

Literatura e a construção da rodovia Transamazônica (BR-230): a euforia com a estrada na obra de Consuelo Belloni

Literature and the construction of the Transamazônica Highway (BR-230): the euphoria with the road in the work of Consuelo Belloni

José Valtemir Ferreira da Silva*

Palavras chave:
Transamazônica
Literatura
Otimismo

Resumo: O presente texto tem como propósito refletir e apresentar a obra da literatura nacional Transamazônica (*Brasil, 1970 – Momento histórico*) de Consuelo Belloni, que se ambienta no momento histórico da construção da rodovia Transamazônica (BR - 230) na década de 1970. Esta obra integra um conjunto de produções coletadas ao longo da pesquisa de doutoramento em andamento na área de Estudos Literários, iniciada em 2019 (PPGL-UFPA), e suscita reflexões sobre temáticas que permearam o ambiente de construção da referida rodovia e que surgem como possibilidades para uma abordagem da relação literatura e momento/evento histórico. Neste estudo delimita-se para a análise a evidência de uma posição otimista na obra literária acerca da construção da estrada na década de 1970. Para sua consecução foi feita a consulta de fontes documentais que se remetem ao evento histórico, como a revista *Manchete* e o jornal *Folha de São Paulo*, bem como a consulta de pesquisadores que abordam o evento histórico, como Martins de Souza (2012).

Keywords:
Transamazônica
Literature
Optimism

Abstract: The purpose of the present text is to reflect on and present the work of national literature Transamazônica (Brazil, 1970 - Historical moment) by Consuelo Belloni, which is set in the historical moment of the construction of the Transamazônica highway (BR - 230) in the 1970s. This work integrates a set of productions collected throughout the ongoing doctoral research in the area of Literary Studies, started in 2019 (PPGL-UFPA), and raises reflections on themes that permeated the environment of construction of the aforementioned highway and that arise as possibilities for an approach to the relationship between literature and historical moment/event. This study delimits for analysis the evidence of an optimistic position in the literary work about the construction of the road in the 1970s. For its achievement was made the consultation of documentary sources that refer to the historical event, such as the magazine *Manchete* and the newspaper *Folha de São Paulo*, as well as the consultation of researchers who address the historical event, such as Martins de Souza (2012).

Recebido em 26 de maio de 2021. Aprovado em 06 de outubro de 2021.

* Doutorando em Letras – Estudos Literários, PPGL/UFPA, Mestre em Linguagens e Saberes na Amazônia, PPLSA/UFPA, Graduado em Letras/Língua Portuguesa, UFPA/Campus de Altamira, Técnico-administrativo do Campus de Altamira da Universidade Federal do Pará; e-mail: valtemir@ufpa.br.

Introdução

Em 9 de outubro de 1970, o Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici participava, na cidade de Altamira¹ no estado do Pará, do ato simbólico que seria amplamente propagandeado pelos principais meios de comunicação da época, como início oficial dos trabalhos da construção de uma grande rodovia que atravessaria a Amazônia brasileira, a Transamazônica, promovida como a “arrancada histórica para a conquista deste gigantesco mundo verde”².

Esta rodovia que se apresentava como o plano do governo para a “ocupação” da “Amazônia brasileira por brasileiros”, chamou e chama atenção pelo conjunto de reflexões e significados que foram construídos nestes 50 anos de história. Neste sentido, entre as diversas facetas bibliográficas, documentais, audiovisuais acerca do empreendimento, demanda-se neste texto a evidência de uma produção literária pouco mencionada nas diversas discussões, acadêmicas ou não, que refletem sobre a rodovia nos anos iniciais de sua construção na década de 1970.

Diante das várias possibilidades simbólicas, ou mesmo para trazer e ressaltar a importância dessa literatura, bem como iniciar uma discussão (preliminar) que perpassa essa produção literária, propõe-se aqui, realizar alguns apontamentos com recorte em uma destas produções, sendo: *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, publicada pela editora Pongetti em 1973.

Esta obra literária é de autoria da escritora Consuelo Belloni que, conforme descreve no seu livro, foi Agente Fiscal de Tributos Federais de Porto Alegre-RS e posteriormente do Rio de Janeiro-RJ, onde aposentou-se. No que tange a sua carreira de escritora, consta que se dedicou a escrita de livros de trovas e poesias, o que possibilitou participar de entidades e movimento literários.

Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico) integra um conjunto de produções coletadas ao longo da pesquisa de doutoramento em andamento na área de Estudos Literários, iniciada em 2019 (PPGL-UFPA), que trazem como tema e ambientação a construção da rodovia Transamazônica na Amazônia brasileira e, portanto,

não deve e não pode ser subjugada, mas analisada dentro de uma produção literária peculiar que emite um ponto de vista do momento histórico.



Figura 1 – Capa do livro *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*.

Fonte: BELLONI, 1973, capa.

Assim, o presente texto tem como objetivo refletir e apresentar a obra de Consuelo Belloni, pontuando/levantando inferências pertinentes acerca dos significados do otimismo com a estrada constatado em seus versos, as quais também representam questões indagadas e consideradas ao se vislumbrar o que venho chamando de “uma produção literária sobre a construção da rodovia Transamazônica na década de 1970”.

Por se trata de apontamentos preliminares, a discussão acerca de *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* se dividirá em dois momentos que, ainda que de forma breve, conseguem evidenciar a importância de destacar a literatura dentro das discussões sobre a construção da rodovia Transamazônica. Inicialmente será apresentado o livro-poema de Belloni, relacionando-o e aproximando-o com alguns exemplos do cenário histórico-social, com o intuito de ratificar a leitura do discurso positivo desta obra; por conseguinte, apresenta-se algumas proposições a serem consideradas, no que tange a leitura desta produção de 1973 da escritora porto-alegrense.

Literatura e Transamazônica: a obra de Consuelo Belloni

O livro-poema da escritora de Consuelo Belloni (1973) ou o “pequeno livro”, dado ser composto por apenas 14 páginas, isso levando em consideração todas as seções (capa, contracapa, dedicatória, apresentação da escritora e os poemas), é dividido em duas partes, ou dois poemas: *Árvore Caída* e *Nova Bandeira*. Como o próprio título sugere, o primeiro, *Árvore Caída*, simbolicamente remete-se as diversas árvores que caíam para a abertura da estrada em meio a floresta amazônica. Observa-se que a escritora utiliza vários sentimentos e figuras de linguagens para alcançar a imagem e a reflexão pretendida, como se pode ver:

I ÁRVORE CAÍDA

Tu vivias feliz!
era o teu dia
um hosana de graça
ao Criador!
na tua opa cantavam passarinhos
— crescidos, ledos —
em espalhados ninhos
e nos teus ramos
apontava a flor.

Um dia veio o machado do progresso
e a serra cantou
a melodia da destruição
e, assim como tombam os heróis,
tu tombaste
num gemido de dor.

Correu pela mataria
a tal notícia;
todos vieram te reverenciar
e até o uirapuru
— rei mago da floresta —
veio aos teus galhos mortos
cantar em teu louvor.
[...]

Tu não morreste!
tu vais viver no amor de uma nova geração
que faz do trabalho uma epopéia
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!
(BELLONI, 1973, pp. 7-8).

No trecho inicial é utilizada uma gradação de sentidos que propicia um tom melancólico nos versos. A *Árvore Caída* tinha uma vida feliz (tu vivias feliz) e era fonte de vida (nos teus ramos, apontavam flor) em que toava a melodia dos pássaros, mas, com a construção da rodovia, surge a nova melodia, do progresso, da destruição, da dor. É pertinente destacar esse trecho para demonstrar como é construída a mensagem do poema, já que inicialmente evidencia-se esse pessimismo, ou mesmo, tristeza com relação às árvores que teriam que cair para o avançar da Transamazônica.

Porém, quando se observa o poema como todo, percebe-se que a árvore que cai é apresentada como um evento necessário para se alcançar um fim, a construção da rodovia. A “morte” da árvore surge como necessidade ou justificativa para o advento “de uma nova geração” que ficaria conhecida como uma “página de ação” e, mais que isso, símbolo da glória e da vitória de uma raça. Portanto, explora-se a ideia da abertura da estrada como uma vitória do homem sobre a floresta, como o domínio de uma região até outrora inacessível, simbolizado nas árvores que caem para o avançar da estrada.

Uma analogia que, ao requerer um imaginário presente por ocasião da construção da rodovia, resgata uma simbologia construída em páginas literárias ao longo do século XX. Ainda em 1909, o livro *À Margem da História* do escritor fluminense Euclides da Cunha, tido como precursor deste debate, remetia à natureza/floresta como um oponente do ser humano na Amazônia, que frustrava as tentativas de exploração e posse da região, pois, “A impressão dominante que tive, e talvez correspondente a uma verdade positiva, é esta: o homem, ali, é ainda um intruso impertinente. Chegou sem ser esperado nem querido — quando a natureza ainda estava arrumando o seu mais vasto e luxuoso salão.” (CUNHA, 2006, p.18).

No mesmo sentido, Alberto Rangel, que esteve a trabalho na região amazônica, publicou em 1908 o livro *Inferno Verde*, marco na história da literatura nacional e do imaginário amazônico. A obra é composta por onze contos que apresentam com certa melancolia a vida, imagens e paisagens amazônicas, sendo que no último deles, também intitulado *Inferno Verde*, reitera a visão sobre a região amazônica, em que o ser humano aparece sucumbindo aos seus obstáculos, com a própria natureza/floresta emitindo uma mensagem ao ser humano explorador/invasor: “[...]Tanta lágrima e tanto sofrimento são apanágio do passageiro tempo, que antecede às vitórias... Não se me vence a sorrir... Exijo os sacrifícios que os antigos deuses reclamavam: sangue e morte. [...]”. (RANGEL, 2008, p. 164).

Assim, essa natureza/floresta que, no início do século XX, em Cunha e Rangel (e em outros literatos e discursos) aparece como uma adversária que constantemente impõe sua força e apequena o ser humano em suas tentativas de exploração e posse da terra, no poema de Consuelo Belloni (1973) aparece finalmente derrotada, como a “glória perene de uma raça”, que impunha o fim de um ciclo de vitórias do inferno verde amazônico.

É o que também se observa nos sentidos requeridos pelo regime militar ao remeter-se a construção da Transamazônica, em que a floresta seria o obstáculo que estava sendo (finalmente) vencido rumo a conquista da Amazônia, pois cada árvore caída representava a superação do passado de submissão, rumo ao futuro de desenvolvimento e posse de uma região rica. Dentre os vários exemplos que poderiam ser citados, na cerimônia de abertura oficial das obras da Transamazônica na cidade de Altamira do estado do Pará, fica evidente essa mensagem, como se vê:

O general Médici presidiu ontem no município de Altamira, no Estado do Pará, a solenidade de implantação, em plena selva, do marco inicial da construção da grande rodovia Transamazônica, que cortará toda a Amazônia, no sentido Leste

Oeste, numa extensão de mais de 3.000 quilômetros e interligará esta região com o Nordeste.

O presidente emocionado assistiu à derrubada de uma árvore de 50 metros de altura, no traçado da futura rodovia, e descerrou a placa comemorativa do início da construção... (ARRANCADA, Folha, 1970, p. 01).

Esse trecho faz parte de uma reportagem especial do jornal *Folha de São Paulo*, presente na edição de 10 de outubro de 1970. Na descrição do evento percebe-se justamente a mesma ideia requerida por Belloni, a “árvore caída” como símbolo de uma nova era na Amazônia, de desenvolvimento, de progresso, de um futuro próspero que se anunciava.

Ou seja, o símbolo maior da abertura oficial dos trabalhos de construção da rodovia Transamazônica é justamente o tombar de uma árvore que, assim como no poema, seria o marco inicial na “História da Pátria” e a superação do passado de submissão do ser humano na Amazônia. Chama-se atenção também, para a emoção do general-presidente com a “árvore caída”, o que alude à simbologia requerida por Belloni, em que progresso fica próximo a cada árvore que cai no caminho da grande estrada, a Transamazônica.

A questão da árvore caída, tematizada por Belloni, foi também amplamente propagada nas publicações diárias de jornais e revistas, tanto nas reportagens especiais acerca da rodovia, quanto nas publicidades de diversas empresas que procuravam aliar sua marca à construção da grandiosa estrada que vencia a “selva” amazônica.

Uma bem ilustrativa e representativa desta afirmativa, que também ilustra o tema requerido no poema de Belloni, está presente na edição especial da revista *Manchete* de fevereiro de 1973, em que a imagem da estrada cortando a floresta é carregada de sentidos, as árvores que caíam para o caminho da prosperidade, como se observa a seguir:



**TRANSAMAZÔNICA,
O CAMINHO
PARA UM NOVO
BRASIL.**

No lugar da floresta fechada, está aberto o grande traço de união entre os brasileiros e o Brasil do futuro: a Transamazônica.

Em tempo recorde o governo entregou ao país a primeira etapa da maior obra rodoviária já construída no Brasil.

Os nossos homens e as nossas máquinas ajudaram a abrir este novo caminho.

Dos 1.250 km que estão em funcionamento, a metade foi construída pela Mendes Júnior.

Reafirmando nossa capacidade técnica, superamos os cronogramas e concluímos antes do prazo os dois trechos sob nossa responsabilidade: do Tocantins ao Araguaia e daí ao Xingu.

A Mendes Júnior está orgulhosa de ter participado de um trabalho da grandeza e da significação da Transamazônica.

Através dela o brasileiro vai percorrer o caminho seguro para um novo Brasil.

E construir a sua própria riqueza.

Depois de ajudar com sua técnica esse esforço que o país inteiro apoiou com entusiasmo, a Mendes Júnior participa agora do grande sorriso nacional.

O sorriso de uma gente cada vez mais dona do seu destino.


Construtora Mendes Júnior S.A.
 Contribuindo hoje para um futuro melhor.

ESCRITÓRIOS CENTRAIS
 Belo Horizonte: Av. João Pinheiro, 146 - 18.º andar
 La Paz: Calle 23 de Marzo, 1709
 Buenos Aires: Calle Hipólito Yrigoyen, 1419 - 10.º e 11.º
 Miami: 959 SW 69 Ave.

Figura 2 – Transamazônica, o caminho para um novo Brasil.

Fonte: MANCHETE, fevereiro de 1973. Edição especial, p. 206.

Além da imagem, que já demonstra o simbolismo indagado, esta publicidade da Construtora Mendes Júnior expressa na mensagem conjunta, os termos dispostos nos versos do poema de Belloni. No título, *Transamazônica, o caminho para o Progresso do Brasil*, segue a mesma linha de significados e também já na primeira frase (“no lugar da floresta fechada está aberto o grande traço de união entre os brasileiros e o país do futuro: a Transamazônica”) deixa de forma ainda mais evidente a ideia da justificativa do tombamento das árvores para a integração e prosperidade da nação.

Se nesta primeira parte do poema fica expressa a convergência de reflexões para a propagação dos sentimentos positivos diante das árvores que caíam no caminho do progresso, na construção da estrada, isso fica mais evidente ainda na segunda parte (ou segundo poema) do livro-poema de Belloni, intitulado a *Nova Bandeira*, como se vê:

II NOVA BANDEIRA

Pela mata... lá se vão
 Em bando — aos gritos —
 Alertando possíveis tribos
 Ou maiores perigos,
 Denodados irmãos do Brasil Novo.

Levam no corpo queimado pelo sol
 A couraça dos audaciosos
 E na alma
 A sensação da batalha do século;
 Guerrilheiros que são
 Levando nas mãos
 Tão calosas quanto fortes
 O machado e o facão.

Bandeirantes da linha equatorial!
 — brancos, mulatos, pretos, louros,
 Cafuzos, sararás, mamelucos —

São homens!
Que avançam com fúria das queimadas,
Desbravando
Vencendo
Derrubando a mata! [...]

A natureza ali é majestade
A floresta é barreira
E os rios
(invejando a pujança da terá)
São outros tantos reis
Em reflexos de luz
De cor
De movimento.

A fauna e a flora
São tão agressivas
Que, de mistura
No todo da beleza
Entrelaçadas estão
Traíçoeris armadilhas,
Esperando a vítima
Para o roubo da vida!

Mas nada os detém!
Cada dia que passa
Eles estão adiante
E, pela mata... vão,
Com as armas de sempre
O machado e o facão.

Pioneiros! Em vanguarda
Cada corpo — um herói —
Na guerra que constrói
Cada alma — um ideal —
Parcela luminosa
Do todo de uma raça! [...]
(BELLONI, 1973, p. 11).

Observa-se a alusão direta as frentes de pacificação e aos operários que trabalhavam na construção da rodovia que são elevados a novos bandeiras. As frentes de pacificação da Transamazônica, eram equipes mistas formadas por determinação do governo federal, compostas por servidores da Fundação Nacional do Índio – FUNAI, indígenas e sertanistas que deveriam se deslocar à frente dos trabalhos de construção da rodovia, com vistas a fazer o primeiro contato com as populações nativas e desenvolver o trabalho de “convencimento” para afastá-los do traçado da

estrada³. Já os operários, contratados pelas empresas responsáveis por trechos da rodovia, entre as várias tarefas, vinham logo atrás derrubando as árvores e efetuando o trabalho de abertura da estrada ou construindo as pontes para transpor os obstáculos fluviais.

Como “novos bandeiras”, pacificadores e operários são elevados a condição de verdadeiros heróis, “irmãos do Brasil Novo”, “guerrilheiros”, que assim como as árvores caídas, prestavam um serviço de peculiar relevância para o futuro da nação. Assim, os bandeirantes que entre os séculos XVI e XVII fizeram incursões pelo território nacional atingindo regiões cada vez mais distantes, mapeando novos territórios a procura de pedras e metais (além de das atividades de captura escravos fugitivos, e aprisionamento de indígenas), eram reatualizados com o advento da Transamazônica na década de 1970, em uma nova conquista territorial do Brasil de suas próprias terras.

De modo semelhante ao poema árvore caída e a ideia do inferno verde amazônico, o poema “nova bandeira” vale-se da analogia a símbolos da conquista territorial brasileira para construção da mensagem poética, como os bandeirantes, que, não necessariamente, emergiram com o advento da Transamazônica. Com isso, reivindica a ideia de que a construção da Transamazônica não era mais um dos empreendimentos estatais na Amazônia, mas, sobretudo, um evento que representava a conquista definitiva de suas riquezas naturais, e que, portanto, os pioneiros dessa empreitada, assim como os bandeiras do passado, eram verdadeiros heróis da conquista territorial brasileira e colocavam fim no ciclo de incursões para posse da região.

Essa alusão, inclusive, é facilmente encontrada na propaganda positiva e preponderante nos primeiros anos da década de 1970 sobre a Transamazônica, em que as frentes de trabalho são aludidas pelo heroísmo, coragem, ação desbravadora e patriótica. Algumas reportagens, por exemplo, traziam a imagem dos operários e máquinas avançando sobre a mata fechada e abrindo caminho para a estrada em construção; outras como a que consta na edição especial da revista *Manchete* de fevereiro de 1973, explora a imagem dos “heróis” da Transamazônica, como se vê:

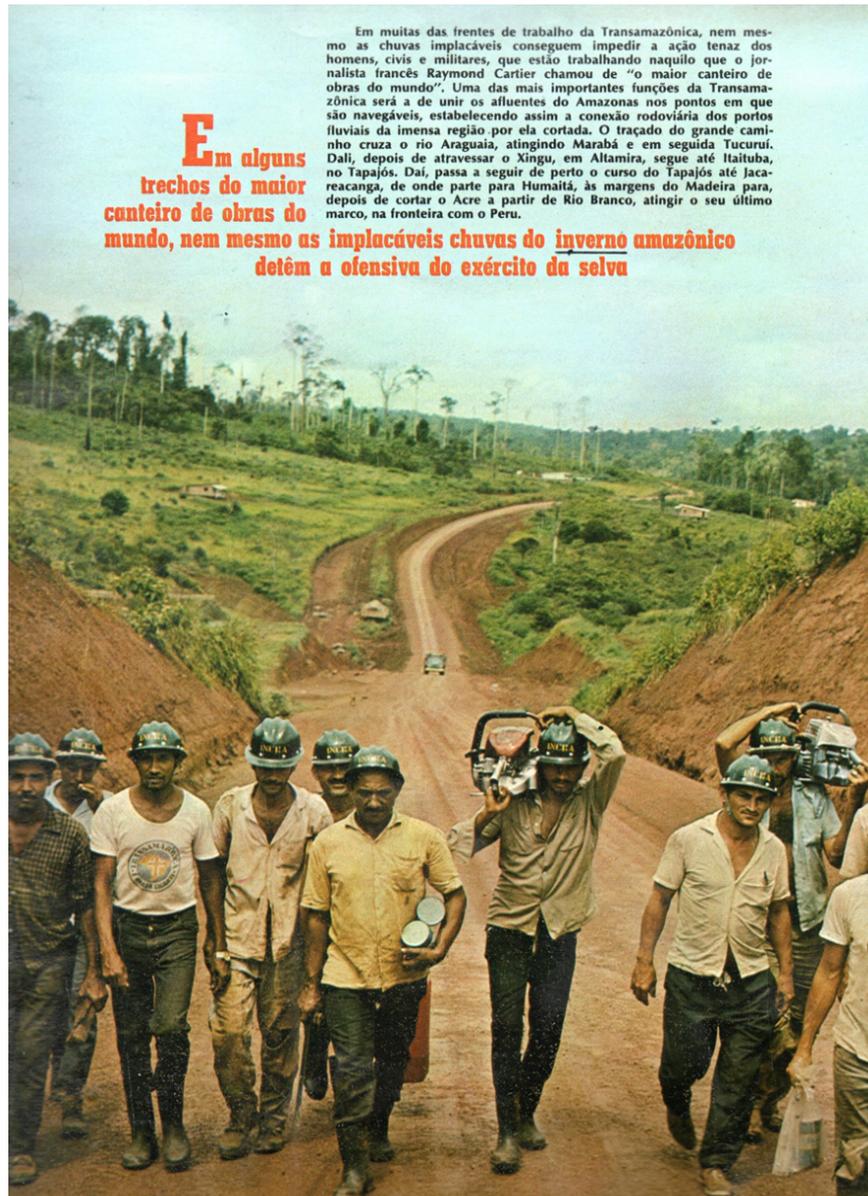


Figura 3 – A ofensiva do exército da selva.

Fonte: Manchete, fevereiro de 1973, edição especial, p. 70.

Consoante aos novos bandeiras do poema de Belloni, os operários surgem nessa imagem da revista *Manchete*, caminhando pela estrada em construção; suas armas? Os motosserras; os oponentes a vencer? As “gigantescas” árvores no caminho do progresso. Há, deste modo, uma metáfora com a ideia de combate, de guerra, em que o exército armado com motosserras, machados e foices vence a cada dia uma batalha, superava os obstáculos e perigos diários de uma natureza opressora, com audácia e coragem, os novos bandeiras irmãos do Brasil Novo.

Fica evidente, portanto, a partir das inferências feitas na produção de Consuelo Belloni e

dos exemplos destacados para discussão, o sentimento de otimismo e prosperidade que a construção da rodovia Transamazônica representaria para a nação. Os poemas *Árvore Caída* e *Nova Bandeira*, portanto, somam-se na construção da mensagem em que se festeja a queda dos oponentes, as árvores, a floresta que se rende e cai para dar lugar ao progresso, e aclama-se os heróis do campo de batalha, pioneiros e destemidos que vencem os obstáculos no caminho do progresso.

Transamazônica (Brasil, 1970 – momento histórico) e considerações finais

Diante da breve exposição do livro-poema de Belloni, cabe aqui, para finalizar, tecer alguns comentários em busca de entender alguns porquês acerca da mensagem que a escritora porto-alegrense buscou emitir e assim abrir caminhos para reflexões subsequentes, principalmente, no que tange essa visão otimista expressada nos poemas. Mesmo na perspectiva literária, essa mensagem torna-se estranha e questionável para o indivíduo desconhecedor do cenário em que se deu a construção da Transamazônica e acostumado a ler e ouvi falar desta rodovia em jornais, revistas, televisão, entre outros, como uma obra inacabada, símbolo de desperdício e falta de planejamento.

Sendo *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)* publicada em 1973, indubitavelmente, há que se voltar para este período para indagar alguns porquês? Primeiramente, não se pode perder de vista que está se falando do período de ditadura militar, especificamente, a gestão do general-presidente Emílio Garrastazu Médici, em que se tinha a censura como arma para se buscar alguns discursos e preterir outros, além da importância do subsídio estatal para grande parte da mídia⁴, portanto, analisar a obra de Belloni neste contexto é preliminarmente pertinente.

Sobre isso, nas pesquisas realizadas não se encontrou relação direta da obra de Belloni sobre a Transamazônica com iniciativas da ditadura militar, ou seja, a escolha da mensagem a ser propagada não estaria restrita por algum fomento, ou mesmo, a vinculações com a ditadura na década de 1970. Soma-se a isso o fato que, assim como *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, outras produções catalogadas que se enquadram neste escopo, ou seja, tematizam e se ambientam na construção e colonização da rodovia na década de 1970, também demonstram essa adesão aos termos otimistas, principalmente naquelas produzidas entre 1970 e 1974. Uma dessas, por exemplo, *A Transa-Amazônica* publicada em 1973, de autoria da escritora paulista Odette de Barros Mott, apresenta a

migração de agricultores do Nordeste brasileiro para as terras às margens da rodovia com uma mensagem final de esperança, de prosperidade e de dias melhores na Transamazônica⁵.

Outra questão importante a se considerar, é o cenário em que se deu a construção da Transamazônica, que pode ajudar na compreensão do ambiente e da percepção feita pela escritora, já que, consoante a consulta a historiadores e pesquisas em diversas fontes bibliográficas e documentais (como nos exemplos apresentados), percebe-se que é questão consolidada a preponderância de uma narrativa positiva e uma euforia propagandista acerca da rodovia durante os anos de sua construção, mais especificamente entre 1970 e 1974.

Assim, setores da sociedade, a propaganda governamental e a mídia, especialmente jornais, como a *Folha de São Paulo*, e revistas, como a *Manchete*⁶, faziam ecoar e sobressair uma imagem positiva e uma mensagem de prosperidade acerca do empreendimento. O pesquisador da rodovia Martins de Souza (2012), por exemplo, entende que inicialmente existiu um clima nacional favorável à construção da Transamazônica, com a simbologia do progresso e desenvolvimento do país como premissas exploradas na promoção do empreendimento.

No mesmo sentido, outro pesquisador do empreendimento na Amazônia, o historiador Magno Michell Marçal Braga (2015), ao se reportar ao período de construção da rodovia, entende que havia uma sincronia na propagação de uma mensagem positiva acerca da rodovia, em que o governo pautava e a mídia repetia a imagem da Transamazônica como símbolo de um país que avançava rumo a se tornar potência mundial.

Esse entendimento pode ajudar a situar, de certa forma, a iniciativa de Belloni, pois, para além de ser reprodução das ideias da ditadura militar vigente acerca da estrada, representa, sobretudo, um clima de otimismo geral nos primeiros anos de construção da estrada (que é alterado após a segunda metade da década de 1970) que, revelado nos versos desta pequena obra publicada em 1973, *Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)*, leva a compreensão que a escritora, diante do momento histórico, apresentou uma visão “comum”

ou preponderante a época sobre o empreendimento em andamento na Amazônia brasileira.

Por último e com mais ênfase, pode-se requerer como base analítica a ideia da conquista da Amazônia e suas simbologias. Mais que um evento isolado em que se requereu a conquista e a posse dessa região, a construção da Transamazônica aparece como uma continuação ou, como referenciada em discursos, como a confirmação da conquista que outrora não fora devidamente alcançada, pois, consoante Martins de Souza (2012), há no imaginário da construção da Transamazônica a repetição de importantes ideologias sobre ocupação e desenvolvimento da Amazônia que, durante um longo período, estiveram encadeadas, entrelaçadas, presentes em diversos projetos voltados à região.

Deste modo, a ideia da superação da floresta, por exemplo, não pode ser analisada como uma tarefa pontual do empreendimento na década de 1970, mas uma simbologia inerente aos debates da conquista territorial da região; do mesmo modo, a analogia aos bandeirantes visto no segundo poema, não é só um artifício utilizado para dar ênfase a mensagem literária, mas uma referência necessária a mensagem da conquista territorial definitiva e que pode ser um ponto de convergência nas demais obras que tem como espaço, tempo e tema a construção da rodovia Transamazônica na década de 1970.

Diante deste entendimento, reforça-se a importância de propiciar a discussão acerca desta produção literária, pois, apresentando ou não uma posição crítica em relação ao evento histórico, certamente não pode ser subestimada e não discutida, por um lado, como uma produção de condicionamento social e que atua no jogo de memórias do que foi, e por outro lado, como representação de ideias requeridas em um evento que anunciava a posse definitiva da Amazônia brasileira.

Por fim, como já citado anteriormente, a obra de Belloni é uma das obras catalogadas que caracterizam uma produção literária sobre a Transamazônica, portanto, além de uma abordagem particular de cada uma delas, é salutar perseguir o entendimento do seu conjunto a partir de abordagens como essa, que possibilitam a evidência de particularidades, o que vem sendo o foco da nossa

pesquisa e é tema pertinente para trabalhos posteriores.

Notas

1 Altamira é um município brasileiro localizado no estado do Pará, fundado em 06 de novembro de 1911. Vários jornalistas e viajantes que abordaram a Transamazônica em livros destacaram na década de 1970 fizeram referência a este município. Sobre isto consultar e Tamer (1971).

2 Trecho que consta na placa de bronze incrustada no tronco de uma grande castanheira que foi desencerrada na cerimônia oficial e que também serviu de título a reportagem do jornal Folha de São Paulo sobre o evento. Sobre isso consultar Arrancada (1970).

3 Sobre isso consultar Martins de Souza (2012).

4 Sobre isso consultar Menezes (2007).

5 Nesta obra literária ocorre uma situação pouco vista na literatura, a escritora muda o final do livro a partir da sexta edição da obra. Em 1979 é revisada, ganhando um final diferente, além de um acréscimo no título original, sendo intitulada A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazonica) (1979). Sobre isso consultar Silva (2018).

6 Sobre isso consultar Menezes (2007).

Referências

A EPOPÉIA das estradas. **Revista Manchete**, Rio de Janeiro: Bloch, Edição Especial, fevereiro de 1973, p. 70. Acervo pessoal.

ARRANCADA para conquistar o gigantesco mundo verde. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 10 de outubro de 1970, p. 1. Acervo Folha. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitordoc?numero=3807&keyword=Transamazonica&anchor=4370393&origem=busca>. Acesso em: 25 fev. 2018.

BELLONI, Consuelo. **Transamazônica (Brasil, 1970 – Momento histórico)**. Porto Alegre: Pongetti, 1973.

BRAGA, Magno Michell Marçal. **Rota transamazônica: nordestinos e o Plano Nacional de Integração**. Curitiba: Prismas, 2015.

CUNHA, Euclides. **À margem da História**. São Paulo: Martin Claret, 2006.

publicitário da Construtora Mendes Júnior S.A.).
Acervo pessoal.

MARTINS SOUZA, Cesar Augusto. **A estrada invisível**: memórias da Transamazônica. 2012, 264 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Niterói, 2012.

MENEZES, Fernando Dominiense. **Enunciados sobre o futuro**: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”. Dissertação de mestrado, UNB: 2007.

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

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

RANGEL, Alberto. **Inferno Verde**. Organização: Tenório Telles. 6 ed. Manaus: Editora Valer, 2008.

SILVA, J.V.F. **Memória da construção da rodovia Transamazônica na literatura infanto-juvenil**: uma abordagem da obra *A GRANDE ILUSÃO (a transa-amazônica)* de Odette Mott. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Linguagens e Saberes na Amazônia) – Universidade federal do Pará, Campus de Bragança, Programa de Pós-Graduação em Linguagens e Saberes na Amazônia, Bragança, 2018.

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

TRANSAMAZÔNICA, caminho para um novo Brasil. **Revista Manchete**, Rio de Janeiro: Bloch, Edição Especial, fevereiro de 1973, p. 206. (anúncio