

Capítulo 11
Um “risco na floresta” ecoa pelo mundo: da
concepção à construção
da Rodovia Transamazônica

Daniel Monteiro Huertas

DOI: <http://dx.doi.org/10.18616/transp11>

SUMÁRIO

Com a criação do Ministério dos Transportes, em março de 1967, agora investido de desenhar “medidas especiais de coordenação”, emergiu a concepção de integração dos transportes, substituindo os antigos conselhos setoriais pelo Conselho Nacional de Transportes. Mais do que vias circulatórias, transportes se tornaram um amálgama entre interesse, segurança e integração nacionais, setor tido como altamente estratégico ao desenvolvimento nacional. O novo ministério, então, colocou-se como uma espécie de guardião desses princípios. A nova pasta acabou se transformando em uma das mais importantes e centrais do primeiro escalão do governo ditatorial – chegou a abocanhar 40% de todo o investimento em infraestrutura do País e a 9,35% do orçamento da União, segundo Campos (2012).

O coronel do Exército Mário Andreazza, que comandou a transição ministerial (ocupou o cargo de ministro de 15 de março de 1967 a 15 de março de 1974), afirmou, ainda no início de seu mandato, que o esforço do governo no setor rodoviário era “[...] construir e pavimentar estradas de significação econômica e aquelas que conquistarão o interior do País” (A Rodovia, n. 277, 1969, p. 10). No comando do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) fora indicado o engenheiro Eliseu Resende, ex-diretor do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), com passagem pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot) e ligado a empreiteiras mineiras. Com ele, o foco no ministério retornaria ao modal rodoviário e às construtoras de estradas de rodagem, mas em um momento de escassez de recursos, ainda sem um amplo programa de obras.

Entretanto, despontavam as evidências que indicariam que à rodovia caberia o papel de integrar e desbravar o território nacional, pois entre 1969 e 1974 houve uma “[...] centralização relativa e temporária [...]” no modal rodoviário em termos de responsabilidade administrativa, mecanismos de financiamento e tomada de decisões “[...] motivada pela ideia de que, em matéria de planejamento dos transportes, o interesse predominante deveria ser o nacional” (Barat, 1996, p. 208). E as rodovias, melhor do que os fixos dos demais modais, cumpriram essa função, em um cenário macroeconômico marcado pela modificação profunda na demanda dos serviços de transporte – crescimento anual de 9,2%

entre 1950-65, superior à taxa de elevação anual do PIB de 5,2% no mesmo período –, com alteração na estrutura dos serviços e na distribuição espacial dos fluxos. Esse processo, emoldurado por expressivas taxas de migrações internas e de urbanização, além da incorporação de novas áreas ao setor agropecuário, era economicamente favorável ao transporte rodoviário, sobretudo diante de um desequilíbrio na estrutura de demanda do setor de transportes pela ausência de condições necessárias à integração dos modais (Carneiro, 1970).

Foi nesse contexto que despontou a concepção de implantar um “risco na floresta” no sentido leste-oeste, cuja notícia correu os quatro cantos do mundo com ar de mistério, indignação e ousadia, a depender das intenções de quem a recebia. Este capítulo pretende abordar, em linhas gerais, o processo histórico que levou à ideia da Transamazônica até a sua efetiva implantação, que nunca se completou. O tom rodoviarista adotado no final dos anos de 1960 com o lançamento do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) exacerbou a estratégia de que as rodovias teriam como destino os confins do Brasil e os chamados “vazios demográficos”. Afinal de contas, a “potência” precisaria amarrar todas as pontas de seu imenso território com petróleo e caminhão.

Rodovias para todos os quadrantes do País, mas com destaque no rumo da expansão da fronteira agrícola

Sempre atento às transformações no mundo subdesenvolvido, Pierre George já visualizava a verve rodoviária do regime militar como indutora de ocupação de regiões pouco povoadas, sobretudo o Planalto Central e a Amazônia. Segundo o autor, nessas zonas a escolha modal (rodovia ou ferrovia) geralmente depende da tonelagem a ser deslocada e da importância das reservas a ser mobilizadas, mas ele reitera que a opção pode ser alterada por “[...] certas considerações estratégicas e circunstanciais” (George, 1967, p. 306). Na década de 1970, os princípios e as metas orientadoras do regime militar foram alicerçados pelos PNDs, com grande ênfase às políticas rodoviaristas. Assim, o DNER reproduziria o modelo anterior do Plano de Metas, no qual

a indicação para a sua Diretoria-Geral “[...] pressupunha contatos com os empreiteiros e seus aparelhos privados e os titulares da pasta eram em geral vinculados a esses empresários, tendo alguns trabalhado em suas empresas ou então [...] originários delas” (Campos, 2012, p. 360).

O I PND (1972-74) engatou com as altas taxas de crescimento econômico verificadas desde 1967, período do chamado “milagre econômico brasileiro”, e o seu objetivo síntese foi o “Brasil potência”, cujo intuito residia na tentativa de alçar o País ao mundo desenvolvido até o final do século. Uma das normas balizadoras do plano foi o aprofundamento da estratégia de promover o “[...] progresso de novas áreas e a ocupação de áreas vazias” (Gremaud; Pires, 1999, p. 45). A integração do território nacional se transformou em um aspecto fundamental para o chamado “crescimento integrado”, e 2/3 do território nacional foram tidos como área de expansão da fronteira agrícola.

É o avanço da fronteira agrícola – que, sob a chancela da integração nacional, tenta justificar o Plano de Metas de JK, anima o ‘milagre econômico brasileiro’ da década de 1970, ilustra a propaganda oficial e impulsiona a pulverização de frentes pioneiras em direção ao interior do país, registrando um surto demográfico sem precedentes (Huertas, 2009, p. 101).

Sob a égide da integração nacional, portanto, o sistema de transportes se tornou uma das diretrizes prioritárias de investimento público, e o I PND englobou todos os projetos rodoviários com o avanço de um amplo sistema de objetos para os “vazios demográficos”. Na esfera geopolítica, Costa (1995) nos explica como as políticas territoriais traçadas pelo general Golbery do Couto e Silva foram levadas a cabo, levando-se em conta as características internas do espaço nacional e suas projeções internacionais. Em sua análise geopolítica do espaço brasileiro, Couto e Silva (1981, p. 44) entrelaça elementos relacionados à permeabilidade natural do território nacional com a densidade populacional

e a circulação para compor o que chamou de “[...] manobra de integração do território nacional” (Mapa 1).

Sob a ótica da fluidez, o território nacional foi desenhando segundo as perspectivas de articulação do núcleo central (triângulo Rio-São Paulo-Belo Horizonte) às “penínsulas” (ou istmos) do Nordeste, Sul e Centro-Oeste e posteriormente da inserção da “ilha amazônica” ao tecido socioeconômico nacional, conforme sua visão do “arquipélago”. Essa verdadeira manobra geopolítica foi assentada em três linhas gerais (Couto e Silva, 1981, p. 47):

1º – Articular firmemente a base ecumênica de nossa projeção continental, ligando o Nordeste e o Sul ao núcleo central do país; ao mesmo passo que garantir a inviolabilidade da vasta extensão despovoada do interior pelo tamponamento eficaz das possíveis vias de penetração;

2º – Impulsionar o avanço para noroeste da onda colonizadora, a partir da plataforma central, de modo a integrar a península Centro-Oeste no todo ecumênico brasileiro;

3º – Inundar de civilização a Hiléia amazônica, a coberto dos nódulos fronteiriços, partindo de uma base avançada constituída no Centro-Oeste, em ação coordenada com a progressão E-O segundo o eixo do grande rio.

Mapa 1 - Manobra de integração do território nacional



*Elaboração cartográfica: Giuliano Tostes Novais.

Fonte: Adaptado de Couto e Silva (1981, p. 44, 46).

Segundo a sua concepção, a primeira tarefa visando à integração e valorização do território nacional

[...] há de ser forçosamente a de vitalizar esses três istmos de circulação, de maneira a, de um lado, articular solidamente de norte a sul nossa atual base ecumênica e, de outro lado, consolidar o avanço já esboçado para noroeste, a partir do núcleo central que, geográfica e historicamente, é a verdadeira plataforma para penetração e conquista do interior (Couto e Silva, 1981, p. 45, grifos nossos).

E continua:

Somente a seguir, depois de nos havermos debruçado sobre a Hiléia amazônica, poderemos pensar em conquistar a grande ilha brasileira de noroeste por uma manobra concêntrica que combine o avanço do sul para o norte, ao longo dos afluentes da margem direita do grande rio, com a penetração pela embocadura do Amazonas e sucessivamente a montante de seus tributários de uma e outra margem – seguindo os mesmos rumos que, em épocas já distantes, com meios muito mais rudimentares e propósitos bem diversos, bandeirantes e missionários esboçaram em seu admirável desbravamento daquele deserto verde (Couto e Silva, 1981, p. 45-46).

Aqui fica explícita a intencionalidade – essa espécie de “[...] corredor entre o sujeito e o objeto [...]”, segundo Santos (2004, p. 94) – desse processo, cuja ação “[...] é tanto mais eficaz quanto os objetos são mais adequados [...]” e, portanto, à sua intencionalidade “[...] se conjuga a intencionalidade dos objetos” (Santos, 2004, p. 94). Se os “espaços vazios” precisavam ser ocupados de forma racional e planejada, os objetos que ali seriam instalados deveriam conter todos os elementos intrínsecos à ideia, representando um conjunto completo de tecnosfera. O conteúdo das formas implantadas era basicamente composto pelo tripé energia-transportes-comunicações, em consonância com o binômio governo-iniciativa privada, mas ao sistema rodoviário coube a aura de uma espécie de “corolário da integração nacional”.

Eventos faraônicos, de cunho geoeconômico e geopolítico, em consonância com a nova diretriz imposta pelo regime militar à Amazônia, agora um novo alvo do capital. Cabe ressaltar que no biênio 1966-67 o governo Castello Branco já havia elaborado o “Plano Amazônia”, um arcabouço jurídico-institucional de indução de ações produtivas e especulativas ao âmago da floresta. Daí surgiu a Amazônia Legal, delimitando a área de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e do Banco da Amazônia S/A (Basa) e de concessão de incentivos fiscais à região, além

do impulso industrial com a criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

No ideário governamental, além das garantias de crédito facilitadas, da reduzida burocracia e da grande disponibilidade de riquezas naturais, a estratégia de indução de investimentos traria um elemento de difícil compreensão até mesmo para os dias atuais: o discurso de que a Amazônia “é perto” (Figura 1). “Além disso, a propaganda oficial alimentava a premissa de que a região se situava no ‘centro do mundo’, com ligações aéreas e marítimas eficientes, denotando uma explícita intenção de direcionar toda a produção ali estimulada para o mercado interno” (Huertas, 2009, p. 93).

Figura 1 - “Psicosfera locacional” da Amazônia



Fonte: Adaptado de Banco da Amazônia S/A (1968).

Segurança nacional, ocupação e integração nacional compunham a tríade que passou a orientar as ações públicas básicas para a Amazônia Legal, e juntamente com o anúncio de grandes troncos rodoviários o governo federal lançou a lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, que declarava “[...] indispensáveis à segurança

e ao desenvolvimento nacional as terras devolutas situadas na faixa de 100 km de largura em cada lado do eixo de rodovias na Amazônia Legal [...], construídas, em construção ou planejadas (Tabela 1). De uma tacada só, houve um verdadeiro confisco do controle de 20.590 km de terras contínuas, que ficaram sob a supervisão do recém-criado Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra).

Tabela 1 - Federalização das terras devolutas (1971)

Rodovia ¹	Ligação	Extensão (em km)
BRs 010/226/153	São Miguel do Guamá/PA-Paralelo 13/GO (Belém-Brasília)	1.500
BR-070	Barra do Garças/MT-Cuiabá	470
BR-080	Rio Araguaia/GO-Careiro/AM	1.800
BR-156	Macapá-Oiapoque/AP	910
BR-158	Barra do Garças/MT-Altamira/PA	1.600
BR-163	Cuiabá-Tirios/PA (fronteira com o Suriname)	2.300
BR-174	Manaus-Boa Vista-Pacaraima/RR	970
BR-210	Macapá-Içana/AM (Perimetral Norte)	2.450
BR-230	Estreito/MA-Altamira/PA-Lábrea/PA (Transamazônica)	2.530
BR-307	Cruzeiro do Sul/AC-Cucuí/AM	1.750
BR-317	Lábrea/AM-Assis Brasil/AC	880
BR-319	Manaus-Porto Velho	760
BR-364	Cuiabá-Porto Velho-Japim/AM	2.400
BR-401	Boa Vista-Bonfim/RR	140
BR-425	Abunã/RO-Guajará-Mirim/RO	130

Obs.: 1. Algumas dessas rodovias (ou trechos delas) não foram implantadas.

Fonte: Elaboração própria com base em Oliveira (1988).

E a etapa principal para a consecução de grandes obras rodoviárias com o intuito declarado de estimular a ocupação dos chamados “vazios demográficos” e/ou de manobrar a integração nacional foi um pacote denominado Programas Especiais na Área dos Transportes (Mapa 2), cujo

desenho atendeu, em parte, a projetos geopolíticos com orientação na chamada Doutrina de Segurança Nacional, “[...] que no caso servia à acumulação de capitais das construtoras e de equipamento e materiais rodoviários” (Vizentini *apud* Campos, 2012, p. 399). Os planos propostos – Programa de Integração Nacional (PIN), Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (Proterra), Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Prodoeste), Programa Especial para o Vale do São Francisco (Provale), Programa de Recuperação do Contorno da Baía de Guanabara e Programa de Construção Naval – atendiam diretamente a objetivos geoeconômicos e/ou geopolíticos atrelados ao planejamento regional, de acordo com considerações estratégicas e circunstanciais.

O chamado PIN, criado pelo decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, previa a integração territorial

[...] em seus aspectos de efetiva posse de extensas áreas do nosso território, incorporando-as ao contexto nacional, através do desbravamento de áreas virgens e abertura de novas fronteiras de desenvolvimento econômico e social, mediante a construção de rodovias pioneiras que complementarão o sistema de navegação fluvial (Andreazza, 1972, p. 10).

O PIN compreendia a constituição de uma “rede rodoviária básica” inter-regional entre Norte-Nordeste e Norte-Centro-Oeste, além de ligações intrarregionais nessas mesmas zonas (Tabela 2 e Figura 2), perfazendo cerca de 15 mil km.

Mapa 2 - Rodovias incluídas nos Programas Especiais (1970-72)



Elaboração cartográfica: Giuliano Tostes Novais.

Fonte: Adaptado de Andreazza (1972).

Tabela 2 - Rede rodoviária básica do Programa de Integração Nacional (1970)

Rodovia	Trecho	UFs
BR-010	Carolina-Estreiro	MA
BR-020	Picos-Fortaleza	PI/CE

Rodovia	Trecho	UFs
BR-135	Peritoró-Presidente Dutra	MA
BR-165	Fronteira com o Suriname-Santarém-Cuiabá	PA/MT
BR-174	Manaus-Boa Vista-fronteira com a Venezuela	AM/RR
BR-210	Macapá-Caracarái-Mitu	AP/RR/AM
BR-226	Santa Cruz-Currais Novos e Teresina-Pres.Dutra	RN/PI/MA
BR-230	Divisa PB/CE-Carolina-Estreito-Humaitá	CE/PI/MA/GO ¹ /PA/AM
BR-304	Boqueirão do Cesário-BR-226	CE
BRs 364/319/236	Cuiabá-fronteira com o Peru	MT/RO/AC
BR-316	Capanema-Caxuxa	PA/MA
BRs 406/317	Rio Branco-Lábrea-Humaitá	AC/MA
BR-319	Manaus-Porto Velho	AM/RO
BR-401	Boa Vista-fronteira com a Guiana	RR

Obs.: 1. O Tocantins foi criado apenas em 1988.

Fonte: Elaboração própria com base em Andreazza (1972).

Figura 2 - Croqui oficial do Programa de Integração Nacional (1970)



Fonte: Andreazza (1972).

O documento destaca a implantação das rodovias Transamazônica (BR-230), Cuiabá-Santarém (BR-165, mais tarde modificada para BR-163) e Porto Velho-Manaus (BR-319), empreendimentos de grande vulto que mobilizaram recursos expressivos para a sua consecução, rasgando a floresta amazônica em distâncias que ultrapassam os três dígitos. Apenas a Transamazônica abriu um mercado de 3 mil km para as empreiteiras, cujo interesse em abri-la o mais rapidamente possível foi suficiente para que o governo flexibilizasse as normas técnicas. Mas o Exército, por intermédio dos batalhões de Engenharia de Construção (BECs), também foi um agente executor de boa parte dessas obras. A abertura das polêmicas BRs 163 e 230 – cujas diretrizes eram a criação de facilidades de acesso às áreas em condições de exploração econômica e às faixas de solos mais favoráveis à implantação e ao desenvolvimento da agropecuária – simbolizava não apenas a integração física e mental da Hiléia ao resto do País, mas o gigantismo intrínseco à ideia do “Brasil potência”, desenhada pelos mentores do plano geopolítico do governo militar como elemento crucial da psicosfera do regime.

A carência de transportes fora apontada pelo então diretor do DNER, Eliseu Resende, como um dos entraves ao desenvolvimento regional. No documento *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*, publicado em 1969 como encarte da Enciclopédia Globo para os cursos fundamental e médio (6. ed., v. 5/Geografia), ele expôs os seus argumentos:

Não obstante as dezenas de milhares de rios navegáveis, por si só não são suficientes para o desenvolvimento das atividades nas terras mais altas daquela região. As enormes distâncias a serem vencidas exigem transporte barato. Entretanto, as quantidades reduzidas de carga ora disponíveis e previsíveis para um futuro mais ou menos próximo não permitem a operação econômica de ferrovias. O transporte aéreo, ainda que amplamente utilizado, deverá restringir-se ao setor de passageiros e de cargas de valor muito elevado. Não restam alternativas senão a utilização do transporte rodoviário.

O Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), contido no I PND, enfatizou os objetivos do PIN e Proterra, reafirmando as estratégias de promoção do progresso de novas áreas, a ocupação dos “espaços vazios” e a integração do desenvolvimento do Nordeste com a ocupação econômica da Amazônia. Além de prever a implantação de cerca de 13 mil km na região, tratava como de capital relevância para o crescimento nacional a finalização dos eixos da Belém-Brasília, Brasília-Acre, Cuiabá-Santarém e Transamazônica.

Dentro dessa concepção, a conquista planejada e coordenada dos espaços vazios possibilitava a extensão da fronteira econômica, a ampliação do mercado interno pela integração econômica e social da Amazônia, bem como a segurança para o fornecimento de matérias-primas ao maior pólo [*sic*] de desenvolvimento do País, o eixo Rio-São Paulo (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia, 1974, n.p.).

A colonização ao longo das BRs 163 e 230 foi arquitetada como um projeto de ocupação racional dos “espaços vazios” com potencialidades de uso de recursos naturais. A implantação, a cargo do Incra, previa o assentamento de 100 mil famílias até 1974 nas áreas de influência daquelas rodovias. A base de apoio inicial do novo órgão situou-se no Porto de Miritituba (PA), no exato ponto onde a Transamazônica corta o Rio Tapajós. O plano, com inúmeros núcleos de colonização aptos a receber o migrante nordestino, ficou marcado com a frase “Para os homens sem-terra do Nordeste, a terra sem homens da Amazônia”. Símbolos máximos da integração entre as áreas de atuação das Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e do Nordeste (Sudene), os núcleos seriam dispostos em faixas de terra de até 10 km em ambas as margens das vias, separados por intervalos de 3 km, cuja organização obedeceria ao seguinte sistema:

- Agrovilas: compostas por 100 a 300 famílias com acesso a posto de saúde, escola, armazém e centro administrativo;
- Agrópolis: englobaria 20 agrovilas em torno de um centro telefônico, agência dos correios, cooperativas, pequenas agroindústrias, hotel e ambulatório médico-odontológico;
- Rurópolis: centros de mercado com pequenas indústrias e hospitais, com mais de mil famílias em um raio de 140 km, e de apoio a duas ou três agrópolis e a várias agrovilas.

Sob essa ótica, a Cuiabá-Santarém foi imaginada como uma das principais artérias de ligação da Bacia Amazônica com o Centro-Sul, conectando Santarém, o principal centro urbano do Médio Amazonas, ao cerrado mato-grossense, que seria submetido a inúmeros projetos privados de colonização.

No imaginário coletivo de especuladores e empresários do Centro-Sul, vislumbrava-se a perspectiva de novos investimentos e expansão de suas atividades. No horizonte camponês, as vítimas da seca do sertão nordestino e os expropriados pelo então recente processo de mecanização das lavouras do Sul – principalmente do Noroeste Gaúcho e Oeste Paranaense – avistavam um pedaço de terra e o recomeço da vida. O movimento migratório rumo ao “Eldorado” atinge proporções consideráveis, faz brotar cidades no “meio do nada” e contribui decisivamente para o incremento demográfico das zonas de expansão da fronteira (Huertas, 2009, p. 143).

Cabe lembrar ainda de outra obra polêmica (e inacabada), sem mínima racionalidade econômica: a Perimetral Norte (BR-210), cujo projeto previa uma extensa rodovia de “[...] importância para a segurança nacional” (A Rodovia, n. 300, 1972, p. 47) com início em Macapá e final em Cruzeiro do Sul (AC), com passagem em Caracaraí (RR), Içana (AM) e Benjamin Constant (AM), contornando a fronteira brasileira com Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Venezuela, Colômbia e Peru. Uma irracionalidade ambiental e econômica em plena selva, de cerca de 4.650 km, tida como uma Transamazônica da margem esquerda do Amazonas. Para alguns analistas, entretanto, essa teria sido a

resposta brasileira à Rodovia Marginal da Selva (ou *Carretera Marginal de la Selva*), que estava sendo implantada nos contrafortes amazônicos dos Andes, em um arco de 5 mil km entre Bolívia, Peru, Equador e Colômbia.

A Transamazônica como instrumento de ocupação e integração territorial e “vitrine” do regime

A abertura da Transamazônica motivou reações de todas as ordens. Vitrine do regime para a exploração racional que se pretendia imprimir na Amazônia, a notícia de sua construção correu os quatro cantos do mundo, pois a mensagem cravada na pedra fundamental da obra, no canteiro da Queiroz Galvão, foi veiculada pelas principais agências internacionais de notícia:

Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o senhor Presidente da República dá início à construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista e colonização deste gigantesco mundo verde. Altamira, 9 de outubro de 1970.

Segundo Delfim Netto, que ocupou os ministérios da Fazenda (1967-1974), Agricultura (1979) e Planejamento (1979-1985) ao longo da ditadura militar, a ideia da Transamazônica surgiu em uma viagem de Manaus para o Recife, com a presença do presidente Médici e de Mário Andreazza, que visualizaram do alto a terrível seca que vinha assolando o Nordeste. Assim acabou sendo decidido “[...] que se cortaria pela metade os incentivos e com esses recursos se faria a Transamazônica que, ao contrário do que diziam, tinha um papel a ser desempenhado (entrevista de Delfim Netto *in* Dines; Fernandes Jr.; Salomão, 2000, p. 192-193)”. E continuou:

Mas depois se abandonou o projeto e foi feita uma ocupação inteiramente irracional. E mais: naquele

momento você não sabia realmente o que levaria à ocupação da Amazônia. Ficou claro que o problema da Amazônia é muito mais complexo do que simplesmente fazer uma estrada, dizer que vai fazer um sistema de colonização nos dois lados dessa estrada e esperar que tudo vá funcionar (entrevista de Delfim Netto *in* Dines; Fernandes Jr.; Salomão, 2000, p. 192-193).

A Transamazônica, portanto, foi elaborada como sendo uma estrada-eixo que ligaria o Norte despovoado e o promissor Centro-Oeste aos polos cruciais do Polígono das Secas, cortando os principais afluentes da margem direita do Amazonas (Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira) no exato ponto em que eles se tornam navegáveis, valorizando-os como meios naturais de comunicação viária. Esse enorme tronco se constituiria em um eixo latitudinal de toda a rede rodoviária amazônica, como se fosse um caminho pioneiro na selva que preparasse a penetração na hinterlândia (Figura 3 e Fotos 1-2). De Estreito (MA), na margem direita do Tocantins, a Humaitá (AM), na margem esquerda do Madeira, seriam 2 mil km através do maciço florestal.

Figura 3 – “Psicosfera filatélica”



Selos comemorativos à construção da Transamazônica e ocupação da Amazônia (1972).

Fonte: Reprodução do original.

No lado leste, após cruzar a Belém-Brasília, a estrada deveria se estender até Picos, no sertão do Piauí, para depois se desdobrar com uma variável até o Recife (BRs 316 e 232) e outra até Cabedelo (PB), encontrando o Atlântico. Na ponta oeste, estender-se-ia pela BR-406 até Lábrea (AM), às margens do Purus, daí seguindo pela BR-317 até Boca do Acre (AM) e Rio Branco, de onde alcançaria Cruzeiro do Sul (AC), no extremo-oeste do território nacional, na fronteira com o Peru. Pelo menos esse foi o plano inicial apresentado pelo governo federal.

Foto 1- Abertura da Transamazônica



Fonte: Reprodução do Sistema de Informações do Arquivo Nacional – SIAN.

Foto 2 - Trecho Recém-Aberto da Transamazônica no Pará (anos 1970)



Fonte: Acervo de O Globo.

O papel da navegação fluvial na construção da Transamazônica deve ser destacado, já que coube à Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (Enasa) a prestação de todo o apoio aquaviário, único acesso às frentes de trabalho. Os pontos de intersecção da estrada em construção com os rios Tocantins, Xingu e Tapajós ficaram permanentemente ligados a Belém, de onde se estendeu uma verdadeira ponte de serviço para as frentes situadas nos rios da margem direita do Amazonas. Com o reaparelhamento da empresa, foi possível realizar o transporte de dezenas de máquinas rodoviárias das empreiteiras Queiroz Galvão, Construtora Rabelo e Mendes Júnior para os canteiros de obras. “Em grande parte, deve-se à coordenação de esforços entre a Sunamam e a Enasa o êxito inicial na arrancada para a construção da Transamazônica” (Lins Neto, 1991, p. 173).

Essa reorientação política da Enasa – antiga estatal Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP) –, porém, traria sérios prejuízos ao transporte fluvial de passageiros, já que as chatas e alvarengas operavam intensamente para atender a uma significativa parcela do mercado regional de cargas, constituída por fretes compulsórios que pudessem contemplar as diretrizes do PIN. “Essa experiência de alto custo social para a população ribeirinha regional nem só daria a tão almejada lucratividade

à Enasa, como ainda acabaria por ser desbancada na concorrência com a iniciativa privada” (Lins Neto, 1991, p. 176).

O leilão para os 1.290 km iniciais, realizado em 1971, priorizou empreiteiras com experiência em obras na Amazônia, assim dispostas:

- Lotes 1 e 3 (580 km) e aeroporto de Marabá/PA – Mendes Júnior;
- Lote 2 (270 km) – Cristo Redentor (aparentemente falida, perdeu o trecho para Mendes Júnior e S.A. Paulista);
- Lote 4 (210 km) e aeroporto de Altamira/PA – Queiroz Galvão;
- Lote 5 (230 km) – EIT.

O segundo leilão contou com empresas não contempladas no primeiro: Camargo Corrêa (2 lotes), Rabello e Paranapanema. O custo total do empreendimento, sempre cercado de mistérios e desconfiança dos dados oficiais divulgados pelo governo (Cr\$ 282 milhões, com prazo de 520 dias para implantação do projeto básico de colonização), foi assim explicado por Delfim Netto, quando perguntado sobre uma suposta consecução da obra com *deficit* orçamentário: “É uma tolice. A Transamazônica foi feita com dinheiro do incentivo fiscal que nós tiramos dos empresários” (entrevista de Delfim Netto *in* Dines, Fernandes Jr. e Salomão, 2000, p. 193). Dividida em lotes, a empreitada abrangia desmatamento, limpeza do terreno, terraplanagem, obras de arte, pontes de madeira, balsas e revestimento primário.

O grande tapete verde
O teu mundo encoberto
A estrada Transamazona
Trouche você bem mais perto
Ai, sá dona, nós vamos pro Amazonas

Mais um povoado que cresce
Naquela mata esquecida
Novo horizonte aparece
No fim da estrada comprida
Ai, sá dona, nós vamos pro Amazonas

Do teu seio sai minério
Do teu mato sai madeira
É um celeiro de fartura
Tem petróleo e seringueira
Ai, sá dona, nós vamos pro Amazonas

Um governo trabaiando
O nosso Brasil que avança
A estrada Transamazona
Transporta nossa esperança
Ai, sá dona, nós vamos pro Amazonas
(“Transamazônica”, Tónico e Tinoco, 1971).

Uma das vozes que se levantaram contra a ideia da Transamazônica foi a do senador José Ermírio de Moraes (MDB-PE), em discursos proferidos no Congresso em 8 e 14 de julho de 1970, quando defendeu uma integração da Amazônia “[...] de maneira mais lenta, de forma a não enviar nordestinos para uma região insalubre e evitando-se a repetição do que sucedeu com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, onde cada dormente custou uma vida humana” (Moraes, 1998, p. 444). No debate, foi acusado pelos senadores Filinto Müller (Arena-MT) e Lino de Mattos (PTN-SP) de ser contra o Amazonas, Acre, Rondônia e Mato Grosso, pois estaria “[...] servindo de instrumento àqueles que combatem a construção da estrada [...]” ou “[...] batendo em chavões comunistas” (Moraes, 1998, p. 445).

O senador pernambucano, citando artigos de vários jornais e um depoimento do diretor-geral do DER-AM, apenas contrariava a ideia da

pulverização de recursos e o alto custo de fixação dos colonos às margens da rodovia, ou a construção de estradas sem projetos rentáveis e bem definidos, além da possibilidade de abertura indiscriminada de acesso de recursos minerais comprovadamente existentes na região a empresas estrangeiras:

Já é tempo de abandonarmos os projetos incomensuráveis sem rentabilidade rápida como este, impraticável na propalada rapidez de 18 meses, pois o dinheiro nos é suado, [...] e impressiona-nos como o Senhor Ministro da Fazenda tenha aceito semelhante aberração, sem um estudo mais cuidadoso do que pode trazer no fundo até mesmo coisas escondidas que os próprios engenheiros ignoram (Moraes, 1998, p. 449).

Entre julho e agosto de 1970, uma série de reportagens sobre a iminente construção da estrada, publicada pelos jornais *O Estado de S. Paulo* e *Jornal da Tarde*, colocou em xeque a abertura do que chamaram de “Transmiseriana” os repórteres Fernando Moraes e Ricardo Gontijo. Posteriormente transformada em livro, a série foi iniciada no que seria o quilômetro zero da futura estrada, em João Pessoa, a bordo de uma caminhonete Chevrolet C-1416, posteriormente trocada por outra (C-14 cabine dupla) em Picos. Munidos de um relatório oficial do Ministério dos Transportes com detalhes sobre o trajeto planejado para a via, rodaram por picadas e estradas carroçáveis entre Paraíba, Ceará, Piauí e Maranhão até a cidade de Estreito, já na beira do Rio Tocantins, de onde seguiram até a capital paraense pela Belém-Brasília.

Alternando voos em táxis aéreos particulares e aviões da Força Aérea Brasileira (FAB), a equipe – fazia parte também o fotógrafo Alfredo Rizutti – sobrevoou os trechos da estrada que seriam abertos em mata densa no Pará, Amazonas e Acre, com pernoites em Marabá, Altamira, Itaituba e Jacareacanga (PA), Humaitá e Boca do Acre (AM), Rio Branco e Cruzeiro do Sul (AC), seguindo a proposta originalmente desenhada pelo Ministério dos Transportes. A previsão inicial seria a conexão com Pucallpa, no Peru, a partir de Cruzeiro do Sul, passando por Taumaturgo.

As reportagens abordaram várias questões polêmicas, como o modelo proposto de ocupação da terra; a mão de obra para a empreitada (os editais exigiam a contratação de nordestinos pelas empreiteiras); a oposição dos governadores de Pernambuco, Nilo Coelho, Paraíba e João Agripino; a condenação à “morte lenta” de parte dos 20 mil indígenas (de 29 tribos) que seriam afetados diretamente pelas obras (prostituição, doenças e desagregação das tribos); o desafio da implantação de saneamento básico e da colonização; a lógica perversa do garimpo e os interesses escusos por trás do grande potencial mineralógico da região, fato que acabou se confirmando.

[...] grande risco que corre a Transamazônica – em sua intenção de ligar econômica e socialmente o Nordeste à Amazônia – é ser ela transformada numa rodovia que eu ousaria chamar *Transmisericiana*: uma ligação de terra entre a miséria seca do Nordeste e a miséria úmida da Amazônia.

O que produz o Nordeste que pode ser absorvido pela precária estrutura econômica da Amazônia? A recíproca não é menos verdadeira (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 101, grifo no original).

A série ainda contou com quatro artigos do economista Roberto Campos, notório por sua ênfase política entreguista¹. Provavelmente pelo fato de ter sido ministro do Planejamento no governo Castelo Branco (1964-67), criticou a ideia da Transamazônica em tom cauteloso e elegante, considerando-a uma “[...] ousada improvisação [...] anunciada sob o impacto do drama nordestino” (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 117). Com receio de ser uma resposta “pseudocriadora”, Campos colocou em dúvida a utilidade

¹ Antes do golpe de 1964, Campos tinha atuação na firma Consultec, especializada em assessorar empresas estrangeiras com negócios no Brasil. Como ministro do Planejamento, além de contribuir para entregar o minério de ferro à Hanna Mining Co., mineradora dos EUA, foi o responsável pelo convite ao empresário estadunidense Daniel Ludwig a investir no Projeto Jari, no Amapá, e participou ativamente das articulações para a quebra do monopólio estatal do petróleo.

da estrada para absorção de retirantes deslocados pela seca, cuja importância ao seu valor simbólico seria maior do que a sua produtividade econômica. Nada ilegítimo, segundo ele, desde que “[...] o custo social do símbolo não seja exagerado a ponto de transformar-se em desilusão e desperdício” (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 112).

Na sua visão de economista, apontou o “*retrocesso em técnica de planejamento*”, cuja decisão “[...] não foi precedida de estudos de *viabilidade econômica* [...]”, pois a forma de alocação dos recursos para a obra “[...] contraria a disciplina financeira prevista na Reforma Administrativa e nos artigos 61 e 62 da Constituição Federal” (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 107, grifos do original). Vai além, expondo que não houve desejável separação entre o planejamento econômico-financeiro e o projeto de engenharia de execução da obra, consagrando a divulgação do próprio PIN e da BR-230 “[...] parca em análise de custos (aliás impossíveis de estimar) e fecunda em apelos patrióticos” (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 111). Assim, a tese da integração nacional deveria ter a sua implementação subordinada “[...] à análise de comissões técnicas de alto nível que quantificassem as diversas opções integrativas e os diversos métodos disponíveis, traçando um roteiro de prioridades” (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 117).

Ainda na seara econômica, reprova a opção pelo sacrifício de recursos limitados para outras opções de desenvolvimento, pois uma opção errada poderia retardá-lo. Nesse aspecto, advoga a tese de que não havia conhecimentos de cargas “[...] que justifiquem economicamente a construção da Transamazônica [...]”, a qual conectaria uma região responsável por menos de 17% da riqueza nacional à outra com geração de apenas 5,6% (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 114).

Campos finaliza a sua análise em tom até certo ponto profético, considerando a epopeia de rasgar a floresta de maneira antieconômica para promover uma colonização de “*rarefação dispersiva*” (diferentemente do modelo australiano, soviético e canadense de ocupação seletiva, como aludiu) como a “[...] ressurreição do espontaneísmo ‘desenvolvimentista’, com maior prudência financeira [...], mas com igual impaciência na análise de prioridades” (Morais;

Gontijo; Campos, 1970, p. 129). O ideal, para ele, seria a consolidação e ampliação da integração Norte-Sul, “[...] mais urgente, quer econômica quer estrategicamente, que a ligação Leste-Oeste” (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 129).

É forçoso reconhecer que a Transamazônica, qualquer que seja seu significado econômico, já pagou ricos dividendos psicossociais. Veio na crista de uma euforia esportiva, num contexto de bom desempenho econômico, e tem a aparência de uma *solução heroica* para uma *antiga tristeza*.

A História, cujos moinhos moem lenta porém implacavelmente, dirá se o seu valor simbólico superará o custo social (Morais; Gontijo; Campos, 1970, p. 131).

Por outro lado, a abertura da Transamazônica foi alvo de intensa propaganda pelo regime, com destaque para a revista *A Rodovia*², que a transformou em uma “vitrine ufanista” das obras rodoviárias da década de 1970. A Amazônia apareceu com relevância em vários artigos, e a capa da edição nº 284 (1969) é esclarecedora: “A Amazônia desperta [...]. As estradas de rodagem rasgam a floresta virgem. A redenção chega com elas. Em breve os rios deixarão de ser as únicas vias de transporte”. O artigo especial “A hora zero da nossa Amazônia” estampou muitas fotos e mapas da epopeia de rasgar a floresta:

Homens, máquinas e vontade se unem numa guerra que deve superar tudo. Tribos ferozes, doenças, calor sufocante, terras virgens e hostis. Difícil tem sido a luta, porém muito maior é a nossa vontade de triunfar. E creiam os senhores, venceremos, porque somos brasileiros” (*A Rodovia*, n. 284, 1969, p. 5).

² Publicação do antigo DNER desde 1938, rapidamente tornou-se a principal porta-voz dos agentes do rodoviarismo brasileiro. A partir da edição nº 264 (1965), passou a ser editada pelo Serviço de Relações Públicas do DNER nos moldes do formato original, sendo novamente reformulada em 1968.

Nesse aspecto se destacaram ainda as matérias “O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia” (A Rodovia, n. 278, 1969); “Uma aventura na Belém-Brasília: da estrada vem a vida; a riqueza no lugar do nada” (A Rodovia, n. 287, 1970); “A escalada do Arco-Íris” (A Rodovia, n. 292, 1971), que enfocava a Transamazônica e a Cuiabá-Acre; “A conquista do novo mundo” (A Rodovia, n. 293, 1971); “As conquistas do Projeto de Integração Nacional”, que “[...] representa a mais gigantesca empreitada assumida por um povo em todo o mundo: desenvolver os espaços vazios do continente brasileiro [...]” (A Rodovia, n. 303, 1973, p. 52); e “As estradas do Polamazônia” (A Rodovia, n. 313, 1975).

A Transamazônica foi um tema constante da revista. Afinal, como já analisado, trata-se de um fixo que contém em si mesmo um significado digno de exposição mundial e muito bem trabalhado pela ditadura militar como uma espécie de “nova conquista do Brasil”. O artigo “Transamazônica: a conquista do século” anunciou o início das obras de construção para setembro de 1970, nas comemorações da Semana da Pátria, que “[...] devem renovar o sentimento patriótico do povo brasileiro, de tal forma a frutificar, na união de todos os brasileiros, na obra do desenvolvimento nacional” (A Rodovia, n. 285, 1970, p. 50). Durante a construção da estrada foram publicados os seguintes artigos:

- “Os primeiros dias da Transamazônica” (A Rodovia, n. 286, 1970, p. 60), que enaltece a realidade em desbravar a floresta, pois “[...] romper estruturas arcaicas significa projetar e realizar empreendimentos em dimensões que se assemelham à própria grandeza territorial do Brasil [...]”;
- “A realidade da Transamazônica” (A Rodovia, n. 287, 1970);
- “Transamazônica avança na floresta e a estrada marca a presença definitiva do homem” (A Rodovia, n. 288, 1971);
- “Transamazônica: chove, faz calor, o céu não muda, mas os homens avançam na selva” (A Rodovia, n. 289, 1971);

- “Transamazônica: e as chuvas passaram” (A Rodovia, n. 290, 1971);
- “Transamazônica acelera o ritmo” (A Rodovia, n. 291, 1971);
- “Transamazônica: a realidade está chegando” (A Rodovia, n. 294, 1972), com o anúncio da inauguração do trecho Estreito-Itaituba (1.260 km), no Pará, para as festividades do Dia da Pátria;
- “Transamazônica: do princípio ao fim” (A Rodovia, n. 307, 1974), com destaque para a conclusão das obras da segunda etapa (1.070 km do trecho Itaituba/PA-Humaitá/AM).

No XI Congresso Pan-Americano de Rodovias, em Quito, a Transamazônica foi incluída oficialmente como via de interesse panamericano após a exposição da delegação brasileira, e os artigos “Os primeiros frutos da Transamazônica” (A Rodovia, n. 295, 1972) e “Transamazônica: vitória na selva” (A Rodovia, n. 297, 1972) procuraram criar um sentimento de dever cumprido e de êxito do projeto. “Na festa do Sesquicentenário, o Brasil estende a sua independência até o coração da Amazônia [...] e a “[...] primeira etapa da Transamazônica rasgou a selva, e o progresso já pode conquistar para todos a riqueza da imensidão verde. É a vitória na batalha pela integração” (A Rodovia, n. 295, 1972, p. 11).

Outra peça de propaganda foi a publicação do livro *Transamazônica: a redescoberta do Brasil*, em 1972, escrito pelo jornalista Flavio Alcaraz Gomes. Com prefácio dos ministros da Agricultura, Cirne Lima, e dos Transportes, Mário Andreazza, os editores justificam a obra como o registro do “[...] momento em que um povo redescobre a si mesmo [...]”. Em tempo: o livro foi patrocinado pela empresa estadunidense Springer Admiral, que enxergou uma grande oportunidade de divulgar os aparelhos de ar-condicionado de sua marca para utilização no calor úmido da Amazônia.

Mas o fato é que, 50 anos após a inauguração oficial de seu primeiro trecho, em 1972, a rodovia nunca ficou totalmente concluída. Se considerarmos a BR-230 desde o seu início, em Cabedelo (a sua “fachada atlântica”), a rodovia segue duplicada até Campina Grande (PB), e em pista simples até Farias Brito (CE) há um trecho de 13 km o qual se superpõe (rodovia federal coincidente) à

BR-116, totalizando 617 km. Desse ponto a Carmelópolis (distrito de Campos Sales/CE), via Assaré (CE), nunca foi implantada. De Campos Sales, já próximo da divisa com o Piauí, segue pavimentada até Carolina (MA), totalizando um trecho de 895 km que cruza Piauí e sul do Maranhão.

De Carolina a Estreito (97 km), ainda no Maranhão, superpõe-se à BR-010. Daí até Marabá (PA), um trecho de 271 km, cruza o chamado Bico do Papagaio, no norte do Tocantins, com uma ponte sobre o Rio Araguaia inaugurada em 2010. No trecho paraense após Marabá, quando a estrada de fato penetra na floresta (e justifica a alcunha de Transamazônica), sua situação alterna trechos pavimentados e não pavimentados (esses geralmente ficam intransitáveis na época das chuvas, entre outubro e abril). A via segue pavimentada por 125 km, até Divinópolis (distrito de Novo Repartimento) – e as pontes de madeira estão sendo substituídas por novas, de concreto. Desse ponto até o Rio Arataú são 155 km sem pavimentação. O asfalto reaparece e segue até a cidade de Brasil Novo, totalizando 355 km, obra concluída entre o governo Lula e Dilma Rousseff.

Dos longos 1.709 km entre Brasil Novo (PA) e Lábrea (AM), onde acaba a estrada, existem apenas 58 km asfaltados (do entroncamento com a Cuiabá-Santarém até Miritituba, distrito de Itaituba/PA), além de trechos de acesso a algumas cidades. Em todo o percurso no âmago da floresta, cabe ressaltar que ainda existem seis travessias de balsa, sem ponte: nos rios Xingu (em Belo Monte, distrito de Altamira/PA), Tapajós (em Miritituba/PA), Sucunduri (município de Apuí/AM), Aripuanã (município de Apuí), Madeira (em Humaitá/AM) e Mucumim (município de Canutama/AM). Os dados constam na planilha do Sistema Nacional de Viação (SNV), versão 202201B³, que ainda aponta como planejada (ou seja, não implantada) a continuação da BR-230 após a travessia do Rio Purus, em Lábrea, até a cidade de Benjamin Constant (AM), na fronteira com o Peru. Uma insanidade imaginada de 836 km no coração da floresta.

³ BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. [Repositório] **Planilhas do Sistema Nacional de Viação – SNV**. Versão 202201B. Brasília, DF: DNIT, 2022. Disponível em: [http://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAAdiNr?path=%2FNSNV%20Planilhas%20\(2011-Atual\)%20\(XLS\)](http://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAAdiNr?path=%2FNSNV%20Planilhas%20(2011-Atual)%20(XLS)). Acesso em: 29 jan. 2022.

Considerações finais

Campos (2012) denominou “estranhas catedrais” os grandes projetos de engenharia da ditadura militar (usinas hidrelétricas; portos e aeroportos; Ferrovia do Aço; centrais nucleares; Projeto Mineral Grande Carajás; metrô de São Paulo e Rio de Janeiro; rodovias na selva e pontes e elevados de grande porte) que simbolizavam os rumos do desenvolvimento e da modernidade, mas emolduradas por críticas ao ocaso do regime, principalmente pelos seus impactos socioambientais e pela engenharia financeira dos projetos. Entre idas e vindas e mais erros do que acertos, a Ponte Rio-Niterói foi um exemplo típico de uma obra

[...] que trouxe em vários de seus aspectos a marca da ditadura: feita a toque de caixa, teve acusações de uso incorreto do dinheiro público, teve transição do consórcio construtor de maneira irregular, mortes e acidentes de operários, falta de planejamento esmiuçado, uso para efeito de propaganda do regime, prioridade dada ao transporte rodoviário, financiamento e dependência de agentes estrangeiros, edital direcionado, dentre outras polêmicas (Campos, 2012, p. 442).

A Transamazônica também não foi poupada. Apesar da propaganda oficial destacar a ocupação dos chamados “vazios demográficos”, o empreiteiro Wilson Quintella não hesitou ao atribuir a importância da estrada ao escoamento da produção mineral no sul do Pará. Corrobora a sua leitura o fato de que, já no final dos anos de 1960, o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) havia recebido requerimentos de direito de lavra na Serra dos Carajás, mas os solicitantes não tinham credencial para mineração. Após investigações, o Ministério das Minas e Energia averiguou que os pedidos tinham como origem testas de ferro da US Steel (Campos, 2012). A partir daí, a pasta desenvolveu o Projeto Radam para mapear as riquezas regionais e descobriu imensas reservas de minério de ferro, bauxita, manganês e ouro. Os direitos foram negados à

mineradora estadunidense, que aceitou a proposta de explorar as jazidas em associação com a estatal Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), dando origem ao Projeto Grande Carajás. Segundo Quintella, o governo então resolveu implantar a Transamazônica com traçado próximo a regiões ricas em recursos minerais, como Serra Pelada, Rio Madeira e Carajás (Campos, 2012).

A suposta reforma agrária prevista ao longo de seu traçado se transformou na compra de grandes latifúndios por grandes empresas nacionais e estrangeiras, como Brascan, Volkswagen, British Petroleum, Anglo American, Bozano Simonsen, entre outras, em uma grande estratégia de manutenção de reservas de valor e especulação fundiária⁴. A grande presença de multinacionais nessa questão virou tema de uma CPI. Foram denunciados ainda o alto custo de manutenção da estrada e o seu pobre padrão técnico, com rampas íngremes, pontes de madeira e drenagem precária. Sem pavimentação, a rodovia “funcionava” apenas seis meses do ano, pois os atoleiros e o lamaçal da época chuvosa tornavam o tráfego inviável. Uma equipe de reportagem do *Jornal do Brasil* tentou percorrê-la em 1975, mas não conseguiu. Até mesmo a Sudam juntou-se ao coro contra a estrada, criticando o programa de colonização baseado na ideia da fertilidade das terras ao longo de suas margens.

A ocupação das terras foi modesta e as dificuldades dos poucos agricultores assentados eram muitas, dadas as más condições de escoamento da produção pela rodovia. Alguns deles queimaram uma ponte de madeira em protesto contra o seu estado, em 1991. Houve denúncias na imprensa sobre cemitérios de máquinas do DNER, além de endemias de Chagas, esquistossomose e cólera, que atingiram operários durante as obras e os novos moradores. Vieram acusações de evasão de ouro e madeiras nobres durante a obra e ataques aos povos indígenas locais, inclusive com uso de cães pelos empreiteiros para caçar índios da região (Campos, 2012, p. 447).

⁴ Vide OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia*. Campinas: Papirus, 1988; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. *Amazônia: monopólio, expropriação e conflito*. Campinas: Papirus, 1987.

No trecho paraense da Transamazônica, oito municípios foram criados entre Itaituba e Marabá como resultado da abertura da polêmica estrada. Três tiveram como origem projetos inconclusos de colonização do Incra (Medicilândia, Rurópolis e Uruará, em 1988) e outros dois se tornaram povoados a partir de bases de apoio para a construção da estrada (Pacajá, em 1988, e Novo Repartimento, em 1991). Brasil Novo (1991), Placas (1993) e Anapu (1995) tiveram como origem o desmembramento simples de municípios mais antigos. O município de Apuí, no sul do Amazonas, também foi criado (1982) tendo como base dois fracassados projetos de colonização do Incra na BR-230. Medicilândia carrega no nome a marca da ditadura e de suas atrocidades.

Não muito longe dali, em Anapu, a missionária estadunidense Dorothy Stang, de 73 anos, foi violentamente morta a tiros em 2005. Era uma ativista dos direitos humanos buscando reduzir os conflitos fundiários naquela região com projetos de desenvolvimento sustentável baseados em ações de geração de emprego e renda para pequenos agricultores a partir do reflorestamento de áreas degradadas. Antes disso, em 1988, o seringueiro, sindicalista e ambientalista Chico Mendes também fora assassinado brutalmente em Xapuri, interior do Acre, por defender os povos da floresta, organizando e liderando “empates” (correntes humanas no caminho de tratores e retroscavadeiras) contra a sanha desenvolvimentista na Amazônia.

O desenvolvimento proposto não chegou “[...] porque faltou planejamento da obra, acompanhamento de longo prazo por parte do governo e uma concepção de desenvolvimento que incluísse as pessoas e tomasse a natureza como aliada” (Souza; Elias; Nascimento, 2022, p. 33). Consequentemente, continuam os autores, “[...] a esperança morreu junto com a promessa [...]”, mas sempre renasce e se renova nos movimentos arquitetados “[...] dos que teriam sido vítimas de tal engodo”. Na questão da integração, a estrada sobrevive, embora “[...] metade viva, metade morta [...]”, com o fato de que a Amazônia “[...] se tornou realidade viva para os brasileiros de lá e de cá [...]” (Souza; Elias; Nascimento, 2022, p. 34). Mas sem um projeto nacional digno desse nome, a Amazônia continuará fragilizada diante dos agressivos

movimentos de expansão do capital. E a Transamazônica como uma cicatriz aberta, sem sentido social e ambiental.

Referências bibliográficas

- ANDREAZZA, M. **Programas especiais na área dos transportes: objetivos e execução.** Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1972.
- BANCO DA AMAZÔNIA S/A. **Investimentos privilegiados na Amazônia.** São Paulo: Obelisco, 1968.
- BARAT, J. O setor de transportes. *In:* AFFONSO, R. de B. A.; SILVA, P. L. B. **Empresas estatais e federação.** São Paulo: Fundap, 1996. p. 203-280.
- BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. [Repositório]. **Planilhas do Sistema Nacional de Viação – SNV.** Versão 202201B. Brasília, DF: DNIT, 2022.
- CAMPOS, P. H. P. **A ditadura dos empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985.** 2012. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.
- CARNEIRO, G. **Integrando um continente: a importância dos transportes no Brasil.** Brasília: Ministério dos Transportes, 1970.
- COSTA, W. M. da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil.** São Paulo: Contexto, 1995.
- COUTO E SILVA, G. do. **Conjuntura política nacional: o poder executivo & geopolítica do Brasil.** 3. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1981 [1967].
- DINES, A.; FERNANDES, JR, F.; SALOMÃO, N. (org.). **Histórias do poder: 100 anos de política no Brasil.** São Paulo: Editora 34, 2000 (v. 3: visões do Executivo).
- GEORGE, P. **Geografia econômica.** 4. ed. São Paulo: Fundo de Cultura, 1967.

- GREMAUD, A. P.; PIRES, J. M. “Metas e bases” e I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND (1970-1974). *In*: KON, A. (org.). **Planejamento no Brasil II**. São Paulo: Perspectiva, 1999. p. 41-66.
- HUERTAS, D. M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica**: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo: Annablume, 2009.
- LINS NETO, J. T. **A navegação fluvial amazônica na perspectiva da integração regional ao mercado nacional**. 1991. 320 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.
- MORAES, J. E. de. **As ideias econômicas de José Ermírio de Moraes**: seleção, condensação e introdução de João de Scantimburgo da Academia Brasileira de Letras. Brasília: Senado Federal, 1998.
- MORAIS, F.; GONTIJO, R.; CAMPOS, R. de O. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.
- OLIVEIRA, A. U. **Integrar para não entregar**: políticas públicas e Amazônia. Campinas: Papirus, 1988.
- OLIVEIRA, A. U. **Amazônia**: monopólio, expropriação e conflito. Campinas: Papirus, 1987.
- O PAPEL da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. *In*: ENCICLOPÉDIA GLOBO PARA CURSOS FUNDAMENTAL E MÉDIO. **Geografia**. Vol. 5. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora Globo, 1969.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.
- SISTEMA DE INFORMAÇÕES DO ARQUIVO NACIONAL – SIAN. Fundos/Coleções. **Obras da Transamazônica**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/SIAN, 1970.
- SOUZA, M. de; ELIAS, G.; NASCIMENTO, V. A trajetória de uma estrada: análise de discurso de representações da rodovia Transamazônica em seus cinquenta anos de história. **Cadernos do CEOM**, Chapecó, v. 34, n. 55, p. 23-38, 2022.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA - SUDAM. **Amazônia**: novo universo. Rio de Janeiro: Minter/Sudam, 1974.

TONICO E TINOCO. **Transamazônica**. São Bernardo do Campo: Odeon/Casa. 1971. 1 disco sonoro.

Outras obras consultadas

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 277, n. 278, n. 284, 1969.

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 285, n. 286, n. 287, 1970.

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 288, n. 289, n. 290, n. 291, n. 292, n. 293, 1971.

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 294, n. 295, n. 297, n. 300, 1972.

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 303, 1973.

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 307, 1974.

A RODOVIA: revista técnica e de propaganda rodoviária. **Revista Rodovia**, [s.l.], n. 313, 1975.

O GLOBO. Acervo O Globo. **Fotogalerias**. Em foco: Construção da Transamazônica. [1970]. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/fotogalerias/construcao-da-transamazonica-9406097>. Acesso em: 23 set. 2020.