

Transamazônica trans: cinco leituras possíveis

Transamazônica *trans: five possible readings*

Ricardo Trevisan*

Simone Buiate Brandão**

Lucas Felício Costa (*in memoriam*)***

Richardson Thomas da Silva Moraes****

Talita Rocha Reis*****

Nádia Botelho Trindade Vilela*****

Carolina Guida Teixeira*****

Palavras chave:
Planejamento Regional
Infraestrutura
Cidades Novas

Resumo: A rodovia Transamazônica perfaz 50 anos de existência. O texto, ao delimitar esse período, expõe aos interessados cinco leituras possíveis de sua história. Certos de que um retrato fidedigno de sua trajetória é infactível em estudos de História, assumimos a seleção deliberada de episódios encontrados em fontes e documentos consultados, para, de algum modo, representar as inúmeras faces do objeto. Partimos do prefixo “trans” como dispositivo de interpretação da palavra “transamazônica”. Ao determinar tal prefixo como um potencializador de significados, pudemos identificar outras qualidades e entendimentos para a rodovia que não somente a de uma infraestrutura de transporte. A rodovia Transamazônica é, sobretudo, uma ação envolta por inúmeros atributos: é transfigurar por simbologias, é transpassar por escalas, é transformar pela tecnificação, é transparecer por paisagens utópicas, é transtornar pelos invisibilizados. São retratos de uma rodovia que a floresta, a seu modo, conseguiu domar. Mas, até quando?

Keywords:
Regional Planning
Infrastructure
New Cities

Abstract: The Transamazônica highway is 50 years old. By delimiting this period, the text exposes to interested readings five possible parties of its history. Certain that a reliable portrait of its trajectory is infactible in History studies, we assume the deliberate selection of episodes found in consulted sources and documents, so that we could somehow represent the countless faces of such an object. We started with the prefix “trans” as a device for interpreting the word “transamazônica”. When determining such a prefix as an enhancer of meanings, we can identify other qualities and understandings for this road than just a transport infrastructure. The Transamazônica highway is, above all, an action, surrounded by innumerable attributes: is to transfigure by symbologies, it is to go through scales, it is to transform by technification, it is to show through utopian landscapes, it is upsetting by the invisible. They are portraits of a highway that the forest, in its own way, managed to tame. But until when?

Recebido em 30 de maio de 2021. Aprovado em 15 de outubro de 2021.

* Ricardo Trevisan: doutor em Arquitetura e Urbanismo, professor associado FAU-UnB, prof.trevisan@gmail.com;

** Simone Buiate: mestre em Arquitetura e Urbanismo, doutoranda FAU-UnB, buiatt@gmail.com;

*** Lucas Felício: mestre em Arquitetura e Urbanismo, doutorando FAU-UnB (*in memoriam*), lucascosta.arq@gmail.com;

**** Richardson Moraes: arquiteto e urbanista, mestrando FAU-UnB, richardson-thomas@hotmail.com;

***** Talita Reis: jovem pesquisadora IC, graduanda FAU-UnB, reis.talita96@gmail.com;

***** Nádia Vilela: jovem pesquisadora IC, graduanda FAU-UnB, nadiabtvilela@gmail.com;

***** Carolina Guida: jovem pesquisadora IC, graduanda FAU-UnB, carolguidax@gmail.com.

Introdução: (Trans)Ação

[...] O olho vê,
a lembrança revê,
a imaginação transvê.
É preciso transver o mundo.
(Manoel de Barros, *As Lições de R.Q.*,
2010, p. 350).

O prefixo “trans” remete-nos a “movimento para além”, “através de”, “intensidade”. Conectado a substantivos, adjetivos e verbos, retira-os do seu sentido estático e potencializa o seu deslocamento. Transfundir, transpassar, transplantar, transgredir, transfigurar, transmitir, transtornar, translucidar, transver, transmigrar, transversalidade, transação, translação, transitório, transregional, transnacional, transcontinental são alguns exemplos do uso conjugado desse prefixo aqui selecionado e posicionado como qualificação movente de uma outra apropriação: transamazônica – “Que atravessa a Amazônia”. Esse seu significado mais literal, porém, quando associado a um objeto – a rodovia –, adquire outras feições tão ou mais significativas e reveladoras de sua realidade.

Ademais, a rodovia Transamazônica (BR-230), além de atravessar, carrega em si outros verbos atributivos: seduzir, revelar, penetrar, remover, passar, ultrapassar, espalhar, alcançar, comunicar, ligar, trocar, povoar, violar, negociar, corromper, extraviar, desorganizar, desenraizar, desertar, temporalizar, sonhar... A rodovia Transamazônica, distante da imagem de uma linha inerte na paisagem, de uma demarcação fixa no território, de mera infraestrutura de transporte, é, sobretudo, uma ação contínua no tempo e no espaço, um ente movente que, nos últimos cinquenta anos, à parte de sua materialidade, se fez e se faz agir, atuar, sentir e existir.

Ao completar meio século desde sua concepção pelo governo militar nos anos 1970, a Transamazônica é a rodovia que perpassa as regiões Nordeste e Norte do Brasil. Se o seu propósito inicial era interligar os oceanos Atlântico e Pacífico, permitindo dinamizar áreas economicamente pouco integradas e ativas do país mediante programas de migração e colonização direcionadas, hoje o cenário no qual ela se insere é alvo de atenção. Pauta

recorrente em noticiários, publicações, reportagens especiais, entrevistas e depoimentos no Brasil e no mundo, a Amazônia Legal¹ encontra-se em xeque frente ao cenário político-econômico-ambiental adotado pelo governo do presidente Jair Messias Bolsonaro (DAVIS *et al.*, 2020).

Dados estatísticos alarmantes, divulgados por institutos e organizações especializados, delatam as políticas públicas adotadas para os biomas da Floresta Amazônica, do Cerrado e do Pantanal, gerando preocupação em ambientalistas e sociedade. O dismantelamento em processo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), assim como de autarquias voltadas à questão da terra (INCRA) e aos povos indígenas (FUNAI) são indícios dessa nova política ambiental. Como consequência, temos: aumento de queimadas predatórias com ampliação de áreas de pastagem, aumento de comercialização de terras devolutas, aumento de desmatamento para exportação de madeira, aumento do número de garimpos clandestinos; e, em paralelo, diminuição da proteção de reservas ambientais e indígenas, diminuição do controle sobre posse de terras por grileiros, diminuição de investimentos estrangeiros em medidas mitigadoras de preservação do meio ambiente (CAETANO, 2021; RAISG, 2021). Enfim, uma conjuntura preocupante para a qual toda e qualquer atenção se faz necessária e urgente.

Ao trazermos a rodovia Transamazônica à baila, buscamos compreender como esse empreendimento – que nasce, justamente, de uma perspectiva autoritária dos militares de integralizar o território e desenvolver a floresta, explorando-a em seus recursos naturais, equipando-a e colonizando suas entranhas, obliterando suas particularidades socioambientais, visionando-a como um celeiro produtivo – se portou ao longo deste meio século. Que lições – ou ações – a Transamazônica nos proporcionou a fim de melhor nos posicionarmos diante de perspectivas atuais e futuras da/para Amazônia?

No intuito de responder tal questão, este artigo – trabalho conjunto de pesquisadores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília² – prioriza o processo de

feitura-interpretação mais que o do produto-resultado. Instigados, mas temerosos em abordar um tema amplamente radiografado e debatido por centenas de autores, apoiamos-nos no agir coletivo, extraindo de encontros sistemáticos os atravessamentos, as interlocuções, as reflexões e os apontamentos necessários para preencher o conteúdo das cinco partes que compõem este texto.

Sem marcos temporais precisos, permitimo-nos trabalhar com tempos heterogêneos. Cientes estivemos das possibilidades de possíveis anacronismos em leituras e interpretações, mesclando, por vezes, passado e presente, imaginado e construído, irreal e real. Entretanto, para nós, “[...] o anacronismo se impõe a partir do momento em que [...] o presente é o mais eficaz dos motores do impulso de compreender” nossa história (LORAU, 1992, p. 58). Ao olharmos para trás, para as cinco décadas passadas, levamos conosco nossa bagagem cultural e, pela impossibilidade de varrê-la por completo, paramos, deliberadamente, em episódios pulsantes da literatura e dos documentos e fontes consultados. Sabemos que, nas inúmeras lacunas não preenchidas, adormecidas, ficam e ficarão incertezas. Como pontuou Tafuri (1984), a reconstrução de objetos a partir de uma investigação histórica das partes que os compõem consiste numa construção analítica provisória (nunca definitiva), permeada de riscos (dados não verídicos) e realizada sobre um percurso labiríntico (de incertezas) (TAFURI, 1984). Assim, fizemos nossas escolhas (VEYNE, 2014), delimitando as singularidades que nos atraíram numa leitura possível e efêmera da rodovia Transamazônica.

Partimos dos ensinamentos presentes nos três tomos da coletânea *Nebulosas do Pensamento Urbanístico* (JACQUES; PEREIRA & CERASOLI, 2018, 2019, 2020), cujos modos de *pensar*, *fazer* e *narrar* instrumentalizaram nossa aproximação a fragmentos históricos da rodovia, evidenciando a importância dos meios – pontes entre o estudioso e o objeto em estudo – nas leituras em História. Com isso, processos de montagem, desmontagem e remontagem de escritos e imagens (DIDI-HUBERMAN, 2013) foram executados até chegarmos a cinco narrativas possíveis da Transamazônica: 1. (Trans)Figurar por simbologias; 2. (Trans)Passar por escalas; 3. (Trans)Formar pela

tecnificação; 4. (Trans)Parecer por paisagens utópicas; e 5. (Trans)Tornar pelos invisibilizados. São “pequenas particularidades insignificantes que, ao se multiplicarem, acabam por compor um quadro [sob nosso entendimento] bem inesperado.” (VEYNE, 2014, p.20). Por elas, convidamos o leitor a se posicionar perante discursos hegemônicos; a visualizar outros enquadramentos de observação e interpretação da rodovia e seus territórios de influência; a acessar as modificações que tal empreendimento gerou por onde passou; a identificar outras materialidades urbanas imaginadas; e a refletir sobre os impactos causados à natureza, aos povos originários e a indivíduos que tiveram suas vidas atreladas, de algum modo, à rodovia Transamazônica.

(Trans)Figurar por simbologias

- Tião: Natureza é mãe coisa nenhuma, natureza é meu caminhão, rapaz, natureza é estrada. Mãe só tem uma, não tem nada desse negócio de natureza mãe, não.
- Atravessador: A mãe não é só aquela mãe que a gente nasce. Nós temos as outras. A maior mãe nossa é a nação.
- Tião: A nação brasileira, que tá crescendo, tá progredindo.
- Atravessador: Esta é a verdadeira mãe, a maior mãe.
- Tião: Onde tem madeira tem dinheiro. Só não se dá bem neste país quem não sabe se virar. (...) Eu sou mais eu, eu sou o Tião, Tião Brasilidade, podes crer!
(filme Iracema: Uma Transa Amazônica, 1976, trecho: 11’15”)

Quão grande é a rodovia Transamazônica? Mais do que a extensão pretendida – os 5.500 km entre Paraíba-Pernambuco e Acre –, essa rodovia carrega em si uma carga simbólica que, por vezes, supera suas dimensões físicas. Na imaginação popular e no discurso governista, a Transamazônica é representada por simbologias a ela atribuídas: marcos, monumentos, cerimônias, placas inaugurais e comemorativas, políticos, bandeirantes modernos, obra faraônica, grandiosidade, árvores milenares, estrada-serpente, cicatriz, rasgo, megaestrutura, ordem, sonho, esperança, posse, destruição, fiasco

etc. Essas dimensões simbólicas por vezes transfiguram a realidade da rodovia, geram uma falsa expectativa, cabendo às leituras aqui presentes os processos de montagem, desmontagem e remontagem a fim de captar essa realidade sob outros ângulos.

Ao longo da década de 1960, às vésperas da construção da rodovia, o mundo ocidental foi marcado por profundas mudanças socioculturais e quebra de paradigmas. No campo da Arquitetura e Urbanismo, vários teóricos, pesquisadores e profissionais propuseram arquiteturas-manifesto em oposição às cidades e edifícios vinculados aos preceitos modernistas. Dentre os manifestos, podemos citar a *Walking City* (Cidade Itinerante), elaborada pelo arquiteto britânico Ron Herron, em 1964. Essa cidade movente seria uma megaestrutura metálica, sustentada por inúmeras estruturas retráteis, que permitiriam o deslocamento da urbe por qualquer superfície. Assim, as cidades itinerantes perpassariam os limites físico-territoriais, as fronteiras administrativas das nações, percorrendo diferentes paisagens ao redor do globo.

Se, no campo da imaginação, podemos criar essas saídas alternativas, viabilizadas por estruturas *high-tech*, no campo prático do real a conexão entre os territórios parte dos meios de transporte possíveis. A construção de estradas simboliza, desde a Antiguidade, a extensão da esfera volitiva no espaço, representando a própria intenção humana de atravessar os limites físico-naturais, de vencer obstáculos para chegar ao destino desejado (SIMMEL, 1996). A rodovia Transamazônica, tal qual a Cidade Itinerante de Heron, pode ser interpretada como essa vontade de ultrapassar, superar, avançar sobre territórios. Junto a esse desafio concreto, conectam-se simbologias a fim de valorizar o feito, narradas conforme os interesses envolvidos – narrativas que precisam ser revisitadas e desconstruídas com a intenção de tornar real o objeto em pauta. Vejamos, por exemplo, a inauguração oficial das obras da rodovia em 1970:

Aquela solenidade, temperada por ingredientes de emoções cívicas, marcava um acontecimento histórico verdadeiramente auspicioso para a Amazônia, acalentada, há muito tempo, por sonhos e fantasias. Abria-se uma nova fronteira à penetração e à colonização da selva secularmente

isolada, com a presença do Governo da República, numa afirmação de realismo e coragem. E o monumento, marco e testemunha da História, ficaria ali para contar às gerações futuras uma das mais gloriosas páginas escritas pela audácia dos brasileiros e para perpetuar a mensagem de fé nesta Nação, como a dizer: esta terra tem dono e este dono se chama Brasil. (REBELO, 1973, p. 104).

A epopeia descrita chancela uma narrativa heroica da mesma sorte que a cena ocorrida em Altamira (PA), no dia 9 de outubro de 1970, quando o marco zero da rodovia foi registrado curiosamente em uma árvore-estandarte durante solenidade pública, com a presença de políticos, militares e alguns populares. Na placa de bronze fixada ao tronco, imprime-se o texto: “Nestas margens do Xingú, em plena selva amazônica, o senhor presidente da república dá início à construção da Transamazônica. Numa arrancada histórica para conquista e colonização deste gigantesco mundo verde” (*apud* REBELO, 1973, p. 91).

Supreendentemente, tal árvore, com as raízes ainda fincadas no chão, já não conta com a sua copa, extraída por uma secção transversal, um corte preciso no tronco que indica a extensão da mão humana pela motosserra. O monumento morto – domínio da técnica sobre a natureza – foi esculpido como signo da modernidade do Estado nacional e símbolo da nacionalização do território a ser desbravado. Ao seu lado, foram cravados três totens em concreto aparente, rígidos, estáticos e esguios, que, fixados numa plataforma, levam sombra ao tronco exposto – a árvore solitária, que já não cumpre sua função natural, recebe o alento de uma sombra artificial. Trata-se, pois, da substituição da árvore *per se* por seu espectro materializado em concreto. Finalizando a composição desse cenário arquitetado, tão alta quanto a escultura brutalista, uma haste metálica sustenta a bandeira da nação: símbolo de demarcação e posse, o mastro completa o conjunto de símbolos que marcariam a “colonização [predatória] deste gigantesco mundo verde” (Idem, *ibidem*).

A relação impositiva expressa na métrica das estruturas monumentais indica uma ruptura entre o tempo selva(gem) e o tempo da ação e consolida o

marco inicial dessas transferências de sentidos a partir da desestabilização da natureza corrompida por uma estrada transcontinental. Uma violência tão física quanto simbólica de domesticação (ação) dos dominados (floresta e seus seres) e que cumpre a função de (trans)figuração legitimada de outras formas de poder (BOURDIEU, 1989).

Para Bourdieu (1989), a figuração simbólica se materializa por uma relação de signos dominantes em detrimento de subalternos, isto é, na fala, na escrita, nos modos ou nos aspectos culturais, há uma imposição do emissor em relação ao receptor. Ao resgatar as narrativas historiográficas brasileiras, verificamos movimentos cíclicos de reprodução dessas relações de poder, inicialmente dadas por

agentes estrangeiros – colonizadores portugueses, franceses, holandeses etc. – e, posteriormente, por iniciativas autofágicas de interiorização no próprio território nacional e autocolonização. Em todos, em maior ou menor grau, a colonização passa, necessariamente, pela transferência de sentidos e por violências físicas e simbólicas, como aponta o autor. Na implantação da rodovia Transamazônica, os embates simbólicos iniciam-se já na justificativa para a sua construção, isto é, fundamentam-se no ideário hegemônico de constituição de uma pátria coesa, mesmo frente à diversidade cultural, política, religiosa, linguística existente em um país de dimensões continentais.



Figura 1 – Transamazônica e suas simbologias.

Fonte: Autores, 2021.

Por iniciativa do Estado e sob a premissa da constituição de uma única nação – e todos os símbolos que a envolvem –, as iniciativas de integração nacional, na essência, estão fundamentadas nas raízes históricas do processo de (auto)colonização brasileira. Por exemplo, verifica-se a referência à “autêntica brasilidade” e à “consciência nacional” como um mote que sustenta a construção estratégica de programas de ocupação do interior do país ao longo do século XX. Na década de 1930, por exemplo, o programa “Marcha para o Oeste” (1938) foi símbolo da integralização defendida por Getúlio Vargas e Francisco de Oliveira Vianna³. O tom ufanista dos discursos proferidos por Vargas (1938) à época reforçam esse sentido de “brasilidade” e apoia-se na imagem mítica e anacrônica das bandeiras oitocentistas e dos imigrantes estrangeiros como modelo para viabilizar a integração e reforçar o princípio ideológico nacionalista do Estado Novo, defendido por Oliveira Vianna enquanto “mística nacional” (BRESCIANI, 2005).

Posteriormente, já na ditadura militar, a unificação do país é retomada pelo presidente Emílio Garrastazu Médici (1970-1974), visando a evitar os riscos da internacionalização da Amazônia brasileira. A consolidação do projeto enquanto política nacional veio através do Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970. O programa partia do empenho de recursos financeiros para obras de infraestrutura nas áreas de atuação das Superintendências de Desenvolvimento do Nordeste e da Amazônia (SUDENE e SUDAM). No Art. 2 do Decreto, consta a primeira etapa do programa, que engloba a construção das rodovias BR-230 e BR-163 (Cuiabá-Santarém), como “abertura de picadas” para as operações posteriores.

Seja na “Marcha para o Oeste” seja no PIN, ambos carregam emissões simbólicas ancoradas em relações dicotômicas, como: progresso econômico versus estagnação da hinterlândia; transposição de “país atrasado” para uma civilização desenvolvida; superação da desordem da floresta e seus povos a partir de uma nova ordem socioeconômica; ocupação dos vazios demográficos por migrantes vindos de outras regiões; reprodução da ideia de paraíso e do mítico *Eldorado* em contraposição ao

desconhecido e temido; defesa do princípio da união nacional como solução à solidão territorial.

Para a rodovia Transamazônica, a construção desse imaginário de união para o progresso esteve presente em diversas peças publicitárias e manchetes dos principais veículos de comunicação da imprensa brasileira, em cartazes confeccionados pelo PIN e por outros órgãos governamentais. Circulou o país estampada em selos postais, tema de filmes e manchetes de jornais e revistas. Sob essas dimensões simbólicas, o anúncio da doma (domínio) do “Inferno Verde” brasileiro esteve *pari passu* à construção do mito heroico do governo militar – vencido e vencedor eram forjados conjuntamente.

Hoje, o monumento do marco zero transamazônico, como estrutura simbólica e testemunho das narrativas históricas construídas, resiste na paisagem. Resiste o tronco estandarte solitário cortado ao meio. Resiste a ideia de (trans)missão de uma cultura nacional comum. Resiste a forma predatória e violenta de exploração e ocupação do território nacional, notadamente o amazônico, pauta e política conduzidas pela atual condução federal extrativista. Resiste, pois é projeto autofágico de uma nação, que, sem resistência, sucumbe ao (neo)colonialismo.

(Trans)Passar por escalas

Quando o *ingeniero de caminos* Arturo Soria y Mata (1844-1920) formulou sua teoria de uma cidade ideal em fins do século XIX não imaginava os desdobramentos que ela teria para o planejamento territorial no século XX. Em artigo publicado pelo jornal madrileno *El Progreso*, em 1882, o espanhol Soria y Mata divulgou seus ensaios para a criação de uma cidade ideal: a Cidade Linear (TREVISAN, 2003)⁴. A proposta pautava a distribuição de um assentamento ao longo de uma linha férrea, crescendo linearmente sem limites e de forma organizada, como resposta à expansão irregular das cidades existentes e alternativa para evitar a desconfiguração ou destruição de centros históricos, como ocorrido em Paris (1853) e Viena (1857). Como o próprio engenheiro relatou, o modelo de cidade linear sem limites ligaria cidades espanholas (num âmbito regional) e as principais capitais

mundiais (num âmbito internacional). A dispersão urbana ocorreria através de um crescimento orgânico e de uma forma geométrica, racional, guiada pela linha férrea e edifícios adjacentes (PESCATORI & FARIA, 2020).

Um século mais tarde, podemos ver algo similar ocorrer em plena floresta amazônica, não mais pela ferrovia, mas por uma extensa rodovia cruzando diferentes paisagens a fim de interligar nações e conectar oceanos. O governo militar, no afã de ocupar e integrar a região Norte, esquadrinhou inúmeras rodovias (Transamazônica, Belém-Brasília, Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Porto Velho, Perimetral Norte etc.), tramando a selva e criando uma rede de núcleos urbanos. A linha urbanizadora de Soria y Mata tomaria forma e contornos numa escala jamais vista. Eram eixos leste-oeste transpassados por eixos transversais norte-sul. Esta configuração ganhava dimensões multiescalares, desde a realidade das localidades existentes a horizontes transregionais e, até mesmo, transnacionais.

Abrir novas fronteiras, transpor barreiras, conquistar o gigantesco “vazio verde” por linhas contínuas no mapa a fim de integrar regiões, entrelaçar países, unir oceanos, podendo, de quebra, usufruir da “inesgotável” fonte de riqueza ali existente eram o propósito do governo à época. Esse discurso desenvolvimentista adotado durante a implementação dessas novas fronteiras é retomado, cinquenta anos mais tarde, pelo governo Bolsonaro mediante permissivas ações de invasão, degradação, tomada, uso, extração, comercialização e obtenção de lucro a qualquer preço. No “passa boi, passa boiada”, a região Norte continua a ser vista como campo de exploração mais que de preservação. Destruímos muito em troca de pouco e a um custo socioambiental imenso (SALLES, 2020a).

Esse colonialismo indiferente, em que se prioriza a ocupação indiscriminada em detrimento do conhecimento e da abordagem consciente, faz da destruição da floresta algo assimilado, rotineiro, que não choca mais (SALLES, 2020b). A rodovia Transamazônica e seu meio século de existência nos trazem inúmeros episódios dessa ocupação predatória de território, ampliada pelas rodovias nela gravadas, somatizadas pela dupla franja de estradas vicinais que potencializam a penetração no interior da floresta. Essa capilaridade nos permite afirmar

que o grande eixo leste-oeste imprimido pela rodovia se espria pelo território, ao sul e ao norte, atravessando escalas e desdobrando-as em tantas outras além de sua fisicalidade. Se, por um lado, betume, areia, pó de pedra, brita e piche desfazem-se em cascalhos, depois em terra batida, até se tornarem buracos quando secos, e atoleiros quando encharcados, por outro, a estrada ganha dimensões de reservas protegidas, habitat dos povos originários, propriedades rurais, zonas de garimpagem e pastagem, colônias agrícolas, vilarejos, cidades etc.

No mandato do presidente Médici, o governo brasileiro investiu 2 bilhões de cruzeiros para a execução da primeira fase (1971-1974) mediante o PIN. Tal orçamento referia-se à construção de 15 mil quilômetros de rodovias na região amazônica, sendo 3.300 km referentes à BR-230. O percurso da rodovia tinha como extremidades as cidades brasileiras de Cabedelo, na Paraíba, Recife, em Pernambuco, e a capital Lima, no Peru, interligando as costas do Atlântico e do Pacífico. Às margens ficariam postos de colonização para abrigar milhares de famílias advindas de uma migração programada, sobretudo do Nordeste e Sul do país (OLIVEIRA, 2016). Como descrito em documento oficial, os objetivos de tal epopeia eram:

- 1) Deslocar a fronteira econômica, e, notadamente, a fronteira agrícola, para as margens do rio Amazonas, realizando, em grande escala e numa região com importantes manchas de terras férteis, o que a Belém-Brasília e outras rodovias de penetração vinham fazendo em pequena escala e em áreas menos férteis; 2) Integrar a estratégia de ocupação econômica da Amazônia e a estratégia de desenvolvimento do Nordeste [...]; 3) Criar as condições para a incorporação à economia de mercado [...] de amplas faixas de população antes dissolvidas na economia de subsistência [...]; 4) Estabelecer as bases para a efetiva transformação da agricultura da região semiárida do Nordeste; 5) Reorientar as emigrações de mão-de-obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola, evitando-se o seu deslocamento no sentido das áreas metropolitanas superpovoadas do Centro-Sul; [...]. (BRASIL, 1970, p. 29).

A percepção de um planejamento territorial para além dos limites da Amazônia Legal fica mais bem compreendida se colocada em escala comparativa. Ao traçar a rodovia sobre o território da Europa ocidental, temos a apreensão de quão grande era sua abrangência. Ela transpassaria diversos países, conectando Lisboa, em Portugal, a Moscou, na Rússia. Assim, a Transamazônica, associada à imagem de uma megaestrutura, possibilita novas interpretações. A barreira a ser vencida (floresta), o futuro almejado (ocupação e colonização) e o discurso empregado (modernidade) somam-se a uma utopia realizável, a um sonho possível, à concretização do impossível. Assim, a rodovia proporciona uma imagem paralela, “fantasmagórica” (BENJAMIN, 2009).

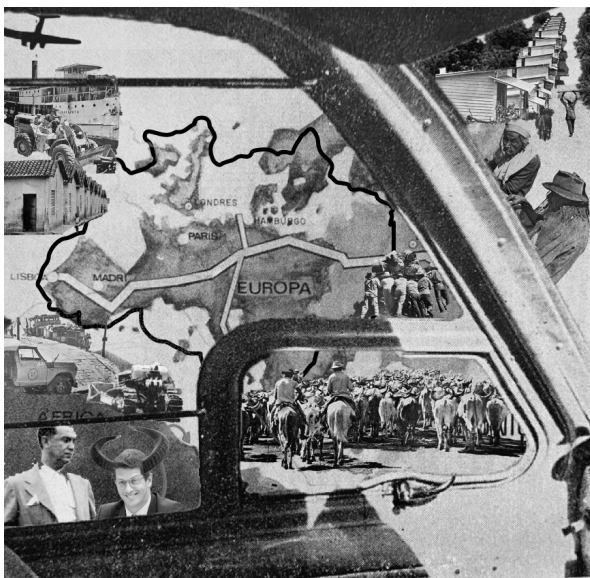


Figura 2 – Transamazônica e suas escalas.
Fonte: Autores, 2021.

Essa imagem do progresso vestindo uma roupagem de novidade camufla a realidade e os percalços nela contidos. Discursos como controlar, conquistar, atravessar, desbravar, penetrar, deter, ter a Amazônia pautam falas hegemônicas, especialmente as dos governantes e agentes econômicos. Discursos que desmaterializam narrativas cotidianas daqueles que vivem e vivenciam a floresta no seu dia a dia, nas labutas e embates em *continuum* secular. Discursos recorrentes, como colocado no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND; 1975-1979):

[...] reconhece-se a necessidade de aumentar a oferta de energia aos assentamentos já realizados na região amazônica, além de intensificar a prospecção por recursos naturais. Planeja-se o crescimento das atividades exportadoras, em especial dos produtos carne, minérios, madeiras e celulose, a serem exportados através de “corredores de exportação”, com direção ao porto de São Luís do Maranhão. Observa-se a permanência do mesmo discurso encontrado no PIN de 1970, que vê a região Norte como um território a ser integrado ao resto do país através da sua exploração agrícola e de recursos naturais, ocupação rural e ligação por eixos de transportes, sobretudo viários, que buscam principalmente o escoamento de sua produção e o ingresso de migrantes (LOUREIRO, 2010, p. 5-6).

Portanto, mais que uma escala regional, as ações direcionadas à Amazônia previam uma articulação à economia global, atrelando as atividades primárias ao abastecimento de cadeias produtivas do setor terciário presentes em países centrais. O Brasil, uma vez mais, seria exportador de bens primários a serem beneficiados e valorados em países como: Estados Unidos, Japão, Alemanha, França, China etc. A dominação desses espaços ainda não cultivados, não explorados da floresta, negariam sua lógica e suas demandas, visando a atender escalas mais amplas, mais lucrativas.

A voracidade presente na fase inicial da rodovia logo se desfez frente às imprevisibilidades impostas pela realidade da floresta e dos cortes orçamentários. Os espectros tornaram-se cada vez mais presentes, dando à escala pretendida a real escala de (in)existência que permearia a rodovia nas décadas seguintes. Essa não materialidade – da completude do plano original – adere-se ao entendimento do que é a rodovia atual, ora viva, ora consumida pela floresta.

(Trans)Formar pela tecnificação

A história do homem sobre a Terra é a história de uma ruptura progressiva entre o homem e o entorno (SANTOS, 2013). Nas narrativas panfletárias sobre a rodovia Transamazônica, identificam-se tentativas progressivas e sucessivas de

“vencer a floresta”, de “lutar contra a selva”, de “combater o inferno verde”, de “desmistificar as lendas”, de “ocupar o vazio”, de “sinalizar a chegada do futuro”. Nesta cizânia entre homem e natureza, a Amazônia é um capítulo à parte.

Numa visão apoteótica, Beatriz Sarlo descreveu a floresta como “uma coisa asquerosa, putrefacta, placentas vegetais, sementes a geminar, lagartas [...] embaixo de feltro espesso de uma decomposição nauseabunda e prolífica [...], é a morte presente, mas diluída numa química incessante” (apud SALLES, 2020a, p. 46). Numa outra versão, de Vicente Franz Cecim, há o panteísmo mágico que enxerga estratos invisíveis da floresta como duas camadas de uma mesma realidade: uma visível, natural e tangível; a outra imaginária, intangível e povoada por seres encantados do bem e do mal, que tanto protegem quanto punem (apud SALLES, 2020a). Por último, tem-se a percepção do derrotismo, no qual a floresta é excesso de sentimentos, céus, águas e árvores, sem qualquer referencial escalar e, portanto, indomada.

Heterogênea, complexa e (in)descritível, a Amazônia desafia e instiga homens de trajes a racionalizar seu território há tempos. Na ânsia por dominar o meio e sua matéria-prima, lógicas reguladoras foram articuladas e trabalhadas em diferentes escalas, mediante emprego de tecnologias, capital e força de trabalho, visando à eficiência e à obtenção de lucro, com garantia suplementar de novas franjas de ocupação e colonização.

Para o geógrafo Milton Santos, o espaço “[...] é linguagem e também o meio onde a vida é tornada possível”. Nesse sentido, o espaço depende da forma como os eventos e ações são percebidos pela sociedade e pelo indivíduo “através dos progressos nos transportes e nas comunicações, na construção do tempo social.” (SANTOS, 2013, p. 38). No anseio de compreender o intangível, de racionalizar o espaço, de ocupar o vazio, a técnica se fez presente enquanto instrumento de dominação da floresta, com o objetivo de redefini-la como “território desenvolvido”, sendo a prova da capacidade humana de transformá-la.

Nessa leitura, os objetos técnicos assumem o papel de sujeitos dispostos pelo Estado e orientados por Planos Nacionais de Viação, os quais expressam a vontade de unificar o território nacional e

transformá-lo em espaços nacionais de economia internacional. Visando a “integrar para não entregar”, vias se tornam sujeitos condutores de processos de ocupação: ocupar por ferrovias, ocupar por hidrovias, ocupar por rodovias, ocupar por aeroportos, ocupar por cidades.

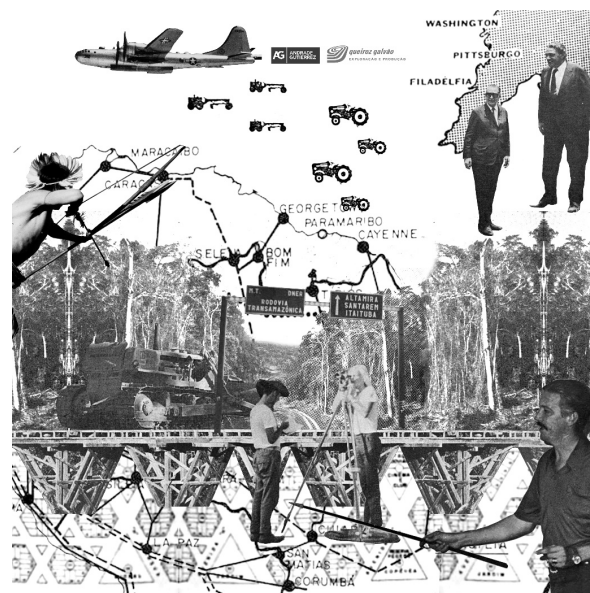


Figura 3 – Transamazônica e suas tecnificações.

Fonte: Autores, 2021.

A Transamazônica, ao ocupar por rodovias, insere-se numa linhagem histórica de planos e programas. Em 1937, o Departamento de Estradas de Rodagem lançou seu Plano Nacional, com grandes linhas pioneiras dirigidas à Amazônia. Pela primeira vez, foram apresentadas duas grandes rodovias dorsais: uma pelo interior do país, saindo do Sudeste em direção ao Norte, e outra costeira, saindo do Sul em direção ao Nordeste. Em março de 1944, foi aprovado o primeiro Plano Rodoviário pelo Governo Federal, com o projeto da rodovia Transbrasiliana e da rodovia Amazônica. A primeira, com o objetivo de estabelecer uma faixa meridiana-central no país, ligaria Belém (PA) a Santana do Livramento (RS); a segunda partiria de Santarém (PA), com seu porto fluvial – considerado o centro de gravidade da Amazônia –, até Cuiabá (MT).

Em 1951, os antigos planos foram substituídos pelo Plano Geral de Viação Nacional, que procurou coordenar os diversos tipos de transportes de forma a utilizar com eficiência suas diferentes características técnico-econômicas, para

proporcionar ao país um sistema de transporte completo, rápido, seguro, regido pelo menor custo tarifário. Contrariando a lógica do plano de 1944, as rodovias e a navegação fluvial, como vias de penetração e superfície, passaram a ter preponderância em relação ao sistema ferroviário. Os anos seguintes foram marcados pelo Plano de Metas do governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), cuja ênfase dada à implantação de uma indústria automobilística nacional somada à decisão de construir a nova capital no Planalto Central impulsionaram o desenvolvimento rodoviário brasileiro.

Com o governo militar, em 1964, instituiu-se um novo Plano Nacional de Viação, com o objetivo geral de conectar a nova capital, Brasília, com todos os estados do país, além de priorizar os troncos longitudinais e transversais rodoviários, articulados com sistemas aeroviário e marítimo. O plano passou por três mudanças⁵, que alteraram, significativamente, a descrição das vias que compunham o modal rodoviário. Por fim, em 1973, foi aprovado o Plano Rodoviário Nacional, em vigor até hoje, que criou um sistema de classificação das rodovias em função da orientação geográfica – nesse momento, nasce o símbolo “BR” para qualquer rodovia federal⁶.

No plano de 1964, pela primeira vez a rodovia Transamazônica, BR-230, é citada como uma das vias transversais mais importantes do país, juntamente com a BR-364 (Cuiabá-Porto Velho), a BR-163 (Cuiabá-Santarém) e a BR-153 (Belém-Brasília). O propósito dessa malha era desenvolver a região amazônica e reavivar inúmeras cidades que “foram assoladas pela crise perene da borracha e de outras economias que tiveram períodos curtos de esplendor” (OLIVEIRA NETO, 2013, p. 286).

Assim, a Transamazônica foi construída com a finalidade de permitir o acesso aos recursos naturais e às terras que seriam ocupadas pelo deslocamento e alocação de migrantes nas frentes pioneiras. Parte integrante do PIN, o projeto apresentava, no Nordeste, dois ramais que se encontrariam em Picos (PI), cruzando Maranhão, Pará, Amazonas até chegar ao Acre, na localidade de Boqueirão da Esperança, divisa com o Peru. Além dessa megaestrutura leste-oeste, outras vias

transversais norte-sul foram propostas a fim de corroborar a empreitada. Destaquem-se algumas delas.

A rodovia Belém-Brasília, que se originou nos anos 1940 pelo discurso de colonização e ocupação de suas margens com atividades agrícolas, foi potencializada nos anos 1980 pela inserção gradual da linha férrea Norte-Sul. A rodovia Cuiabá-Porto Velho, construída ainda em 1961 e pavimentada em 1984, foi o primeiro corredor de exportação de grãos direcionado aos portos amazônicos e induziu o processo de migração e povoamento por colônias agrícolas (PICs) em terras indígenas. A rodovia Cuiabá-Santarém, construída na mesma época da BR-230, conduziria programas especiais de colonização e produção agrícola no norte de Mato Grosso, com rota para exportação de produtos pelo porto de Santarém. A rodovia Manaus-Porto Velho, inaugurada em 1976, possibilitou o deslocamento de pessoas e a comercialização de produtos produzidos na Zona Franca manauara. Por fim, a estrada do Pacífico ou rodovia Interoceânica, apontada no plano de 1973 como um trecho importante, interliga Lábrea (AM) – onde a construção da Transamazônica foi interrompida – a Assis Brasil (AC), nas fronteiras com a Bolívia e o Peru (OLIVEIRA NETO, 2013).

Técnicas industriais, agrícolas, comerciais, culturais, políticas e, principalmente, logísticas – envolvendo transportes, comunicação e distribuição pelo território – são um dos dados explicativos do espaço, da tentativa de conquista, de redefinição, de ocupação, de dominação da Amazônia. Segundo expõe Santos: “O período técnico vê a emergência do espaço mecanizado, [...] formado do ‘natural’ e do ‘artificial’.” (SANTOS, 1997, p. 188). Nesse sentido, os objetos técnicos utilizados para a apropriação da floresta amalgamam à razão natural sua própria razão, uma lógica instrumental que desafia as naturais. Algo diferente daquilo quando tudo era natureza, onde a ordem era mediada pela relação do homem que valorizava a natureza e ali escolhia as partes fundamentais para o exercício da vida, sem grandes transformações, numa relação harmoniosa, onde a sociedade local era, ao mesmo tempo, “criadora das técnicas utilizadas, comandante dos tempos sociais e dos limites de sua utilização” (SANTOS, 1997, p. 188). Se era exclusivo às cidades

a detenção da técnica, acumulação, modificação, sobreposição, supressão e acréscimos constantes; nos últimos séculos, tal ordem avança para além dos limites periurbanos, alcançando o rural, e impõe uma nova lógica com a introdução de artefatos importados (concreto, aço, plástico, asfalto, amianto, fertilizante, novas espécies vegetais e animais), numa lógica que desafia aquela natural, sendo cada vez mais artificial. Esta artificialização do território a partir de novos instrumentos – lógica instrumental – marcam um outro tempo, se sobrepondo aos tempos naturais.

Ao longo dos anos, a incursão na Amazônia por meio de várias rodovias, em especial da Transamazônica, revela, sem dúvida, as motivações de uso de objetos técnicos sobre regiões cujas dinâmicas e forças são mais atrativas. Contudo, em muitos episódios, incluindo a incompletude da Transamazônica, verifica-se a sobreposição do natural sobre tais objetos técnicos, especialmente quando o objeto natural é desconsiderado em sua essência. Assim, pode-se afirmar que, no caso amazônico, os objetos naturais contrariaram a superioridade dos objetos técnicos, os quais subjugaram as práticas e os saberes locais na tentativa, repetitiva, de se impor e de dominar o território. Contrapondo o ponto de vista de Milton Santos nesse caso, acredita-se que os objetos naturais da floresta – sua infraestrutura natural – possuem poderes maiores que os objetos técnicos, fazendo reger o que prosperará e o que sucumbirá sobre seu domínio. Infelizmente, após cinquenta anos, nossos governantes ainda não atentaram para isso, impondo políticas, programas e projetos que ainda versam a mesma carta de tomar, domar e governar o “deserto verde”.

(Trans)Parecer por paisagens utópicas

A rodovia Transamazônica em sua trajetória no espaço e no tempo manifesta-se por inúmeras paisagens, ora capturadas, ora afloradas. Aridez, seca, poeira, lama, sombras, clareiras, rios, ribeirões, mata, marcos, buracos, margens, choças, casebres, paradas, postos, pousadas, puteiros, vilas, cidades, incêndios, pastagens, plantações são alguns dos elementos compositivos dos panoramas descritos por aqueles

que a vivencia(ra)m (CARDOSO, 2006; CASTRO, 2008; GOMES, 1972; MORAIS, GONTIJO, CAMPOS, 1970; SALLES, 2021). O que antes era sertão, o que antes era floresta, com a rodovia tornou-se ação humana. A rodovia, ao ser aberta, definiu, ao longo de sua extensão e suas franjas de influência, uma outra paisagem, distinta daquela *in natura*. A natureza, rompida pela tecnificação, gerou um novo – não excludente. “A virada – tecnológica –, longe de destruir o ‘valor paisagem’, ajuda, inversamente, a demonstrar seu estatuto: com efeito, a tecnologia evidencia a artificialidade de sua constituição na paisagem.” (CAUQUELIN, 2007, p.16). Contrastante à paisagem natural preexistente, a paisagem ao longo da rodovia se configurou e se constituiu, a seu modo, numa paisagem artificial, intrusa, trazida por homens e máquinas, por lavouras de subsistência e pastagens extensivas, por colônias agrícolas planejadas, por expansão de núcleos urbanos antigos.

Contudo, cabe destacar a existência de outras paisagens pouco conhecidas no universo da Transamazônica. Trata-se de paisagens intencionadas e imaginadas, que foram formuladas no campo das ideias, porém, por algum motivo, não saíram do papel, não se materializaram. São como paisagens utópicas: perspectivas de um futuro promissor para a floresta amazônica – ao contrário do mito postulado, o *Eldorado* não seria descoberto, mas forjado a muito esforço. Políticos, empreendedores e planejadores, com aversão à floresta “desabitada” e “improdutiva”, propunham planos de ocupação e exploração bem como projetos de cidades que pudessem extrair do “deserto verde” suas verdadeiras riquezas. Sim, a rodovia trazia em si um caráter utópico, aquele

[...] estágio último da loucura humana ou da esperança humana: inúteis sonhos de perfeição em uma Terra do Nunca, um país que não existirá, ou uma pura tentativa racional de reconstruir o ambiente humano, suas instituições e até a imperfeição de sua natureza, com propósito de aumentar a oportunidade na vida a cada dia. (MUMFORD, 1969, p.1)

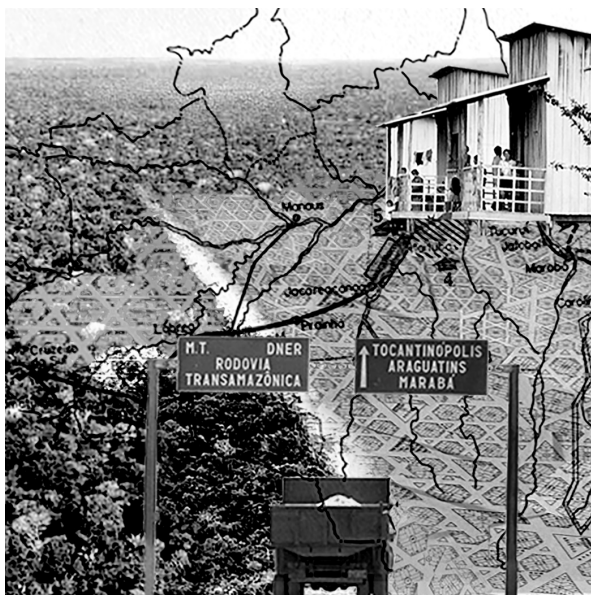


Figura 4 – Transamazônica e suas paisagens utópicas.

Fonte: Autores, 2021.

No plano estatal de ocupação da Amazônia Legal dos anos 1970, a rede rodoviária prevista retalhava a floresta em sub-regiões, retirando inúmeras cidades de sua estagnação e estimulando o surgimento de outras. Para os militares e técnicos de órgãos públicos, ações como a criação de cidades seriam, simultaneamente, manifestações contra e a favor da natureza: contra a desordem e a falta de controle que a floresta representava versus a ordem e o domínio que resultariam de uma ocupação e colonização coordenadas (SALLES, 2021a). Nesse sentido, tivemos a adoção do “Urbanismo Rural” pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) no início dos anos 1970. Conceito desenvolvido pelo arquiteto carioca José Geraldo da Cunha Camargo⁷, em 1963, alinhava-se aos pressupostos do planejamento regional da Cidade-Jardim (1898), do inglês Ebenezer Howard, e da Teoria de Polos de Desenvolvimento (1949), do economista francês François Perroux. Conforme previsto, a ocupação da floresta foi guiada pela política de desenvolvimento nacional e planejamento territorial, a rodovia Transamazônica sendo o principal eixo de experimentações e práticas. Nos estudos de Camargo (1973), a ocupação às margens da grande estrada ocorreria a partir de uma rede hierarquizada de núcleos populacionais: a cidade-polo (Rurópolis), rodeada por cidades-secundárias (Agrópolis), as quais, por sua

vez, estariam articuladas a colônias agrícolas (Agrovilas).

As rurópolis seriam o centro aglutinador de uma composição de agrópolis e agrovilas dispostas num raio de 70 a 140 km de distância, interligadas pela rodovia, com previsão de receber até 20 mil habitantes. As agrópolis seriam cidades menores, com 1.500 a 3.000 habitantes, com funções voltadas à agroindústria e à missão de atender as necessidades de até 12 agrovilas – imaginava-se uma Agrópolis a cada 20 km. Por fim, as agrovilas seriam os pequenos aglomerados para cerca de 100 a 300 famílias de agricultores. Como detalha Rego (2017):

Na rede de assentamentos satélite do Urbanismo Rural, as agrovilas eram pequenas vilas desenhadas para prover casa e interação social básica para os trabalhadores rurais. Elas deveriam ter um parque onde seriam agrupados uma escola primária, um centro social, um centro de saúde básica, um pequeno escritório administrativo, um templo ecumênico e algumas instalações de lazer. Todo trabalhador rural, fosse dono de terra ou empregado, viveria num parcelamento dessa vila, que seria grande o suficiente para cultivar uma horta de vegetais e criar uma quantidade pequena de gado. (REGO, 2017, p. 8).

Desse plano, concretizaram-se apenas algumas agrovilas (Agrovila União, Agrovila Progresso, Agrovila km 190, Agrovila Monte Sinai etc.) e a única Rurópolis, fundada em 1974, no entroncamento estratégico das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, no Pará. Inserida no PIN, especificamente na colonização de áreas férteis, Rurópolis – promessa de oportunidade e melhoria de vida – atraiu migrantes de distintas regiões do Brasil. Contudo, com o baixo investimento do Estado nos pequenos produtores, inviabilizou-se antes mesmo de sua maioridade. O plano de Camargo não prosperou, restando às cidades existentes com economias mais diversificadas (Picos, Marabá, Tucuruí, Altamira, Itaituba, Jacareacanga, Humaitá, Lábrea) a função de servirem como polos de assistência regional (IBGE, 1979).

Na história de longa duração, as utopias aparecem mais regularmente em períodos de transição e em épocas de grandes incertezas. A fim de

atingir o perfeito desenho social, a maioria dos utopistas formula, simultaneamente, um novo habitat e, invariavelmente, uma nova cidade. Por esse viés, a utopia vista por seu aspecto físico recebeu a atenção especial de Emmanuel Eveno, em seu livro *Utopies Urbaines*, de 1998. Para o autor, a utopia urbana é um ato político, cuja finalidade se divide, globalmente, em duas grandes famílias: as “utopias-espelhos” (*utopies-miroirs*) e as “utopias-projetos” (*utopies-projets*). A família das “utopias-espelhos” é aquela do mundo inverso (a sutil inversão ótica do espelho), não destinadas a serem reais, mas instigadoras da imaginação. Elas representam um modo de expressão política e podem ser um ato de oposição, uma crítica ou uma contestação.

Foi assim com o projeto da Cidade Sistêmica Urbano Fabril Agro Florestal, esboçada pelo arquiteto-professor Spencer de Moraes Pupo Nogueira em 1979. Ao se impressionar pelo coeficiente de felicidade presente no modo de vida dos povos originários da floresta amazônica, o arquiteto projetou um assentamento oposto ao estilo de vida dos habitantes das cidades. Em entrevista à *Revista AU*, afirmou que a saída para uma ocupação equilibrada da floresta seria “[...] retomar as pegadas da verdadeira natureza humana, ver qual é o projeto de vida compatível com a natureza, com a finalidade da vida, com a finalidade da busca, com a finalidade de estar aqui.” (WOLF, 1987, p. 16).

Seu projeto de cidade-manifesto a atender uma nova sociedade mais integrada com a natureza deveria desenvolver as potencialidades do ser humano, sua felicidade e bem-estar. Nesse sistema simbiótico homem-natureza, a cidade quase urbana quase silvestre deveria se distinguir muito dos aglomerados existentes (modo de expansão, diferenças sociais, uso inadequado dos recursos naturais). Sua cidade amazônica ideal seria rizomática, penetrando a floresta sem causar grandes impactos, e teria dimensão reduzida, adequada à escala humana e aos enlaces de vizinhança. Seus edifícios, inspirados na arquitetura indígena, utilizariam materiais e técnicas locais, adequando-se às condicionantes climáticas e ao modo de vida de seus futuros habitantes. Ficou, porém, no mundo das ideias, cabendo à imaginação dos estudiosos a

exploração de suas particularidades física, social, cultural, econômica e espiritual.

Já a família de “utopias-projetos”, conforme expõe Eveno (1998), se apresenta a partir de duas possibilidades: as “utopias completas” e os “fragmentos de utopias”. As “utopias completas” repousam sobre um pragmatismo de nova fundação, justificado num ato pontual e revolucionário para organizar a sociedade. Assim ocorreu com Dassópolis, no início dos anos 1980, a cidade-modelo para a ocupação da Transamazônica.

Dassópolis deveria ser um exemplo para os demais núcleos urbanos que viessem a ser planejados e construídos às margens da rodovia. Seu projeto, detalhado em relatório com quinhentas páginas, é fruto da ação coletiva de uma equipe multidisciplinar da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) em parceria com a Companhia de Desenvolvimento Tecnológico (CODETEC), envolvendo: ecólogos, pedagogos, sociólogos, antropólogos, agrimensores e agrônomos (OESP, 1977). A demanda partiu da Cooperativa do Trigo de Ijuí (COTRIJUÍ), com o objetivo inicial de gerar novas tecnologias de produção agrícola para o Rio Grande do Sul. Após o sucesso da primeira fase, o contrato foi estendido para o

[...] planejamento de um processo de colonização na Amazônia e envolveu mais que uma centena de pesquisadores. Não somente foram feitas medidas sobre fertilidade de solo, variedades de vegetais passíveis de uma silvicultura sustentável, como arquitetura e distribuição de terras adequadas para o meio ambiente. Foram treinados monitores para adequar os colonos provenientes do Rio Grande do Sul ao novo habitat. (LEITE, 2008, p. 486).

A intenção era ocupar a floresta sem destruí-la, harmonizando o colono com o seu entorno – especificamente, o colono gaúcho de origem alemã ou italiana, por possuírem “um nível de cultura bem desenvolvido” (OESP, 1997, p. 7). A nova cidade de Dassópolis seria um ponto de equilíbrio entre Altamira, núcleo consolidado à época, e as áreas de produção dos índios Craôs. Como afirmou um de seus idealizadores, o físico Rogério Cezar Cerqueira Leite, em entrevista ao jornal *O Estado de São Paulo*, a urbanização prevista era inspirada na “estrutura urbana” dos Craôs,

reconhecidos como “índios bastante avançados, que, reconhecendo a importância da selva, fazem a sua cidade em torno de um círculo, onde a mata é respeitada” (OESP, 1977, p.7). A intenção era consolidar o índio como parte dos planos, inclusive com a oferta de ocas àqueles que estivessem de passagem pela colônia. Segundo relato de Leite,

A ideia é fazer, realmente, uma sociedade ecológica, em completa harmonia com a selva, dela usufruindo e protegendo-a. Não haverá queimada em hipótese alguma. E se procurará aproveitar as características do solo, da melhor maneira possível. Será evitado o uso de grandes máquinas. (OESP, 1977, p. 7).

Chancelado cientificamente e aprovado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), o projeto de uma nova solução urbana para a Amazônia não vingou, basicamente “devido à hostilidade de poderosos ‘grileiros’.” (LEITE, 2008, p. 486).

Por fim, os “fragmentos de utopias” de Eveno (1998) focalizam a temática a partir da dimensão projetiva, tendo os fragmentos o objetivo de assinalar que, no projeto, os princípios revolucionários e de nova fundação são secundários. A arquitetura e o urbanismo são os meios mais claros de intervenção. Essa forma utópica se justifica por sua exemplificação, acomodando experimentações limitadas no espaço urbano.

Para esse perfil utópico temos o projeto da cidade nova de Marajoara (PA), empreendida pelo escritório Pará-Goiás Plantações Ltda., com sede na cidade de Londrina (PR)⁸ e escritórios em Belém (PA), São Paulo (SP) e Goiânia (GO). Embora desenhada, a cidade de Marajoara não seria praticável efetivamente. Com traçado inspirado em gravuras indígenas – apropriação cultural como modo de validação do empreendimento –, sua trama de pequenas quadras hexagonais (lotes residenciais) e triangulares (lotes para equipamentos públicos) foge a qualquer lógica de ordenação e funcionamento de circulação e tráfego viário. Vias com 30 a 50 metros cruzam em “X” o plano retangular como sucessivas diagonais, emolduradas por um cinturão de chácaras. Talvez mais panfletagem que empreendimento, esse exemplo nos leva a indagar o

quão criativos eram os empreendedores de cidades na floresta amazônica à época.

Portanto, se, por um lado, a rodovia Transamazônica fez transparecer o desejo de governantes e agentes econômicos pela urbanização da região Norte, modificando a floresta “desabitada” e “improdutiva”, reconfigurando sua paisagem pela exploração de riquezas, pela ocupação definitiva de suas fronteiras, pela integração às demais regiões do país por novas rodovias, por outro, ela revela um universo paralelo, utópico, imaginário, constituído por paisagens de cidades idealizadas e projetadas. Urbanismo Rural, Cidade Sistêmica, Dassópolis, Marajoara e outras cidades a serem descobertas são nossas paisagens utópicas adormecidas. Representam as possíveis paisagens daquilo que a rodovia Transamazônica poderia ter sido, mas, por inúmeros fatores, não o foi.

(Trans)Tornar pelos invisibilizados

Alterar o modo de aproximação, dando voz àqueles que vivencia(ra)m a rodovia Transamazônica, foi o artifício adotado para compor a última parte deste artigo. Visibilizar os comuns, aqueles retidos à sombra da floresta – sob o manto mítico do “desenvolvimento”, porém deixados à própria sorte – é uma alternativa de ler e compreender a Transamazônica. É desordenar as leituras hegemônicas dadas por falas dominantes. É dar luz ao cotidiano e revelar, nas ações do dia a dia, uma rodovia entrelaçada à vida de muitos. Indígenas, ribeirinhos, extrativistas, quilombolas, caboclos, construtores, migrantes, caminhoneiros, garimpeiros, prostitutas, médicos, mascates, colonos, fazendeiros, grileiros, serralheiros, jagunços, capangas, viajantes são alguns dos personagens que transpassam a inércia da rodovia, dando a ela animação e memórias. Assim, para iniciar, nada mais apropriado do que chamar tais vozes e fazer delas narrativas pontuais sobre a Transamazônica.

A primeira diz respeito ao período de sua construção. Eurípedes Moreira da Silva (81 anos), à época com 31 anos, era encarregado do escritório da empresa Mendes Júnior, responsável pela terraplanagem da rodovia. Foi transferido para o escritório de apoio em Tucuruí (PA) para ajudar no

início das obras. Da fase inicial, relembra as dificuldades encontradas para transportar o maquinário:

[...] nosso equipamento, ou seja, o maquinário para executar as obras, foi transportado de balsas, saindo do porto de Belém para Tucuruí, no rio Tocantins. De Tucuruí foram transportados através de uma estrada de ferro, que ligava Tucuruí a Jatobal, a 117 km, hoje extinta. Daí fomos abrindo caminho com os tratores para chegar no local de iniciarmos a obra, local chamado Repartimento [atual cidade de Novo Repartimento, PA], nosso acampamento de apoio. As moradias, que no início foram de palhas de babaçu, foram depois substituídas por casas de tábuas. (SILVA, 2021, entrevista).

Além dessas barreiras preliminares, Eurípedes detalha os pormenores logísticos adotados pela empresa, apontando a importância dos rios locais para subsidiar os assentamentos bem como outras adversidades enfrentadas:

Nosso trecho da obra correspondia do rio Repartimento, sentido à cidade de Altamira, até as margens do rio Xingú, local denominado Belo Monte. Tivemos outros acampamentos de apoio ao longo do trecho, como: Pacajá, Jacaré, entre outros, sempre às margens dos rios. Tínhamos em média 250 funcionários. Havia um hospital. Contratamos médico, enfermeiro etc., pois o índice de funcionários acometidos por doenças, como malária, leishmaniose, entre outras, era muito grande. Como costumávamos dizer, aquilo era uma guerra sem armas. Muito mosquito, animais diversos, pois estávamos habitando uma região nunca visitada pelo homem branco. No início, nossos trabalhadores de linha de frente, como eram chamados (serviços de topografia), eram assistidos com alimentação (arroz, feijão, carne), remédios etc. lançados de avião. (SILVA, 2021, entrevista).

Faziam-se prementes instalações de infraestruturas importantes para galgar os desafios daquele momento, bem como a intervenção do Estado junto a ações indígenas:

[...] uma das primeiras providências da empresa foi construir um aeroporto e ali mantinha um avião para eventual emergência. Nosso meio de comunicação com a sede da empresa era pelo sistema de telegrafia. A maioria dos assentamentos tinha redes fornecidas pela empresa. Fizemos 90 km de estradas, em plena selva, atravessando rios com as máquinas, construindo pontes, dormindo e cozinhando em plena mata, tomando água dos rios sem nenhum tratamento sanitário, isso para chegar no local que iríamos iniciar a obra, no rio Repartimento. Lá, nosso acampamento foi saqueado, por duas vezes, pelos índios Parakanãs, que habitavam a região. Foi necessário a FUNAI ir ao nosso acampamento e fazer contatos com os índios. (SILVA, 2021, entrevista)

A solução encontrada pela Fundação Nacional do Índio, segundo o construtor, foi transferir a tribo para seu posto de apoio, às margens do rio Pacajá.

A segunda voz vem do caminhoneiro Gilmar Pertuzatti (53 anos), que narra sua ligação profissional com a Transamazônica por 30 anos. Dessa vida na estrada, seu ganha-pão, relata sobre as dificuldades enfrentadas e os colegas de travessias:

A Transamazônica é complicada para viajar. É sufoco! Você tem que ter cozinha no caminhão, você tem que estar equipado. Choveu tem que parar, porque é liso. Choveu não anda, parou. Muita serra, é muito perigoso. Ainda tem muita estrada de chão e muita serra alta. Até um tempo atrás tinha muito assalto e ninguém andava à noite. Para andar à noite, só em comboio, três, quatro ou cinco parceiros com os caminhões juntos, pertinho um do outro, porque assaltavam muito os caminhoneiros. Na Transamazônica, é tudo mais difícil, é tudo mais longe. Uma cidade é muito longe da outra, não tem restaurante ou essas coisas assim. É complicado. (PERTUZATTI, 2021, entrevista).

É curioso observar a percepção do caminhoneiro – não imaginada pela maioria de nós – sobre a topografia irregular da floresta e a amplitude de escalas. A presença de “serras” cria uma outra dimensão para a rodovia, tida por muitos como plana, bem como baliza as distâncias percorridas entre os núcleos urbanos, uma rede urbana mais esgarçada e rarefeita. Pertuzatti (2021)

também descreve a dinâmica do transportado pelo Norte de nosso país:

Existem muitos caminhões transitando pela Transamazônica. Por exemplo, o tomate que vem da Bahia, ele vem todo pela Transamazônica: lá por cima, ele não vem aqui por baixo [Cuiabá, MT]. Tomate, mamão, banana nanica, manga, uva, que vêm lá da Bahia. Tudo isso é escoado pela Transamazônica, lá por cima: vai bater em Rurópolis e, em Rurópolis, ela pega a BR-163 [rodovia Cuiabá-Santarém]. A Transamazônica nasce para dentro. Eu não sei onde ela nasce, não tenho certeza. Aí, ela sai e vem pra Itaituba, Jacareacanga, Apuí, esses lados tudinho é Transamazônica. Passa tudo na estrada de chão. Daí a gente atravessa o rio ali pela balsa, de Itaituba para Miritituba, aí continua na Transamazônica até o km 30. Aí ela vai se emendar com a 163. Elas vão andar junto, uma em cima da outra, até Rurópolis. Ali, elas vão se dividir. À direita, você continua na Transamazônica, indo para Placas, Medicilândia, Brasil Novo, Uruará, Altamira, Anapu, essas cidades. E, se você pegar para a esquerda, você vai sair em Santarém. (PERTUZATTI, 2021, entrevista).

Assim como o construtor, o caminhoneiro também faz referência aos indígenas, dessa vez como atores na dinâmica da rodovia:

Existe muita greve, paralisação, fechamento de BR, índio que fecha BR, garimpeiro que fecha BR. Isso tem muito ainda. Índio quer não sei o quê e fecha a BR... Aí, ficam aquelas filas de carreta. (PERTUZATTI, 2021, entrevista).

A terceira fala vem de um viajante que utiliza a rodovia para se deslocar de sua cidade de origem (Araguaína, TO) até sua propriedade rural (Pacajá, PA). O tocantinense José Luiz de Moura (60 anos) narra as agruras de transitar pela rodovia nas duas estações amazônicas – verão (seca, junho a novembro) e inverno (chuva, dezembro a maio):

Uns três anos atrás, quando nós começamos a rodar pela Transamazônica, até Marabá foi bom demais: só tinha uns 70 km de estrada de chão. Aí, a gente rodava mais 190 km de estrada de chão. Aí, é o seguinte: para poder ir lá no verão - no verão era bom, dava para ir tranquilo, porque não tinha

atoleiro, só tinha as serras e muita poeira e as pontes também. As pontes não eram boas de jeito nenhum. Estragavam demais com os carros. Às vezes, a gente dormia nas estradas, porque o carro quebrava; outras vezes, você tinha que tirar as coisas e deixar lá dentro do mato para poder voltar à cidade, na cidade mais perto, para poder consertar o carro. Tiveram umas viagens agora no inverno. No inverno, era mais sofrido, porque tinha os atoleiros grandes onde os caminhões não passavam, não davam conta de passar, atolavam. Outros caminhões tombavam lá e aí os tratores vinham – alguns tratores dos fazendeiros para puxar os caminhões, para destombar os caminhões. E era um sofrimento grande, porque não tinha como trafegar. Os ônibus também não. E juntava aquele monte de gente tudinho no meio da estrada e passava a noite e o dia. Às vezes, faltava até alimentação para as pessoas que ficavam lá; às vezes, as pessoas tinham que andar muito a pé para poder pegar um outro transporte mais a frente para acabar de chegar na cidade de Novo Repartimento. (MOURA, 2021, entrevista).

A convivência com povos originários também é suscitada por Moura (2021). Além de atravessar 35 km de estrada em reserva indígena para chegar à sua fazenda, aborda a relação ruidosa dos indígenas com a rodovia, sobretudo quando se sentem ameaçados:

Outra vez, teve um atoleiro grande e os caminhões que foram passar lá se atolaram, sabe? E teve um que tombou e eles começaram a fazer uma estrada por dentro da área dos índios. Aconteceu que os índios ficaram furiosos e tamparam a estrada, derrubaram uns paus na estrada e os índios ficaram brabos e não deixavam ninguém passar. Aí precisou uns três dias para que o pessoal da FUNAI chegasse lá e conversassem com os índios, que a liberaram. (MOURA, 2021, entrevista).

Hoje, o fazendeiro-viajante sinaliza a ação da União na retomada de implementação da rodovia:

Ele [governo] já asfaltou praticamente quase toda essa área. Agora aqueles atoleiros já não estão tendo mais, sabe? Tem feito muita ponte de concreto, porque as pontes de madeira estão sendo trocadas tudinho por ponte de concreto. Cada pontona bonita! Anteriormente, você gastava três dias para poder chegar, por exemplo, à nossa fazenda em Pacajá. Pacajá fica em média uns 600

km de Araguaína. Hoje, não está mais gastando isso, não. Hoje, a gente está fazendo esse trajeto com mais rapidez. Quando é no verão mesmo, por exemplo, a gente sai daqui umas seis horas da manhã; quando dá seis horas da tarde, a gente está lá, tranquilo. (MOURA, 2021, entrevista).

Seriam tais melhoramentos um avanço ou um retrocesso?

Se o cinza é a cor do asfalto e dos restos de queimada que se multiplicam à beira da rodovia, o marrom simboliza os caminhos abertos e nunca fechados, os sonhos carentes de realização: a poeira de um passado que embaça a visão e tinge tudo ao redor. Ambos, cinza e marrom, sufocam o verde da floresta e se impõem como legado perverso da presença do homem branco por estas paragens. (GIOVANAZ, 2017).

A história da rodovia Transamazônica espelha a história daqueles que construíram e constroem suas vidas nela, como também reflete o desarranjo e a alteração da narrativa intrínseca às preexistências. A relação entre o passado e o presente traz à tona questões que são apagadas, distorcidas, silenciadas ou ofuscadas previamente. Na tríade de relatos acima, a figura indígena, por exemplo, aparece sempre como um dos entraves à efetivação plena da Transamazônica. Mas, como chegamos a esse ponto? Talvez outros personagens e os próprios indígenas possam nos responder.

No início do mandato do presidente Médici (1970), ocorreu um dos períodos de maior estiagem na área do semiárido nordestino, o Polígono das Secas. O cenário de miséria se intensificou pelo sertão e, diante dele, o governo militar adotou programas de desocupação e realocação de sertanejos para o Norte do país – verdadeira diáspora sertaneja –, utilizando a mão de obra excedente e ociosa na efetivação do PIN.

A ação objetivava povoar e colonizar os “vazios demográficos” da Amazônia – cujas terras roxas eram, teoricamente, férteis e bem irrigadas pela chuva –, impulsionando a produção agrícola. Conforme slogan à época, ao conceder “terras sem homens para homens sem terras”, a integração nacional ganharia força, afastando qualquer possibilidade de tomada da floresta por nações centrais – “integrar para não entregar”. Com

expectativa de instalar cem mil famílias, o recém-criado INCRA seria a instituição governamental responsável por transferir a cada uma, além das despesas de deslocamento e salário-mínimo durante seis meses, uma gleba de 100 hectares com casa, a fim de corroborar o início das atividades agrícolas.

Propagandas e promessas de cunho positivista e nacionalista foram difundidas em larga escala a fim de convencer e atrair migrantes à “colonização dirigida” da Amazônia. Com efeito, muitas famílias partiram para a região Norte, porém, menos de 6% dos migrantes estimados inicialmente pelo governo foram assentados, totalizando, nos primeiros quatro anos: 5.717 famílias de colonos, agricultores ou boias-frias (STEINBRENNER, 2017). Em 1974, esses colonos advindos do país inteiro já se encontravam às margens da Transamazônica e foram informados tardiamente, através de laudos do Instituto de Pesquisa Agropecuária do Norte (IPEAN), que a fertilidade das terras às margens da Transamazônica estava restrita a apenas 3,5% da área total (STEINBRENNER, 2017), concentrada, principalmente, no município de Altamira (PA).



Figura 5 – Transamazônica e suas invisibilidades.

Fonte: Autores, 2021.

Diante desse cenário e com o início do governo do presidente Ernesto Beckmann Geisel (1974-1979), a construção da rodovia BR-230 não avançou, sendo interrompida em 1974, com pouco mais da metade do projeto original implementado.

Em meados de 1978, em resposta aos conflitos provocados por famílias paraenses reivindicando a regularização das terras, os Programas Integrados de Colonização (PIC) foram suspensos. Assim, com a posterior interrupção das políticas federais de colonização, as famílias assentadas ao longo da rodovia não ultrapassaram oito mil. A migração foi, drasticamente, inferior à expectativa e os índices de desenvolvimento às margens da Transamazônica estão, atualmente, entre os menores do Brasil.

Além da mobilização daqueles que se deslocaram para a região, houve também o impacto na vida daqueles que já habitavam as terras atravessadas pela rodovia. Ao abrir a floresta, além de subtrair flora e fauna, a implantação dessa infraestrutura impactou diversas comunidades (povos originários, ribeirinhos, extrativistas, caboclos, quilombolas etc.), interferindo, diretamente, em ao menos 18 tribos indígenas, desencadeando o extermínio de centenas de indivíduos. Vejamos um exemplo.

Num acampamento às margens da rodovia Transamazônica, no município de Humaitá (AM), residem os indígenas Pirahãs, que se autoidentificam como *biatsibi*: seres humanos que se distinguem dos brancos e dos outros indígenas. Se, por um lado, na beira do rio Maici, um dos muitos que cruzam a rodovia, o estrangeiro-visitante pode se deparar com um mundo à parte da própria BR-230: canoas esculpidas de troncos singulares e indígenas com arco e flechas falando um outro dialeto, por outro, a reserva a eles assegurada passa por constantes e insistentes processos de invasão de garimpeiros, madeireiros, fazendeiros, negociantes, pescadores e caçadores clandestinos. Diante desse cenário, a tribo Pirahã se encontra ameaçada (FISCHERMANN, 2017). E o que teremos a perder com isso?

A excepcionalidade dos Pirahãs, segundo Everett (1983), consiste na etnia que mais conservou seus costumes, narrados nas interações iniciais com os homens brancos há trezentos anos. Esses resistem às modificações trazidas pelos forasteiros, inclusive a língua – mesmo após quase duzentos anos de convívio com os comerciantes brasileiros, os Pirahãs se opõem a aprender português. O dialeto dos Pirahãs define uma interação completamente diferente com o mundo e com a própria existência. De acordo com estudos, eles “vivem no aqui e agora

e toda a comunicação é feita através da experiência imediata dos falantes” (EVERETT, 2005, p. 1-2, tradução nossa). Assim, inexistem designações para cores, números ou algum sistema de contagem, sendo desprovidos de indicadores de passado, mitos criacionistas ou lendas. No dialeto dos Pirahãs, o interlocutor somente se refere a indivíduos ou coisas presentes fisicamente perante ele, além de também se comunicarem entre si através de assobios e melodias. Talvez por conta desse compromisso irrestrito com o presente, estudiosos do Massachusetts Institute of Technology’s (MIT) os descreveram como “o povo mais feliz que já viram” (EVERETT, 2008, p.278, tradução nossa).

Precisamos, sim, aprender com aqueles que habitam a Amazônia há mais tempo, antes da grande rodovia, do ciclo da borracha, das expedições naturalistas oitocentistas. Devemos aprender com os povos originários, cujas vidas foram transpassadas por exploradores, construtores, caminhoneiros, fazendeiros etc. Talvez, com tal guinada, ao reconhecermos nossos erros, reposicionaremos tais grupos vulneráveis e seu legado, tendo-os como verdadeiros guardiões da floresta, detentores de conhecimento inestimado sobre o meio ambiente e guias para a um futuro ambientalmente sustentável.

Considerações finais: (Trans)Mutações possíveis

A rodovia Transamazônica, conforme colocado, é uma ação contínua no tempo e no espaço. Contudo, tal ação é conjugada em diferentes flexões e regida por diferentes atores. Passa-se o tempo, mudam-se as visões sobre o objeto. Sua trajetória histórica – passado, presente e futuro – se consolida num ponto único: a rodovia é aquilo que nunca foi, a rodovia é aquilo que o cotidiano permite ser, a rodovia é aquilo que nela se projeta, que dela se espera. Aos cinquenta anos, ela não foi finalizada, encontra-se inacabada. O fardo original de representar o ideário de integração nacional – não concretizado efetivamente – faz ecoar um passado em suspensão, reverberar estigmas pelo presente e prospectar futuros insólitos. É nessas transições temporais que emerge:

Uma “tradição” reconstruída, remontada, por vários fragmentos, reminiscências, sem buscar encerrar o passado numa interpretação ou versão final, fechada, mas mantendo, assim, seu caráter inacabado e mutante, [...] que permite a irrupção no presente de algo que havia ficado perdido ou esquecido no passado. [...] numa tentativa de abrir uma brecha no tempo que possa fazer emergir ou despertar algo outro. (JACQUES, 2018, p. 25).

Neste trabalho, o “despertar algo outro” advém do choque entre leituras possíveis. São simbologias transfiguradas por marcos e heróis arduamente criados. São transpassamentos por escalas distintas de apropriação e apreensão. São caminhos, eixos, técnicas a transformar o território. São utopias transparecidas pela imaginação de arquitetos e urbanistas. São transtornos de um cotidiano vivido por invisibilizados. Ao fim ao cabo, a rodovia Transamazônica impõe o reconhecimento de nossa diversidade: cabe a nós compreendê-la e respeitá-la. Seu insucesso, talvez, justifique-se pelo não reconhecimento à multiplicidade compositiva do “chão” por onde passa e repousa. Quiçá, a própria rodovia, como sujeito-ação, tenha se autoboicotado frente à grandiosidade da Natureza.

Na contramão do que se espera, notícias atuais vindas do Norte, das cercanias da rodovia, parecem nos remeter às suas origens, quando o entendimento sobre a floresta, sua fauna, sua flora e seu gentio foi colocado em xeque pelos militares nos anos 1970. Hoje, com as ações tomadas pelo governo-militar de Jair Bolsonaro, as manchetes expostas nos noticiários (desmatamentos, ataques a tribos, aumento de grilagens e garimpos, expansão do agronegócio, comércio ilegal de madeiras e animais etc.) e as percepções sobre o que fazer com a floresta amazônica aproximam-se daquelas de cinquenta anos atrás: a floresta está aí para ser explorada, devastada, ocupada. Curiosamente, esse contexto confirma-nos o movimento espiralado do tempo de Paul Ricoeur (2011), quando fatos semelhantes voltam a acontecer após determinado período, mesmo quando os agentes são outros, os saberes se multiplicaram e as técnicas avançaram.

É necessário romper tal *déjà vu* e trilhar uma nova saída. A rodovia Transamazônica está lá, mesmo que parcialmente, rascunhada, possuidora de memórias já enraizadas. Não há como negá-la. A

Transamazônica é. Sendo presente, é momento de transitarmos pelo conhecimento vernacular, descolado de saberes eruditos impositivos e colonizadores, pela operatividade de como os povos locais agem e interagem com o espaço no qual se encontram há séculos. É preciso acionar uma racionalidade sensível. A rodovia Transamazônica, como ação, como um ente movente, pode e deve habitar nosso imaginário naquilo que poderia ser, mas não é, ou do que é, mas poderia não ser. A espiral precisa ser torcida – (trans)mutada – a fim de ativarmos outras possibilidades, novos rumos. Num posicionamento contrário, a rodovia Transamazônica, como ruínas de uma obra megalomaniaca, pode embasar e embalar não-ações, buscando a intactibilidade da floresta e de suas riquezas finitas. Quem sabe não esteja aí seu verdadeiro propósito.

Notas

1 A área da Amazônia Legal compreende a área já convencionada desde a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), de 1953, e prosseguiu a mesma durante o período militarista: estados do “Acre, Pará e Amazonas, e territórios do Amapá, Roraima e Rondônia e ainda pelas áreas do estado do Mato Grosso, ao norte do paralelo de 16º, do estado de Goiás, ao norte do paralelo de 13º [território que é hoje o Tocantins], e do estado do Maranhão, a oeste do meridiano de 44º” (SUDAM, 1967, p. 14). Isso contabilizava uma área total de 5.057.490 km². Hoje em dia, segundo Bonini et al (2013), a Amazônia Legal corresponde a uma área de 5.217.423 km², cerca de 61% do território brasileiro.

2 Este texto foi desenvolvido no âmbito do grupo de pesquisa “Topos – Paisagem, Projeto, Planejamento” (Labeurbe, FAU-UnB), envolvendo distintos projetos de pesquisa relacionados, de algum modo, com os temas presentes neste artigo. São eles: “Políticas, Infraestruturas e Cidades Novas: Da Operação Amazônia aos Programas Especiais do II PND no centro-norte brasileiro (1966-1979)”, de Ricardo Trevisan (PQ-2); “Infraestrutura ferroviária e os processos urbanizadores em Goiás de 1909 a 1981”, de Simone Buiate (doutorado); “Colônias Agrícolas Nacionais (1941-1944): interlocuções entre 8 experiências urbanísticas idealizadas”, de Lucas Felício (doutorado; *in memoriam*); “BR-153 e Vale do São Patrício (GO): processos urbanizadores do território”, de Richardson Moraes

(mestrado); “Cidades Novas às margens da Serra do Carajás (PA)”, de Talita Rocha (IC); “Cidades Novas à margem da BR-163”, de Nádia Botelho (IC); e “Às margens do São Francisco: CHESF e suas cidades novas de realocação”, de Carolina Guida (IC).

3 Francisco José de Oliveira Vianna (1883-1951) foi professor, sociólogo, historiador jurista e membro do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB) e da Academia Brasileira de Letras (1937). Atuou diretamente na formulação das legislações trabalhistas no Ministério do Trabalho durante o governo de Getúlio Vargas. Vianna foi um dos importantes ideólogos que articularam a concepção do Estado Novo (1937-1945). As produções: *Populações meridionais do Brasil* (1920) e o artigo intitulado *A Nação e o Estado* (1932) pautaram a ideia de Estado/Nação/Pátria associado à modernização político-econômica nacional, sendo recorrente a referência à “autêntica brasilidade” e à “consciência nacional” como um mote que sustentou a construção ideológica e estratégica do programa de colonização do oeste brasileiro.

4 Arturo Soria y Mata publicou seus ideais na revista *Ciudad Lineal* e o primeiro projeto foi concretizado pela Companhia Madrileña de Urbanización nos arredores de Madri, em 1904. A construção da linha férrea teve início em 1890, tendo o comprimento de 58 quilômetros e ligando as vilas de Fuencarral e Pozuelo de Alarcón. O modelo de Cidade Linear propagou-se em outros países, como Bélgica, Rússia e Chile.

5 O Plano Nacional de Viação, do presidente Humberto Castello Branco, foi aprovado pela lei 4.592/1964, em substituição ao Plano Geral de Viação de 1951, e elaborado pelo Conselho Nacional de Transportes. O primeiro embate ocorreu ainda em 1964, quando o Congresso Nacional, ao aprovar o Plano, adicionou no projeto executivo uma extensão de 18.000 km de rodovias (Lei 4.592/1964) e, um ano depois, mais 2.000 km à rede rodoviária federal (Lei 4.906/65). O segundo embate ocorreu em 1967, revogando as alterações propostas pelas Leis 4.592/64 e 4.906/65, reduzindo a malha rodoviária. Por último, o terceiro embate, ainda em 1967, e consequente aprovação por meio da Lei 5.917/1973, instituiu as propostas das rodovias Transamazônica e Perimetral Norte, um trecho rodoviário na fronteira com a Colômbia e a Venezuela.

6 O símbolo “BR” foi aplicado a qualquer rodovia federal, sendo separado por um traço seguido de número: “0” (zero) para as radiais, vias que irradiam da capital federal em qualquer direção para ligá-las a capitais estaduais ou a pontos periféricos do país - é o caso das BR-010, BR-030, BR-040, BR-050, BR-070; “1” (um) para as longitudinais, vias que se orientam na direção norte-sul; “2” (dois) para as transversais, vias que se

orientam na direção leste-oeste; “3” (três) para as diagonais, aquelas que se orientam na direção nordeste-sudoeste ou noroeste-sudeste; e “4” (quatro) para as ligações e acessos, vias que ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias para encurtamento do tráfego, além daquelas que permitem acesso a instalações federais de importância, como terminais marítimos, fluviais, aeroviários ou ferroviários.

7 Arquiteto e urbanista carioca, José Geraldo da Cunha Camargo atuou desde 1955 como arquiteto do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC) – antecessor ao INCRA. Em 1957, assinou a proposta número 20 para o concurso do Plano Piloto de Brasília. Em 1965, assumiu o cargo de professor de planejamento regional e urbano no curso de urbanismo da UFRJ. Em 1973, publicou *Urbanismo Rural* pelo INCRA, com projetos e esquemas datados de 1970, 1971 e 1972, cujo propósito era ocupar as margens da rodovia Transamazônica por “uma rede de núcleos urbanos hierarquizados, próximos, regularmente espaçados e conectados entre si” (REGO, 2015, p. 90).

8 Vale destacar que a cidade de Londrina, no Paraná, nasceu na década de 1940 como empreendimento da Companhia Loteadora Norte do Paraná, de capital privado inglês. Fez parte de um processo de urbanização do norte paranaense baseado na hierarquia de cidades novas de pequeno, médio e grande porte, como: Maringá, Cianorte e Umuarama. Acredita-se que esse repertório adquirido pelos paranaenses influenciou a atuação deles como empreendedores de terras e cidades nas regiões Norte e Centro-Oeste, sobretudo no norte de Mato Grosso.

Referências

BARROS, Manoel de. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, 2010.

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

BONINI, Isabelle; PESSOA, Marcos José Gomes; SEABRA JÚNIOR, Santino. Faces da produção agrícola na Amazônia mato-grossense: tipos de formação, origem dos agricultores e impactos na conservação ambiental em Alta Floresta (MT). **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 16, n. 1, p. 173-190, jun. 2013.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder simbólico**. Rio de Janeiro: Difusão Editora, 1989.

BRASIL. Presidência da República. **Metas e bases para a ação de governo**. Brasília: Presidência da República, 1970.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **O charme da ciência e a sedução da objetividade**. Oliveira Vianna entre intérpretes do Brasil. São Paulo: UNESP, 2005.

CAETANO, Marco Antonio Leonel. Political activity in social media induces forest fires in the Brazilian Amazon. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 167, jun. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2021.120676>. Acessado em: 08 out. 2021.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Urbanismo Rural**. Brasília: Ministério da Agricultura / INCRA, 1973.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte (Org.). **O rural e o urbano na Amazônia**: diferentes olhares em perspectivas. Belém: EDUFPA, 2006.

CASTRO, Edna (org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

CAUQUELIN, Anne. **A invenção da paisagem**. São Paulo: Martins, 2007.

DAVIS, Charles et al. Social media are fuelling the Amazon's destruction. **Nature**, 580 (7803): 321, doi: 10.1038/d41586-020-01078, 14/04/2020. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/d41586-020-01078-1>. Acessado em: 14 nov. 2020.

DIDI-HUBERMAN, Georges. **Atlas ou a Gaia ciência inquieta**. O olho da história, 3. Lisboa: KKYM/EAUM, 2013.

EVENO, Emmanuel (ed.). **Utopies Urbaines**. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 1998.

EVERETT, Daniel Leonard. **A língua pirahã e a teoria da sintaxe**: descrição, perspectiva e teoria. 1983, 410 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem, Campinas, 1983.

EVERETT, Daniel Leonard. Cultural Constraints on Grammar and Cognition in Pirahã: Another Look at the Design Features of Human Language. **Current Anthropology**, Chicago, v. 46, n. 4, p. 1-2, ago./set. 2005.

EVERETT, Daniel. **Don't sleep, there are snakes**: Life and language in the amazonian jungle. Nova York: Pantheon Books, 2008.

FISCHERMANN, Thomas. Pé na praia: Os índios pirahãs e os confrontos na mata. **DW Brasil**, 2017. Disponível em: <http://www.dw.com/pt-br/p%C3%A9-na-praia-os-%C3%ADndios-pirah%C3%A3s-e-os-confrontos-na-mata/a-36999433>. Acesso em: 18 mai. 2021.

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

IBGE. **A organização do espaço na faixa da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1979.

IRACEMA: Uma transa amazônica (Documentário). Jorge Bodanzky; Orlando Senna. Brasil, 1976. Cor. 91 min.

JACQUES, Paola Berenstein. **Montagem de uma outra herança**: urbanismo, memória e alteridade. Tese acadêmica (Defesa para Professor Titular). Salvador: FAUFBA, 2018.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: Tomo I – Modos de pensar. Salvador: EdUFBA, 2018.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: Tomo II – Modos de fazer. Salvador: EdUFBA, 2019.

JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva; CERASOLI, Josianne França (Orgs.). **Nebulosas do pensamento urbanístico**: Tomo III – Modos de narrar. Salvador: EdUFBA, 2020.

LEITE, Rogério Cezar de Cerqueira. CODETEC – Companhia de Desenvolvimento Tecnológico. **Revista Brasileira de Inovação**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 483-489, jul./dez. 2008.

LOUREIRO, Bernardo Pacheco. **O Plano de Integração Nacional de 1970 e as rodovias na Amazônia**: o caso da região amazônica na política de integração do território nacional. São Paulo: FAU/Poli, 2010.

LORAUX, Nicole. O tempo e os tempos. *In*: NOVAES, Adauto (Org.). **Tempo e História**. São Paulo: Companhia das Letras / Secretaria Municipal da Cultura, 1992. p. 57-70.

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

MOURA, José Luiz de. **Entrevista concedida a Nádia Botelho Trindade Vilela**. Araguaína / Brasília: Whatsapp, data: 18 mai. 2021.

MUMFORD, Lewis. **Storia dell'utopia**. Bolonha: Calderini Bologna, 1969.

O ESTADO DE SÃO PAULO (OESP). **A Amazônia colonizada**. São Paulo, 25 de novembro de 1977, p. 7.

OLIVEIRA, Maria Vitória Ferreira de. **Rodovia Transamazônica e a criação de Cidades Novas**. 2016, 11 f. Artigo final de Iniciação Científica – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2016.

Oliveira Neto, Thiago. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo? **Revista Gestão & Políticas Públicas**, v. 5, n. 2, p. 284-308, 2015. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/rgpp/article/view/139510>>. Acesso em: 23 mai. 2021.

PEREIRA, Osny Duarte. **A Transamazônica**: Prós e Contras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

PESCATORI, Carolina; FARIA, Rodrigo de. Dispersão urbana e empresas urbanizadoras na cidade industrial: a atuação da Companhia Madrileña de Urbanización, da Garden City Pioneer Company, da First Garden City Ltda. e da Cia City. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 22, p. 1-26, jan./dez. 2020.

PERTUZATTI, Gilmar. **Entrevista concedida a Nádya Botelho Trindade Vilela**. Cuiabá / Brasília: Whatsapp, data: 21 abr. 2021.

RAISG – Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georreferenciada. **Amazônia sob pressão**. São Paulo: Instituto Socioambiental (ISA), 2021.

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

REGO, Renato Leão. A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do Norte Paranaense à Amazônia Legal. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (Online)**, v. 17, n.1, 89-103, abr. 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n1p89>. Acessado em: jan. 2018.

REGO, Renato Leão. Shaping an urban Amazonia: “a planner’s nightmare”. **Planning Perspectives**, v. 1, mar. 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/02665433.2016.1277952>. Acesso em: 20 mar. 2021.

REIS, Arthur César Ferreira. **O impacto amazônico na civilização brasileira**. A Transamazônica e o desafio dos trópicos. Rio de Janeiro: Paralelo / MEC, 1972.

RICOEUR, Paul. **Tempo e Narrativa**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 1 – A floresta difícil. **Piauí**, v. 15, n. 170, p. 40-51, nov. 2020a.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 2 – sete bois em linha. **Piauí**, v. 15, n. 171, p. 40-50, dez. 2020b.

SALLES, João Moreira. Arrabalde: parte 3 – A fronteira é um país estrangeiro. **Piauí**, v. 15, n. 172, p. 40-50, jan. 2021a.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: EDUSP, 2013.

SILVA, Eurípedes Moreira. **Entrevista concedida a Nádya Botelho Trindade Vilela**. Araguaína / Brasília: Whatsapp, data: 19 mai. 2021.

SIMMEL, Georg. A ponte e a Porta. **Política & Trabalho**, n. 12, p. 10-14, set.1996.

STEINBRENNER, Rosane. Comunicação e luta por reconhecimento: traços da história dos movimentos sociais da Transamazônica. **Anais do Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação**, Curitiba, 40, 2017.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA (SUDAM). **O novo sistema de ação do governo federal na Amazônia**. Vol. 3. Rio de Janeiro: Spencer, 1967.

TAFURI, Manfredo. **La esfera y el laberinto**. Vanguardias y arquitectura de Piranesi a los años setenta. Barcelona: Biblioteca de arquitectura, Gustavo Gili, 1984.

TREVISAN, Ricardo. **Incorporação do ideário da Garden-City inglesa na urbanística moderna brasileira**: Águas de São Pedro. 2003, 254 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de São Carlos, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, São Carlos, 2003.

VARGAS, Getúlio. **Problemas e realizações do Estado Novo**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Propaganda, 1938.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**. Foucault revoluciona a história. Brasília: EdUNB, 2014.

WOLF, José. Ponto de partida. **Revista AU**, São Paulo, v. 3, n. 10, p. 13-20, fev./mar. 1987.