente as endemias e surtos de doenças que ocorriam na Amazônia que eram censuradas, mas também casos que ocorriam em outras partes do país. Por exemplo: "De ordem superior, fica terminantemente proibida a divulgação, através dos meios de comunicação social, de notícia, comentário, referência ou outra matéria sobre possível existência de surto de moléstia transmissível na região de Caravelas, estado da Bahia, até que as autoridades do Ministério da Saúde concluam as investigações já em curso." *Ibidem*, p. 285.

de desenvolvimento alcançado. E o governo Médici seguia esta lógica ao tentar controlar o surgimento de epidemias e, quando não obtinha sucesso com as políticas, o controle era sobre as informações de mortos e doentes para que o regime não sofresse pressões em relação à propagandeada rodovia.

4.3. Da teoria à prática: FSESP e SUCAM

A Operação Oswaldo Cruz estava criada e tinha que sair do papel e dos discursos do ministro Rocha Lagoa e do presidente Médici. Em Altamira, em 1970, o Ministério da Saúde tinha conhecimento que os recursos médico-hospitalares e de pessoal se organizavam em: uma unidade sanitária da FSESP; um hospital; três médicos; duas enfermeiras; duas farmácias particulares; seis parteiras "curiosas"[1140] monitoradas pela FSESP; um laboratorista; dois visitadores sanitários; um auxiliar de saneamento; três auxiliares de enfermagem, uma farmácia e um posto médico administrados pelo INCRA.[1141]

Este era o levantamento do quadro inicialmente encontrado nesta cidade, considerado pequeno para atender a população daquela região[1142], mas que seria acrescentado de nove postos de saúde, um médico do INCRA, dez atendentes e um médico do FSESP e de estudantes universitários, através das missões da Operação Oswaldo Cruz, para ampliar a capacidade de atendimento. Esta organização buscava evitar o surgimento de problemas e era vista como aliada à infraestrutura hospitalar que viria a ser construída pela FSESP. Assim, poderiam, em médio e longo prazo, diminuir as dificuldades para a população, porque, em curto prazo, os indicadores eram no mínimo preocupantes, diante das demandas assistenciais da construção dos PICs.

À medida que os trabalhos avançavam e o projeto se consolidava, a discussão sobre saúde e doença saía do campo dos diagnósticos para o dos prognósticos. As divergências e

---

[1140]Parteiras *curiosas* eram denominadas as mulheres que não tinham conhecimento da medicina científica para a realização de partos. Apesar de não serem contabilizadas entre os profissionais de saúde, muitas gestantes preferiam o atendimento por parteiras. Esse fator, somado a carência de médicos e enfermeiros, as tornavam aceitas como parte do programa do PIC.

[1141]INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto Integrado de Colonização Altamira – I*. Brasília: INCRA, 1970. p. 53. O *PIC Altamira - I* leva esse nome por ser o primeiro elaborado como modelo, em torno da capital da rodovia e o centro das obras, a cidade de Altamira.

[1142]Segundo o Censo de 1970, a população de Altamira era de 15.345, sendo 5.741 urbana e 9.604 rural. SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. Estudos socioeconômicos do eixo. *op. cit.*, Anexo VII.

convergências passaram então a se dar não mais com relação às possibilidades de epidemias, mas se estas se concretizariam ou não na prática. Os jornalistas Fernando Morais, Ricardo Gontijo, Roberto de Oliveira Campos afirmaram que "a morte [era] fácil na Amazônia"[1143], uma frase que sintetiza visões de vários setores sobre a região. Expressam também uma grande preocupação com o futuro daqueles que permanecessem vivendo ao longo da rodovia, quando os operários e as máquinas fossem embora:

> Durante a construção da Transamazônica, as empresas encarregadas das obras darão assistência médica, farmacêutica e hospitalar a seus trabalhadores, que em sua maioria serão recrutados na região nordestina. Mas o que acontecerá quando a estrada estiver terminada? Como dar continuidade a esses esquemas assistenciais depois que as empreiteiras desarmarem seus acampamentos e deixarem a Amazônia?[1144]

Pouco se discutiu sobre como ficariam os novos e antigos moradores quando as empreiteiras partissem e levassem com elas parte da infraestrutura. Morais, Campos e Gontijo demonstravam preocupação com o futuro dessas pessoas que atenderam ao chamado do governo federal para ocupar a Amazônia, ou as outras que viviam ali há décadas e que assistiram a chegada de grandes levas de "estranhos" e a transformação definitiva de seu cotidiano.[1145]

O fato de a implementação de infraestrutura de saúde pública para o programa de colonização ter sido iniciada concomitantemente ou após o início dos trabalhos, em curto e médio prazo levou a uma desorganização das cidades existentes que se tornaram incapazes de atender às demandas impostas pelo acelerado crescimento populacional, provocando, consequentemente, o aumento imediato de problemas sociais, e principalmente médico-sanitários.

Seria necessária, segundo os próprios relatórios oficiais, a construção de mais hospitais e postos de saúde, contratação de um número maior de profissionais, como médicos, dentistas e enfermeiros, treinamento de técnicos em saneamento, aquisição de veículos, como lanchas, botes e caminhões. A infraestrutura nesta área passa a ser ampliada em 1970, porém em 1974 ainda apresentava carências, provocando dificuldades, sobretudo aos operários e colonizadores da rodovia. Diante do empreendimento da Transamazônica, a FSESP planejou

---

[1143]MORAIS, Fernando; GONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1970. p. 71.
[1144]*Ibidem*, p. 70.
[1145]*Ibidem*. Esses autores retrataram as dificuldades de transporte, de logística em casos de urgência, ausência de hospitais equipados, de médicos especialistas e o alarmante aumento nos casos de mortalidade e de enfermidades que se propagaram no início das obras.

propiciar a infraestrutura na área de saúde através da construção de postos de saúde e hospitais e realizando um amplo programa de medicina preventiva e de sanitarismo.

A FSESP foi criada em 1960 com o nome de Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), este regulamentado pelo Decreto-Lei de nº 4.275 de 1942, vinculado ao Ministério da Saúde, no primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945). O SESP foi mais uma ferramenta da expansão federal na região amazônica na década de 1940. Era fruto de um acordo entre o governo brasileiro e o *Office of Interamerican Affairs* dos Estados Unidos.

Como agência bilateral brasileira-estadunidense, o SESP tinha a função de oferecer assistência médica, como, por exemplo, cuidar da saúde dos homens dirigidos para os seringais amazônicos com o objetivo de extrair borracha para os Aliados (formados pela Inglaterra, a então União Soviética, França e mais tarde os Estados Unidos) durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945).[1146]

Ao sobreviver ao fim da guerra, o SESP teve sua atuação ampliada para todo o país nas décadas posteriores, colaborando para a estruturação de uma rede de saúde pública, sobretudo nas regiões econômicas de fronteira do país. O SESP passou, então, a desempenhar mais fortemente o papel de agência de fortalecimento do Estado nas regiões de interesse dos planos de desenvolvimento do país.[1147]

Em 1960, por caráter jurídico, tornou-se uma Fundação, sem alteração de sua estrutura como agência de qualificação de agentes de saúde, educação sanitária, construção de rede de saúde integrada e permanente de unidades de saúde e expansão em departamentos de saúde estaduais.[1148] Segundo Themis Pinheiro, com o golpe de 1964, e sobretudo no ano de 1971, passou por uma remodelação organizacional, com a unificação das ações de saúde e de saneamento em estruturas regionais estaduais ligadas à presidência da Fundação.[1149]

A partir da formação da Operação Oswaldo Cruz, a FSESP é convocada para realizar os trabalhos de assistência médico-sanitária nos núcleos de colonização da rodovia

---

[1146]ANDRADE, Rômulo de Paula. O pobre solo do celeiro do mundo: desenvolvimento florestal e combate à fome na Amazônia. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 56, jul./dez. 2015, p. 289.
[1147]CAMPOS, André Luiz Vieira. *Políticas internacionais de saúde na Era Vargas: o Serviço Especial de Saúde Pública, 1942-1960*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2006.
[1148]*Ibidem*.
[1149]PINHEIRO, Themis Xavier de Albuquerque. *Saúde pública, história e política: em estudo sobre o SESP (1943-1974).* Natal: EDUFRN, 2015.

Transamazônica e da rodovia Cuiabá-Santarém, para os quais já teria experiência na prática sanitária na região amazônica.

Em 1972, foi dada prioridade, pela FSESP, às medidas de saneamento, de assistência a crianças de zero a quatro anos de idade, ao controle de doenças transmissíveis, destacando-se a tuberculose e a lepra. No que se refere a saneamento básico, nesse mesmo ano foram realizadas cerca de seis mil vistorias em habitações com o intuito de melhorias domiciliares, compreendendo a implantação de privadas higiênicas, lavatórios, pias, banheiros, tanques, filtros, melhorias em poços e cisternas, reservatórios e ligações à rede de água.[1150]

O saneamento do ambiente também exigia esforços da FSESP, que, para tal elaborava projetos de sistemas de abastecimento de água e esgoto, além de executar tais obras. Integravam a Fundação diversos auxiliares e enfermeiros, que se formavam em suas Escolas de Enfermagem e de Pessoal Auxiliar em Manaus e em Santarém, respectivamente, entre outros cursos do seu programa de capacitação.[1151]

Na Amazônia, a disponibilidade de recursos assistenciais, como saneamento básico e hospitais, assumia grande importância devido às distâncias que separavam as sedes dos municípios. A baixa densidade demográfica dificultava a concentração de recursos, assim como as dificuldades de transporte e de comunicação impediam frequentemente a utilização dos recursos disponíveis. Dessa forma, o trabalho realizado pela FSESP era de extrema importância para a viabilização e colonização da Transamazônica.

Em 1974, o convênio para as políticas de saúde na rodovia, entre a FSESP e a SUDAM, elaborou um relatório sobre suas atividades e o quadro encontrado na região, o qual fornece informações importantes para se refletir sobre a questão. Embora este relatório não trouxesse números de mortos por doenças infectocontagiosas, destacava os que eram acentuados, com especial destaque para malária, e atribuía este problema à carência de hospitais, postos de saúde e de saneamento, atribuindo também uma parcela da culpa ao baixo nível educacional da população e às dificuldades logísticas:

> Os dados levantados evidenciaram uma situação já parcialmente conhecida;
> a) as grandes distâncias;
> b) a população esparsa;
> c) as dificuldades de transporte e de comunicações;
> d) a escassez de serviços básicos de todos os setores de atividade;

[1150]MINISTÉRIO DA SAÚDE. Saúde e Saneamento na Transamazônica. *op. cit.*
[1151]*Ibidem*, pp. 35-47.

> e) o baixo nível educacional da população;
> f) as precárias condições de saneamento básico, embora atenuadas pelo volume da água presente;
> g) a predominância das doenças transmissíveis, destacando-se a malária e as doenças entéricas;
> h) as dificuldades de fixação de profissionais e de manutenção de serviços por parte dos governos estaduais, evidenciadas pelo grande número de municípios sem médico e pelo fato de serviços criados pelos próprios governos estaduais ou transferidos da esfera federal, estarem fechados;
> i) a subutilização dos recursos assistenciais disponíveis, evidenciando de um lado a inexistência de condições locais para a manutenção dos serviços e de outro, a incapacidade das populações mais distantes utilizarem os mesmos, pelas razões já antes destacadas;
> j) a precariedade da informação estatística.[1152]

De acordo com o quadro acima evidenciou-se que FSESP e SUDAM alertaram para as dificuldades que enfrentariam para conseguir evitar a disseminação de doenças na área de influência da Transamazônica. As instituições deram destaque também para as precárias condições de saneamento, bem como às dificuldades de atendimento, devido às grandes distâncias que tornavam muito demorado o deslocamento, o que poderia levar ao agravamento de alguns problemas médicos.

Entretanto tal trabalho também apontou recomendações por parte das duas instituições com o intuito de implantar um sistema assistencial para os colonizadores da rodovia. Entre essas recomendações estavam as peculiaridades da região amazônica e a inviabilização de sistemas assistenciais que tivessem sido bem sucedidos em outras áreas do país. Ainda assim, existiam premissas que poderiam ser defendidas em todo o país, como a integração entre serviços públicos e uma melhor utilização dos recursos disponíveis. Sendo assim, o estudo apontou as seguintes recomendações gerais:

> - manter pessoal auxiliar nos pequenos aglomerados populacionais, com a finalidade de desenvolver atividades básicas de saúde pública, essencialmente preventivas;
> - manter nas sedes municipais serviços simples de recuperação e de promoção da saúde;
> - manter nas sedes das áreas de influência serviços diferenciados de recuperação da saúde, além de serviços preventivos e proporcionar os recursos necessários para que as populações dos municípios da área de influência possam utilizar esses recursos;
> - manter nos centros de polarização mais significativos, como Santarém, Marabá e Altamira, serviços especializados, para aliviar a demanda sobre Belém e reduzir os custos assistenciais;

[1152]SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA; FUNDAÇÃO SERVIÇOS SAÚDE PÚBLICA. *Estudos socioeconômicos do eixo da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém.* Belém: SUDAM; FSESP, 1974. p. 25.

> - implantar um sistema de estatística que permita melhor conhecimento da situação de saúde.[1153]

A assistência médico-sanitária, como a tentativa de chegar ao objetivo imediato de promover saúde, prevenir, diagnosticar e tratar as enfermidades, foram realizadas por unidades sanitárias e unidades mistas, nas quais funcionavam as atividades de outras instituições, como a SUCAM, com campanhas de vacinação, por exemplo. Essas unidades realizavam, a partir da FSESP, atividades de enfermagem, educação sanitária e de saúde dental. A Superintendência possuía, nas áreas de influência do PIN, o objetivo de realizar campanhas de prevenção e de controle de enfermidades.

A SUCAM foi criada em 1970 através do Decreto nº 65.253, de 1º de outubro de 1969, e teve sua estrutura e operação definidas por outro decreto publicado no ano seguinte[1154]. Estava subordinada diretamente a Secretaria de Saúde Pública, juntamente com a Divisão Nacional de Fiscalização e de Organização Sanitária e com o Departamento Nacional de Profilaxia e Controle de Doenças.[1155] A SUCAM resultava da fusão do Departamento Nacional de Endemias Rurais (conhecido como DENERu, criado em 1956), da Campanha de Erradicação da Malária (CEM, concebida em 1965) e da Campanha de Erradicação da Varíola (CEV, elaborada em 1966).[1156]

O contexto da criação desta superintendência remonta a um período de transformações na estrutura do Ministério da Saúde[1157], como a realização do Plano Nacional de Saúde de 1967, que concretizou a passagem de órgãos públicos para a esfera privada através de concessões e contratos; assim como a criação da Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ), que passava a reunir o Instituto Oswaldo Cruz, o Serviço de Medicamentos, a Escola Nacional de Saúde Pública, os institutos Fernandes Figueira, de Leprologia, Evandro Chagas e Endemias

---

[1153]*Ibidem*, p. 26.

[1154]"A Superintendência de Campanhas de Saúde Pública dirigida por um Superintendente, órgãos dotado de autonomia administrativa e financeira tem por finalidade a execução direta de atividades de erradicação e de controle de endemias, nas áreas em que haja transmissão atual ou potencial." Decreto nº 66.623, de 22 de maio de 1970. Dispõe sobre a organização administrativa do Ministério da Saúde, e dá outras providências. Diário Oficial da União – Seção 1 – 25 de maio de 1970, p. 3903.

[1155]FONSECA, Cristina M. O. "Interlúdio: As campanhas sanitárias e o Ministério da Saúde, 1953-1990." *In* BENCHIMOL, Jaime L. (Coord.*). Febre amarela: a doença e a vacina, uma história inacabada*. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2001. p. 303.

[1156]A SUCAM e a FSESP foram extintas em 1990, dando lugar à Fundação Nacional de Saúde, a FUNASA.

[1157]Vale lembrarmos que o Ministério da Saúde foi criado em julho de 1953, quando então fora separado do Ministério da Educação. Para mais informações sobre este processo ver: HAMILTON, Wanda; FONSECA, Cristina. Política, atores e interesses no processo de mudança institucional: a criação do Ministério da Saúde em 1953. *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, Rio de Janeiro, vol. 10 (3), pp. 791-825, set.-dez. 2003.

Rurais; esse último formado por centros de pesquisa situados em outros estados do Brasil: Aggeu Magalhães (Pernambuco), René Rachou (Minas Gerais) e Gonçalo Moniz (Bahia).

A SUCAM possuía autonomia e acumulava conhecimentos construídos ao longo de décadas de atividades de combate às endemias de transmissão vetorial. Era herdeira do modelo de sanitarismo campanhista implementado pelo médico-sanitarista Oswaldo Cruz, no início do século XX.

A SUCAM exercia seu papel em ações de medicina preventiva e no combate às endemias, atuando fortemente em operações com o uso de inseticidas, como o DDT, para a campanha de erradicação da malária na região amazônica. Como já ressaltamos, esta doença endêmica era um grande problema de saúde na região, e se agravava com o fluxo migratório do processo de colonização do PIN. Segundo o já citado relatório do Ministério da Saúde de 1973 – relativo aos anos de 1970 a 1972:

> Em consequência dos defasamentos [atrasos de políticas de erradicação da malária] repetidos ao longo dos anos, os índices de transmissão tem oscilado para mais nas áreas de influência das rodovias de integração nacional [Transamazônica, Cuiabá-Santarém e Perimetral Norte], como em toda a Amazônia. Muito tem contribuído para essa situação o movimento migratório resultante das oportunidades de trabalhos gerados pelos empreendimentos oriundos e impulsionados pelos incentivos fiscais e o processo de colonização.[1158]

Em 1972, assegurados os recursos financeiros, a SUCAM pôde estender as operações de combate ao mosquito *Anopheles,* o vetor do protozoário causador da doença, sendo ao total visitadas mais de 112 mil localidades próximas ao trajeto da rodovia Transamazônica.[1159] Todas as áreas de acesso à BR-230 tornaram-se alvo do uso de inseticidas por parte dos agentes da SUCAM. Paralelamente às operações de dedetização, a SUCAM desenvolvia atividades de avaliação epidemiológica através da busca passiva e ativa de casos de malária e de outras doenças como a febre amarela, a leishmaniose, filariose, tracoma, bouba e esquistossomose.[1160]

A malária tornou-se um dos focos da SUCAM durante a construção da rodovia. Em 1972, a SUCAM intensificou o programa de combate à malária que vinha sendo realizado

[1158]MINISTÉRIO DA SAÚDE. Saúde e Saneamento na Transamazônica. *op cit.*, p. 99.
[1159]SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. Estudos socioeconômicos do eixo. *op. cit.*, p. 80.
[1160]Ainda que algumas dessas doenças não ocorressem em grande número, como a filariose que se concentrava mais especificamente nas imediações da cidade de Belém, faziam parte do objetivo da Operação Oswaldo Cruz de levar saúde e saneamento para os colonos e trabalhadores da região amazônica e da BR-230.

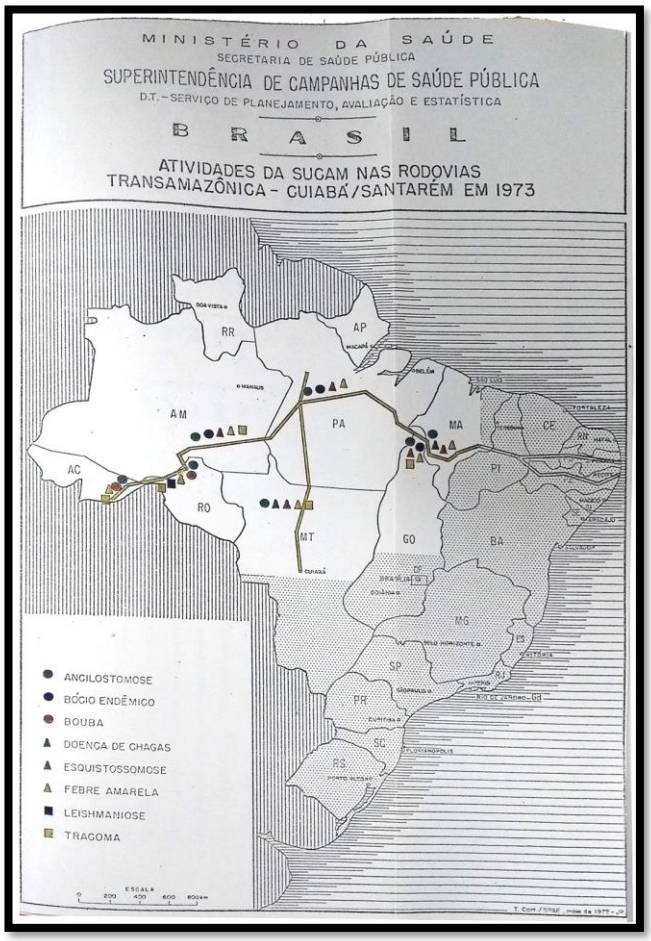
desde 1968. A principal metodologia deste programa era a de ataque, na qual ocorria a aplicação de DDT em ciclos semestrais em domicílios. Entretanto segundo o médico da Superintendência Dr. Ernani Motta[1161], a implantação contínua e acelerada de projetos agroindustriais ao longo dos vales úmidos da Amazônia continuava a ser um fator de retardamento da erradicação da doença, "apesar das medidas incessantes de combate aplicadas pela SUCAM"[1162].

Nos anos de 1973 e de 1974, a Superintendência realizou na Transamazônica (exceto no trajeto nordestino da rodovia) Campanhas Contra o Tracoma (nos trajetos dos então territórios do Tocantins[1163] e de Rondônia[1164]); contra a Leishmaniose (somente no território de Rondônia); contra a Febre Amarela em todos os estados amazônidas atravessados pela rodovia (Maranhão, território do Tocantins, Pará, Amazonas, território de Rondônia e Acre); contra a Esquistossomose (trajeto do Maranhão, território do Tocantins, Pará e Amazonas); contra a doença de Chagas (no Maranhão); contra a Bouba (território de Rondônia e Acre); contra o Bócio Endêmico (território do Tocantins, estados do Pará e Amazonas) e contra a Ancilostomose (nos trajetos de todos os estados atendidos pelas atividades da SUCAM neste projeto).[1165]

Nestas campanhas da SUCAM, foram apontados em relatório intitulado *Atividades da SUCAM nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, 1973*: as localidades trabalhadas em cada estado, os exames realizados e os que deram resultado positivo para as doenças abarcadas pelas campanhas e o números de pessoas medicadas. Em 1973, foram atendidas

[1161] MOTTA, Ernani. *Situação atual do controle das grandes endemias.* Conferência proferida pelo Dr. Ernani Guilherme Fernandes da Motta, na Delegacia de Sergipe, da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra. Ministério da Saúde, SUCAM: Aracajú, setembro de 1977. Esta conferência havia sido apresentada na VI Conferência Nacional da Saúde, que ocorreu em Brasília, em agosto de 1977.
[1162] *Ibidem*, p. 4.
[1163] O território do Tocantins fazia parte do estado de Goiás e torna-se estado em 1988.
[1164] O território de Rondônia foi elevado a estado em 1982.
[1165] SUCAM. *Atividades da SUCAM nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém – 1973*. Ministério da Saúde; D.T – Serviço de Planejamento, Avaliação e Estatística: Brasília, 1973.

mais de 8.700 pessoas com ancilostomose[1166] – mais de cinco mil somente no estado do Pará – no trajeto da Transamazônica.[1167]



Mapa 9. Atividades da SUCAM nas duas primeiras rodovias do PIN.

Fonte: SUCAM. *Atividades da SUCAM nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém – 1973*. Ministério da Saúde; D.T – Serviço de Planejamento, Avaliação e Estatística: Brasília, 1973.

Nesse mesmo ano foram encontradas 149 pessoas – de mais de 13 mil examinadas – com esquistossomose[1168] no Pará (em sete localidades trabalhadas), contra somente duas pessoas positivas para a mesma doença nos quatro sítios apurados no Amazonas. Não foram encontradas pessoas positivas para bócio endêmico[1169], mas, ainda assim, foram produzidas mais de 21 mil toneladas de sal iodado, nos estados do Pará, Amazonas e Goiás, como mecanismo de prevenção desta enfermidade.

[1166]A Ancilostomíase é uma infecção intestinal causada por nematódeos. É conhecida popularmente por "amarelão", "opilação" ou como a doença do Jeca Tatu. "No Brasil, predomina nas áreas rurais, estando mito associada a áreas sem saneamento e cujas populações tem como hábito andar descalças." BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. SECRETARIA DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE. DEPARTAMENTO DE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA. *Doenças infecciosas e parasitárias: guia de bolso.* Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância Epidemiológica. – 4. ed. ampl.– Brasília: Ministério da Saúde, 2004. pp. 56-57.

[1167]SUCAM. Atividades da SUCAM nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém – 1973. *op. cit*.

[1168]A Esquistossomose é uma infecção produzida por um parasita trematódeo diegético. Possui quatro tipos: intestinal, hepatointestinal, hepatoesplênica compensada e hepatoesplênica descompensada. No Brasil, os caramujos são os principais hospedeiros intermediários. BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Doenças infecciosas e parasitárias: guia de bolso. *op. cit.*, pp. 127-129.

[1169]O bócio (hipertrofia da glândula tireóide) é uma das doenças causadas pela deficiência de iodo. A iodação do sal tornou-se obrigatória em 1974. "O Programa de Combate aos Distúrbios por Deficiência de Iodo no Brasil - Pró Iodo, é uma das ações mais bem sucedidas no combate aos distúrbios por deficiência de micronutrientes e tem sido elogiado pelos organismos internacionais pela sua condução e resultado obtido na eliminação do bócio endêmico no País." SECRETARIA DE ATENÇÃO PRIMÁRIA À SAÚDE. Deficiência de Iodo. Disponível em: https://aps.saude.gov.br/ape/pcan/iodo Acessado em: 25 de setembro de 2021.

Somente no Acre foram contabilizadas e atendidas mais de três mil pessoas diagnosticadas com bouba[1170].[1171]

Ainda em 1973, nenhum caso de doença de Chagas[1172] foi identificado na Transamazônica (no Maranhão), durante todo o ano. Contra a filariose[1173] foram medicadas 2.283 pessoas e receitados mais de 95 mil comprimidos antifiláricos no Pará. E no Amazonas foram identificados 239 casos positivos de Leishmaniose Tegumentar. Nas atividades da SUCAM contra o Tracoma[1174] na área do PIN, foram trabalhadas 43 localidades de dez municípios. Foram mais de seis mil pessoas examinadas, das quais mais de duas mil testaram positivo para a enfermidade e 159 foram os casos clinicamente curados. E cerca de 5.500 medicamentos foram empregados para solucionar outras conjuntivites e afecções oculares.[1175]

A Campanha Contra a Febre Amarela realizada pela SUCAM nas imediações da rodovia no ano de 1973 era constituída por três frentes: vigilância do transmissor, o mosquito *Aedes aegypti*, através da inspeção de prédios e de depósitos de água; Campanha de Vacinação Antiamarílica e a técnica médica de viscerotomia em corpos para diagnóstico tardio. Para a Campanha de Erradicação do *Aedes aegypti* em 1973, nas áreas de influência do PIN foram inspecionados, somente no Pará, mais de 45 municípios (174 localidades), contabilizando 78.080 locais desinsetizados – possíveis criadouros do mosquito, como prédios, depósitos de água e veículos. A vacinação contemplou 121.769 pessoas na

[1170]A Bouba é uma infecção crônica causada por bactérias estreitamente relacionadas às causadoras da sífilis, entretanto, não é sexualmente transmissível. A bouba "ocorre sobretudo nas comunidades rurais pobres em áreas de florestas tropicais quentes e úmidas da África, da Ásia, da América Latina e do Pacífico..." ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE. Erradicação da bouba. Procedimentos para verificação e certificação da interrupção da transmissão. OMS, 2018. MUNIZ, Érico Silva. *Basta aplicar uma injeção? Desafios e contradições da Saúde Pública nos tempos de JK (1956-1961).* Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2013.

[1171]SUCAM. Atividades da SUCAM nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém – 1973. *op. cit*.

[1172]A doença de Chagas é uma doença parasitária que tem como agente etiológico o protozoário *Trypanosoma cruzi.* BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Doenças infecciosas e parasitárias: guia de bolso. *op. cit*., pp. 103-107.

[1173]A Filariose é uma doença parasitária crônica de caráter endêmico, conhecida popularmente por elefantíase. O ser humano é a fonte primária da infecção, o parasita nematóide *Wuchereria bancrofti* é transmitido de pessoa a pessoa por meio da picada do mosquito *Culex quinquefasciatus*, mais conhecido por pernilongo.

[1174]O Tracoma é uma afecção inflamatória ocular crônica, conhecida também por conjuntivite granulomatosa. O modo de transmissão é principalmente por contato direto, de pessoas a pessoa, entretanto, moscas podem contribuir para a disseminação da doença como transporte mecânico. Uma das medidas de controle ainda é a educação sanitária. BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Doenças infecciosas e parasitárias: guia de bolso. *op. cit*., pp. 306-308.

[1175]SUCAM. Atividades da SUCAM nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém – 1973. *op. cit*.

Transamazônica, sendo destas 79.373 da zona rural de 29 municípios alcançados pela SUCAM.[1176]

Imagem 38. A SUCAM "atinge o homem modesto e longínquo"[1177].

Fonte: CORREIO DA MANHÃ. Operação Oswaldo Cruz cuida dos brasileiros na Amazônia. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1971, p. 9. Acervo Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

A Superintendência mantinha distritos operacionais e subunidades nos principais centros de erradicação da malária, assim como nas agrópolis e agrovilas, destacando-se nas de Tocantinópolis, Marabá, Altamira, Itaituba, Jacareacanga (PA), Prainha (PA), Humaitá, Lábrea e Boca do Acre (AM). Nestes distritos e subunidades, as campanhas de vacinação também eram realizadas e tornaram-se fundamentais para o alcance dos objetivos da Operação Oswaldo Cruz, de controle das doenças endêmicas na região amazônica.

Além da expertise demandada da FSESP e da SUCAM, foi acionado também pela Operação Oswaldo Cruz o centro de pesquisa na área da saúde, o IEC, que através de pesquisas e levantamentos em campo promoveu descobertas e conhecimento médico-científico sobre as enfermidades da região atravessada pela Transamazônica.

4.4. Um laboratório a céu aberto

O IEC foi criado pela Lei nº 59, de 11 de novembro de 1936 como Instituto de Patologia Experimental do Norte (IPEN), passando a levar o nome do seu criador e primeiro diretor científico em 1940, como Instituto de Patologia Experimental Evandro Chagas, em

[1176] *Ibidem.*
[1177] CORREIO DA MANHÃ. Operação Oswaldo Cruz cuida dos brasileiros na Amazônia. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1971, p. 9. Acervo Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

homenagem ao cientista que morrera naquele ano, em um acidente aéreo. Dois anos mais tarde, passa a ser intitulado Instituto Evandro Chagas (IEC), como o conhecemos até hoje.

Evandro Serafim Lobo Chagas (1905-1940) era filho primogênito do cientista Carlos Chagas (1879-1934), e marcou a história da saúde e do sanitarismo brasileiro, com seus estudos sobre a febre amarela, a malária, a ancilostomose e, sobretudo sobre a leishmaniose visceral, tornando-se pioneiro no estudo desta doença no Brasil.[1178] Em 1970, o IEC era transferido para a recém-criada Fundação Oswaldo Cruz, na qual foram reunidos todos os centros de pesquisa do Ministério da Saúde. Em 1975, o IEC voltaria a reintegrar a FSESP. E justamente entre 1970 e 1974, a Transamazônica iria marcar a história do Instituto, como espaço de pesquisas sobre arboviroses.

> A abertura da Transamazônica e sua colonização oferece a oportunidade de ampliar os estudos sobre vírus feitos pelo Instituto Evandro Chagas durante 16 anos. Estas pesquisas mostraram a existência na Amazônia de um grande grupo de vírus que é peculiar à floresta amazônica e suas criaturas, transmitidas por mosquitos e somente infectando o homem esporadicamente quando há derrubada da floresta para construir uma estrada, sua morada ou para fazer agricultura.[1179]

Neste texto escrito em máquina de escrever e a mão, com o título de *Estudos sobre vírus na BR-230 (Transamazônica)*, Gilberta Bensabath[1180], médica integrante do IEC[1181],

[1178]Para mais informações sobre a trajetória profissional de Evandro Chagas ver: BARRETO, Danielle Cristina dos Santos. *Uma trajetória familiar na ciência: Evandro Chagas (1905-1940) e o estudo das endemias rurais no Brasil*. 295f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde), Fundação Oswaldo Cruz, Casa de Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2012.

[1179]BENSABATH, Gilberta. *Estudos sobre vírus na BR-230 (Transamazônica).* Acervo Pessoal de Gilberta Bensabath, Arquivo do IEC, Belém.

[1180] Bensabath (1924-2020) graduou-se em 1949 pela Faculdade de Medicina e Cirurgia do Pará.[1180] Integrou o grupo do IEC, quando este vinculava-se ao SESP, a partir da década de 1960, de onde saiu somente quando não podia mais locomover-se para o escritório que ainda mantinha dentro da sede do IEC em Belém, já com mais de noventa anos. Assumiu a Diretoria desse Instituto, no período de 1975 a 1979, tornando-se a primeira mulher a ocupar tal cargo. Foi chefe da Seção de Epidemiologia do IEC a partir de 1979 até a sua aposentadoria compulsória, em agosto de 1994. Enquanto pesquisadora, no período de 1960 a 1975, sua área de atuação vinculou-se aos estudos pioneiros das arboviroses (febre amarela, febre do oropouche e outras) e das hepatites virais (então em estudos etiológicos incipientes), tanto em trabalhos de laboratório, como de campo. Nessa fase, destacaram-se os seus trabalhos realizados ao longo da rodovia Transamazônica e nos municípios de Sena Madureira e Boca do Acre, no alto Purus, Amazônia ocidental brasileira. O hepatopatologista Leônidas Braga Dias foi seu grande colaborador nesses estudos. Em Boca do Acre, durante mais de 15 anos, viria a coordenar estudos sobre a etiologia, epidemiologia, aspectos clínico-epidemiológicos da hepatite de Lábrea, além da profilaxia das hepatites virais. Mesmo após sua aposentadoria, Bensabath mantinha um escritório dentro da sede do IEC, organizando e realizando novos trabalhos. Em 2017, quando visitamos o arquivo do IEC em Belém, conversamos com a médica que então com seus 93 anos, contou-nos, em seu escritório, os estudos e trabalhos que realizou as margens da rodovia Transamazônica, em acampamentos de colonos e de trabalhadores das construtoras, a coleta de material para o estudo das arboviroses. INFORME IEC. Gilberta Bensabath, 1924-2020. Informe *IEC, Boletim Informativo IEC/CENP* – Edição Especial, Ananindeua, Pará, 13 de maio de 2020; AMORIM, Waldir Pedrosa; STRAUSS, Edna. Memória da Hepatologia Brasileira: os pioneiros. *Sociedade Brasileira de Hepatologia*, pp. 55-56. Disponível em: https://www.abcdasaude.com.br/imagens/sbh.pdf Acessado em 03 de julho de 2017.

apontou a importância que a abertura da Transamazônica tinha para este Instituto. A partir de novos levantamentos, pesquisas de campo, coletas e estudos sobre vírus que circulavam nas adjacências da rodovia, e que acometiam os migrantes e trabalhadores da mesma, a Transamazônica foi compreendida por Bensabath e por outros cientistas do IEC enquanto novo espaço de possíveis descobertas, enquanto um *laboratório a céu aberto*.

Dessa forma, os integrantes da Seção de Arbovírus do IEC empenharam esforços em acompanhar as frentes de trabalho dos funcionários das empreiteiras que abriam caminho para a construção da estrada. Entre março e setembro de 1971, Bensabath juntamente com o virologista Francisco de Paula Pinheiro, a virologista Amélia P. A. Travassos da Rosa e a também virologista e entomóloga Amazonia Toda Tang passaram a realizar expedições científicas na Transamazônica. As localidades levantadas foram inicialmente divididas em quatro: quilômetro 12 do subtrecho Marabá-Jatobal; quilômetro 68 do subtrecho Marabá-Estreito (Tocantinópolis); quilômetro 43 do trecho Altamira-Itaituba (agrovila Brasil Novo) e quilômetro 52 do subtrecho Altamira-Rio Repartimento (Belo Monte-Rio Repartimento).[1182]

A primeira expedição do grupo de cientistas partiu de Marabá em direção às frentes de construção da estrada e teve por finalidade conhecer as dificuldades que o empreendimento da Seção de Arbovírus do IEC enfrentaria. Esta primeira viagem se estendeu de 4 a 27 de março de 1971, ocorrendo justamente em período de maior queda pluviométrica na região. Os cientistas e técnicos caminharam juntamente com a frente de construção dos funcionários que abriam as picadas e derrubavam as árvores. Instalaram armadilhas, esperaram pelas capturas e recolheram as amostras de sangue dos animais silvestres capturados, sobretudo aves e pequenos mamíferos.[1183]

Este processo dependia das circunstâncias meteorológicas, das atividades dos operários das empreiteiras, e, por vezes, os dias gastos em viagem, em instalação do pessoal e da infraestrutura demandada e de construção de picada na floresta, eram quase o mesmo número de dias despendidos para estudos.[1184] As coletas de amostras de sangue de humanos foram feitas nos acampamentos das construtoras Mendes Júnior e Queiroz Galvão, assim

---

[1181]PINHEIRO, Francisco de Paula. Histórico do Instituto Evandro Chagas (1950-1985). *In* Fundação Serviços de Saúde Pública. *Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical.* Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública; 1986. p. 70.
[1182]BENSABATH, Gilberta. *Estudos sobre vírus na BR-230 (Transamazônica).* Acervo Pessoal de Gilberta Bensabath, Arquivo do IEC, Belém.
[1183]*Ibidem*, pp. 2-3.
[1184]BENSABATH, Gilberta. Estudos sobre vírus na BR-230 (Transamazônica). *op. cit*., p. 2.

como no quilômetro 21 em colonos recém-chegados, na agrovila Brasil Novo (quilômetro 43), em Altamira e nos hospitais de Belém, em doentes graves hospitalizados provenientes da Transamazônica.[1185]

Essa pesquisa da Seção de Arbovírus do IEC passou a chamar a atenção de outros órgãos de pesquisa e de financiamento na área da saúde e de parceiros do Instituto. A construção da Transamazônica tornou-se uma oportunidade não somente para o próprio corpo especializado e técnico do IEC, como também para os seus colaboradores e financiadores, como a Organização Pan-americana de Saúde (OPAS)[1186]. Esta agência internacional[1187] passou a preocupar-se no início da década de 1960 com a aplicação das ciências sociais na análise dos problemas de saúde, passando a financiar e a executar programas de medicina comunitária em países latino-americanos, com o intuito de prevenir e de solucionar problemas sanitários e médicos em regiões mais pobres.[1188] Portanto, a pesquisa de arboviroses na BR-230 fundamentava perfeitamente uma das perspectivas da OPAS à época: "a incorporação dos programas de saúde no desenvolvimento socioeconômico"[1189].

> Crossing vast areas of forest, most of wich has never been touched by man, the labour force engaged in the construction will pass through a wide variety of ecological enviromnents and will almost certainly come into contact with certain zoonotic disease agents (such as arboviruses, Leishmania, etc.). In addition, about 80 per cento of the workers will be derived from other parts of the country, and there is the possibility that other infectious diseases, and

[1185]*Ibidem*, p. 3.

[1186]Criada em 1902, a OPAS é a agência internacional de saúde mais antiga do mundo, dedicada a melhorar a saúde pública nos países do continente americano. Está sediada na capital estadunidense Washington. O Brasil passou a integrá-la em 1929. A OPAS é vinculada à Organização Mundial da Saúde (OMS), e já era o Escritório Regional para as Américas da Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS) antes mesmo da construção da rodovia Transamazônica. Também faz parte dos sistemas da Organização dos Estados Americanos (OEA) e da Organização das Nações Unidas (ONU). Fonte: https://nacoesunidas.org/agencia/opasoms/ Acessado em 10 de julho de 2021.

[1187]Vale lembrar que o IEC, desde a sua criação, construiu laços com instituições estrangeiras de pesquisa, como a sua relação, já profundamente estudada, com a estadunidense Fundação Rockefeller, que financiou diversas pesquisas do Instituto, assim como também esta utilizou-se do espaço físico do IEC para os seus estudos. Até mesmo um laboratório privativo, a Rockefeller chegou a ter dentro do IEC. Ver: Löwy, Ilana. *Vírus, mosquitos e modernidade – a febre amarela no Brasil entre a ciência e a política.* Rio de Janeiro, Editora Fiocruz, 2006. Andrade, Rômulo de Paula. -Uma floresta cheia de vírus!- Ciência e desenvolvimento nas fronteiras amazônicas. Revista Brasileira de História (online), v. 39, p. 19-42, 2019.

[1188]ESCOREL, Sarah. "História da política de saúde no Brasil (1964 a 1990): do golpe militar à reforma sanitária". *In* GIOVANELLA, Ligia *et al*. (Org.). *Políticas e sistema de saúde no Brasil*. Rio de Janeiro: Fiocruz/Cebes, 2008. p. 331; CUETO, Marcos. *O valor da saúde: história da Organização Pan-Americana da Saúde*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2007.

[1189]CUETO, Marcos. *O valor da saúde: história da Organização Pan-Americana da Saúde*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2007. p. 147.

> their vectors, may be introduced into the Amazon area where they were previously unknown (e.g. Chagas' disease, schistosomiasis, etc.).[1190]

Em 1970, com o fim do apoio financeiro fornecido pela Fundação Rockefeller, a recém-denominada Seção de Arbovírus – hoje conhecida por Seção de Arbovirologia e Febres Hemorrágicas (SAARB) –, passou a receber apoio da OPAS. Este suporte financeiro perdurou até 1975.[1191] E, nestas circunstâncias, o projeto de pesquisa da Seção de Arbovírus do IEC foi abraçado pela OPAS. Intitulado *Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway*, este projeto ocorreu de novembro de 1971 a março de 1973 com orçamento, para o primeiro ano de vinte mil dólares, e para o terceiro ano de cinquenta mil dólares. O suporte financeiro deste projeto era fornecido pela OPAS, pelo Comando de Pesquisa e Desenvolvimento Médico do Exército dos Estados Unidos e pelo próprio IEC.

O acréscimo orçamentário do projeto de pesquisa possibilitou o aumento da equipe de trabalho e da infraestrutura do mesmo. Passavam a integrar o projeto os parasitologistas britânicos Ralph Lainson e Jeffrey Jon Shaw, que estudaram, sobretudo, a leishmaniose no Brasil; o parasitologista e entomólogo paraense Habib Fraiha Neto; a médica bacteriologista paraense Zéa Constance Lins, além do diretor do IEC Miguel Cordeiro de Azevedo e o coordenador do projeto M. Martins da Silva.[1192]

Essa equipe multidisciplinar de virologistas, epidemiologistas, parasitologistas, bacteriologistas e técnicos auxiliares realizou seis viagens a diferentes seções da rodovia, para dez localidades diferentes, cada uma com duração de quarenta a setenta dias, além de viagens mais curtas que foram feitas para a confirmação de dados coletados.[1193]

[1190]Tradução nossa: "Atravessando vastas áreas de floresta, muitas das quais nunca foram tocadas pelo homem, a força de trabalho envolvida na construção passará por uma grande variedade de ambientes ecológicos e quase certamente entrará em contato com certos agentes zoonóticos (como arbovírus, Leishmania , etc.). Além disso, cerca de 80 por cento dos trabalhadores serão oriundos de outras partes do país, e existe a possibilidade de que outras doenças infecciosas, e seus vetores, possam ser introduzidos na área amazônica onde antes eram desconhecidos (por exemplo, Chagas ' doença, esquistossomose, etc." BENSABATH, Gilberta *et al*. *Observations on infectious diseases along the Transamazonian highway*. s./d., p. 1. Acervo Pessoal de Gilberta Bensabath, Arquivo IEC.

[1191]ROSA, Amelia P. A. Travassos da. The history of Arbovirology at Instituto Evandro Chagas, Belém, Pará, Brazil, from 1954 to 1998. *Revista Pan-Amazônica de Saúde*, número especial 7, 2016, pp. 61-70.

[1192]Os dois parasitologistas britânicos eram pagos pela Wellcome Trust, enquanto os outros integrantes do projeto eram pagos pelo IEC, exceto o coordenador que era pago diretamente pela OPAS. *Ibidem*.

[1193]*Ibidem*.

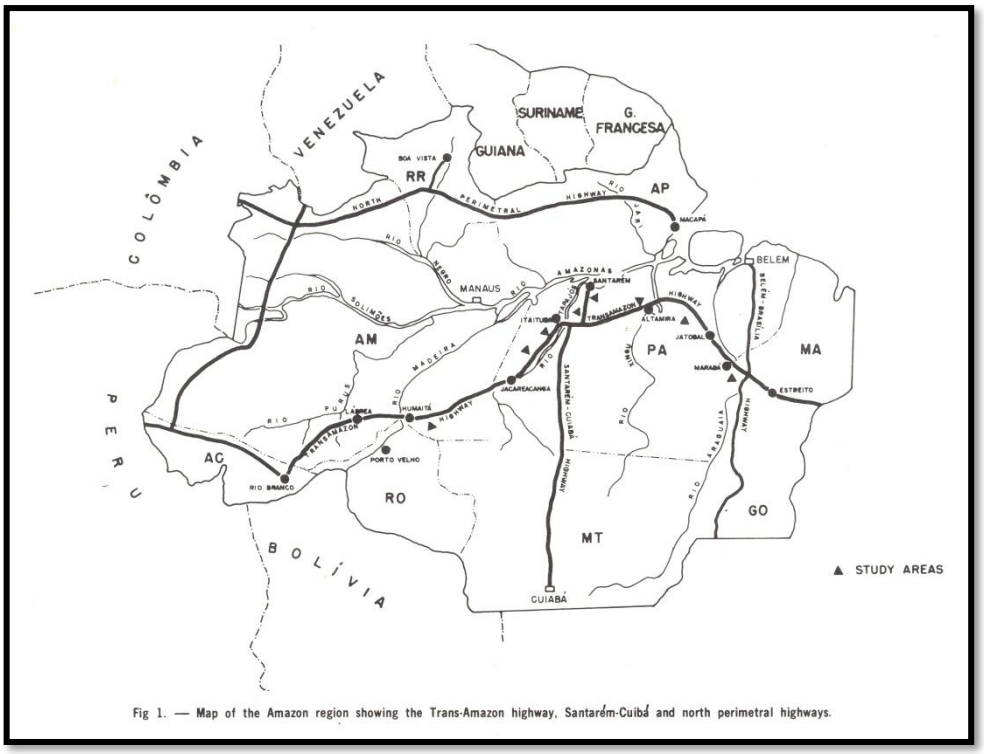


Fig 1. — Map of the Amazon region showing the Trans-Amazon highway, Santarém-Cuibá and north perimetral highways.

Mapa 10. Áreas de estudos ecológicos sobre arboviroses ao longo das margens da Transamazônica.

Fonte: PINHEIRO, Francisco P. et al. Public Health Hazards Among Workers Along the Trans-Amazon Highway. *Journal of Occupational Medicine*, v. 19, n. 7, July, 1977, p. 493. Fundo Gilberta Bensabath do Arquivo do Instituto Evandro Chagas.[1194]

Dois aspectos do projeto eram evidenciados: os estudos de doenças e agentes introduzidos, na região amazônica, por trabalhadores e colonos originários de outras partes do Brasil, e o estudo de doenças e agentes infecciosos da mesma região, porém estranhos aos migrantes. [1195] E o método utilizado neste projeto foi de investigação epidemiológica das viroses (especialmente febre amarela e outras arboviroses, enteroviroses, raiva e etc.), leishmaniose, doença de Chagas, helmintíase (sobretudo esquistossomose), salmonelose, leptospirose e Febre Negra de Lábrea, incluindo pesquisas sobre artrópodes e outros vetores.

Para os estudos sorológicos, coletou-se plasma de aves, soro de pequenos mamíferos, bem como de pessoas residentes nas localidades intersectadas pela rodovia, ou que haviam emigrado de outras regiões do país a fim de integrar os PICs da rodovia.

[1194] Este mapa foi utilizado em diversos relatórios e artigos escritos por esse grupo de pesquisa do IEC. Optamos aqui por utilizar o mapa que estava em melhor formatação, para um melhor entendimento do leitor.
[1195]PINHEIRO, Francisco de Paula. *et al*. Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway. *Pan American Health Organization – Twelfth Meeting of the Advisory Committee on Medical Research.* Washington, EUA, 25-29 jun. 1973, pp. 1-18.

O trabalho dos pesquisadores do IEC na Transamazônica foi registrado pela edição especial da revista *Realidade* sobre a Amazônia. Bensabath foi fotografada retirando amostra de sangue de um macaco para as pesquisas sobre arboviroses ao longo da rodovia (imagem acima). O material coletado era enviado para o laboratório do IEC em Belém e inoculado em camundongos filhotes. Entre janeiro de 1973 a junho de 1974 foram inoculadas em camundongos filhotes 549 amostras de sangue.[1196] Neste mesmo período de observação, 160 (19,2%) de 832 pessoas tiveram conversão sorológica para arbovírus.[1197] Segundo reportagem da revista, até outubro de 1971, os pesquisadores do Instituto já tinham identificado setenta e uma espécies de arbovírus, e, destas, 46 eram completamente novas para o âmbito científico.[1198]

A doutora tem um exército de ratos

A idéia de que a floresta é um inferno infestado de insetos e bichos transmissores de moléstias, que tem afastado muitos dos possíveis colonizadores da Amazônia, não é exata. É o que revela o laboratório de arbovírus (vírus transmitidos pelos elementos mais comuns da selva — insetos, carrapatos) do Instituto Evandro Chagas, de Belém.
Os pesquisadores do Instituto recolhem insetos (numa área de mata natural próxima de Belém, ou em áreas de interêsse como a Transamazônica), produzem sôros e inoculam no cérebro de camundongos. O Instituto tem uma "fazenda" de criação de camundongos, onde nascem 150 por dia (à direita).
Com êsse trabalho, o laboratório, dirigido pela dra. Gilberta Ben Sabath, já identificou 71 novas espécies de arbovírus, dois terços dêles absolutamente novos para a ciência. Embora o número de vírus seja enorme (a Amazônia apresenta a maior concentração de arbovírus conhecidos do mundo), só um dêles é considerado muito perigoso para o homem: o da febre amarela — que não é específico da Amazônia, mas de todo o país e do mundo. Outros vinte são patogênicos, mas não provocam incômodos maiores que dores de cabeça, astenia, dores musculares. Para o dr. Francisco de Paula Pinheiro, cientista do Evandro Chagas, a Amazônia é tão ou mais salubre que o resto do país: "Aqui você pode tomar banho num rio, sem nenhum mêdo de pegar esquistossomose, coisa que você não pode fazer na represa da Pampulha, em Belo Horizonte, ou na maioria dos rios de São Paulo". Essa opinião é completada pelo dr. Paulo de Almeida Machado, diretor do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, com esta frase: "Onde vai, o cachorro leva suas pulgas". Isto é: a Amazônia é que deve temer as doenças dos colonizadores, e não êles as dela.

Duas fases da pesquisa: à direita, a caça aos insetos no meio da mata; à esquerda, a inoculação de vírus num macaco.

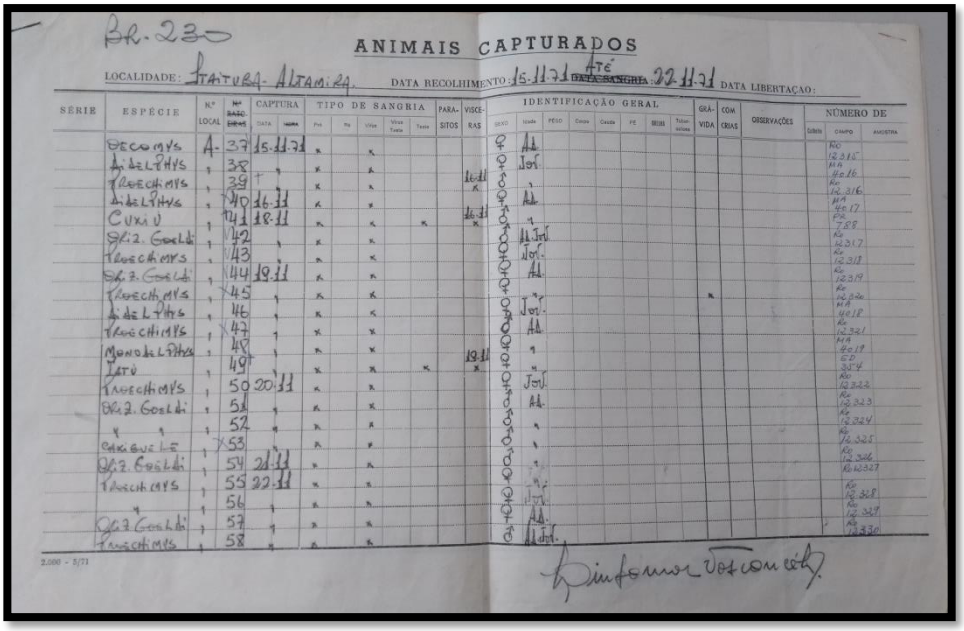
Imagem 39. A pesquisa de campo de Bensabath e do IEC.

Fonte: REALIDADE. A doutora tem um exército de ratos. Revista *Realidade*, Edição especial – "Amazônia", São Paulo, outubro de 1971, p. 222.

A captura de animais por técnicos, como Lindomar Vasconcelos, e cientistas do IEC, ocorreu em diversos trechos, entre eles o de Itaituba-Altamira entre os dias 15 e 22 de novembro de 1971. Observamos que eram anotadas a espécie, sexo, idade dos animais (jovem, adulto jovem e adulto), local e a data do aprisionamento. As aves eram capturadas através de redes, enquanto os pequenos mamíferos,

[1196]PINHEIRO, Francisco P. *et al*. Public Health Hazards Among Workers Along the Trans-Amazon Highway. *Journal of Occupational Medicine*, v. 19, n. 7, July, 1977, p. 492.
[1197]*Ibidem*.
[1198]REALIDADE. A doutora tem um exército de ratos. Revista *Realidade*, Edição especial – "Amazônia", São Paulo, outubro de 1971, p. 222.

principalmente roedores (*caxinguele* e *proemichys*, por exemplo) e primatas (*cuxiu*, por exemplo), eram apreendidos com armadilhas de caixotes de madeira.


BR-230

ANIMAIS CAPTURADOS

LOCALIDADE: Itaituba - Altamira DATA RECOLHIMENTO: 15-11-71 Até ~~DATA SANGRIA~~ 22-11-71 DATA LIBERTAÇÃO:

SÉRIE	ESPÉCIE	Nº LOCAL	Nº BASC. ENTRE	CAPTURA DATA	CAPTURA HORA	TIPO DE SANGRIA Pnc	Pb	Vivo	Vivo Tuvia	Tuvia	PARASITOS	VISCERAS	IDENTIFICAÇÃO GERAL SEXO	Idade	PESO	Cauda	Pé	Orelha	Tubo auditivo	GRAVIDA	COM CRIAS	OBSERVAÇÕES	NÚMERO DE Coleta	CAMPO	AMOSTRA
	DECOMYS	A-37		15-11-71		x		x					♀	Ad										RC 12.315	
	AKODONTHYS	1	38			x		x					♂	Jov										MA 16.16	
	PROECHIMYS	1	39			x		x				16-11 x	♂	Ad										Ro 16.316	
	AKODONTHYS	1	40	16-11		x		x				16-11 x	♂	Ad										MA 16.17	
	CUXIU	1	41	18-11		x		x		x			♀	Ad										PA 788	
	OLIZ. GOELDI	1	42			x		x					♂	Jov										Ro 12.317	
	PROECHIMYS	1	43			x		x					♂	Jov										Ro 12.318	
	OLIZ. GOELDI	1	44	19-11		x		x					♀	Ad										Ro 12.319	
	PROECHIMYS	1	45			x		x					♂	Jov						x				Ro 16.320	
	AKODONTHYS	1	46			x		x					♂	Jov										MA 16.18	
	PROECHIMYS	1	47			x		x					♀	Ad										Ro 12.321	
	MONODELPHIS	1	48			x		x				19-11 x	♂	Ad										MA 16.19	
	CUXIU	1	49			x		x		x			♀	Ad										SD 314	
	PROECHIMYS	1	50	20-11		x		x					♂	Jov										Ro 12.322	
	OLIZ. GOELDI	1	51			x		x					♀	Ad										Ro 12.323	
		1	52			x		x					♂	Ad										Ro 16.324	
	CAXINGUELE	1	53			x		x					♂	Ad										Ro 16.325	
	OLIZ. GOELDI	1	54	21-11		x		x					♂	Ad										Ro 12.326	
	PROECHIMYS	1	55	22-11		x		x					♂	Jov										Ro 10327	
		1	56			x		x					♂	Jov											
	OLIZ. GOELDI	1	57			x		x					♂	Ad										Ro 12.328	
	PROECHIMYS	1	58			x		x					♂	Ad Jov.										Ro 12.329	
																								Ro 12.330	

2.000 - 5/71

Lindomar Vasconcelos

Imagem 40. Lista de animais capturados para a pesquisa de arboviroses na rodovia.

Fonte: VASCONCELOS, Lindomar. Animais capturados. Iatituba-Altamira (BR-230), 15 a 22 de novembro de 1971, IEC. Acervo Gilberta Bensabath, no Arquivo Central do Instituto Evandro Chagas.

Em sua maioria, os pássaros eram sangrados até a morte e seus corpos guardados em refrigerador para trabalho de taxidermia e taxonomia. Já os pequenos mamíferos, quando capturados, tinham suas amostras de sangue retiradas no mesmo dia, e o material era conservado em nitrogênio líquido. Parte desses mamíferos era enviada viva para a sede do IEC em Belém, para serem trabalhados pelas Seções de Parasitologia e Bacteriologia. Outras áreas científicas do IEC estavam assimiladas nesse projeto, demonstrando o caráter multidisciplinar que possuía.[1199]

Durante a existência do projeto de pesquisa, a equipe coletou sangue e outras amostras clínicas de pessoas saudáveis e de enfermos, com o objetivo de investigar os lugares de origem de infecção, como o caso da leishmaniose. Esta teve reação positiva em 47% das 157 pessoas examinadas, demonstrando para a equipe que infecções cutâneas encontradas nestas pessoas haviam sido contraídas em outros lugares, e não às margens da Transamazônica.[1200] Dessa forma, a equipe concluiu que a leishmaniose, ao longo da rodovia, não seria um

[1199]BENSABATH, Gilberta. Estudos sobre vírus na BR-230 (Transamazônica). *op. cit*., p. 5.
[1200]PINHEIRO, Francisco de Paula. *et al*. Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway. *op. cit*., p. 2.

problema para as gerações futuras.[1201] Além disso, as relações entre animais selvagens e o papel de certos vetores artrópodes foram também investigadas. A busca de focos de caracóis *Planorbis* – hospedeiro intermediário da esquistossomose – foi realizada em lagoas e córregos localizados ao longo de quase trezentos quilômetros da rodovia.[1202]

Dessa forma, as pesquisas sobre arboviroses ao longo da rodovia Transamazônica consistiram na busca de arbovírus no soro de seres humanos, de aves e de outros animais capturados. E, para além do estudo sobre arboviroses, os cientistas tentaram isolar enterobactérias e leptospiras de seres humanos e animais; procuraram indícios da presença de esquistossomíase e demonstraram tentativas de isolar vários protozoários parasitos de animais capturados.[1203]

Entre tantas enfermidades nas localidades da rodovia, havia uma que vinha inquietando os integrantes desse projeto entre IEC e OPAS: a Síndrome Hemorrágica de Altamira (SHA). O projeto *Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway*, então realizou uma investigação mais especializada sobre a SHA. Os primeiros casos da síndrome ocorreram seis meses após o início da chegada desses migrantes, ou seja, em janeiro de 1972, justamente período de maior intensidade de chuvas. Os pesquisadores do IEC logo passaram a coletar dados sobre a enfermidade. Em janeiro de 1972, 22 colonos da região da cidade de Altamira manifestaram hemorragias, entre 7.300 colonos que foram diagnosticados com *púrpura trombocitopênica* (doença autoimune). Destes, três chegaram a óbito.[1204]

Em novembro de 1972, iniciou-se, então, um programa de vigilância permanente em Altamira, visando à identificação e investigação de casos de infecção arboviral, de hepatite viral e da SHA:

> A Organização Mundial de Saúde vai instalar um escritório regional na Amazônia, com pessoal especializado, visando a colaborar com o governo brasileiro no campo das investigações científicas sobre doenças ainda não identificadas que tem surgido na região. A informação foi prestada ontem pelo ministro da Saúde, prof. Machado de Lemos[1205], ao revelar as medidas

[1201] *Ibidem*, p. 3.
[1202] *Ibidem*.
[1203] *Ibidem*.
[1204] PINHEIRO, Francisco de Paula. *et al*. Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway. *op. cit.*
[1205] Mário Machado de Lemos (1922-2003) sucedeu Rocha Lagoa e permaneceu como ministro da Saúde de 1972 a 1974.

> de apoio médico-sanitário que serão implantadas naquela área, sobretudo junto aos núcleos de colonização que ali estão sendo abertos.
> O ministro Machado de Lemos teve ontem um despacho de quase duas horas com o presidente Médici, durante o qual fez uma longa exposição sobre os programas de trabalho que pretende desenvolver na Pasta, destacando-se, em primeiro grau de prioridade, a instalação na Amazônia de uma infraestrutura de saúde que atenda às reais necessidades da região. Mais tarde, falando aos jornais, ele assim justificou a urgência desses planos: "Queremos evitar na área da Transamazônica a repetição dos tristes episódios registrados durante a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré, onde cada dormente representa o cadáver de um trabalhador. Em verdade, a saúde pública deve ser obrigatoriamente um ponto de apoio aos projetos de desenvolvimento nacional".[1206]

Pacientes examinados foram selecionados dos postos de saúde e do hospital operado pela FSESP em Altamira. Outros também foram escolhidos a partir das visitas que os médicos da mesma Fundação faziam às agrovilas.[1207] De janeiro a agosto de 1973, foram identificados outros 70 casos de SHA, em uma população aproximada de 15 mil colonos, sendo que sete casos ocorreram em uma mesma família.

Nesta investigação, antigos residentes da região foram entrevistados e afirmavam haver relação desta enfermidade com as picadas dos popularmente conhecidos *borrachudos* ou *piuns* (*Simulium*), que eram abundantes nos períodos de chuvas. A ação direta da toxina provocava hemorragias cutâneas, localizadas ou disseminadas ao redor do local das picadas.

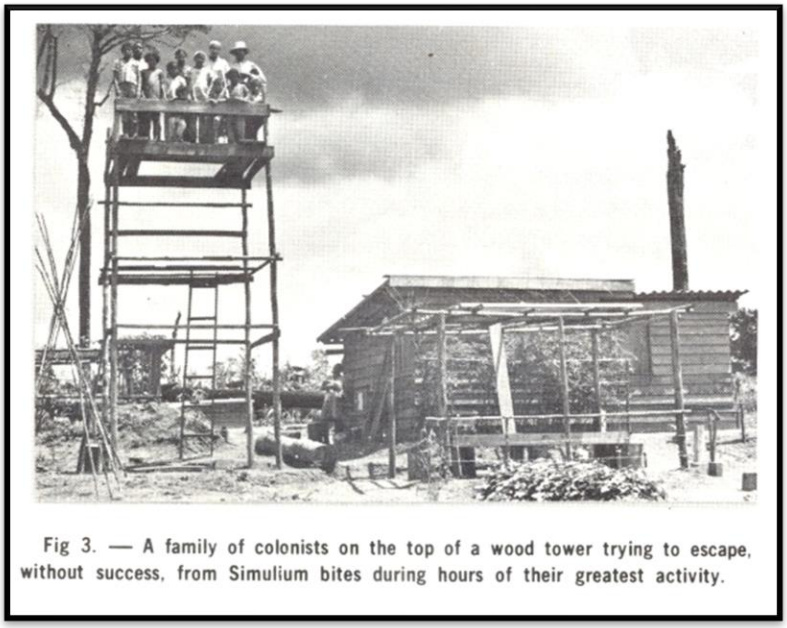


Fig 3. — A family of colonists on the top of a wood tower trying to escape, without success, from Simulium bites during hours of their greatest activity.

Imagem 41. "Uma família de colonos no topo de uma torre de madeira tentando escapar, sem sucesso, das mordidas do *Simulium* durante as horas de maior atividade destes [período diurno]."

[1206]FOLHA DE SÃO PAULO. OMS vai ter representação na Amazônia. *Folha de São Paulo*, São Paulo, Banco de Dados, 29 de julho de 1972, p. 3.
[1207]PINHEIRO, Francisco de Paula. *et al*. *Surveillande and Research on Infectious Diseases along the Trans-Amazon Highway. Progress Report, November 1971 – March 1973*. U.S. Army Medical Resarch and Developmet Command, Washington, D.C. 1973. p. 20.

Fonte: PINHEIRO, Francisco P. *et al*. Public Health Hazards Among Workers Along the Trans-Amazon Highway. *Journal of Occupational Medicine*, v. 19, n. 7, July, 1977, p. 494. Fundo Gilberta Bensabath do Arquivo do Instituto Evandro Chagas.

Ainda que verdade ou não, os cientistas do IEC notaram que os casos de SHA cessaram em maio de 1972 com aparente diminuição da população de *Simulium*, e nenhum caso foi observado durante a estação seca, quando os "piuns" estavam ausentes. Novos casos foram vistos novamente no início de 1973, após o início do período chuvoso e o reaparecimento de *Similium*.[1208] Estes antigos residentes afirmaram que a enfermidade ocorreu de maneira esporádica por muitos anos, mas somente afetava os migrantes.[1209]

Os cientistas também observaram que havia agrupação familiar entre os casos estudados. Entre 92 casos, 30 pessoas pertenciam a nove famílias. Os primeiros nove enfermos estudados eram irmãos de uma mesma família oriunda do Nordeste. Um mês após a chegada em Altamira, dois deles começaram a apresentar hemorragias. Outros sete parentes apresentaram sintomas nas seis semanas seguintes. E uma "sequência de eventos semelhantes foi vista entre muitos dos outros imigrantes recém-chegados".[1210]

Entre 1972 e 1974 foram examinados pela equipe soros de pacientes, contatos e outras fontes por meio do método Ouchterlony de difusão de duplo gel, para determinar os anticorpos contra um extrato de *Simuliidae* capturados no foco da SHA. Apesar de 94% dos pacientes e 55% de seus contatos (outros migrantes na área) terem anticorpos precipitantes contra os *Simuliidae*, apenas 4,8%, do que os cientistas intitularam "população aborígine" da região de Altamira, apresentaram resultados positivos. Entre as amostras obtidas de residentes de Belém – onde não havia, segundo os cientistas, *Simuliidae* – nenhum soro positivo foi encontrado. Também foram negativos os resultados dos soros de oito colonos que haviam chegado há menos de um mês em Altamira. E os estudos realizados em ratos descartaram a possibilidade de serem casos de púrpura trombocitopênica. [1211]

Dessa forma, foi explicado pelos cientistas do projeto de pesquisa, em artigo publicado em uma das maiores revistas científicas e médicas do mundo, a *The Lancet*, em 1974, que os antigos moradores das localidades da Transamazônica eram imunes à saliva de *Simulium*

[1208] *Ibidem*, p. 25.
[1209]PINHEIRO, Francisco de Paula. *et al*. Surveillande and Research on Infectious Diseases along the Trans-Amazon Highway. Progress Report, November 1971 – March 1973. *op. cit.*, p. 24.
[1210]BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO. Notas Epidemiológicas – Síndrome Hemorrágica de Altamira. *Boletim Epidemiológico*, FSESP, vol. VI, n. 8, 1974,pp. 57-64.
[1211]PINHEIRO, Francisco de Paula. *et al*. Surveillance and research on infectious diseases along the Trans-Amazon highway. *op. cit*., pp. 6-8.

amazonicum para o qual ficou atribuída a ocorrência da enfermidade. Isto porque, dos 92 casos que apareceram, em vinte meses de pesquisas, todos os enfermos eram migrantes de outras regiões do país que foram à rodovia para colonizar ou para trabalhar.[1212] E "foi assim que se detectou e descreveu uma enfermidade nova para a Ciência – a Síndrome Hemorrágica de Altamira – [...], bem como se instituiu um método de tratamento."[1213]

Em seus trabalhos publicados sobre as arboviroses e a SHA, os cientistas do projeto *Surveillance and Research* do IEC e OPAS, afirmavam que, com a colonização contínua da região da Transamazônica, havia a expectativa de que a Síndrome e outras doenças previamente não descritas ou totalmente desconhecidas pudessem ser encontradas. E que somente uma "vigilância ativa e investigações intensivas multidisciplinares"[1214] poderia compreender e controlar esses "novos males"[1215].

Desses "novos males", outra doença que também ganhou destaque nas pesquisas do IEC na Transamazônica foi a Febre Negra de Lábrea (FNL)[1216], doença esta que já ocupava as pesquisas dos cientistas e técnicos do IEC desde o início da década de 1960. Era considerada como doença reemergente e vinha acometendo residentes do município de Lábrea e adjacências, na rodovia. Os primeiros casos estudados na Amazônia ocorreram na década de 1950. Entretanto, segundo a população regional e o Serviço Nacional de Febre Amarela, esta enfermidade era conhecida desde os anos de 1930, ao longo dos rios Purus e Juruá.[1217] A primeira vez que uma equipe de pesquisadores, no caso do IEC, deslocou-se para investigar pacientes febris e com icterícia para exames laboratoriais foi em abril de 1951. No sudoeste

---

[1212]PINHEIRO, Francisco de Paula *et al*. Hemorrhagic Syndrome of Altamira. *The Lancet*, Reino Unido, april 13, 1974, pp. 639-642.
[1213]PINHEIRO, Francisco de Paula. "Histórico do Instituto Evandro Chagas, 1950-1985". *In* Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública, 1986. p. 70.
[1214]BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO. Notas Epidemiológicas – Síndrome Hemorrágica de Altamira. *Boletim Epidemiológico*, FSESP, vol. VI, n. 8, 1974, p. 64.
[1215]*Ibidem*.
[1216]Também conhecida por Febre Negra da Amazônia; Febre Negra Amazônica; Hepatite de Lábrea; Febre Negra do Amazonas; Doença de Lábrea; Superinfecção Delta; Hepatite Delta; Infecção Delta; Hepatite Viral D; VHD. A FNL defini-se por uma "inflamação do fígado em humanos causada por vírus delta da hepatite, um vírus RNA defeituoso que só pode infectar pacientes com hepatite B devido a sua capa viral, o vírus delta da hepatite requer os antígenos de superfície da hepatite B produzidos por estes pacientes. A hepatite D pode ocorrer tanto concomitantemente com (coinfecção) ou após (superinfecção) a infecção da hepatite B. de modo semelhante à hepatite B, é principalmente transmitida por exposição parenteral, como transfusão de sangue ou de seus derivados contaminados, mas também pode ser transmitida por contato íntimo ou sexual." Disponível em http://decs2019.bvsalud.org/cgi-bin/wxis1660.exe/decsserver/?IsisScript=../cgi-bin/decsserver/decsserver.xis&task=exact_term&previous_page=homepage&interface_language=p&search_language=p&search_exp=Hepatite%20Delta Acessado em 05 de maio de 2021.
[1217] DIAS, Leônidas Braga; MORAES, Mário A. P. Hepatite de Lábrea. *Revista do Instituto de Medicina Tropical*, São Paulo, v. 15, mar./abr. 1973, pp. 86-93.

amazônico, no município de Lábrea, à beira do rio Purus[1218], o então SESP instalou um posto de saúde para tais atividades.

Ao coletar amostras de sangue para a realização de exames, inicialmente, os cientistas concluíram que tratava-se de casos mais extremos de uma doença já bastante conhecida, a malária. Anteriormente, chegou-se a pensar que poderia também ser uma exacerbação da febre amarela. Entretanto, em 1953, a partir de estudos de arboviroses na Amazônia, ocasião de investigação soroepidemiológica inicial, as formas graves das hepatites virais encontradas passaram a ser compreendidas e referidas como uma *nova doença*.[1219]

Somente na década de 1960, os cientistas do IEC juntamente com o *Belém Virus Laboratory*, da Fundação Rockfeller, passaram a dirigir seus estudos para a procura de um agente causal da nova doença. O primeiro surto de uma *doença hepática febril* ocorreu em maio de 1963, mais precisamente no seringal São Luís de Cassianã, em Lábrea, com ao menos 38 óbitos, acometendo principalmente crianças. Soros dos residentes do seringal foram levados por pesquisadores do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) para a sede deste em Manaus, e levados também para a sede do IEC em Belém.[1220]

Uma nova expedição foi realizada em maio de 1964 por Bensabath, o virologista e epidemiologista Robert Shope (1929-2004) e o técnico Guilherme Brígido Nunes para Lábrea, com o intuito de obter mais informações sobre a morte de cinco crianças. Esta expedição pode ser considerada como o início das atividades coordenadas do IEC com a finalidade de esclarecer a etiologia das hepatopatias da Amazônia. E, nesta ocasião, foi conhecida a maneira pela qual a população local chamava o quadro clínico da nova doença: "febre ruim", "febre de mau caráter" e "febre negra", por causa dos vômitos escuros dos enfermos.[1221]

Em outubro de 1965, mais casos fatais com a mesma sintomalogia, informados por missionários residentes em Lábrea levaram Bensabath e Nunes a voltarem ao município.

[1218] O rio Purus nasce nas colinas do Arco Fitzcarrald, na floresta baixa do Peru. E entra no território brasileiro pela cidade acreana de Santa Rosa do Purus e chega ao estado do Amazonas pelo município de Boca do Acre e deságua no rio Solimões (AM).

[1219]BENSABATH, Gilberta; SOARES, Manoel do Carmo Pereira. A evolução do conhecimento sobre as hepatites virais na região amazônica: da epidemiologia e etiologia à prevenção. *Revista da Sociedade Brasileira de Medicina Tropical*, Uberaba, Minas Gerais, 37 (Suplemento II), 2004, pp. 14-26.

[1220] *Ibidem*.

[1221] *Ibidem*.

Desta vez com o médico Jorge Boshell Manrique (1903-1976)[1222] e o virologista Francisco de Paula Pinheiro (1934-?). Os casos ocorreram nos seringais de Santa Cruz do Paciá, de Miramar e da Ilha das Onças, nas proximidades das margens do rio Purus.

> O estudo deste surto mostrou dois aspectos logísticos que foram decisivos na evolução do conhecimento das hepatites virais na Amazônia: o estudo *in loco* no município de Lábrea de pacientes que desenvolveram manifestações clínicas diversas e o prosseguimento imediato em Belém, PA, com a remoção para essa cidade no início de novembro de uma família qual já haviam morrido três irmãos [...][1223]

Nos anos seguintes, em 1966 e 1967, alargaram-se as áreas estudadas pelos cientistas do IEC. Para além do município de Lábrea, as expedições foram para as margens do rio Solimões[1224] (AM), entre Manaus e a foz do rio Purus, e deste até a localidade de Abufari (na bacia do Purus) e à cidade de Porto Velho, no rio Madeira.

Possíveis hipóteses sobre os fatores que levavam à alta letalidade desta doença foram levantadas em 1967. Após consulta e colaboração de outras instituições e de cientistas estrangeiros, os estudos passaram a ser orientados no sentido da identificação de uma toxina de origem bacteriana, de cogumelo ou levedura, cuja proliferação era favorecida pelas condições ecológicas da região. Voltaram então, as atenções à *aflatoxina*[1225] que possivelmente estivesse se desenvolvendo em alimentos habitualmente consumidos, como, por exemplo, a farinha de mandioca e até mesmo a castanha-do-Pará.[1226]

Nos estudos de 1967, confirmou-se o entendimento do médico Boshell, de que a nova doença ocorria também fora de Lábrea, apesar de aparentemente ter se iniciado neste município amazonense. E também que as relações próximas levavam ao aparecimento de novos casos, confirmando de que se tratava de um acometimento familiar.[1227] Em 1968, mais estudos foram realizados agora no recém-instalado laboratório de cromatografia do IEC, em

---

[1222]"Jorge Boshell Manrique dedicou a maior parte de sua vida profissional aos estudos das doenças transmissíveis virais de origem silvestre. Impressionado com a ocorrência sob a forma de surtos, a alta letalidade e os aspectos obscuros da transmissão dessas enfermidades em populações de áreas rurais, dedicou-se à pesquisa epidemiológica." Em 1965 chegou ao IEC, enquanto funcionário da Rockfeller, para ser diretor do Belém Virus Laboratory, permanecendo até 1970. BENSABATH, Gilberta et al. Jorge Boshell Manrique (1903-1976) e as doenças emergentes. *Revista Pan-Amazônica de Saúde*, IEC, Belém, 7, número especial, 2016, pp. 55-60.

[1223]BENSABATH; SOARES. A evolução do conhecimento sobre as hepatites virais na região amazônica. *op. cit*., pp. 16-17.

[1224]O rio Solimões é um trecho superior do rio Amazonas, na sua confluência com o rio Negro, chegando às fronteiras do Brasil com o Peru e a Colômbia.

[1225]A aflatoxina é um tipo de toxina produzida por fungos, como o *Aspergilus flavus,* que se desenvolvem sobre muitos produtos agrícolas e alimentos quando as condições de umidade do produto e do ambiente no qual se encontram são favoráveis.

[1226]BENSABATH; SOARES. A evolução do conhecimento sobre as hepatites virais na região amazônica. *op. cit*., p. 17.

[1227] *Ibidem,* p. 18.

Belém. E projetos para a obtenção de recursos financeiros para as pesquisas foram elaborados. Desta forma, no ano seguinte, através de um convênio entre a SESP e a SUDAM, foi possível comprar uma lancha que auxiliaria na locomoção dos pesquisadores do IEC.

E, assim, com a lancha, de setembro de 1969 a junho de 1970, e com o auxílio financeiro da Fundação Rockfeller, Boshell e o técnico Nunes realizaram um amplo estudo de casos ocorridos em algumas localidades da bacia do Purus e de alguns de seus afluentes. Devido à ausência de agências governamentais de saúde em muitas dessas localidades, as informações escritas eram quase nulas e o que valia era o testemunho oral de enfermos e de seus familiares.[1228] Nesta investigação confirmou-se que a incidência da enfermidade se observou durante todo o ano, ainda que, nos últimos anos, tenha ocorrido mais nos meses de junho a setembro; e que a maior letalidade estava abaixo dos seis anos de idade e no sexo masculino.

E em setembro de 1969 novas investigações foram iniciadas com um estudo epidemiológico e colheita de material de campo a partir de um plano estabelecido pelo IEC. As análises laboratoriais foram feitas na Escola de Medicina da Universidade de Yale, nos Estados Unidos, por técnicos do Instituto.[1229] Inicialmente, o objetivo era obter dados da letalidade, propagação e contágio da doença em casos fatais e não fatais da década de 1960 e anteriormente.[1230]

A partir das investigações de 1969, os pesquisadores confirmaram que se tratava de um acometimento familiar, denominados à época como *microepidemias familiares*. Assim como compreenderam que casos mais ou menos graves poderiam incidir no mesmo período e local e a composição clínica da nova doença foi comprovada por laboratório.

A partir da Transamazônica, os estudos sobre a FNL ampliaram-se geograficamente e em termos de investimento de atores. Bensabath, Boshell e Pinheiro que investigavam a enfermidade já há alguns anos ganharam os reforços do hepatologista e histopatologista rondoniense Leônidas Braga Dias (1928-2002) e do médico e histopatologista paraense Mário Augusto Pinto de Moraes (1926-2016). Os objetivos continuavam na direção de compreender

[1228]*Ibidem*, p. 19.
[1229]FUNDAÇÃO DE SERVIÇOS DE SAÚDE PÚBLICA. *Relatório de Atividades – Período de 01/10/1969 a 30/09/1970.* Ministério da Saúde; FSESP, dezembro de 1970, pp. 30-31.
[1230]*Ibidem*.

a apresentação clínica da doença, assim como de suas lesões patológicas no fígado e a sua epidemiologia.[1231]

E foi nesta circunstância que Dias e Moraes propuseram, de maneira pioneira, a denominação da hepatite de Lábrea para o *quadro histopatológico típico* que eles caracterizaram como uma entidade clínico-patológica distinta, cujo agente causal, provavelmente um vírus, deveria ser pesquisado, o que verdadeiramente ocorreu nas décadas seguintes, com a permanente colaboração de Dias.

O convênio entre IEC e OPAS não somente decifrou a etiologia, a epidemiologia e o quadro clínico da Síndrome Hemorrágica de Altamira e da Febre Negra de Lábrea. Esses foram os dois exemplos que optamos por esmiuçar nesta tese, porém a parceria entre essas instituições também investigou epidemias causadas pelos vírus *Oropouche* e *Mayaro* em diferentes partes da Amazônia, inclusive ao longo da Transamazônica.[1232]

Outro exemplo de que a construção das rodovias na região amazônica era uma oportunidade para pesquisas científicas é a do projeto de pesquisa de Zéa Constante Lins, integrante do Laboratório de Bacteriologia do IEC, que intencionava um "Estudo das Enteroinfecções nas áreas de influência das rodovias de Integração Nacional". Lins queria aproveitar a oportunidade aberta pelas rodovias, como a Transamazônica, para ampliar a investigação sobre a incidência de *Salmonella* e de outros enteropatógenos em animais puramente silvestres e em humanos.

> Com a abertura das grandes rodovias de Integração Nacional na Amazônia, nova oportunidade se apresenta, não apenas quanto ao prosseguimento das pesquisas anteriormente efetuadas[1233], como também na determinação da prevalência de agentes enteropatógenos e da incidência e distribuição de sorotipos de Salmonella em níveis regionais.[1234]

[1231]PINHEIRO, Francisco de Paula. "Histórico do Instituto Evandro Chagas, 1950-1985". *In* Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública, 1986. p. 71.
[1232]*Ibidem*, p. 71.
[1233]Essa pesquisa sobre a incidência de *Salmonella* na região amazônica era pesquisada por Lins desde abril de 1969, em um convênio com a Wellcome Trust. WELLCOME TRUST. *Therm of acceptance of assistance from the Wellcome Trust by the Fundação Serviços de Saúde Pública, to Bacteriological Research in the Amazon Region.* Rio de Janeiro, January 12, 1970. Acervo Pessoal de Zéa Constante Lins, Arquivo do IEC.
[1234] LINS, Zéa Constante. Estudo das Enteroinfecções nas áreas de influência das rodovias de Integração Nacional. Belém: Conselho Nacional de Pesquisa – Programa do Trópico Úmido – Medicina Tropical, 1973.
[1234] Ibidem, p. 71.
[1234]LINS, Zéa Constante. *Estudo das Enteroinfecções nas áreas de influência das rodovias de Integração Nacional.* Belém: Conselho Nacional de Pesquisa – Programa do Trópico Úmido – Medicina Tropical, 1973. Acervo Pessoal de Zéa Constante Lins, Arquivo do IEC.

Para a equipe deste projeto entre IEC e OPAS, era possível encontrar o benefício que a abertura da BR-230 traria para o conhecimento sobre doenças infecciosas, para o Instituto e para o próprio homem:

> Era lógico assumir que essas pessoas entrariam em contato com certos agentes zoonóticos, como arbovírus e leishmania, e que outras doenças infecciosas, como esquistossomose e doença de Chagas e outros vetores, poderiam ser introduzidas na área de Transamazônica, onde eram anteriormente desconhecidos. Esta situação oferece, portanto, uma oportunidade única para um estudo a longo prazo de certas doenças infecciosas entre os novos colonos e para investigações ecológicas de possíveis focos de zoonoses e sua ameaça para o homem.[1235]

A abertura da rodovia Transamazônica ofereceu a oportunidade de realizar um projeto de pesquisa análogo àquele desenvolvido por esse Instituto durante a construção da rodovia Belém-Brasília[1236], abrangendo as especialidades de Virologia, Bacteriologia, Parasitologia, Patologia e Imunologia.

Se desde 1954, oficialmente, o IEC tinha o suporte da Fundação Rockfeller em um projeto sediado nos seus laboratórios sobre arboviroses na região amazônica, foi a partir de 1971, como vimos, com o suporte da OPAS, que essas pesquisas do Instituto ganharam novas possibilidades. A partir de 1971 os agentes do Instituto caminharam junto com as frentes de trabalho de construção da Transamazônica e passaram a ir para além das localidades de "fácil acesso por carro avião ou lancha"[1237].

Com acompanhamos, através da construção da rodovia, o IEC pôde fazer investigação em sítios não antes alcançados por instituições de pesquisa na área da saúde. Novos microssistemas ecológicos foram abertos para uma pesquisa – a de arboviroses. Era como se um novo laboratório, não mais na capital paraense, mas nas margens da rodovia Transamazônica, tivesse sido inaugurado.[1238]

[1235] *Ibidem*, p. 2.

[1236] Para mais informações sobre a rodovia Belém-Brasília, ver o capítulo V, "*E a selva foi conquistada...:* natureza e progresso na construção da rodovia Belém-Brasília" da tese de Rômulo Andrade: ANDRADE, Rômulo de Paula. A Amazônia na era do desenvolvimento. *op. cit*., pp. 262-336.

[1237] CAUSEY, Calixta E. "Implantação dos estudos sobre arbovírus na região amazônica." *In* FUNDAÇÃO SERVIÇOS DE SAÚDE PÚBLICA. *Instituto Evandro Chagas: 50 anos de contribuição às ciências biológicas e à medicina tropical*. Ministério da Saúde, Belém: Fundação Serviços de Saúde Pública, 1986. p. 361.

[1238] Para outros estudos e abordagens em história das ciências que relacionam a construção de infraestrutura de transportes e comunicação à emergência de novos campos de pesquisa, ver Podgorny, I. ; Lima, Nísia Trindade; Schaffner, W.; Sá, Dominichi Miranda de (Orgs.). Número Especial Caminhos, Comunicações e Ciências. *História, Ciência, Saúde - Manguinhos*. Rio de Janeiro: 2008.

A construção da Transamazônica ofereceu oportunidade única para o estudo de certos aspectos epidemiológicos, permitindo, não apenas conhecimentos sobre os reservatórios silvestres de diversos agentes infecciosos, em uma fauna "livre de qualquer contato anterior com o homem, como ainda de captar o processo inicial de difusão de uma zoonose do animal ao homem".[1239]

Entretanto essa perspectiva de vantagem da abertura da rodovia para a ciência nacional é mais uma diante de tantas outras. Já em 1973, Lúcio Flávio Pinto, escritor e jornalista já citado nesta tese, em reportagem escrita para o jornal *Opinião*[1240] relacionou a devastação ambiental e o desequilíbrio ecológico executados pela construção da Transamazônica com a emergência e reemergência de moléstias na região.

Era entendido pelos agentes da saúde e do sanitarismo que a causa e a manutenção de muitas das doenças tratadas pela FSESP, SUCAM e investigadas pelo IEC estavam largamente relacionadas com o clima quente e úmido e o baixo padrão higiênico-sanitário dos projetos de colonização e dos acampamentos das construtoras da rodovia. Mais tarde, também compreendeu-se que a interferência dos operários construtores da rodovia com suas motosserras e tratores; dos migrantes recém-chegados em localidades não antes habitadas ou habitadas anteriormente por povos tradicionais causou maior incidência de determinadas moléstias.

Era fato conhecido de que as trocas que se processavam na ecologia humana e animal em decorrência da exploração e do desenvolvimento de áreas desabitadas das localidades da Transamazônica contribuíam para a propagação de zoonoses ao homem, uma vez que o contato entre este e animais silvestres tornou-se mais estreito.[1241] A abertura das estradas, o desmatamento, as queimadas e a colonização sedentária provenientes desses empreendimentos federais concentraram, em certas áreas, os danos ambientais. Destruíram o habitat natural de certos animais, muitas vezes, exterminando-os ou os afugentado.

[1239]LINS, Zéa Constante; ROSA, Carlos A. Santa. *Estudos epidemiológicos sobre a leptospirose na Amazônia. Índice de infecção em animais silvestres capturados na área da rodovia Transamazônica*. Belém: IEC; Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, s./d., p. 1. Acervo Pessoal de Zéa Constante Lins, Arquivo do IEC.

[1240]PINTO, Lúcio Flávio. As doenças da Amazônia. *Opinião*, Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1973, p. 4. Acervo Hemeroteca Digital.

[1241]LINS; ROSA. Estudos epidemiológicos sobre a leptospirose na Amazônia. Índice de infecção em animais silvestres capturados na área da rodovia Transamazônica. *op. cit.*

Em 1975, o ecologista Robert Goodland e o botânico Howard Irwin relacionaram a destruição do meio ambiente com o aumento da incidência de doenças.[1242] O modo de vida nas agrovilas, agrópolis e rurópolis não ajudou a diminuir a incidência de doenças, ao contrário, ainda que a própria colonização só tenha se tornado possível com as políticas médico-sanitárias das agências e agentes comprometidos com a construção da Transamazônica. [1243] [1244]

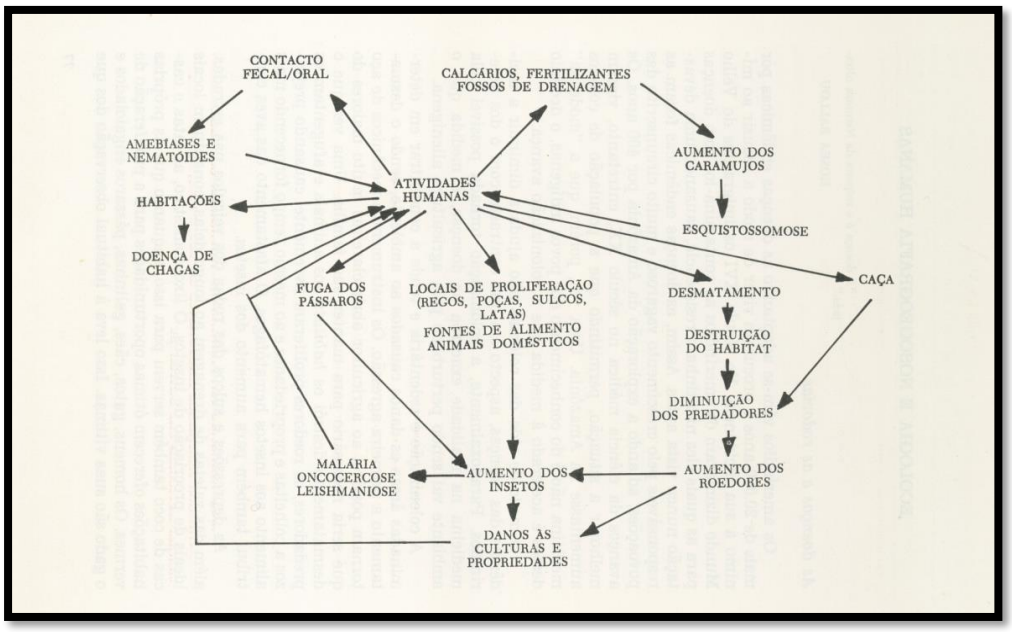


Imagem 42. A relação entre as atividades humanas de devastação do meio ambiente e a incidência de doenças na Amazônia.

Fonte: GOODLAND, Robert; IRWIN, Howard. *A Selva Amazônia: do Inferno Verde ao Deserto Vermelho?* Tradução de Regina Regis Junqueira. São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da USP, 1975. P. 78.

Uma vez que o desmatamento destruía os habitats dos animais e afugentava os predadores, os roedores se proliferam livremente, causando assim prejuízos às colheitas e propriedades dos colonos. E simultaneamente fornecem mais alimentos aos insetos hematófagos, como os borrachudos. As aves afugentadas por causa da derrubada de árvores também contribuíam para o aumento dos insetos. Outro agravante nesse tipo de relação interespécies na transformação da ecologia local é o aumento do uso de pesticidas para

[1242]GOODLAND, Robert; IRWIN, Howard. *A Selva Amazônia: do Inferno Verde ao Deserto Vermelho?* Tradução de Regina Regis Junqueira. São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da USP, 1975. pp. 77-86.
[1243]*Ibidem*, p. 77.
[1244]*Ibidem*.

justamente conter os roedores e pragas das roças, o que também afasta aves e morcegos que iriam se alimentar os insetos.[1245]

Imagem 43. Motosserras para o desmatamento.

Fonte: PAULINO, Roberto. No almoxarifado da agrovila Brasil Novo estão estocadas as motosserras que são fornecidas aos colonos para que eles possam desmatar suas terras. Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1971, p. 1. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.

Goodland e Irwin apontaram como solução desse problema, e seus desdobramentos para a ocorrência de doenças emergentes e reemergentes nas margens das rodovias, a educação, a higiene e a "seleção rigorosa" dos migrantes – como tentativa de restringir pessoas portadoras da esquistossomose, por exemplo. Isto, segundo os estudiosos, poderia impedir que a amebíase, as verminoses, a pneumonia, a tuberculose e as doenças venéreas se tornassem uma ameaça ao próprio empreendimento da Transamazônica e ao desenvolvimento da região.[1246]

Compartilhavam da mesma ideia de solução para o problema médico-sanitário da rodovia os geólogos Dalva Marlene Chioca Rinaldi e Edir Pereira e Silva. Estes publicaram dois anos após os estudos publicados de Goodland e Irwin, em *Amazônia: transformações*

[1245] *Ibidem*, p. 79.
[1246] Ibidem, p. 84.

ecológicas provocadas pela Transamazônica.[1247] Neste trabalho, analisaram o "quadro físico regional"[1248] e o projeto da rodovia, na tentativa de estabelecer as "relações entre o ecossistema focalizado e as transformações causadas pelo projeto"[1249].

Para Rinaldi e Silva, um serviço permanente de imunização contra tétano, as febres tifoides, a poliomielite e a difteria, e a educação nos setores sanitário, de higiene e de alimentação poderiam manter tais doenças sob controle. Assim como a contínua relação entre colonos e médicos, a realização de exames médicos e uma atenta assistência médica, "que ministre maciçamente conselhos de higiene à população"[1250] e que propicie meios "para que a Amazônia e a Transamazônica – em matéria de salubridade – se equiparem, praticamente, a todas as demais zonas rurais do Brasil ou de qualquer outro país tropical."[1251]

Os geólogos compreenderam que já eram evidentes as transformações ecológicas ocasionadas pela abertura de estradas e de exploração agropastoril. Rinaldi e Silva observavam que, caso a colonização não fosse planejada e fundamentada em prudentes estudos científicos, eram muitos os riscos de longo prazo, desde complexos problemas ecológicos à devastação irreversível da própria Amazônia.[1252] Esse prelúdio não poderia ser mais preciso.

[1247]RINALDI, Dalva Marlene Chioca; SILVA, Edir Pereira e. Amazônia: transformações ecológicas provocadas pela Transamazônica. *Boletim do Departamento de Geografia*, Franças, Instituto de História e Serviço Social de França, n. 1, fevereiro de 1977.
[1248]*Ibidem*, p. 1.
[1249]*Ibidem*.
[1250]*Ibidem*, p. 15.
[1251]*Ibidem*.
[1252]*Ibidem*, p. 16.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Transamazônica foi anunciada no Programa de Integração Nacional (PIN) como redenção para o povo nordestino e como instrumento de desenvolvimento e de modernização do Estado para a região amazônica. Em seu "mito de origem", a idealização da estrada foi colocada enquanto decisão emocionada de Médici e do empenho de Andreazza e Resende em edificá-la. Desde o início, sua construção foi tratada como *aventura* por propagandas oficiais – *filmetes, cinejornais* – e oficiosas – reportagens de periódicos, canções, peças infantis, obras literárias – pretendendo impressionar a população, sobretudo a camada média urbana brasileira, com suas dimensões físicas e de promissão.

Era a obra-síntese do governo Médici que também impressionava pela violência do aparato federal (AI-5), assim como pelo "milagre brasileiro". A estrada era mais um instrumento de violência do Estado, assim como instrumento de *otimismo* e de *legitimação* da ditadura. A brutalidade da estrada foi sentida, sobretudo, pelos povos indígenas atravessados pelas *frentes de atração* e de *pacificação* da FUNAI, pelas delimitações de terra do INCRA e pelas frentes de trabalho das construtoras de abertura da rodovia.

Nesta tese, nos debruçamos nos caminhos cortados dos Parakanãs e dos Assurinis, suas tentativas de afastamento dos sertanistas da FUNAI e a relação destes com tais povos. Ainda hoje observamos as consequências da construção da BR-230, e de outras rodovias do PIN, nos modos de vida das populações tradicionais da floresta amazônica. Em 22 de junho de 2019, a União e a FUNAI foram condenadas pelo juiz federal da 1ª Vara Federal de Manaus, Lincoln Rossi da Silva Viguini, a indenizar indígenas das etnias *Tenharim* e *Jiahui* em dez milhões de reais por danos causados pela construção da Transamazônica.[1253] Segundo a sentença, tanto a União quanto a FUNAI foram omissas ao não cuidarem das terras e da identidade indígenas que foram atravessadas pela abertura da estrada, ao sul do estado do Amazonas.

[1253]VALENTE, Rubens. Juiz condena União a indenizar indígenas por danos da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de agosto de 2019. Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/08/juiz-condena-uniao-a-indenizar-indigenas-por-danos-da-transamazonica.shtml Acessado em 02 de dezembro de 2021. "Em 2017, a juíza federal Jaíza Maria Pinto Fraxe já havia condenado o DNIT [atual DNER] e a construtora ASC ao pagamento de uma indenização também de R$ 10 milhões a título de danos morais coletivos sofridos pelos indígenas em razão da Transamazônica."

A violência da estrada também foi sentida por colonos que foram atraídos pelo INCRA para fixarem-se nos PICs Altamira e Marabá, por exemplo. Neste caso, a agressão do Estado e de suas agências estava nas promessas não cumpridas, na ausência do auxílio infraestrutural e burocrático, no abandono destes colonos quando o governo de Ernesto Geisel, através do II PND, optou por outros instrumentos – grandes latifúndios, por exemplo – e beneficiários – empresas internacionais e nacionais privadas – para a integração da Amazônia brasileira.

Na perspectiva da Transamazônica enquanto tecnologia da força bruta, o aspecto mais inquietante é justamente a "brutalidade" – termo este utilizado por Josephson – política e humana com a qual ela é requerida. Isto porque as instituições financeiras, as empreiteiras, a burocracia estatal e os especialistas desenvolvem grande interesse em ver seus projetos totalmente realizados. E aqueles que se colocam contrários a esta tecnologia são considerados atrasados, analfabetos, ignorantes, egoístas, antipatriotas, "os outros".[1254]

Os Projetos Integrados de Colonização da Transamazônica com suas retas longitudinais, as máquinas de grande porte, os efetivos humanos para abertura de picadas e das frentes de *pacificação*, a chegada daqueles que sofriam com a seca nordestina ou com as lutas por terra no sul do país, foram todos planejados de fora da Amazônia para a mesma. Esses objetos alienígenas para a selva amazônica foram impostos por um governo autoritário imbuído de uma ideia de modernização autoritário-conservadora e com a instrumentalização da tecnologia da força bruta.

Para esta tecnologia da força bruta, o símbolo da Transamazônica como empreendimento federal na Amazônia impregnou diferentes ideologias políticas e sistemas econômicos porque há uma mesma visão destes de que a natureza é algo que se deve e que se pode explorar. E que para tal, o homem sempre encontrará, através da ciência e da tecnologia, soluções para os inaceitáveis custos sanitários e sociais dessa exploração.[1255] Dessa maneira, a ciência e a engenharia médico-sanitária através da Operação Oswaldo Cruz e de suas agências integrantes – SUCAM, FSESP E IEC –, atuou para viabilizar a própria estrada e seus projetos de "colonização".

Para a construção da rodovia, o conhecimento científico e o tecnológico possibilitaram tanto a tecnologia da força bruta da Transamazônica pelo Estado, como também estes conhecimentos se beneficiaram da mesma rodovia que proporcionou a produção de novos saberes sobre os solos da floresta amazônica, sobre as arboviroses e sobre os recursos naturais a serem

[1254]JOSEPHSON, Paul R. *Industrialized Nature: brute force technology and the transformation of the natural world.* Washington, DC: Island Press, 2002, p. 257.
[1255]*Ibidem*, p. 256.

explorados por instituições privadas e estatais. Estes estudos, inventários, levantamentos realizados nas margens da rodovia a levaram a ser refletida por "rodovia de descobrimentos" e por "laboratório a céu aberto". E muitos desses estudos que deveriam ter fundamentado as escolhas do DNER, do INCRA, da SUDAM, na verdade, ocorreram em simultâneo a abertura da rodovia.

Esta tecnologia que assumiu e presumiu uma inerência na natureza[1256], fracassou em manter a estrada funcionando como inicialmente foi idealizada. A Transamazônica foi retomada pela floresta, tendo alguns dos seus trechos invadidos pelo "mato".[1257] Entretanto ainda que esta natureza tentasse retomar o seu lugar, as consequências ambientais, sociais e sanitárias da abertura da rodovia foram irreversíveis.

Um levantamento feito pelo Ministério Público Federal, em 2019, mostrou que nove das dez áreas da floresta amazônica com maior incidência de desmatamento naquele ano estavam na zona de influência de rodovias construídas durante o regime militar, entre elas, municípios da margem da Transamazônica, como Anapu (PA) e Apuí (AM).[1258] Esta, não por acaso, juntamente com Lábrea, foi considerada campeã de focos de queimadas – mais de setecentos focos –, em todo o Amazonas, entre janeiro e agosto de 2021, segundo boletim divulgado pela Secretaria de Meio Ambiente (SEMA). A área destas cidades é de forte presença pecuária, logo, as queimadas e os desmatamentos são movimentos de pecuaristas e de fazendeiros que buscam ampliar suas áreas para criação de gado.[1259]

A possibilidade de a floresta amazônica tornar-se savana foi discutida em 1975 por Irwin e Goodland[1260] diante dos grandes projetos federais na região. Nos últimos anos, esta ideia tem tomado novos impulsos com estudos climáticos e biológicos sobre os ecossistemas amazônicos afetados pela ação do homem.

Hoje, a Amazônia pode estar próxima de um "potencial e catastrófico ponto de inflexão", como alertou o relatório final da última Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças

---

[1256]*Ibidem*, p. 12.
[1257]DIAS, Heraldo. Transamazônica ainda não é estrada, é só caminho na selva. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 13 de julho de 1975, pp. 26-27. Acervo da Hemeroteca Digital, Biblioteca Nacional.
[1258]MAISONNAVE, Fabiano. Afã de integrar Amazônia levou a desmatamento e morte de índios. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de junho de 2020. Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/poder/2020/06/afa-de-integrar-amazonia-levou-a-desmatamento-e-morte-de-indios.shtml?origin=uol Acessado em 02 de dezembro de 2021.
[1259]CASTRO, Matheus. Lábrea e Apuí, no extremo sul do AM, concentram maior número de focos de queimadas em 2021. Folha de São Paulo, São Paulo, 01 de agosto de 2021. Disponível em https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2021/08/11/labrea-e-apui-no-extremo-sul-do-am-concentram-maior-numero-de-focos-de-queimadas-em-2021.ghtml Acessado em 02 de dezembro de 2021.
[1260]GOODLAND, Robert; IRWIN, Howard. A selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho? *op. cit.*

Climáticas (COP 26), anunciado dia 12 de novembro de 2021 e assinado por mais de 200 cientistas do mundo inteiro. O desmatamento, os incêndios florestais e as mudanças climáticas são fatores para este estado de "não retorno", para o qual a floresta não será mais capaz de recompor-se e poderá transformar-se em um ecossistema seco. Neste mesmo dia, o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) divulgou dados que comprovam que o desmatamento na região atingiu novo recorde em outubro deste ano.[1261] [1262]

Compreendemos que a Transamazônica foi um empreendimento do Estado que iniciou uma devastação ambiental na região em maiores escalas. E esta só foi viável porque diferentes peças fizeram parte dessa engrenagem e tinham o objetivo de ter a rodovia como símbolo de uma integração nacional. Na perspectiva econômica, a Amazônia foi inserida definitivamente no regime da produção capitalista de exploração dos recursos naturais e de exportação destes. No âmbito da geopolítica, a Transamazônica estabeleceu unidades do Exército brasileiro na região e promoveu a fixação de populações nas áreas ditas vazias e nas zonas de fronteira e nos espaços das lutas de guerrilha, com o objetivo de guardar a segurança e a soberania nacional. Em uma óptica de homogeneização nacional, a idealização e a propaganda da construção da rodovia auxiliaram na promoção de aceitação do governo de Médici como legítimo.[1263]

Há 50 anos era iniciada a construção da rodovia Transamazônica. Sua idealização e violência em plena ditadura civil-militar não foi apenas parte de um contexto político. Sua realização no "milagre econômico brasileiro" não foi apenas contexto econômico. Seu alcance civil em período de "otimismo" não foi apenas contexto cultural. Sua viabilização médico-sanitária não foi apenas contexto científico e tecnológico. Assim como seu apelo migratório não era somente dado de um contexto social.

A Transamazônica era fruto e possibilidade desses eventos. Sua efetivação ocorreu por ser o governo ditatorial de Ernesto Garrastazu Médici, com a liderança de Mário Andreazza e o planejamento de Eliseu Resende. Sua violência era imposição daquela ditadura, do Ato Institucional nº 5. A contingência econômica era a do PIB de 10,4%. O "otimismo sanitário",

---

[1261]PRIZIBISCZKI, Cristiane. Amazônia está cada vez mais perto do colapso, diz documento lançado na COP 26. *O Eco*, 12 de novembro de 2021. Disponível em https://oeco.org.br/noticias/amazonia-esta-cada-vez-mais-perto-do-colapso-diz-documento-lancado-na-cop26/ Acessado em 13 de novembro de 2021.

[1262]E se hoje percebemos que, ainda que em termos democráticos duvidosos do atual governo, mas tendo em vista os anteriores governos efetivamente democráticos e os governos ditatoriais, observamos a permanência da tecnologia da força bruta na maneira com a qual o Estado brasileiro lidou e lida com a floresta amazônica. Isto porque, independentemente dos governos, dos regimes, na verdade, a tecnologia da força bruta e sua maneira de encarar e de usar a paisagem ambiental, são parte, característica, estrutura e instrumento de uma era geológica, para a qual o homem é o maior agente. JOSEPHSON, Paul R. Industrialized Nature. *op. cit.*

[1263]SOUZA, Matilde. A epopeia da Transamazônica. *op. cit*. p. 61.

as agitações por reforma agrária e o acúmulo de embaraços sobre acumuladas secas creditou a viabilidade demandada pelo Estado à fixação de migrantes na região amazônica. A Transamazônica foi a obra-síntese de um governo, de uma economia, de uma sociedade civil, de uma assistência sanitária e médica.

A Transamazônica concatenou em si múltiplas agências, agentes, esferas, recursos e perspectivas. E ainda hoje, em 2021, concilia em si as agruras e “otimismos” daquele tempo. Há 50 anos era iniciada a construção da rodovia Transamazônica. E esta continua incompleta, assim como sua história.

FONTES

1. Artigos em periódicos:

1.1. Correio da Manhã (RJ)

ANDREAZZA, Mário D. apud CORREIO DA MANHÃ. Ministro inspecionou obras viárias no Sul. *Correio da Manhã*, Diretor Econômico, Rio de Janeiro, 03 de novembro de 1972, p. 5.

CORREIO DA MANHÃ. Coluna Três – Transamazônica. *Correio da Manhã* – Hemeroteca Digital, Rio de Janeiro, 02 de julho de 1971.

FRANÇA, Eurico Nogueira. Mignone em nova fase: Sinfonia Transamazônica. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 03 de abril de 1972, p. 5.

PAULINO, Roberto. A gente da Transamazônica transmite sua mensagem de esperança no futuro. *Correio da Manhã*, Anexo do jornal, Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1971, p. 2.

1.2. Diário da Noite (SP)

DIÁRIO DA NOITE. Teatro - A Transamazônica. *Diário da Noite* (Edição Matutina), São Paulo, 09 de maio de 1973, p. 14.

_____. Teatro - A Transamazônica. *Diário da Noite* (Edição Matutina), São Paulo, 30 de abril de 1973, p. 18.

VIANA, Hilton. Teatro. *Diário da Noite* (Edição Matutina), São Paulo, 09 de maio de 1973, p. 14.

1.3. Diário de Pernambuco (PE)

COELHO, Nilo *apud* DIÁRIO DE PERNAMBUCO. "Inaugurado ontem edifício-sede do BANDEPE". *Diário de Pernambuco*, Recife, 02 de julho de 1970, 1º Caderno, p. 5.

1.4. O Fluminense (RJ)

DUARTE, Carlos. "Saci-Pererê na Transamazônica". O Fluminense, Caderno F, Niterói, 29 e 30 de agosto de 1971

1.5. Folha de São Paulo (SP)

BRUM, Nazi. Médici inaugura mais um trecho da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de janeiro de 1974, p. 4.

CAVALCANTI, José Costa *apud* FOLHA DE SÃO PAULO, Índios: integração suscita um dilema. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 26 de dezembro de 1973, p. 4.

CARVALHO, Ricardo; PINHEIRO, Gil. Na Amazônia o fracasso de uma colonização – O brasileiro esquecido. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1970, pp. 10-11.

FOLHA DE SÃO PAULO. 520 dias para a Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 30 de julho de 1970, p. 5.

FOLHA DE SÃO PAULO. Médici inaugura mais um trecho da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 31 de janeiro de 1974, p. 4.

FOLHA DE SÃO PAULO. Funai aprova rodovia no Parque Xingu. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de abril de 1971, p. 3.

FOLHA DE SÃO PAULO. Editorial. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 10 de outubro de 1978, p. 2.

FOLHA DE SÃO PAULO. FHC promete ressuscitar Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 24 de novembro de 1994.

MAISONNAVE, Fabiano; ALMEIDA, Lalo de. Renascer para quem? Desmate, invasões e garimpos se alastram por terras indígenas perto do Xingu. (Série de Reportagens Amazônia sob Bolsonaro – os desafios de manter a floresta em pé). *Folha de São Paulo*, São Paulo, 05 de setembro de 2020. Disponível em https://temas.folha.uol.com.br/amazonia-sob-bolsonaro/renascer-para-quem/desmate-invasoes-e-garimpo-se-alastram-por-terras-indigenas-perto-do-rio-xingu.shtml Acessado em 10 de setembro de 2020.

MAISONNAVE, Fabiano. Morre liderança caiapó Paulinho Paiakan, vítima da Covid-19. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 17 de junho de 2020. Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/06/morre-lideranca-caiapo-paulinho-paiakan-vitima-da-covid-19.shtml Acessado em 19 de setembro de 2020.

MAISONNAVE, Fabiano. Afã de integrar Amazônia levou a desmatamento e morte de índios. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 de junho de 2020. Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/poder/2020/06/afa-de-integrar-amazonia-levou-a-desmatamento-e-morte-de-indios.shtml?origin=uol Acessado em 02 de dezembro de 2021.

VALENTE, Rubens. Juiz condena União a indenizar indígenas por danos da Transamazônica. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 22 de agosto de 2019. Disponível em https://www1.folha.uol.com.br/poder/2019/08/juiz-condena-uniao-a-indenizar-indigenas-por-danos-da-transamazonica.shtml Acessado em 02 de dezembro de 2021.

1.6. Jornal do Brasil (RJ)

AMARAL, Zózimo Barroso de. Viabilidade inviável. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1970, p. 3.

ALMEIDA, Eduardo. Empresas se consorciarão para investir na Amazônia. *Jornal do Brasil*, 1º Caderno, Rio de Janeiro, 18 de agosto de 1973, p. 18.

ALMEIDA, Hugo apud JORNAL DO BRASIL. Colonização na Amazônia seguirá diferentes modelos para criar alternativas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 1º de junho de 1974, p. 16.

ANDREAZZA, Mário Davi. *apud* JORNAL DO BRASIL. Mesa Redonda: Transamazônica garantirá expansão do Nordeste. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1970, p. 28.

ARAÚJO, Paulo César. Cirne inspeciona agrovila ao longo da Transamazônica. *Jornal do Brasil*, 1º Caderno, Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1971, p. 14.

CHIMANOVITCH, Mario. Congresso. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 1º de junho de 1972, p. 18.

COMPANHIA de Industrialização do Estado da Paraíba; GOVERNO João Agripino. 15% a mais de incentivos fiscais, 60% de reinvestimento do ICM terreno a apenas NCR$ 0,25 o m². *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 07 de março de 1970, 1º Caderno – Internacional, p. 9.

DANTAS, Pedro. "A gente corre na BR-230". Jornal do Brasil, Seleção da Quinzena – Livros, Rio de Janeiro, 1º de dezembro de 1973, p. 5.

DIAS, Heraldo. "Transamazônica ainda não é estrada, é só caminho na selva". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 13 de julho de 1975, p. 1; pp. 26-27.

JORNAL DO BRASIL. Editorial - Normas a obedecer. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 15 de julho de 1975, p. 7.

_____. Mesa Redonda: Transamazônica garantirá expansão do Nordeste. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1970, p. 28.

_____. Retirantes chegam a São Paulo fugindo do sertão do Nordeste. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22 de abril de 1970, p. 7.

_____. Transamazônica garantirá expansão do Nordeste. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de julho de 1970.

_____. Das Letras - Poesia. *Jornal do Brasil*, Caderno B, Rio de Janeiro, 03 de fevereiro de 1971, p. 3.

_____. Porto Alegre ouve execução da sinfonia de Mignone sobre a Transamazônica. *Jornal do Brasil*, 1º Caderno, Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1972, p. 10.

_____. Livro – Suplemento do Jornal do Brasil. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 30 de janeiro de 1971, p. 10.

_____. Os mais vendidos nos estados – Livro – Suplemento do Jornal do Brasil, *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 24 de abril de 1971, p. 4.

_____. Os mais vendidos nos estados – Livro – Suplemento do Jornal do Brasil, *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de março de 1971, p. 1.

_____. Igreja prepara substituto ao projeto do governo que cria o Estatuto do Índio. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 25 de maio de 1972, p. 22.

_____. Governo do Brasil recebe em Londres elogios por apoiar investigações aos indígenas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1973, p. 4.

_____. Francisco Meirelles diz que sarampo está matando índios cintas-largas em Rondônia. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de maio de 1973, p. 27.

_____. Sertanista Antonio Cotrim abandonou a FUNAI para não ser um "coveiro de índios". *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, p. 13.

MELLO, Oscar Jerônimo Bandeira de apud JORNAL DO BRASIL, 22 de maio de 1971, p. 13.

MIGNONE, Francisco. O compositor e suas variações. [Entrevista concedida a Renzo Massari]. *Jornal do Brasil*, Caderno B, Rio de Janeiro, 12 de abril de 1972, p. 4.

RAMOS, Severino. Seca no Nordeste é apenas a gota d'água na crise econômica. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 27 de abril de 1970, p. 22.

RESENDE, Eliseu. O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 28 de março de 1969, p. 73.

SAMPAIO, Cid *apud* JORNAL DO BRASIL. Políticos discordam da utilidade. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 de junho de 1970.

1.7. Jornal do Comércio (RJ)

JORNAL DO COMÉRCIO. "A Transamazônica e a Integração Nacional". *Jornal do Comércio*, Manaus, 23 de abril de 1970.

NETO, Felinto Rodrigues *apud* JORNAL DO COMÉRCIO. Resumo - Teatro. *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 07 de setembro de 1972, p. 9.

1.8. Manchete (RJ)

CAVALCANTI, Costa José *apud* MANCHETE. Posto de Escuta. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 11 de julho de 1970, ano 18, nº 951, p. 131.

CHAGAS, Carlos; SOUZA, Juvenil de. A Estrada da pacificação – Transamazônica. *Revista Manchete*, Bloch Editores S.A., Rio de Janeiro, 01 de agosto de 1970, p. 86.

EMPRESA INDUSTRIAL TÉCNICA S.A. Estamos na linha de frente na batalha da integração nacional. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, edição especial de 1971, pp. 230-231.

FEIJÓ, Atenéia. Os heróis da Transamazônica. Revista Manchete, Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1971, pp. 80-81.

_____. O dia em que Altamira foi capital. Revista Manchete, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1970, pp. 26-30.

GHIVELDER, Zevi. Conversa com o leitor. Edição Especial – Amazônia. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973, p. 6.

MANCHETE. Edição Especial – Amazônia. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973.

_____. O Brasil em Manchete – A grande decisão. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 4 de julho de 1970, p. 107.

_____. O desafio da Transamazônica. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1970, pp. 148-151.

_____. A epopeia das estradas. Edição Especial – Amazônia. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973, pp. 67-88.

_____. O norte amazônico: aqui vencemos a floresta. *Revista Manchete* – Edição especial 1970, Rio de Janeiro, outubro de 1970, p. 59.

PINHEIRO, Gil. Edição Especial – Amazônia. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, fevereiro de 1973.

SALLES INTER-AMERICANA. VW – 1500. Volkswagen do Brasil. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, ano 18, n. 987, 20 de março de 1971, p. 27.

SILVEIRA, Joel; PINHEIRO, Gil. Transamazônica: a estrada que liga o Atlântico ao Pacífico. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 15 de março de 1972, pp. 62-91.

TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES. Transamazônica: a rota do futuro. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 20 de maio de 1972, pp. 74-75.

VIAÇÃO ARAGUARINA S.A. Viação Araguarina responde ao desafio da Transamazônica. Revista *Manchete*, Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1971, p. 131.

1.9. Opinião (RJ)

MAGNANINI, Alceo *apud* OPINIÃO. A defesa da floresta. *Opinião*, Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1975, p. 4.

OPINIÃO. Os índios e a ultima caravana. *Opinião*, Rio de Janeiro, 5 a 12 de março de 1973, p. 6.

1.10. O Cruzeiro (RJ)

PINTO, Fernando; QUEIROZ, Vieira de. Índios brancos: uma lenda na selva. Revista *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, 1º de setembro de 1971, pp. 4-18.

1.11. O Empreiteiro (SP)

AJ ELETRÔNICA S.A. “Há um ano o “pangaio” está voando nos céus da Transamazônica. Revista *O Empreiteiro* – Edição especial “Transamazônica, um ano depois”, São Paulo, out. 1971, p. 45.

CONSTRUTORA JOSÉ MENDES JÚNIOR S.A. Transamazônica, a rodovia da integração nacional. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, dez. 1970, ano IX, n. 35, s./p.

O EMPREITEIRO. Rodovias de costa a costa. O Empreiteiro, ano IX, n. 20, setembro de 1969.

_____. Transversal Amazônica. *O Empreiteiro*, ano VIII, n. 15, abril de 1969.

_____. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971.

_____. Transamazônica, um ano atrás, Edição especial – Transamazônica, um ano depois. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971, p. 34.

_____. Abastecimento, manutenção – aventura à parte. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971, p. 43.

_____. De volta a estrada que vi nascer. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971, pp. 53-68.

YOUNG, Joseph. Edição especial – Transamazônica, um ano depois. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, out. 1971, p. 5.

WABCO. Transamazônica: uma obra para pioneiros. Revista *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 31, ano IX, ago. 1970, s./p.

HASA. Estamos presentes à Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 32, ano IX, set. 1970, s./p.

FÁBRICA Nacional de Motores. A maior frota de caminhões em operação na Transamazônica. *O Empreiteiro*, São Paulo, n. 44, ano XI, set. 1971, s./p.

1.12. O Estado de São Paulo (SP)

ARMAS, Margarita Nolasco *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. Solução para o índio deve ser buscada no país. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 13 de agosto de 1972, p. 29.

MEIRELLES, Apoena *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. FUNAI não responderá já às denuncias de Cotrim. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 04 de junho de 1972, p. 31.

MELLO, Bandeira de. Todas as atividades da FUNAI, segundo o seu presidente. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 23 de novembro de 1972, p. 28.

MELLO, Bandeira de *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. FUNAI ameaça jornalista. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1972, p. 1.

MORAIS, José Ermínio *apud* O ESTADO DE SÃO PAULO. Senador ataca plano da Transamazônica. *O Estado de São Paulo*, Acervo O Estadão, São Paulo, 10 de julho de 1970, p. 5.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Transamazônica povoará a selva. *O Estado de São Paulo*, São Paulo: Banco de Dados O Estado de São Paulo, 16 de junho de 1970.

_____. Transamazônica terá problemas. *O Estado de São Paulo*, Acervo O Estadão, São Paulo, 28 de junho de 1970, p. 7.

_____. Posse da terra garante colonização. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 31 de julho de 1970, p. 6.

_____. FUNAI, quatro anos de dúvidas. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 17 de março de 1974, p. 31.

_____. A ocupação econômica da Amazônia. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 27 de setembro de 1974, p. 3.

_____. Repórter informada desagrada a FUNAI. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de março de 1972, p. 9.

_____. Tudo para evitar atritos com índios. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 09 de agosto de 1970, p. 12.

_____. À beira da estrada, todos os sonhos acabam. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 de setembro de 1975, p. 56.

_____. FUNAI tem nova direção. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 10 de junho de 1970, p. 1.

_____. Como progredir sem prejudicá-lo? *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 13 de agosto de 1972, p. 29.

_____. Os indígenas no Brasil – 1ª parte: os brancos. De Rondon a Bandeira de Mello. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 05 de novembro de 1972, p. 142.

_____. Governo apoiará os colonizadores - Índios. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 20 de agosto de 1970, p. 7.

PINTO, Lúcio Flávio. Na Amazônia, as rodovias começam a substituir os rios. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 24 de outubro de 1976, p. 33.

TAMER, Alberto. A estrada que nasceu da seca. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 23 de julho de 1970.

_____. Ainda desertas as veredas do sertão; Todos correm quando há seca. E param se chove. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 11 de junho de 1970, p. 86.

1.13. O Globo (RJ)

ANDREAZZA, Mario *apud* O GLOBO. Andreazza faz defesa da Transamazônica. Jornal *O GLOBO*, Rio de Janeiro, 04 de maio de 1979, p. 24.

ANDREAZZA, Mário *apud* VERGNAUD, Luís. Exército rasga rodovias na Amazônia para integrá-la. *O GLOBO*, Acervo O GLOBO, Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1969, p. 15.

LUDWIG, Rubem *apud* O GLOBO. Ludwig: Transamazônica não está abandonada. Jornal *O GLOBO*, Rio de Janeiro, 02 de agosto de 1978, p. 22.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES; DNER. *Edital nº 36/70*. O Globo, Rio de Janeiro, 20 de junho de 1970. p. 3.

O GLOBO. Ministros escapam de um desastre de helicóptero. *O Globo*, Rio de Janeiro, 28 de setembro de 1972, p. 16.

_____. Transamazônica: atração de índios será científica. *O Globo*, Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1970, p. 29.

_____. Transamazônica ainda com Costa. *O Globo*, Rio de Janeiro, 28 de julho de 1969, p. 3.

_____. Desastre na Transamazônica mata cinco. *O Globo*, Rio de Janeiro, 9 de março de 1974, p. 3.

_____. Dificuldades podem provocar abandono da Transamazônica. Jornal *O GLOBO*, Rio de Janeiro, 20 de janeiro de 1976, p. 5.

_____. Meirelles garante: não há massacre de nossos índios. *O Globo*, Edição Matutina, Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1970, p. 1.

_____. Naufrágio no Pará com oito mortos e 29 desaparecidos. *O Globo*, Matutina Geral, Rio de Janeiro, 06 de julho de 1971, p. 3.

_____. Ministro: Certidão falsa pode ter causado ataque. *O Globo*, Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1980, p. 6.

MONTEIRO, José Carlos. *Iracema*. Jornal O GLOBO, Acervo O GLOBO, Rio de Janeiro, 31 de março de 1981, Matutina, Cultura, p. 35.

PONSO, Fábio. Tapetão no samba: os 10 casos de virada de mesa no carnaval do Rio desde os anos 60. *O Globo*, Acervo, Rio de Janeiro, 01 de março de 2018.

1.14. O Jornal (RJ)

NASSER, David. Estrada da Coragem. *O Jornal*, Rio de Janeiro, 31/07/1970, p. 12.

1.15. O Liberal (PA)

O LIBERAL. FUNAI vê muito índio na Trans-AM. *O Liberal*, Belém, 19 de julho de 1972, p. 1.

_____. A hora e a vez da Amazônia: Andreazza. *O Liberal*, Belém, 02 de julho de 1970.

_____. Euclides é o 1º nome para Transamazônica. *O Liberal*, Belém, 10 de julho de 1970.

_____. FUNAI vai pacificar índios para Transamazônica passar. *O Liberal*, Belém, 06 de agosto de 1970, p. 4.

1.16. Realidade (SP)

BANCO DE LONDRES. Esta estrada vai passar por uma agência do Banco de Londres. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 23.

BANCO DO BRASIL. O Banco do Brasil nunca acreditou em inferno. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 312.

CIVITA, Vitor. Carta do Editor. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, outubro de 1971, p. 3.

_____. Realidade na Amazônia. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, outubro de 1971, p. 31.

COMPANHIA de Pesquisa de Recursos Minerais. Há algo de estanho na solidão verde da Transamazônica. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 230.

COMPANHIA ULTRAGAZ S.A. Já estou na Transamazônica! Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 71.

CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S.A. Ministro, Transamazônico vai bem. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 323.

CONSTRUTORA MENDES JUNIOR S.A. Anúncio Mendes Junior. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, pp. 18-19.

EDITORA DE GUIAS LTB S.A. Com licença da Transamazônica, nós vamos falar de uma estrada maior do que ela. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 271.

ESSO. Tem um tigre neste mato. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 217.

PETRÓLEO SABBA S.A. Velho pioneiro diz presente à nova Amazônia do novo Brasil. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 236.

PROSDÓCIMO. No calor da luta contra a selva, Prosdócimo garante o frio. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971, p. 249.

REALIDADE. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, out. 1971. 320p.

_____. O que o Brasil quer de Médici?. Revista *Realidade*, São Paulo, nov. 1969, ano IV, n. 44, pp. 52-64.

_____. Eficácia de anúncios. *Revista Realidade*, São Paulo, ano V, n. 60, março de 1971, pp. 67-77.

_____. Perfil – Como é o Presidente?. Revista *Realidade*, São Paulo, dez. 1969, ano IV, n. 45, pp, 84-94.

_____. Documento – Porque acreditar no Brasil?. Revista *Realidade*, São Paulo, jul. 1970, ano V, n. 52, pp. 171-178.

_____. A fronteira da aventura. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, outubro de 1971, pp. 106-114.

_____. Estradas: cinco como a Transamazônica. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, outubro de 1971, p. 125.

_____. Problema – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, julho de 1970, pp. 86-97.

WEBER, Carlos Aloisio *apud* REALIDADE. Edição especial – Amazônia. Revista *Realidade*, São Paulo, outubro de 1971, p. 28.

2. Fontes Digitais:

ANDREAZZA, Mário David. *Transamazônica* (Pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1º julho de 1970). Brasília, 1970. 36 p.

BORGES, Tomás Pompeu Acióli; MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás de. *Verbete Estatuto da Terra. CPDOC/FGV.* Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/estatuto-da-terra-1 Acessado em 20 de dezembro de 2020.

BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, 1977. 548p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

BRASIL. COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Relatório: textos temáticos. (Volume 2 do Relatório da CNV). Brasília: CNV, 2014, p. 205.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, volume II, 1977. s./p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, 1977. 548p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. "Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas". *In* CNV, 2015, volume 2, texto 5.

CPDOC/FGV. *Verbete Biográfico: Mario Davi Andreazza*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/dicionarios/verbete-biografico/mario-davi-andreazza Acessado em 09 de abril de 2019.

COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. *Os responsáveis por crimes na Ditadura, segundo a Comissão da Verdade*. Disponível em http://www.abi.org.br/wp-content/uploads/2015/10/Listacrimesditadura.pdf Acessado em 05 de agosto de 2020.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO. "Situação do Pará". *In* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – Resolução nº 023/76. Câmara dos Deputados, Brasília, 1976

COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Violações de Direitos Humanos dos Povos Indígenas. *In* CNV, 2015, volume 2, texto 5, p. 223.

BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, 1977. 548p. Acervo do Armazém da Memória – Documentos Indígenas.

CONSELHO INDIGENISTA MISSIONÁRIO. *Cronologia de acontecimentos referente povos indígenas de 1960 a 1978.* Brasília, CIMI, 1978. 5p.

COUTO, André. Verbete Temático Projeto Jari. CPDOC / FGV. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/projeto-jari Acesso em 20 de abril de 2020.

COTRIM, Antonio. Carta ao Coronel Pedro da Silva Rondon. s./d. 7p. Acervo do Armazém da Memória – Acervo Pessoal Antonio Cotrim Soares.

Depoimento de Raimundo Ferreira dos Santos sobre invasão e saque a acampamento da construtora Mendes Jr. Belém: 2ª Delegacia Regional da FUNAI, 12 de abril de 1971. 4p. Acervo ISA.

D'IVERNOIS, Roger. Rencontre avec Yves Billon, jeune cinéaste français, auteur Du long métrage "La guerre de pacification em Amazonie 1972". Journal de Geneve, Genebra, n. 22, 28 de janeiro de 1974.

FIGUEIREDO, Wellington. *Relatório – Frente de Atração.* Posto de Vigilância I, 04 de março de 1981;

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO. Nunca no Brasil se empregou tantos recursos em benefício do nosso índio como agora. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, n. 3, II trimestre de 1972, pp. 20- 26.

FUNAI. Delegacias Regionais. *Boletim Informativo*, Brasília, outubro de 1971, nº 1, ano I, p. 60.

FUNAI. Perimetral Norte multiplica trabalhos de atração na Amazônia. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano II, n. 5, IV trimestre de 1972, p. 8.

FUNAI. Bases Avançadas na Transamazônica. *Boletim Informativo*, Brasília, IV trimestre de 1972, nº 5, ano II, p. 71.

FUNAI. Na rota da Transamazônica – Primeiros contatos com os Assurini do Xingu. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, nº 2, 1º trimestre de 1972, pp. 42-43.

FUNAI. Criada mais uma Equipe Volante de Saúde para atuar na Transamazônica. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, n. 4, III Trimestre de 1972, p. 43.

FUNAI. *Projetos Operacionais para a Rodovia Transamazônica*. Brasília: FUNAI, 1970. 87p.

FUNAI. *Transamazônica – Trecho: Itaituba-Humaitá*. Brasília: FUNAI, 1971. 19p.

FUNAI. Graus de contato do índio brasileiro. *Boletim Informativo da FUNAI*, ano I, nº 2, 1º trimestre de 1972, p. 68.

FUNAI. *Trabalho Preliminar sobre a FUNAI e a Transamazônica*. Brasília: FUNAI, 1970.

FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO. *Relatório do Grupo de Trabalho criado pelo Decreto nº 62.699, de 14 de maio de 1968*. Brasília: MINTER/FUNAI, 1969.

FUNAI. *Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato*. Disponível em http://www.FUNAI.gov.br/index.php/nossas-acoes/povos-indigenas-isolados-e-de-recente-contato?start=1 Acessado em 09 de setembro de 2020.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. Panará. Povos Indígenas no Brasil, Instituto Socioambiental. Disponível em https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Panar%C3%A1 Acessado em 11 de setembro de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. "Mapa do Analfabetismo no Brasil". INEP, Ministério da Educação, Brasília-DF. Disponível em http://portal.inep.gov.br/documents/186968/485745/Mapa+do+analfabetismo+no+Brasil/a53ac9ee-c0c0-4727-b216-035c65c45e1b?version=1.3 Acessado em 09 de abril de 2020.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. "Kaiapó Xikrin". Povos Indígenas no Brasil, Instituto Socioambiental. Disponível em https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:Kayap%C3%B3_Xikrin Acessado em 10 de setembro de 2020.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. *Depois de um ano, filhos de Apoena Meirelles esperam respostas*. Terras Indígenas no Brasil, 10 de outubro de 2005, ISA. Disponível em https://terrasindigenas.org.br/pt-br/noticia/16898 Acessado em 11 de setembro de 2020.

JORNAL DA TARDE, 25 de setembro de 1974. Jornal da Tarde, São Paulo.

KELLER, Vilma; LEMOS, Renato. *Verbete Biográfico – Roberto de Oliveira Campos.* Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/roberto-de-oliveira-campos Acessado em 15 de julho de 2019.

KORNIS, Mônica. Serviço Nacional de Informação (SNI). *In* Verbete Temático (Online), CPDOC/FGV. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/servico-nacional-de-informacao-sni Acesso em 11 de abril de 2020.

LEÃO, Jayme. *Cartaz do filme Iracema – uma transa amazônica*. Dimensão: 63cm x 95cm, Técnica: Desenho; Publicação: Brasil, 1974. Acervo da Cinemateca Brasileira (São Paulo). Disponível em http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=CARTAZES&lang=p&nextAction=search&exprSearch=ID=024768 Acesso em 06 de dezembro de 2019.

MALIN, Mauro. *Verbete Biográfico – José Francisco de Moura Cavalcanti*. CPDOC/FGV. Disponível em http://fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-francisco-de-moura-cavalcanti Acesso em 21 de julho de 2020.

MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás de. *Verbete Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário. CPDOC/FGV*. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/instituto-nacional-de-desenvolvimento-agrario-inda Acessado em 20 de dezembro de 2020.

MEDEIROS, Leonilde Sérvolo de; ARAÚJO, Brás de. *Verbete Instituto Brasileiro de Reforma Agrária. CPDOC/FGV.* Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/instituto-brasileiro-de-reforma-agraria-ibra Acessado em 20 de dezembro de 2020.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Sob o signo da fé*. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1970.

MÉDICI, Emilio Garrastazu. "A seca que se foi". *In* _____. *O povo não está só.* Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1973.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Visão do Nordeste* (Pronunciamento feito pelo Presidente Médici, encerrando a reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE, em Recife, em 06/06/1970). Imprensa Nacional, 1970.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *A criação da Sudene*. FGV/CPDOC. Disponível em https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/Sudene Acesso em 30 de julho de 2019.

PENA, Alano Maria apud COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO. "Situação do Pará". *In* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – Resolução nº 023/76. Câmara dos Deputados, Brasília, 1976.

PEREIRA JUNIOR, Dimas Sales. *Verbete Realidade*. CPDOC / FGV. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/realidade Acesso em 19 de abril de 2020.

POSSUELO, Sidney Ferreira. *Relatório – Frente de Atração Arara*. Brasília: MINTER/FUNAI, 1979.

SILVA, José Francisco da. "Denúncias do Presidente da CONTAG." *In* COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – Resolução nº 023/76. Câmara dos Deputados, Brasília, 1976.

SOUSA, Luis Otávio de; COSTA, Marcelo. Verbete Biográfico – Airton Soares. FGV/CPDOC. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/soares-airton Acessado em 14 de setembro de 2020.

REBELLO, Aiuri. Seca de 2012 a 2017 no semiárido foi a mais longa na história do Brasil. UOL, São Paulo, 03 de março de 2018. Disponível em https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2018/03/03/seca-de-2012-a-2017-no-semiarido-foi-a-mais-longa-da-historia.htmhttps://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2018/03/03/seca-de-2012-a-2017-no-semiarido-foi-a-mais-longa-da-historia.htm Acessado em 15 de dezembro de 2020.

SIQUEIRA CAMPOS. Projeto 146, de 1971. Altera a redação do art. 2º e acrescenta ao art. 4º do Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, que cria o Programa de Integração Nacional, estabelecendo prioridade em favor da pavimentação da Rodovia Belém-Brasília. Disponível em https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=F616FE4931877 4093C3E38FB1C599EA3.node1?codteor=1190311&filename=Avulso+-PL+146/1971 Acesso em 03 de dezembro de 2019.

SOUZA, Luís Otávio de; BARROS, Rogério Alves de. *Verbete Biográfico: Eliseu Resende*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/eliseu-resende Acessado em 09 de abril de 2019.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Relação dos Superintendentes da Extinta Sudam*. Disponível em http://www.sudam.gov.br/conteudo/menus/acessoainformacao/institucional/arquivos/relacao-superintendentes-e-diretores-desde-fundacao.pdf Acesso em 13 de julho de 2019.

VALENÇA, Fátima. *Verbete Biográfico – José Costa Cavalcanti. CPDOC/FGV*. Disponível em http://fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/jose-costa-cavalcanti Acesso em 23 de julho de 2020.

VARGAS, Getúlio. Discurso do rio Amazonas. *Cultura Política: Revista Mensal de Estudos Brasileiros,* Rio de Janeiro, ano I, n. 8, outubro de 1941.

Verbete Biográfico: Mario Davi Andreazza. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/CPDOC/BUSCA/dicionarios/verbete-biografico/mario-davi-andreazza Acesso em 09 de abril de 2019.

CPDOC. *Verbete Biográfico – Francisco Orestes Libardoni.* FGV/CPDOC. Disponível em http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/francisco-oreste-libardoni. Acessado em 20 de dezembro de 2020.

UNITED NATIONS; ECONOMIC COMISSION FOR LATIN AMERICA. *Economic Survey of Laitn America*, 1969. Nova Iorque: ONU, 1969.

3. Fontes Fílmicas:

A GUERRA DA PACIFICAÇÃO NA AMAZÔNIA. Direção de Yves Billon. Paris: Les Films Du Village, 1973. (80 min.). Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=Fem3aAdd8rE Acessado em 05 de setembro de 2020.

A INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Filmete (07 min. 07 segs.).

A TRANSAMAZÔNICA. Direção de John E. Borring. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1970. Filmete (08 min. 28 segs.).

BYE BYE BRASIL. Escrito e dirigido por Cacá Diegues. Brasil, Rio de Janeiro, 1980. 52 min. 02 segs.

IRACEMA – UMA TRANSA AMAZÔNICA. Direção e roteiro de Jorge Bodanzky e Orlando Senna. Brasília/Alemanha, 1974, 91 min.

MINISTRO Alisson Paulineli visita uma usina de açúcar no km 93 da Transamazônica (Brasil Hoje n. 136). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1976. Documentário (08 min. 09 segs.).

OPERAÇÃO CARAJÁS – Manobras das Forças Armadas na Região Amazônica. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1971. (11 min. 40 segs.).

PRESIDENTE Médici na Transamazônica. Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1971. Filmete (06 min. 21 segs.).

PRESIDENTE Médici na Transamazônica (Brasil Hoje n. 21). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1972. Documentário (11 min. 04 segs.).

PRESIDENTE Médici inaugura o 3º trecho da Transamazônica (Brasil Hoje n. 52). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Documentário (07 min. 33 segs.).

PRESIDENTE Médici inaugura o primeiro centro urbano da Transamazônica (Brasil Hoje n. 53). *Brasil Hoje* (Cinejornal). Rio de Janeiro: Agência Nacional, 1974. Documentário (07 min. 14 segs.).

TRANSAMAZÔNICA: o caminho do homem. Supervisão de Renato Bittencourt e Texto de Edison Nequete. Rio de Janeiro: Agência Nacional, abril de 1971. Filmete (08 min. 10 segs.).

NETO, Antonio Cotrim *apud* COMISSÃO NACIONAL DA VERDADE. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=HzvSh2Zj1kY Acesso em 25 de agosto de 2020. 39 mins. 14 segs. – 39 mins. – 27 segs.

NETO, Geneton Moraes. *Canções do Exílio – a labareda que lambeu tudo*. Rio de Janeiro, 2010.

4. Fontes Impressas:

AKERREN; BAKKER; HABERSANG. *Reporto ƒ the ICRC Medical Mission to the Braszilian Amazon Region (may-August 1970).* Comité International de la Croix-Rouge. Geneva, october 1970. 72p.

ALMEIDA, Lyad de. *Saci-Pererê na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, 1971. Fonte: Arquivo Nacional, Rio de Janeiro. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

ANDREAZZA, Mario. "Apêndice V – Discurso do Ministro dos Transportes Mario Davi Andreazza por ocasião da inauguração do trecho da Transamazônica, entre Estreito e Itaituba, a 27 de setembro de 1972." *In* REBELO, Darino. *Transamazônica, integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973.

BLOISE, Clodomiro. *Relatório do Primeiro Contato e Pernoite na Aldeia dos Parakanã em 30/03/71*. FUNAI, 1971.

BLOISE, Clodomiro. *Relatório de Concretização da Pacificação dos Índios Parakanã*. Base Avançada de Pucuruí, Tucuruí, Pará, 21 de julho de 1971. 14p.

BLOISE, Clodomiro. *Relatório das Atividades da Base de Pucuruí de 17/01/71 a 20/03/71*. Delegado Especial da Base de Pucuruí. FUNAI, 1971.

BLOISE, Clodomiro. *Relatório do Primeiro Contato e Pernoite na Aldeia dos Parakanãs em 30/03/71*. FUNAI, 1971.

BLOISE, Clodomiro. *Relatório quanto a Ocorrências com os Índios Parakanan. (24/10/71)*. Delegado Especial da Base Pucuruí. 1971. Brasília, FUNAI - Setor de Documentação.

BRASIL; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Comissão Parlamentar de Inquérito do Índio*. Brasília, volume I, 1977. s./p.

CENTRO DE INFORMAÇÕES DO EXÉRCITO. *Grupos de Subversivos no INCRA*. Rio de Janeiro, junho de 1971. 71p.

CENTRO DE INFORMAÇÕES DO EXÉRCITO. "Imprensa marrom". Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1971, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

CONGRÈS MONDIAL DE LA FEDÉRATION ROUTIÉRE INTERNATIONALE. *Routes Transamazoniennes* (Un raport sur lês Routes Transamazoniennes et Cuiabá-Santarém presente par le Ministère des Transports de la République Fédérative du Brésil au VI Congrès Mondial de la Fedération Routiére Internationale). Montreal, Canadá, outubro de 1970.

COTRIM, Antonio. *Relatório de 11 de maio de 1971*. FUNAI.

COTRIM, Antonio. Carta ao Coronel Pedro da Silva Rondon. s./d. 7p. Acervo do Armazém da Memória – Acervo Pessoal Antonio Cotrim Soares.

CRUZ, Afonso Alves. *Relatório de atividades da frente de atração que atua entre os quilômetros 70 e 110 da rodovia Transamazônica do trecho compreendido Altamira/Itaituba, no período de 04/09/1970 a 05/11/1973*. Altamira, 8 de novembro de 1973.

DIVISÃO DE PESQUISA PEDOLÓGICA; IPEAN; MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Estudo Expedito de solos no trecho Itaituba-Estreito da rodovia Transamazônica para fins de classificação e correlação.* Boletim Técnico, n. 31, Rio de Janeiro, 1973. 90p.

EMBRAPA; DPP; IPEAN; MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. *Aptidão agrícola dos solos de três áreas prioritárias situadas na rodovia Transamazônica (Interpretação do levantamento de reconhecimento dos solos).* Boletim Técnico, n. 49, Recife, 1976.

FILHO, Arthur Serra. *As Diabruras do Saci na Transamazônica*. Peça Teatral Infantil, Rio de Janeiro, outubro de 1974. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

FUNAI. *Método e Organização: Operação de apoio às frentes de penetração*. Brasília: FUNAI, s./d. 24p.

FUNAI. A Imprensa e a ação da FUNAI. *Boletim Informativo da FUNAI*, Brasília, ano I, n. 2, I trimestre de 1972, pp. 59-64.

FUNAI. FUNAI tem agora 17 reservas indígenas. *Boletim Informativo*, ano I, nº 4, III trimestre de 1972, pp. 3-13.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSITCA. *Desbravar, conhecer, mapear: memórias do Projeto Radam/RadamBrasil.* Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Diretrizes básicas para a ação do Ministério da Agricultura através do INCRA, na Transamazônica (Estudos Preliminares).* Belém: INCRA, 1971.

INTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto integrado de colonização Altamira - I*. Brasília: INCRA, 1972. 218 p.

INSTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Contribuição para o planejamento de ocupação com agricultura das áreas marginais da Rodovia Transamazônica*. Belém: IPEAN, s./d., 25 p.

INSTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE; FALESI, Ítalo Cláudio. Solos da rodovia Transamazônica. *Boletim Técnico* n. 55, Belém, 1972.

INTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Anteprojeto de reorganização da estação experimental da Transamazônica para atuar como Unidade de Execução de Pesquisa de âmbito estadual da EMBRAPA.* Belém: EMBRAPA, 1974.

INSTITUTO DE PESQUISA AGROPECUÁRIA DO NORTE. *Síntese das atividades de colonização na Transamazônica em 1971*. Belém: IPEAN, 1972, p. 22.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. "Discurso do Amapá"; "Discurso de Roraima"; "Discurso de Rondônia"; "Discurso do Acre"; "Discurso do Amazonas". *In* MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Operação Amazônia (Discursos).* Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968. pp. 13-46.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Visão do Nordeste* (Pronunciamento feito pelo Presidente Médici, encerrando a reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE, em Recife, em 06/06/1970). Imprensa Nacional, 1970. 10p.

MÉDICI, Emílio Garrastazu. *O povo não está só*. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1971.

MELLO, Zuleika. *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica*. Serviço Nacional de Teatro, Rio de Janeiro, 1972. *In* SERVIÇO Social do Comércio – Administração Regional no Estado do Rio de Janeiro. *Solicitação do Grupo Atenas ao Serviço de Censura e Diversões Públicas/SR/RJ*. Rio de Janeiro, 1978. p. 13. Fonte: Fundo do Serviço de Censura de Diversões Públicas/RJ; Série: Serviço de Censura (Censura Prévia); Subsérie: Peças Teatrais; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Operação Amazônia (discursos).* Belém: Serviço de Documentação e Divulgação, 1968.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. Amazônia Legal: Áreas a serem discriminadas para fins de implantação de projetos de reforma agrária e colonização. *In* _____. *PIN: Colonização da Amazônia*. Brasília: Ministério da Agricultura, 1972, s./p. Acervo SUDAM (Belém, PA).

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES; DIVISÃO DE SEGURANÇA E INFORMAÇÕES. Pedido de Busca – Yves Billon. Brasília: DSI/MINTER, 1975.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA; INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA. *Projeto Integrado de Colonização – Altamira I.* Brasília, 1972.

MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLIMENTO DA AMAZÔNIA. *The Amazon Region and SUDAM; L'Amazonie et la SUDAM; La Amazonia y la SUDAM*. Belém, 1973.

MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Amazônia: presente e futuro.* Belém: SUDAM, 1968.

MINISTÉRIO DO INTERIOR; SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLIMENTO DA AMAZÔNIA. *The Amazon Region and SUDAM; L'Amazonie et la SUDAM; La Amazonia y la SUDAM*. Belém, 1973.

MINISTÉRIO EXTRAORDINÁRIO PARA A COORDENAÇÃO DOS ORGANISMOS REGIONAIS. *Operação Amazônia*. Brasília: MECOR, 1966.

NOGUEIRA, Antônio Augusto. Relatório conclusivo da sindicância efetuada na Base de Pucuruí. Belém, 2ª Delegacia Regional da FUNAI, 22 de fevereiro de 1972, pp. 2-3.

PAIAKAN, Paulinho. *A Transamazônica*. FUNAI/Summer Institute of Linguistcs, 1974.

RESENDE, Eliseu. As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil. *VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional*, Munique, outubro de 1973.

RESENDE, Eliseu. *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1969.

SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES. "Alberto Tamer". Prontuário; Agência Central / SNI, 24 de junho de 1975. 12p. Fundo: Serviço Nacional de Informações; Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES – AGÊNCIA RIO DE JANEIRO. Informe nº 00216/73/ARJ/SNI. 13 de março de 1973. Rio de Janeiro.

SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES. "Pressões e Antagonismos". 11 de dezembro de 1972. 11p.

SERVIÇO Social do Comércio – Administração Regional no Estado do Rio de Janeiro. Solicitação do Grupo Atenas ao Serviço de Censura e Diversões Públicas/SR/RJ. Rio de Janeiro, 1978.

SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÕES. *Assunto: Flávio Alcaraz Gomes*. SNI, Agência de Porto Alegre, novembro de 1972. Fundo: Serviço Nacional de Informações; Arquivo Nacional; Rio de Janeiro.

SOUZA, Lauro Menescal. *Relatório de Lauro Menescal de Souza, Atendente da Base Pucuruí, sobre Saída de Parakanãs na Vila de Repartimento (09/09/71).* 1971. Brasília, FUNAI - Setor de Documentação

STEPHANES, Reinhold. *PIN: Colonização da Amazônia*. Brasília: INCRA, 1972.

SUPERINTENDENCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA. *Estudos do Plano de Desenvolvimento da Amazônia; Diretrizes do Desenvolvimento da Amazônia.* Belém: SUDAM, 1974.

VASCONCELOS, Haley Pessoa de. "Exaltação ao Brasil", janeiro de 1975. Fundo Serviço de Censura de Diversões Públicas, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

VASCONCELOS, Haley Pessoa de. "Exaltação ao Brasil", maio de 1976. Fundo Serviço de Censura de Diversões Públicas, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

II PND – PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO. São Paulo: Sugestões Literárias, 1975.

5. Fontes Legislativas:

BRASIL. Lei nº 5.371, de 05 de dezembro de 1967. Brasília, Diário Oficial de 06 de dezembro de 1967, p. 12.223.

BRASIL. Decreto-Lei n. 1.245, de 04 de maio de 1939. Diário Oficial da União – Seção 1 – 06/05/1939, Página 10387.

BRASIL. Decreto-Lei n. 5.044 de 04 de dezembro de 1942. Diário Oficial de 31/12/1942.

BRASIL. [Constituição (1946)]. Constituição dos Estados Unidos do Brasil: promulgada em 18 de setembro de 1946. Rio de Janeiro: Presidência da República. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm Acesso em 15 de março de 2019.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 07/01/1953.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 - 27/10/1966.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia; extingue a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), cria a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 - 27/10/1966.

BRASIL, REPÚBLICA FEDERATIVA DO. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 17/06/1970.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei nº 2888, de 28 de fevereiro de 1967. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 28/02/1967.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 5.227, de 18 de janeiro de 1967. Diário Oficial de 19 de janeiro de 1967.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto nº 61.330, de 11 de setembro de 1967. Diário Oficial da União – Seção 1 – 12/09/1967, página 9931 (Publicação Original).

BRASIL, REPÚBLICA FEDERATIVA DO. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 17/06/1970.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto nº 67.113, de 26 de agosto de 1970. Diário Oficial da União – Seção 1 de 27/08/1970.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964. Dispõe sobre o Estatuto da Terra, e dá outras providências. Diário Oficial da União de 30/11/1964, retificado em 17/12/1964 e retificado em 06/04/1965.

BRASIL. ESTADOS UNIDOS DO. Decreto nº 67.557, de 12 de novembro de 1970. Diário Oficial da União – Seção 1 de 13/11/1970.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei nº 142, de 2 de fevereiro de 1967. Diário Oficial da União – Seção 1 de 03/02/1967.

BRASIL, ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei n. 467, de 31 de julho de 1937. Diário Oficial da União, Brasília, DF, Seção 1 – 07/08/1937.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Brasília, 16 de junho de 1970.

BRASIL. Decreto nº 20.493, de 24 de janeiro de 1946. Aprova o Regulamento do Serviço de Censura de Diversões Públicas do Departamento Federal de Segurança Pública. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 29/01/1946, p. 1456.

BRASIL, REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO. Decreto-Lei nº 92, de 21 de dezembro de 1937. Cria o Serviço Nacional de Teatro. Diário Oficial da União - Seção 1 - 27/12/1937, Página 25585 (Publicação Original).

BRASIL. Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969. Edita o novo texto da Constituição Federal de 24 de janeiro de 1967. Diário Oficial de 20 de outubro de 1969, Brasília, DF.

BRASIL, CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Decreto nº 71.353, de 9 de novembro de 1972.* Dispõe sobre o sistema de Planejamento Federal e dá outras providências. Brasília, 1972.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1967. Artigo 8º, XVII, alínea *o*. Brasília, Diário Oficial da União, 24 de janeiro de 1967.

BRASIL. Lei Federal nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973. *Dispõe sobre o Estatuto do Índio*. Brasília, Diário Oficial da União, 21 de dezembro de 1973.

BRASIL. Lei Federal nº 6.001, de 19 de dezembro de 1973. *Dispõe sobre o Estatuto do Índio*. Brasília, Diário Oficial da União, 21 de dezembro de 1973.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, Diário Oficial da União, 05 de outubro de 1988.

BRASIL. Decreto nº 50.455, de 14 de abril de 1961. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de abril de 1961, p. 3492.

BRASIL. Decreto nº 68.907, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5413.

Idem. Decreto nº 68.913, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5416.

Idem. Decreto nº 68.914, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5416.

BRASIL. Decreto nº 68.913, de 13 de julho de 1971. Brasília, Diário Oficial da União, 14 de julho de 1971, p. 5.416.

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971. Diário Oficial da União, Brasília, 1 de abril de 1971.

BRASIL. Decreto nº 68.443, de 29 de março de 1971. Diário Oficial da União, Brasília, 29 de março de 1971.

6. Fontes Orais:

CARVALHO, João. Entrevista concedida ao antropólogo Carlos Alberto Ricardo do Centro Ecumênico de Documentação e Informação (CEDI), em 17 de outubro de 1992, em Belém (PA). Acervo ISA.

7. Fontes Sonoras:

ADOLFO, Antonio; BRAZUCA. “Transamazônica”. *In* ____. *Antonio Adolfo & a Brazuca 2*. LP EMI-Odeon, 1971.

ANATALÍCIO; ARLINDO MARQUES. “Transamazônica”. *In* OSVALDO OLIVEIRA. *Paixão Descontrolada*, Selo Entré/CBS, 1972.

AZEVEDO, Téo. “Transamazônica”. *In* TÉO AZEVEDO. *GIBÃO – Transamazônica/História da Fome,* Selo Copacabana – LP 991, Rio de Janeiro, 1971.

DIVANITO; DEUS, João de. “Transamazônica”. *In* Divando & Divanito. Disco *Facão de Cristiano*. Gravações O Discolino, 1975.

DIVANITO; DEUS, João de. “Transamazônica”. *In* Divando & Divanito et al. *Vozes e violas do sertão*. Selo Som Livre, 1976.

ERBA, José Caetano (TONICO). “Transamazônica”. *In* TONICO & TINOCO. *Luar do Sertão,* Continental CLP 9126, 1971.

FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. “Transamazônica”. *In* PONTES, Moacir. *Transamazônica – Semana da Pátria (OPUS nº 3)* – (Direitos Autorais Reservados ao Projeto Rondon), 1971;

FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971.

FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. “Transamazônica”. *In* FRISCH, Johan Dalgas. *Sons da Transamazônica e o Canto do Sabiá*. SBLP 40.395, São Paulo, 1971;

FONTANA, Omar; VIEIRA, Luiz. “Hino de Integração”. *In* PONTES, Moacir. *Suíte Transbrasil*, Selo Copacabana, CLP 11694, Rio de Janeiro, 1972;

JACK; ABEL. “Parabéns Norte e Nordeste”. *In* ZILO & ZALO. *Zilo e Zalo*. Gravadora Beverly, 1976.

MENDES, José. “Isto é Integração”. *In* JOSÉ MENDES. *Isto é Integração*. Selo Copacabana, Rio de Janeiro, 1973.

MIGNONE, Francisco. “Sinfonia Transamazônica”. 1972;

MOSSORÓ, João; MOREIRA, Gebardo. “Transamazônica”. *In* TRIO MOSSORÓ. *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*. Copacabana Selo, Rio de Janeiro, 1972;

RODOLPHO; VILA, Paulinho da. *Aruanã-Açú*. Samba-enredo de 1974 da Escola de Samba Unidos de Vila Isabel, Rio de Janeiro, 1974.

ROSA, João; OLIVEIRA, Walter de. *Brasil ano 2000*. Samba-enredo de 1974 da Escola de Samba Beija-Flor de Nilópolis, 1974.

TAPUÃ; BORGES, Geraldo Aparecido. “Transamazônica”. *In* LIU & LÉU. *Minha Terra*. Selo RCA Camden, 1971;

TRIO MOSSORÓ. *Transamazônica – O Paraíso da Esperança*. Rio de Janeiro: Selo Copacabana, 1972.

VILA, Martinho da. “Tribo dos Carajás (Aruanã-Açu)”. *In* _____. *Canta canta, minha gente*, 1974.

VELOSO, Caetano. Um índio. Disco *Bicho*, 1977.

ZÉ PARAÍBA; NINO. “Transamazônica”. *In* ZÉ PARAÍBA. *Dance de perto.* Selo Premier/RGS, 1972;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A POLÍTICA DE GENOCÍDIO CONTRA OS ÍNDIOS DO BRASIL. Março de 1974. 43p.

ABREU, Alzira Alves de; PAULA, Christiane Jalles de. (Coords.). *Dicionário histórico-biográfico da propaganda no Brasil.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007, pp. 74-76.

ACKER, Antoine. "Amazon Development.". *In* The Oxford Research of Oxford Encyclopedia of Brazilian History and Culture. Ed. Guillermo Palacios. New York: Oxford University Press.

ALONSO, Gustavo. *Cowboys do Asfalto: música sertaneja e modernização brasileira*. 528 f. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2011.

AMADO, Janaina. Região, sertão, nação. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro: FGV, v. 8, n. 15, 1995, pp. 145-151.

ANDRADE, Rômulo de Paula. "Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta": Getúlio Vargas e a revista "Cultura Política" redescobrem a Amazônia (1940-1941). *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi – Ciências Humanas*, Belém, v. 5, n. 2, mai./ago. de 2010, pp. 453-468.

_____. *A Amazônia na era do desenvolvimento: saúde, alimentação e meio ambiente (1946-1966).* 378 f. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde). Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde, Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2012.

_____. O pobre solo do celeiro do mundo: desenvolvimento florestal e combate à fome na Amazônia. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 56, jul./dez. 2015, pp. 285-304.

ARAÚJO, Brás José de. *Verbete Temático – Superintendência da Política Agrária*. Verbetes da Fundação Getúlio Vargas / Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em http://www.fgv.br/Cpdoc/Acervo/dicionarios/verbete-tematico/superintendencia-da-politica-agraria-supra Acesso em 10 de abril de 2019.

ARAUJO, Rodrigo Wienskoski. *Awaeté, o Povo de Verdade: a transformação da territorialidade indígena Parakanã.* 189 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, 2017.

ARAUJO, Rodrigo W. Transformações na territorialidade indígena Parakanã. *XXXV Encontro Estadual de Geografia "A Diversidade da Geografia e a Geografia da Diversidade nas Primeiras Décadas do Século XXI".* Erechim-RS, 12 a 14 de outubro de 2018. pp. 3-4.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. São Paulo: EDUSC, 2000.

BATISTA, Iane Maria da Silva. *A Natureza nos planos de desenvolvimento da Amazônia (1955-1985)*. 368 f. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia). Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, USP, São Paulo, 19 (53), 2005, pp. 71-86.

BELLONI, Consuelo. *Transamazônica* (Brasil, 1970 – Momento histórico). Editora Pongetti, 1973.

BENCHIMOL, Samuel. *Romanceiro da Batalha da Borracha*. Manaus: Imprensa Oficial, 1992.

BIGIO, Elias dos Santos. "A ação indigenista brasileira sob a influência militar e da Nova República (1967-1990)." *Revista de Estudos e Pesquisas, FUNAI*, Brasília, v. 4, n. 2, dez. 2007, pp. 13-93.

BIGIO, Elias dos Santos. *Programa(s) de Índio(s): falas, contradições, ações interinstitucionais e representações sobre índios no Brasil e na Venezuela (1960-1992).* 401 f. Tese (Doutorado em História), Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, 2007.

BRAGA, Magno Michell Marçal. *BR-230, Nordestinos na Rota Transamazônica: a trajetória dos migrantes no estado do Pará (1970-1974).* 135 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, 2012.

BRAGA, Magno Michell Marçal. De doenças não, morria de acidente: trabalho e trabalhadores na construção da Transamazônica. *Anais do 30º Simpósio Nacional de História*, Anpuh-Brasil, Recife, 2019. 16p.

_____. Construtores do "Brasil Grande": trabalhadores da Transamazônica. *Revista Ars Historica*, UFRJ, Rio de Janeiro, n. 19, jul./dez. 2019, pp. 33-54.

_____; SOUZA, César Martins. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, v. 12, n. 1m jan./jul. 2019, pp. 172-191.

BROOKS, Edwin et al. *Tribes of the Amazon Basin in Brazil, 1972. Report for the Aborigines Protection Society by Edwin Brooks, René Fuerst, John Hemming and Francis Huxley*. London: C. Knight, 1973.

BROOKS, Edwin. The Brazilian Road to the Ethnicide. *Contemporary Review*, Reino Unido, v. 224, n.

Frontiers of ethnic conflict in the Brazilian Amazon. *International Journal of Environmental Studies*, v. 7, n. 1, pp. 63-74, 1974.

Prospects of integration for the Indians of Brazil. *Patterns of Prejudice*, v. 7, n. 2, pp. 23-28, 1973.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Estranhas Catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988.* Niterói: Eduff, 2015.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977.

CARTOCE, Raquel Elisa. A capa dourada dos anos de chumbo: apontamentos sobre as relações entre o setor publicitário e a ditadura militar brasileira. *Revista Angelus Novus* – Revista da USP, São Paulo, ano VII, n. II, 2016, pp. 33-52.

CARVALHO, Erika Marques de. *A expansão da República: a integração do território brasileiro nos projetos do Clube de Engenharia (1890-1922).* 146 f. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde). Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde, Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2014.

CARVALHO, Gustavo de Lemos Campos. O Mar territorial brasileiro de 200 milhas: estratégia e soberania, 1970-1982. *Revista Brasileira de Política Internacional*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 42, 1999, pp. 110-126.

CASTRO, José Flavio Morais et al. Interseções Geográficas: uma análise da cartografia filatélica brasileiro. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, 19 (2), pp. 153-169, dez. 2007.

CASTRO, Luiz Paiva de. *Traçado íntimo da Transamazônica.* Rio de Janeiro: Ed. Bonde, 1971.

COLOMBO, Luciléia. A Sudene e a mudança institucional no regime militar. *Cadernos do Desenvolvimento*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 13, jul./dez. de 2013, pp. 153-175.

CONTINI, Elísio. *A colonização na Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas.* Dissertação (Mestrado em Administração Pública), Rio de Janeiro: Escola Brasileira de Administração Pública/Fundação Getúlio Vargas, 1973.

CORDEIRO, Janaina Martins. Anos de chumbo ou de ouro? A memória social sobre o governo Médici. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, jan./jun. de 2009, pp. 85-104.

_____. *A ditadura em tempos de milagre: comemorações, orgulho e consentimento.* Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

COSTA JR., Hélio Moreira da. Caminhando pela Transamargura: análise fílmica de Iracema – Uma transa amazônica. *XXIII Encontro Estadual de História – ANPUH – São Paulo*, São Paulo, setembro de 2016. 14p.

CUNHA, Euclides. *À margem da história*. (Coleção Obra-prima de cada autor). São Paulo: Martin Claret, 2006.

CUNHA, Manuela Carneiro da. *Os direitos dos índios*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

D'ARAUJO, Maria Celina; CASTRO, Celso Corrêa Pinto de (Orgs.). *Ernesto Geisel*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997.

DAVIS, Shelton. *Victims of the miracle: development and the indians of Brazil*. London/New York/Melbourne: Cambridge University Press, 1977.

DEAN, Warren. *A Luta pela Borracha na Amazônia: um estudo de história ecológica*. São Paulo: Nobel, 1989.

DIAS JR., José E. S. Iracema uma Transamazônica: o filme como História. *XXVII Simpósio Nacional de História – ANPUH Nacional*, Natal, 22 a 26 de julho de 2013. 15p.

ESCOBAR, Arturo. *La invención del Tercer Mundo – Construcción y deconstrucción del desarollo*. OCHOA, Diana (trad.). Santa Fe de Bogotá: Editorial Norma, 1996.

FAULHABER, Priscila. A história dos institutos de pesquisa na Amazônia. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, n. 54, 2005, pp. 241-257.

FAUSTO, Carlos. *Os índios antes do Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

FAUSTO, Carlos. *Inimigos Fiéis: história, guerra e xamanismo na Amazônia*. São Paulo: Edusp, 2001.

FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo: Ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1997.

_____. "A pluralidade das censuras e das propagandas da ditadura". *In* REIS, Daniel Aarão; RIDENTI, Marcelo; MOTTA, Rodrigo Patto Sá (Orgs.). *O golpe e a ditadura militar: quarenta anos depois (1964-2004)*. Bauru: Edusc, 2004, pp. 265-276.

FIGUEIREDO, Aldrin Moura de; CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luiz Ruiz-Peinado. Amazônia e história global. *Revista Tempo*, Niterói, v. 23, n. 3, set./dez. 2017, pp. 503-505.

FONSECA, Christian Gonçalves Vidal da. *Dá para rir, chorar e sonhar – A redemocratização do Brasil através dos sambas-enredo do Rio de Janeiro (década de 1980)*. Florianópolis, 2018.

FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. *Sagas Sertanistas: práticas e representações do campo indigenista no século XX*. 403 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

FREIRE, Carlos Augusto da Rocha. Vida de sertanista: a trajetória de Francisco Meirelles. *Tellus*, Campo Grande, ano 8, nº, abril de 2008, pp. 87-114.

FUNES, Eurípedes A.; GONÇALVES, Adelaide. "Eldorado no Inferno Verde: 'Quem vive no inferno se acostuma com os cães.'" *In* GONÇALVES, Adelaide; COSTA, Pedro Eymar Barbosa (Orgs.). *Mais Borracha para a vitória*. Fortaleza: MAUC/NUDOC, 2008.

GARCÉS, Claudia Leonor et al. Pesquisas científicas em colaboração com povos indígenas: uma tradição de diálogo e inovações metodológicas no Museu Goeldi. *In* GUIMARÃES, Vieira I. C. et al. (Eds.). *Ambiente e sociedade na Amazônia: uma abordagem interdisciplinar*. Rio de Janeiro: Garamond, 2014, pp. 407-431.

GALVÃO, Maria Eduarda Capanema Guerra. *A expedição Roncador-Xingu e a tarefa de ocupar, civilizar e urbanizar o Brasil Central*. 110 f. Dissertação (Mestrado em História), Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC/FGV, Rio de Janeiro, 2014.

GARFIELD, Seth. *In search of the Amazon: Brazil, the United States, and the nature of a region*. London: Duke University Press, 2013.

GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada: as ilusões armadas.* São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GOODLAND, Robert; IRWIN, Howard. *A selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho?* São Paulo: Editora Itatiaia; Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

GOMES, Flavio Alcaraz. *Transamazônica: a redescoberta do Brasil.* São Paulo: Editora Cultura, 1972.

GONÇALVES, Eliezer da Rocha. *De assombros e sonhos: lugares no Tempo Presente para a convergência militar-civil ao discurso de um "Brasil Grande" na Amazônia Paraense (1970-1974).* 302 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

GOTTWALD JUNIOR, Luis Alberto. *A desconstrução do mito da Transamazônica a partir da ótica cinematográfica: tradições intelectuais e representações de Jorge Bodanzky e Orlando Senna no filme Iracema: uma transa amazônica.* 161 f. Dissertação (Mestrado em História, Cultura e Identidade), Universidade Estadual de Ponta Grossa, Paraná, 2016.

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. A Batalha da Borracha: propaganda política e migração nordestina para a Amazônia durante o Estado Novo. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, n. 9, 1997, pp. 95-102.

GRANDIN, Greg. *Fordlândia: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

HALL, Anthony L. *Amazônia: desenvolvimento para quem? Desmatamento e conflito social no Programa Grande Carajás*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1991.

HAMELIN, Philippe. "O fracasso anunciado". *In* LENÁ, Philippe OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (Orgs). *Amazônia: a fronteira agrícola 20 anos depois.* Belém: Museu Paraense Emílio Goledi, 1991. Coleção Eduardo Galvão. pp. 161-176.

HEMMING, John. *Die If You Must: Brazilian Indians in the Twentieth Century*. Londres: Macmillan, 2003.

IANNI, Otávio. *Colonização e contrarreforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Editora Vozes, 1979.

IANNI, Otávio. *Ditadura e Agricultura: o desenvolvimento do capitalismo na Amazônia (1964-1978).* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

ISTO É DINHEIRO. Os arquivos de Delfim. *Isto é Dinheiro*, Rio de Janeiro, 19 de novembro de 2003. Disponível em https://www.istoedinheiro.com.br/noticias/economia/20031119/arquivos-delfim/21379. Acessado em 08 de abril de 2019.

JOSEPHSON, Paul. R. *Industrialized Nature: brute force technology and the transformation of the nature world.* Washington: Island Press, 2002.

JOSEPHSON, Paul R. *Would Trotsky wear a bluetooth? Technological utopianism under socialism, 1917-1989*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2009.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos.* Rio de Janeiro: Editora PUC Rio; Contraponto, 2006.

LACERDA, Paula Mendes. Movimentos sociais na Amazônia: articulações possíveis entre gênero, religião e Estado. *Boletim Museu Paraense Emílio Goeldi*, Belém, v. 8, n. 1, jan./abr. 2013

LEAL, Hermes. *Orlando Senna: o Homem da Montanha*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo; Cultura – Fundação Padre Anchieta, 2008. p. 223. (Coleção Aplauso. Série Cinema; Coordenador Geral Rubens Ewald Filho).

LEPARGNEUR, Hubert. O futuro dos índios no Brasil.

LEONEL, Mauro. Estradas, índios e ambiente na Amazônia: do Brasil Central ao Oceano Pacífico. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, 6 (1-2), jan./jun. de 1992, pp. 134-167.

LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional.* Rio de Janeiro: Revan; Iuperj; Ucam, 1999.

LISBOA, Juliana. "A Agência Nacional no Estado Novo (1937-1945): entre Jornalismo e Propaganda". *XI Encontro Nacional de História da Mídia*, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, junho de 2017.

MACEDO, Sérgio D. Teixeira. *Transamazônica: Integração-redenção do Norte*. São Paulo/Rio de Janeiro: Distribuidora Record Cultural, 1972.

MAGALHÃES, Antonio Carlos. *Os Parakanã: quando o rumo da estrada e o curso das águas perpassam a vida de um povo*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, SP, 1982.

MAIA, João Marcelo Ehlert. *Estado, território e imaginação espacial: o caso da Fundação Brasil Central*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012.

MAIA, Tatyana de Amaral. "Imagens Públicas: os cinejornais da Agência Nacional na ditadura civil-militar (1967-1979)". XI Encontro Regional Sudeste de História Oral, Universidade Fluminense Federal, Niterói, Rio de Janeiro, julho de 2015

MAIA, Tatyana de Amaral. "A imagem pública da ditadura civil-militar nas lentes dos cinejornais da Agência Nacional." *In* _____. (Org). *Imagens e propaganda política na ditadura civil-militar (1964-1979): Tópicos de pesquisa*. Jundiaí: Paco Editorial, 2018.

MAIO, Marcos Chor; SÁ, Magali Romero. Ciência na periferia: a Unesco, a proposta de criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica e as origens do Inpa. *História Ciências Saúde – Manguinhos*, v. VI (suplemento), Rio de Janeiro, pp. 975-1017, 2000. pp. 981.

MAIO, Marcos Chor; OLIVEIRA, Nemuel da Silva. O projeto de criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica e as Ciências Sociais no contexto do Desenvolvimento. *Cadernos Adenauer*, ano X, n. 4, 2009.

MARTINS, José de Souza. *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo: Editora Contexto, 2014.

MARTINS, Ricardo Constante. *Ditadura Militar e Propaganda Política: a revista Manchete durante o governo Médici.* 200 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade Federal de São Carlos, São Paulo, 1999.

MELO FILHO, Murilo. *O milagre brasileiro*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1972.

MELLO, Vanessa Pereira da Silva e. *A EMBRAPA na Amazônia oriental: ditadura militar, desenvolvimento e ambientalismo (1972-1993).* 328 f. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde, PPGHCS, Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2017.

MENEZES, Fernando Dominience. *Enunciados sobre o futuro: Ditadura Militar, Transamazônica e a construção do "Brasil Grande"*. 200 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2007.

MIRANDA, Gabriela Alves. *Doutores da Batalha da Borracha: os médicos do Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) e o recrutamento de trabalhadores para os seringais em tempo de guerra (1942-1943)*. 192 f. Mestrado (Dissertação em História das Ciências e da Saúde), Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, RJ, 2013.

MONTENEGRO, Antônio Torres. "Ligas Camponesas e sindicatos rurais em tempo de revolução". *In* FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (Orgs.). *O Brasil Republicano 3 – O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964: Terceira República (1945-1964)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019. pp. 243-275

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2005.

MORAN, Emilio F. *Developing the Amazon*. Bloomington: Indiana University Press, 1981.

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

MOTT, Odette de Barros. *A Transa amazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MOTT, Odette de Barros. *Justino, o retirante.* São Paulo: Brasiliense, 1970.

MOTT, Odette de Barros. *A Rosa dos Ventos.* São Paulo: Brasiliense, 1972.

MOTT, Odette de Barros. *A Transa amazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

A Grande Ilusão (A Transa-amazônica). 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1979.

MOUGEY, Thomas. Tracing the origins of Brazil's Acceleration. The SPVEAs Primeiro Plano Quinquenal and the Technoscientific Recovery of Amazonia, 1945-1959. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 34, n. 65, p. 375-409, maio/ago. 2018.

NAHUM, João Santos. Região e representação: a Amazônia nos planos de desenvolvimento. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Espanha, v. XVII, n. 985, 25 jul. 2012.

NETO, Agripino Souza Coelho Neto. Trajetória e Direcionamentos da Política de Irrigação no Brasil: as especificidades da região Nordeste e do Vale do São Francisco. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Barcelona, v. XV, n. 876, 15 de junio de 2010.

NETTO, David. A. Castro. "Nossos comerciais, por favor: a propaganda brasileira e ditadura militar (1964-1985)". *Anais VII Congresso Internacional de História; XXXV Encuentro de Geohistoria Regional; XX Semana de História*; Maringá, Paraná, outubro de 2015.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia*. Campinas: Papirus, 1991.

OLIVEIRA JR., Antônio. Amazônia: a gênese de uma região de planejamento. *Revista de Ciências Humanas*, Universidade Federal de Viçosa, Minas Gerais, v. 9, n. 1, jan./jun. 2009.

OLIVEIRA, Raphael. *Otimismo em tempo de repressão: a publicidade inspirada na propaganda do governo Médici*. 155 f. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2014.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. *A crise do indigenismo*. Campinas: Editora UNICAMP, 1988.

PÁDUA, J. A. "Os Fundamentos Históricos da Conservação Florestal no Brasil". *In* SILVA, Sandro Dutra e; TONI, Fabiano; SAYAGO, Doris; CAMPOS, Francisco Itami (Orgs.). *Ensaios em Ciências Ambientais: Crises, Riscos e Racionalidades*. Rio de Janeiro: Garamond, 2016.

PÁDUA, José Augusto. Biosfera, história e conjuntura na análise da questão amazônica. *Revista História, Ciências, Saúde - Manguinhos*. v. 6 (Suplemento), set. 2000.

PANZU, Ângela Nascimento dos Santos; FILHO, Eduardo Gomes da Silva. A construção do conhecimento do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia – INPA, por meio de suas expedições científicas, (1954-1975). *Oficina do Historiador*, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 8, n. 2, jul./dez. 2015.

PASSARINHO, Jarbas. "Prefácio". *In* MARQUES, Dirceu Pinto. *Transamazônica: a estrada coragem*. Belém: Gráfica Amazônia, 2008. pp. 5-6.

PEREIRA, Airton dos Reis. A colonização na Transamazônica durante o governo de Emílio Garrastazu Médici. *Revista Reflexão e Ação*, Santa Cruz do Sul, v. 23, n. 2, pp. 54-77, jul./out. 2015.

_____. Colonização e conflitos na Transamazônica em tempos de ditadura civil-militar brasileira. *Clio – Revista de Pesquisa História*, n. 31, v. 2. 17p.

PEREIRA, Elenita Malta. "A década da destruição" da Amazônia: José Lutzenberger e a contrarreforma agrária em Rondônia (Anos 1980). *História Unisinos*, São Leopoldo – RS, v. 21 (1), pp. 26-37, jan./abr. 2017.

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

PETIT, Pere. ""Os governos brasileiros e a "ocupação" e o "desenvolvimento" da Amazônia: 1960-2005". *In* CHAMBOULEYRON, Rafael; ALONSO, José Luis. *Trópicos de História: Gente, Espaço e Tempo na Amazônia (séculos XVII a XXI).* Belém: Açaí, 2010.

PIMENTEL, Lourdes. Transamazônica e o problema da integração social. *A Amazônia Brasileira em Foco*, Rio de Janeiro, nº 9, jul. 1973/jun. 1974, pp. 24-60.

PRADO, Felipe Sousa. *O processo de militarização das políticas indigenistas na ditadura civil-militar brasileira.* Dissertação (Mestrado em Estudos Latino-Americanos). 183 f. Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos Latino-Americanos, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, PR, 2018.

RANGEL, Maria do Socorro. *Medo da Morte e Esperança de Vida: uma história das Ligas Camponesas.* 387 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

SÁ, Dominichi Miranda de; SILVA, André Felipe C. da. Amazônia brasileira, celeiro do mundo: ciência, agricultura e ecologia no Institutito Agronômico do Norte nos anos 1940 e 1950. *Revista História* – Dossiê Amazônia Global, São Paulo, n. 178, 2019.

SANTOS NETO, Antônio Laurindo dos. *Os cinejornais da Agência Nacional no sistema de informações do Arquivo Nacional (SIAN) e no Portal Zappiens: contribuições para análise, descrição e representação arquivística da informação.* 139 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação). Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2014.

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.

SILVEIRA, Mariana Monteiro da. *O governo Médici pelas lentes da Agência Nacional (1971-1974).* 145 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, 2015.

SOUZA, Ana Paula Santos. *O desenvolvimento socioambiental na Transamazônica: a trajetória de um discurso de muitas vozes.* 140 f. Dissertação (Mestrado em Agriculturas Familiares de Desenvolvimento Sustentável), Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

SOUZA, César Martins de *A estrada invisível: memórias da Transamazônica.* 264 f. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2012.

STAUFFER, David Hall. Origem e fundação do Serviço de Proteção aos Índios. *Revista de História*, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 18, n. 37, 1959, pp. 73-96.

STEINBRENNER, Rosane M. A. *Rádios Comunitárias na Transamazônica: Desafios da Comunicação Comunitárias em Regiões de Midiatização Periférica*. 372 f. Tese (Doutorado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2011.

STUDART, Hugo. STUDART, Carlos Hugo. *Em algum lugar das selvas amazônicas: as memórias dos guerrilheiros do Araguaia (1966-1974).* 574 f. Tese (Doutorado em História). Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

_____. *Borboletas e Lobisomens: vidas, sonhos e mortes dos guerrilheiros do Araguaia*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 2018.

RANGEL, Alberto. *Inferno Verde*. Portugal: Tipografia Minerva, 1914. (2ª Ed.).

REBELO, Darino Castro. *Transamazônica: integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973.

REIS, Arthur Cesar Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Record Editora, 1968. (3ª edição).

REIS, Arthur Cesar Ferreira (Coord.). *Transamazônica: a integração brasileira*. (Coleção Terra dos Papagaios). Rio de Janeiro: Conquista, 1975.

REIS, Daniel Aarão. *Ditadura Militar, Esquerdas e Sociedade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

RODRIGUES, William A. *et al*. Criação e evolução histórica do INPA (1954-1981). *Acta Amazônica,* Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, Manaus, v. 11 (1), 1981, pp. 7-23.

SECRETO, María Verónica. A ocupação dos "espaços vazios" no governo Vargas: do "Discurso do rio Amazonas" à saga dos soldados da borracha. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 40, jul./dez. 2007, pp. 115-135.

SECRETO, María Verónica. *Soldados da borracha: trabalhadores entre o sertão e a Amazônia no governo Vargas.* São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2007.

SMITH, Nigel. "O modelo brasileiro de assentamento na Rodovia Transamazônica: agrovilas, agrópolis e rurópolis". *In:* HEBETTE, Jean *et al*. *Colonização, desenvolvimento e modelos econômicos*. Belém: NAEA/UFPA, 1977.

SILVA, Maria Ivonete Coutinho da. *Mulheres migrantes na Transamazônica: Construção da Ocupação e do fazer política.* 293 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Universidade Federal do Pará, Belém, PA, 2008.

SOUZA, César Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica.* 264 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ, 2012.

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

TEDESCO, João Carlos; SEMINOTTI, Jonas José; ROCHA, Humberto José da (Orgs.). *Movimentos e lutas sociais pela terra no sul do Brasil: questões contemporâneas*. Chapecó: Ed. UFFS, 2018. pp. 8-10.

TRINIDAD, Carlos Benítez. La Fundación Nacional do Índio al servicio de los intereses geoestratégicos e ideológicos de la disctadura brasileña (1967-1985). *Americania* – Revista de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Paslo de Olavide de Sevilla (Nueva Época), n. 3, enero/junio. 2016, pp. 243-277.

_____. *Un espejo en médio a un teatro de símbolos: el índio imaginado por el poder y la sociedad brasileña durante la dictadura civil-militar (1964-1985).* 527 f. Tese (Doutorado em Difusão do Conhecimento), Universidade Federal da Bahia e Universidade Pablo de Olavide (Espanha), 2017.

_____. A questão indígena sob a ditadura militar: do imaginar ao dominar. *Anuário Antropológico*, UnB, Brasília, v. 43, n. 1, 2018, pp. 257-284.

_____. De propaganda desenvolvimentista a reclamo de liberdade: o uso político da questão indígena durante a ditadura civil-militar no Brasil. *Americania* – Revista de Estudios Latinoamericanos de la Universidad Paslo de Olavide de Sevilla (Nueva Época), Sevilha, n. 9, enero/junio. 2019, pp. 274-310.

VALENTE, Rubens. *Os fuzis e as flechas: história de sangue e resistência indígena na ditadura*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

VIEIRA, Nayara da Silva. *Entre o imoral e o subversivo: a divisão de censura de diversões públicas (DCDP) no regime militar (1968-1979).* 127 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

WEINSTEIN, Bárbara. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920).* São Paulo: Hucitec, 1993.