


NARRATIVAS DA CONQUISTA DA AMAZÔNIA: TRANSAMAZÔNICA, OUTRA FACE E CONTRADIÇÕES

Narratives of the conquest of the Amazon: Trans-Amazonian, another face and contradictions

José Valtemir Ferreira da Silva¹

<https://orcid.org/0000-0003-2351-6037> 

¹Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Altamira, Altamira, PA, Brasil. 68372-040 – altamira@ufpa.br

Resumo: O texto propõe uma discussão acerca da obra literária *Missão Secreta na Transamazônica* de Francisco de Assis Almeida Brasil (1991), que aborda a construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970. O propósito é demonstrar sua associação a uma narrativa presente em iniciativas estatais na Amazônia Brasileira durante o século XX. Para a consecução, nos termos de Benjamin (2009), foi importante seguir os “resíduos” da história. Dessa forma, desenvolveu-se um estudo a partir de fontes bibliográficas, audiovisuais e documentais que se remetem ao evento histórico, a pesquisadores da temática como Souza (2012) e Silva (2022), bem como a leitura analítica de outras obras e ensaios da literatura sobre a Amazônia como *À Margem da História* de Euclides da Cunha (2006), *Inferno Verde* de Alberto Rangel (2008) e *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, coletânea coordenada por Walter Duarte em 1972. Durante a reflexão, observou-se a conexão do enredo a elementos que introduzem novas perspectivas e contradições a uma narrativa da conquista da Amazônia.

Palavras-chave: narrativas da conquista; Amazônia; Transamazônica; literatura.

Abstract: The text proposes a discussion about the literary work *Missão Secreta na Transamazônica* by Francisco de Assis Almeida Brasil (1991), which addresses the construction and colonization of the Trans-Amazonian highway in the 1970s. The purpose is to demonstrate its association with a narrative present in state initiatives in the Brazilian Amazon during the twentieth century. In this way, a study was developed from bibliographic, audiovisual and documentary sources that refer to the historical event, to researchers on the subject such as Souza (2012) and Silva (2022), as well as the analytical reading of other works and essays in the literature on the Amazon such as *À Margem da História* by Euclides da Cunha (2006), *Inferno Verde* by Alberto Rangel (2008) and *Tempo de Estrada - 20 poemas da Transamazônica*, compilation coordinated by Walter Duarte in 1972. During the reflection, it was observed the connection of the plot to elements that introduce new perspectives and contradictions to a narrative of the conquest of the Amazon.

Keywords: narratives of the conquest; Amazon; Trans-Amazonian; literature.

Introdução

A construção da Transamazônica (BR-230), uma grande rodovia que cruzaria a Amazônia Brasileira, foi amplamente divulgada em todo o país no início da década de 1970. A atenção da sociedade se voltava para a construção da propaganda maior obra do século,

que, de acordo com o discurso da ditadura instaurada, era um símbolo dos chamados anos de ouro – um momento singular na história nacional – sob a condução do líder Emílio Garrastazu Médici.

Tal perspectiva persistiu ao longo da sua construção, em que essa simbologia, repetida nas páginas dos principais jornais de circulação do país, era narrada pela propaganda oficial, despertando interesses e conduzindo o sonho de milhares de pessoas que vinham para a Amazônia. Não por acaso, em uma pesquisa sobre o tema, observam-se fontes bibliográficas, audiovisuais e documentais que se relacionam à rodovia em construção, bem como outras que buscaram, de alguma forma, indagá-la nas décadas seguintes. Dessa forma, é no meio dessas fontes que se chama a atenção para a literatura como base para uma discussão sobre este empreendimento. Isso porque, observa-se nesse material, um conjunto de obras literárias que abordam a construção e colonização da rodovia Transamazônica na Amazônia Brasileira.

Ao decidir abordar essas obras, surgem, inicialmente, algumas questões, visto a indissociabilidade entre literatura e as circunstâncias de um evento histórico que ultrapassa os limites da década de 1970. Essas questões são expandidas ao serem inseridas no contexto das narrativas e dos discursos que tematizaram a exploração e a posse da região.

Assim, este texto tem em vista analisar uma dessas obras, mais especificamente a *Missão Secreta na Transamazônica*, de autoria do escritor piauiense Francisco de Assis Almeida Brasil (2000), para demonstrar a conexão/apropriação da obra literária com uma narrativa da conquista que permeou os discursos sobre projeções e projetos estatais na Amazônia Brasileira a partir do século XX, especialmente no que diz respeito ao advento de um terceiro momento dessa reflexão.

Ao seguir esse objetivo, interessa compreender a inserção dos discursos que circundam a construção da Transamazônica num conjunto de ideias que conversam com as reflexões do texto literário. Consoante esse entendimento, propõe-se uma análise de *Missão Secreta na Transamazônica*, vislumbrando desvelar leituras presentes no cenário sócio-histórico e repercutidas (ou não) na obra literária, dado que “[...] os farrapos, os resíduos: não quero inventariá-los, e sim fazer-lhes justiça da única maneira possível: utilizando-os” (Benjamin, 2009, p. 502).

Nessa acepção, além de uma leitura analítica da obra literária, empreende-se um estudo – a partir de fontes bibliográficas e documentais – sobre o contexto histórico da construção da rodovia Transamazônica. Além disso, destaca-se a consulta a outras fontes que extrapolam a temporalidade da obra ora investigada, mas que, seguindo os “resíduos”, seriam significativas para o cotejo.

A discussão está dividida em três partes. Será contextualizada, primeiramente, a proposição de uma nova conotação estética, no âmbito de uma representação literária sobre a Amazônia; em sequência, apresenta-se análise sobre a obra em recorte, com o intuito de alcançar o objetivo traçado; por último, destacam-se as considerações finais.

A conquista da Amazônia

Em publicações sobre um conjunto de obras literárias que trazem como tema e ambientação a construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970, Silva (2021, 2022, 2023) concebe a proposição de uma nova conotação estética no âmbito de uma representação literária sobre a Amazônia. Ao argumentar acerca dos seus momentos distintos, este admite haver, em algumas obras literárias, a evidência de uma permanência das premissas exaradas por Euclides da Cunha (2006), em *À Margem da História*, e Alberto Rangel (2008), na obra *Inferno Verde*.

Nessa leitura, a Amazônia da exploração da borracha aparece como espaço a ser povoado, com a natureza/floresta, o “inferno verde”, assustando e expulsando o ser humano invasor. A região é concebida como um *Eldorado*, um território que guardava no seu interior um potencial de riquezas a serem exploradas, à espera de uma iniciativa para a sua conquista, uma intervenção federal para o alcance da sua integração nacional e a posse das suas riquezas.

Peregrino Júnior, por exemplo, explora isso no seu conto *A Mata Submersa*, ambientado nos seringais (exploração da borracha) da Amazônia, que figura na coletânea de contos *A mata submersa e Outras Histórias da Amazônia* – a qual reúne contos, inéditos ou não, publicada em primeira edição em 1960. Em um trecho desse conto, remete-se a uma terra “[...] de lamas pútridas e rios pegajosos, cheia de perigos e traições, sem ternura, sem alegria e sem piedade...” (Júnior, 1989, p. 117).

Essa terra submete o ser humano, deixa-o sem expectativas, sem rumo, pois “cada criatura ali é afinal uma ilha, na solidão e no abandono da água e da mata” (Júnior, 1989, p. 118). Assim, não há outra solução, a não ser viver e conviver em uma batalha diária com a natureza/floresta, já que: “tudo afundou também na mata das minhas recordações sem sentido. Nascera em mim outro homem: o herói obscuro e anônimo que a batalha da floresta acordou dentro do meu ser” (Júnior, 1989, p. 123). Nessa leitura, o ser humano era, sobretudo, um lutador e um vencido que, diariamente, comemorava a sobrevivência frente aos perigos e os obstáculos do inferno verde amazônico.

Nos termos de Silva (2022), o mesmo acontece em obras como *Terra de Ninguém* (publicada em 1934) de Francisco Galvão (2002), *A Selva* (publicada em 1930) de José Maria Ferreira de Castro (1955), *A mata submersa e Outras Histórias da Amazônia* (publicada em 1960) de Peregrino Júnior (1989), *A Ferrovia do Diabo* (publicada em 1960) de Manoel Rodrigues Ferreira (1960), ou *O romance da Madeira-Mamoré* (publicada em 1963) de Miguel Ângelo Barros Ferreira (1963). Nelas, destacam-se as derrotas do ser humano para a natureza/floresta, que se impunha contra as tentativas de exploração das riquezas amazônicas e de um suposto “povoamento” da região. Observa-se a alegoria do inferno verde como tema (que se soma) para a criação estética.

Ainda conforme Silva (2022), essa narrativa, que emerge na literatura, é apropriada e posteriormente incorporada ao discurso estatal de conquista da região, sendo amplamente reverberada ao longo da maior parte do século XX:



É este, por exemplo, um dos termos requeridos por Getúlio Vargas no famoso Discurso do Rio Amazonas, proferido no âmbito do programa “Marcha para o Oeste”, no dia 10 de outubro de 1940, na cidade de Manaus/Amazonas. [...] Ou, ainda, na construção, anos mais tarde, da rodovia Belém-Brasília, no período da gestão do Presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), em que a natureza/floresta era apresentada nos discursos como a vilã no caminho da “modernidade” e da (suposta) “civilização” [...] (Silva, 2022, p. 25).

Assim, a floresta/natureza, apresentada como o inferno verde amazônico em páginas literárias, surge, igualmente, nos discursos políticos/estatais de conquista, como um obstáculo ao “desenvolvimento”. Tal questão, consoante Silva (2021, 2022), ganha peculiar contorno na década de 1970. Isso porque, com o advento da construção da rodovia Transamazônica (BR-230) na Amazônia Brasileira, e a consequente emergência de uma produção literária que a traz como tema e ambientação, requer-se uma nova leitura para este cenário.

Assim, reivindica-se a inversão dos papéis do vencedor e vencido, dado que o ser humano surge, em páginas literárias (e nos discursos), impondo uma derrota implacável ao verde amazônico, dominando-o para tomar posse e explorá-lo. Na análise da coletânea de poemas *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica* – de iniciativa do Ministério dos Transportes do Brasil, coordenada por Walter Duarte em 1972 –, por exemplo, Silva (2022) demonstra que, desde o texto do prefácio ou da sua apresentação, “observa-se a tentativa editorial de elevar a iniciativa ao posto de uma representação atualizada sobre a Amazônia, no cenário que se inaugurava com a rodovia” (Silva, 2022, p. 29).

Este demonstra, ainda, que, nos versos dos poemas da referida coletânea, há uma constante alusão a uma batalha que ocorria (a construção da rodovia) e à queda/derrubada do oponente no caminho da conquista. Um exemplo disso é o poema *Clareira da Pátria Inteira*, de Cyro Armando Catta Preta:

É o massacre
de rodas, rolos de rolão
rolando para o Acre...
Voragem
forçando a passagem,
deitando pontes, explodindo montes,
domando a terra bravia,
ganhando o que é nosso e não nos pertencia,
arrombando o proibido,
unindo-o-desunido! (Preta, 1972, p. 65).

Reclama-se, portanto, a derrota da natureza/floresta, a integração nacional e a entrada no vale da promessa amazônica. Pois, se havia a evidência de uma noção anterior em que o “inferno verde” reinava e submetia o ser humano à sua força, há, com a estrada, um novo ângulo no que tange “aos discursos e representações literárias sobre a Amazônia. Força-se a passagem em meio aos obstáculos e promove-se a entrada no que era proibido pela natureza/floresta [...]” (Silva, 2022, p. 33).



Ademais, de forma análoga à ideia de uma natureza/floresta imponente, esse novo momento também é concomitantemente reverberado em todo um discurso estatal de conquista. Isso porque, ainda consoante os estudos de Silva (2022), a grande rodovia, nos primeiros anos da década de 1970, proclamada como o caminho para uma conquista “efetiva” da região, é repercutida “também em grande arsenal de propaganda no início da década de 1970, [...] para elevar a iniciativa estatal na Amazônia a um grande feito da nação Brasileira, dos ‘até então’ festejados anos de ouro” (Silva, 2022, p. 26).

É o que pode ser visto em uma das várias iniciativas estatais de divulgação do grande empreendimento, qual seja, os denominados “filmetes” – nada mais, nada menos do que filmes publicitários – que eram veiculados em emissoras de circulação nacional. Um dos exemplos desses filmes, facilmente encontrado no *YouTube*, intitulado “Transamazônica – visita de Médici à Altamira inaugurando obras em 1970”, exhibe como a ideia da conquista da Amazônia é apropriada pela propaganda oficial como um discurso uníssono, demonstrando o que seria propagado para a sociedade brasileira.

Observa-se que o filmete apresenta uma trilha sonora que se incorpora ao contínuo ruído das máquinas em operação. Na narrativa visual, o homem é mostrado empunhando um machado e acompanhado por tratores. Em certos momentos, recorre-se a imagens aéreas da estrada que atravessa e avança pela floresta, sinalizando a ideia de conquista que ocorria na região. Enquanto as imagens exploram essa dominação, um locutor expõe os grandiosos objetivos alcançados com a superação dos obstáculos no caminho do progresso.

Assim sendo, com base nessa reflexão sobre o advento da Transamazônica – que coaduna com uma narrativa anterior sobre a natureza/floresta elevada a um inferno verde amazônico –, propõe-se, para esse texto, a discussão acerca da emergência de um novo ângulo para a reflexão. Isso porque, visualiza-se em outras obras que tematizam a construção da rodovia (mas não somente nessas), publicadas posteriormente a sua construção e abandono (diferentemente de *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*), a exposição de contradições do evento de conquista, evidenciando as mazelas provocadas e deixadas no seu caminho.

Do mesmo modo, compreende-se que esse movimento, no contexto literário, está consoante aos novos discursos que entraram em pauta no cenário nacional. Isso porque, por um lado, como obra e símbolo maior da gestão Médici, conforme Souza (2012), a Transamazônica passa a ser “esquecida” e “abandonada” nos discursos na segunda metade da década de 1970, com o emergente declínio da ditadura civil-militar instaurada, dado que se pode verificar como ela é parte deste fenômeno: “a rodovia e todo o programa de colonização, que até então era símbolo dos *anos de ouro*, virou símbolo dos anos de chumbo, do autoritarismo, das políticas impostas pela ditadura” (Souza, 2012, p. 59).

Além disso, a narrativa que emergiu em páginas literárias de Euclides da Cunha (2006) e Alberto Rangel (2008) declina com as novas postulações acerca de sustentabilidade e da conscientização sobre a biodiversidade amazônica. Consoante



Becker e Stenner (2008), a noção de desenvolvimento que considerasse o meio ambiente, a valorização da floresta amazônica enquanto capital natural, a emergência de uma conscientização sobre a riqueza da biodiversidade amazônica e a preocupação de não comprometer os usos de recursos naturais às gerações futuras são temas que se consolidam e se reconfiguram a partir dos anos de 1980.

Ademais, na década de 1980 e posteriores, a própria Transamazônica transita de uma simbologia/imaginário da via para a derrota da natureza/floresta, para a rota da sua destruição, pois, conforme o novo posicionamento social preponderante, “a desertificação da Amazônia, iniciada em 1970 com a utilização inadequada de suas florestas” (IBDF..., 1984, p. 26). Esse deslocamento simbólico evidencia a transformação do imaginário coletivamente construído acerca do meio ambiente, instigando uma reflexão crítica que questiona as práticas de desenvolvimento e, ao mesmo tempo, ressalta a urgência em repensar a interação entre progresso e sustentabilidade na região.

Portanto, a partir dessas questões, propõe-se a reflexão sobre o advento de um terceiro momento, na literatura, de uma narrativa da conquista que permeou discursos sobre projetos e projeções governamentais na Amazônia a partir do século XX. Para tanto, segue uma abordagem da obra *Missão Secreta na Transamazônica*.

Assis Brasil e as contradições da estrada da conquista

Em 1991, emerge, no cenário nacional, a obra literária *Missão Secreta na Transamazônica*, de autoria do escritor piauiense Francisco de Assis Almeida Brasil, mais conhecido como Assis Brasil. Este nasceu em Parnaíba, Piauí, em 18 de fevereiro de 1932, é cronista, ensaísta, crítico literário, jornalista, professor, romancista e, sobretudo, escritor de destaque no cenário nacional que, com mais de 100 publicações, dedicou parte de sua obra à literatura dirigida ao público infanto-juvenil.

Esse escritor, assim como outros que reservaram um espaço para a temática da construção e colonização da Transamazônica, é figura de destaque no cenário nacional no que tange a sua produção literária, o que, inclusive, foi reconhecido através do Prêmio Machado de Assis/Academia Brasileira de Letras pelo conjunto da sua obra, concedido em 2004.

Pode-se observar como uma característica constante de seus livros a busca por evidenciar na literatura denúncias e críticas a mazelas sociais. Em *Missão Secreta na Transamazônica*, o escritor evidencia essa característica mediante a utilização de uma estratégia narrativa: a história principal é, por várias vezes, cortada por informações e discussões sobre a construção da rodovia Transamazônica. A trama se desenrola na cidade de Altamira¹ (Pará) e região (visto que o protagonista menciona que sai da cidade em busca de pistas), e requer a ambientação da rodovia em construção no tempo histórico do início da década de 1970.

¹ Altamira é um município brasileiro localizado no estado do Pará, na Região Norte do país, às margens do Rio Xingu, fundado em 06 de novembro de 1911.

Como uma aventura policial, apresenta-se um detetive que investiga uma sucessão de crimes na cidade de Altamira, no caso em tela, o protagonista Gavião Vaqueiro é descrito com características próprias de um herói: homem bom, justiceiro, intuitivo e corajoso. Misteriosamente, pessoas aparecem mortas, sem a cabeça e as mãos, preocupando o delegado da cidade, doutor Zaque, que não consegue pistas assertivas que o levem ao criminoso.

Ao conhecer Gavião Vaqueiro, o delegado convida-o a participar da investigação (por já saber da boa fama de justiceiro e corajoso do personagem), uma vez que um detetive amador poderia se locomover sem chamar a atenção: “— Pois bem, uma pessoa de fora, sem ligação clara com a delegacia, teria livre trânsito nas investigações, entrando e saindo por aí, ouvindo coisas, observando qualquer tipo suspeito” (Brasil, 1991, p. 7).

Com o auxílio das orientações, do companheirismo e das impressões de Doutor Quizila, seu melhor amigo, Gavião Vaqueiro inicia sua atuação em Altamira (e arredores), investigando os primeiros suspeitos do caso. Quando seu companheiro de viagem, o velho seu Faustino, aparece morto, tem-se a primeira grande pista graças ao poder intuitivo e à atenção aos detalhes do protagonista. Confira o trecho: “— Doutor Zaque, o seu Faustino tinha uma pepita e grande, de ouro. [...]. — Um dente de ouro, o senhor não se lembra? Quando ele achava graça aquilo faiscava. Um dente de ouro bem na frente da boca” (Brasil, 1991, p. 46).

Com essa evidência (o assassino matava para subtrair dentes de ouro da boca de suas vítimas), o protagonista segue sua saga para desvendar o autor dos crimes e, após tentativas frustradas e suspeitos descartados, com apoio do delegado Doutor Zaque e do seu fiel amigo Doutor Quizila, prepara uma armadilha para o assassino, o qual é finalmente descoberto e morto (o administrador do albergue da cidade, Bastião Gordo, e a sócia e comparsa Maria, da boate Aquarium). Essa atividade como detetive permite que Gavião Vaqueiro se depare com situações adversas provocadas pela construção da rodovia, as quais desencadeiam visões, reflexões, críticas, além da descrição de fatos e espaços que integraram o processo de construção da rodovia Transamazônica.

A partir do protagonista e na sua relação com os demais personagens, a narrativa expõe, em tom de rememoração, opiniões sobre temas recorrentes na abertura da rodovia que dialogam no enredo com a investigação da sucessão de crimes. Desse modo, Gavião Vaqueiro transita entre a história central do romance, o objetivo de desvendar os crimes e a reflexão a respeito dos aspectos da construção da rodovia, mas não deixa que o enredo se resuma em uma abordagem sobre a resolução da missão proposta na narrativa.

Assim, apesar de, num primeiro momento, ser inverossímil a narrativa segundo a qual o assassino garimpa na boca de suas vítimas, a trama propõe recortes que possibilitam uma discussão sobre mazelas provocadas e deixadas durante a construção do empreendimento, que evidenciam outra face do evento de conquista.

No romance policial de Assis Brasil, *Missão Secreta na Transamazônica*, o contraponto a temas que justificaram a construção da estrada, como o progresso e a integração nacional, ou a crítica explícita a demandas do empreendimento, como indígenas, saúde e doença, entre outros, conduzem a uma apresentação das contradições do evento de conquista, evidenciando as mazelas provocadas e deixadas com a construção da Transamazônica.

A narrativa inicia similarmente a histórias reais de pessoas de todas as partes do Brasil que vinham em busca de trabalho na rodovia, ou seja, com o grupo de aventureiros (Gavião Vaqueiro e seus companheiros de viagem: Doutor Quizila, o velho seu Faustino, seu Zeca, seu Lucas Ferreiro) chegando à Cidade de Altamira para se apresentar ao trabalho nas obras de abertura da estrada: “— Chegamos. Chegamos a Altamira — gritou o velho. [...] A gente estava agora numa pequena elevação de terreno, de onde se podia ver o rio Xingu, a cidade e o trecho aberto da estrada Transamazônica. A paisagem era bonita” (Brasil, 1991, p. 7).

Esse trecho inicial segue com uma descrição do cenário da cidade de Altamira, feito conforme os aventureiros adentram as ruas, rumo à hospedagem. Uma primeira questão pertinente de ser inquirida são os contrapontos que, de forma crítica, a narrativa busca construir acerca de alguns temas que estiveram presentes nos discursos de conquista do empreendimento na Amazônia.

A ideia da representação de uma prosperidade/progresso, por exemplo, é exposta no enredo da obra literária e, embora em um primeiro momento pareça replicar os termos de uma retórica da conquista exarados em Silva (2022), no conjunto das citações ao tema, pode-se observar uma conotação distinta deixada ao leitor. Essa ideia surge logo nas primeiras páginas durante a acomodação dos aventureiros na cidade, com o protagonista repetindo para seus companheiros uma noção difundida pela propaganda referente à construção da Transamazônica no início da década de 1970: “[...] — Companheiros, vamos trabalhar para o progresso do Brasil. Uma estrada como a Transamazônica nunca foi feita antes” (Brasil, 1991, p. 9).

Gavião Vaqueiro brada o pioneirismo da iniciativa estatal, a construção da estrada que conquistaria a Amazônia, uma região rica e farta, o que, consequentemente, consolidaria o progresso nacional. Observa-se, no entanto, que essa frase funciona (na narrativa) como um sentimento inicial do protagonista, um sentimento social comum acerca do empreendimento, mas que, no caso em tela, será desconstruído ao longo do enredo.

Gavião Vaqueiro, que acabara de chegar a Altamira, ainda não tinha o contato com as diversas ocorrências que viriam com a sua estada na cidade, tampouco conhecia as condições em que se encontrava o empreendimento. Ao longo da sua missão secreta, o protagonista se defronta com realidades e opiniões que trazem perspectivas “assertivas” para esse tema, a exemplo da menção feita à Altamira no trecho em que dialoga com o delegado Doutor Zaque. Por ser uma cidade-polo, teria, novamente, a sua dinâmica

alterada e estava novamente no/em meio de um enorme fluxo migratório, diante do que se pretendia estabelecer como a grande obra de integração da Amazônia:

— Sentem aí — pediu o delegado. [...] — Daqui a pouco vai chover e a luz apaga. Esta cidade é ainda um inferno, mas vai melhorar quando a estrada estiver pronta. [...] — Embora não pareça, Altamira já teve o seu apogeu econômico. Isso já foi muito próspero no tempo da borracha. [...] isso aqui fervilhava de cearenses e Paraibás. E sabem o que essa gente toda foi fazer depois que se acabou a seringa? [...]. — Uma coisa horrível. Todo mundo foi caçar gato-do-mato, a pobre jaguatirica, pra vender a pele. Trinta mil peles chegaram a ser exportadas por ano, uma barbaridade. [...] — [...] então, o que aconteceu? Altamira entrou de novo num buraco de decadência. A proibição até que não atrapalhava muito, não, mas no caso é que as jaguatiricas estavam no fim. [...] O delegado abriu os braços, num gesto largo, charuto fumaçando sozinho no cinzeiro: — Então de 1970 para cá, começou tudo de novo, aeroporto duplicado, todo tipo de avião, helicópteros, homens de toda a parte. Ainda bem que a gente reparte os forasteiros com Marabá e Itaituba, afora os acampamentos perto da estrada. Se não fosse assim, Altamira já tinha virado um verdadeiro caos, como se fala (Brasil, 1991, p. 26).

Prosperidade, decadência e progresso, o enredo traz um tema sempre presente nos debates sobre o empreendimento na Amazônia e que historicamente deixava uma incógnita para reflexão: será que a Transamazônica iria cumprir a missão de posse, povoamento e exploração, ou seja, de conquista da Amazônia, e com isso o progresso da região e, por extensão, do Brasil viria de forma “definitiva”? Ou será/seria mais um momento de apogeu sucedido de um declínio, em que o ser humano ficaria novamente isolado e refém da floresta?

Para além da repetição da ideia de progresso, de uma grande vitória do ser humano na Amazônia, percebe-se, no enredo da obra literária, progressivamente, inquietações nas quais não há simplesmente a fixação e/ou reprodução otimista e definitiva acerca de uma conquista da Amazônia, mas sim interrogações sobre o significado histórico do que seria a rodovia para a cidade de Altamira, para a região e para o país.

Nessa perspectiva, outros elementos vão sendo acrescentados em direção à desconstrução da primeira impressão do protagonista ao chegar à cidade de Altamira. É o que se infere no próprio enigma que baliza a missão secreta de Gavião Vaqueiro na trama, o assassino que “garimpa ouro” na boca de suas vítimas.

Cabe recuperar que, a busca pelo ouro, um *Eldorado*, era motivação às conquistas seculares e ideia sempre remetida à Amazônia, em que sua posse geraria riquezas para a região e para o país e, portanto, o progresso. Nos termos de Edna Castro (2010), o *Eldorado*, um território que guarda no seu interior um potencial de riquezas a serem exploradas, é mito fundador da Amazônia e primordial para as incursões de conquista do continente sul-americano, algo que ecoa até hoje em seu jogo de sentidos.

Contrariamente, em *Missão Secreta na Transamazônica*, além do fato de estar ligado ao crime, o que já deprecia a ideia de prosperidade que a estrada trazia, a busca pelo ouro

também simboliza o fracasso dos personagens no enredo. Entre alguns trechos que evidenciam a saga de Gavião Vaqueiro para achar o assassino, um diálogo que este tem com o dentista da cidade, Dr. Zenóbio (que era um dos suspeitos do detetive amador), é bem ilustrativo:

— Já, já. Por esta região é muito comum. Qualquer garimpeiro, ou mesmo trabalhador de estrada, faz maior sacrifício para ter um dente de ouro bem vistoso. É quase uma mania. Me lembro de um cearense que juntou dinheiro, do pouco que lhe sobrava, até comprar uma pepita. E veio correndo aqui. “Dr. Zenóbio” — ele disse — “Vou voltar pra casa, pra minha família, e quero pelo menos ter um dente de ouro pra mostrar” (Brasil, 1991, p. 59).

Assim, o ouro que, na concepção da conquista, foi recorrentemente requerido na ambição do conquistador e simbolizava a riqueza atribuída historicamente à Amazônia, consoante ao trecho em tela, seria um prêmio consolador, a única lembrança a ser levada da região, pois, uma vez que o sonho de prosperidade não se consumava, era necessário camuflar o fracasso com um fragmento simbólico da riqueza almejada. Essa questão é mais evidente ainda em outro trecho, em que o protagonista descobre e dialoga com o terrível assassino, como se vê:

O testemunho dele seria importante, mesmo a confissão, pois o delegado estaria bem ali perto para ouvir tudo. Então voltei a perguntar: — Por que matou aqueles pobres coitados, Bastião Gordo? [...] — Ora, matei pelo ouro, não é um bom motivo? — Me diga se é um bom motivo. — Vim pra cá iludido, à procura de garimpo de ouro. Mas nada consegui, muita gente, muita confusão. Então resolvi garimpar à minha maneira. Aqueles infelizes queriam ouro na boca banguela, pra quê? A sua gargalhada, feia cavernosa, reboou por dentro da floresta (Brasil, 1991, p. 87).

Nota-se que o enredo não só coloca o ouro como enigma, como motivação para a sucessão de crimes praticados por Bastião Gordo, mas também transmite ao leitor a mensagem que, se a simbologia da terra de *Eldorado* motivou a migração de inúmeras pessoas à Amazônia, a exemplo do assassino Bastião Gordo, a realidade apresentava-se diferente. Logo, não se via esse lugar de riquezas incontáveis, a prosperidade não chegava conforme se vislumbrava ao migrar para a região. Na Transamazônica, nada havia de ouro, não se conseguia a prosperidade, somente muita gente e muita confusão nas obras de sua construção.

O próprio crime, ou melhor, a sucessão de crimes que aconteciam na cidade, simboliza também uma contradição com a ideia do progresso. No evento em que se bradava o caminho da prosperidade da região e do Brasil, o que se via eram as mazelas deixadas pelo evento da conquista e a chegada de pessoas más, como Bastião Gordo. Essa leitura torna-se perceptível no final do enredo da obra literária em que o assassino é morto, confira:

— Esta praga vai ser enterrada aqui mesmo, — disse — no local dos seus crimes hediondos. Nada na sepultura, nenhuma lápide, só a carcaça



embaixo. Nem cruz nem epitáfio. Altamira não deve ficar com esta mancha. E nós todos vamos esquecer. Um mau exemplo às vezes é copiado. — Tem razão, doutor Zaque — eu disse. — Não devemos contar isso pra ninguém. Doutor Zaque abriu os braços e, num gesto entre espetaculoso e irônico, disse: — A cidade de Altamira se civiliza com a abertura da Transamazônica (Brasil, 1991, p. 92).

O crime investigado durante toda a narrativa simplesmente deveria ser esquecido, sem corpo, sem sepultura, sem exemplo a ser copiado e, contraditoriamente, tudo em favor da ideia de prosperidade de que o ser humano tomava posse da Amazônia. As fronteiras da “modernidade” avançavam sobre a região com o advento do empreendimento e, portanto, atitudes, hábitos e temas que fossem de encontro com os ideais de uma “nova civilização”, ainda que desprovidos de princípios éticos e morais, estranhamente, deveriam ser esquecidos, banidos para não se tornarem públicos, não se poderia admitir nada que representasse o passado, “o atraso”, para ofuscar o sucesso iminente.

Essa perspectiva também se observa em outra questão pontuada no enredo, a ideia de uma ameaça estrangeira à Amazônia que teria levado ao advento da grande rodovia. Após o tema surgir no enredo, busca-se marcar explicitamente um contraponto, um contraste com que era dito e o que se via na construção da Transamazônica. Essa noção surge em uma das voltas pela estrada de Gavião Vaqueiro (narrador-protagonista), em busca de pistas do assassino da cidade de Altamira, ocasião em que conversa com o engenheiro Dr. Ira, como exposto abaixo:

Foi bom este meu passeio até a estrada, porque o engenheiro me contou o verdadeiro motivo, do governo Brasileiro, para construção da Transamazônica. As autoridades tinham despertado para um problema que se anunciava bem claro e ameaçador: medo de que os estrangeiros, mais cedo ou mais tarde, ocupassem a Amazônia, ou reivindicassem o território por algum organismo internacional. [...] — Os estrangeiros tinham uma estratégia bastante eficaz — me disse o dr. [sic] Ira — Eles iam, aos poucos, adquirindo terras a preço barato. Às vezes glebas, e tudo em volta da foz do rio Amazonas. [...] A rural deu um solavanco num buraco e o engenheiro disse a parte mais curiosa e importante da sua conversa comigo: — Ora, quando fechassem o círculo de terras compradas a preço de banana, isolariam toda a Amazônia do resto do país (Brasil, 1991, p. 71-72).

Vale ressaltar que, além desse tema ser recorrente nos debates iniciais que apontavam a construção da rodovia, como uma possível solução encontrada pelo governo para “integrar” a Amazônia ao território nacional, era também uma “preocupação” presente nos discursos de conquista. O tema aparecia como uma das principais justificativas para uma urgente “ocupação” da Amazônia, haja vista que, nessa leitura, o Brasil corria sérios riscos no quesito de sua soberania. Dessa maneira, seria preciso correr, já que a região persistia em uma economia extrativista, e seria necessário integrá-la à prosperidade que, supostamente, vivenciava a nação na década de 1970.

Não obstante a Amazônia estar entre as terras nacionais, a sua conquista viria com a posse, com a “ocupação” da região. Seria necessário completar o “todo” com a parte que



faltava. Destarte, as riquezas da fauna e da flora estariam ameaçadas e o país precisava agir urgentemente. Nesse sentido, a principal resposta dada pelo Estado ditatorial na década de 1970 teria sido o anúncio e a posterior construção da rodovia Transamazônica, mas que, na obra literária, é apontada como a resolução de um problema (como a soberania nacional) e início de outros piores, questão observável na reflexão que o narrador-protagonista faz ao final da conversa com o engenheiro:

O engenheiro estava revoltado e afirmou que a ameaça ainda não tinha cessado de todo. O governo controlava a compra de terras por estrangeiros, mas... — No dia que assumir o governo um presidente fantoche — ele disse — a coisa fica preta, perdemos a metade do nosso país. Assim, com aquela viagem com dr. [sic] Ira, aprendi mais um pouco sobre a realidade da Transamazônica — índios com fome, caboclos com malária e lepra, trabalhadores exaustos, estrangeiros gananciosos, e a derrubada da floresta como um vivo e sangrento corte na pele do país abandonado (Brasil, 1991, p. 73).

Desse modo, se, por um lado, o personagem Dr. Ira afirmara que com a estrada resolvia-se o problema da integração por estrangeiros gananciosos, por outro, Gavião Vaqueiro deixa a reflexão que outras questões concorriam com o tema exposto pelo personagem. O discurso da vitória sobre o oponente apropriado no cenário da construção da rodovia e propagado em páginas literárias, nessa leitura, apresentava outra face da realidade que se via, ou seja, “um vivo e sangrento corte na pele do país abandonado” (Brasil, 1991, p. 73).

Para tanto, Gavião Vaqueiro preocupa-se em não só deixar ao leitor a mensagem exposta pela fala do personagem Dr. Ira, pois, logo em seguida, os “estrangeiros gananciosos” tornam-se uma justificativa para a Transamazônica, no meio de inúmeras problemáticas. Igualmente à simbologia do progresso/prosperidade, recorre-se aos sentidos correntes na propagação da estrada em escala nacional na primeira metade da década de 1970 para evidenciar contrapontos, reflexões estas que ilustram mazelas que ocorriam e eram deixadas pela iniciativa estatal na Amazônia.

Assim, coloca-se em evidência no enredo da obra de Assis Brasil, o que foi negado – a outra face do evento de conquista. É o que fica ainda mais perceptível em outros temas presentes no enredo, os quais serão apresentados a seguir.

Transamazônica: a outra face da conquista

Se no contraponto às ideias de progresso e ameaça estrangeira é possível inferir questionamentos reflexivos, as demais temáticas que emergem no enredo são dispostas em tom de crítica e ganham um enfoque especial ao longo do enredo de *Missão Secreta na Transamazônica*. A partir da visão dos personagens, são expostas novas mazelas deixadas no caminho da conquista, as quais os trabalhadores e os povos originários estariam submetidos.

Nesse sentido, uma questão levantada no enredo da obra literária diz respeito aos



critérios – ou à falta destes –, na seleção dos operários para a labuta na abertura da estrada. Confira no trecho:

Noite já caída, não saímos mais do albergue naquele dia. Comemos alguma coisa em frente, na pensão do Bastião Gordo, e fomos dormir. No dia seguinte, conforme o andamento da situação, a gente ia com seu Faustino ao posto de recrutamento do DNER, pro trabalho na estrada. Ali havia uma espécie de seleção do pessoal, mas só pra constar. Gente doente ou sadia era recrutada do mesmo jeito (Brasil, 1991, p. 12).

O personagem critica a falta de cuidado dos integrantes do governo responsáveis pela admissão dos operários que trabalhariam nas obras da rodovia, o que poderia acarretar graves problemas de saúde pública com a chegada de pessoas das mais variadas partes do país, sem saber ao certo as possíveis doenças que traziam consigo.

Essa reflexão continua em outro momento, em que, na empreitada de conseguir pistas do assassino que agia na cidade de Altamira, Gavião Vaqueiro tem um encontro com um dos médicos da região (Altamira), Dr. Amaury, ocasião em que dialogam sobre saúde e doença na Transamazônica, conforme consta no trecho a seguir:

— É. E as doenças trazidas pra cá pelos milhares de colonos? É outro problema grave. Ninguém passa por um exame médico sério. Mas não se justifica isso. Os funcionários do governo ganham mal, e daí? A caridade não anda em todos os corações. Eu não posso fazer tudo praticamente sozinho. Dr. Voltaire me ajuda um pouco, mas somos apenas duas almas penadas no traseiro de um porco, como fala o dito popular. Eu ia escutando o dr. Amaury, em silêncio, pois sentia que ele queria desabafar com alguém. — Então entra aqui o tuberculoso, — ele continuou — a esquistossomose e a doença de Chagas. A doença de Chagas é transmitida devastadoramente pelo barbeiro (Brasil, 1991, p. 38).

Pode-se inferir, baseado na reflexão sobre esse tema, que, de certa forma, ao se expor a precariedade da seleção, o enredo expõe o avançar das obras a qualquer custo, já que, conforme exposto pelo personagem, “ninguém passava por um exame médico sério”, inferindo que os trabalhadores chegavam e eram indiscriminadamente admitidos aos canteiros de obras, o que provocava grave problema de saúde pública ao longo da Transamazônica.

Ainda com relação a esse assunto, a narrativa de Assis Brasil traz outros elementos que atuam no universo ficcional da obra literária e somam na evidência do tema no enredo. O personagem médico Dr. Amaury, em tom de desabafo, descreve doenças que a interferência no meio ambiente e a falta de condições básicas e infraestrutura causavam na região:

Dr. Amaury, como todo profissional sincero e competente, andava revoltado com a situação da saúde em Altamira. — A doença número um daqui não é a malária, como pensam muitos — ele disse para dr. [sic] Voltaire. — É a verminose. Cem por cento da população sofrem [sic] desse mal. A malária é apenas a segunda doença. [...] Depois, dr. [sic] Amaury me perguntou: —

Você está na derrubada da mata? — Não, senhor. Vou trabalhar no saibro, na estrada já aberta. — Pois há uma doença mais estranha por aqui — disse o médico. — Ela tem como hospedeiros naturais a lagartixa e os lagartos. É a leishmaniose, típica das derrubadas de mato. [...] Pegamos uma velha rural do Instituto e visitamos muitas agrovilas [...]. — Tem muita gente por aqui com lepra — disse dr. [sic] Amaury. — Uma das calamidades escondidas do país. Na frente de uma ou outra casa, fomos encontrando uma bandeira vermelha hasteada. Era o sinal, combinado, avisando ao doutor que ali tinha gente doente precisando de ajuda. — Em Marabá a coisa é bem pior — disse o médico. — Lá existem já duzentos e cinquenta e três casos de lepra registrados. A causa? — levantou os braços num gesto largo — A falta de higiene (Brasil, 1991, p. 37-39).

O personagem, ao descrever as enfermidades transamazônicas, denuncia problemas com doenças enfrentadas por operários e colonos. Doenças como a leishmaniose aparecem como uma resposta da natureza à interferência humana no meio ambiente, “na derrubada da mata” para a abertura da rodovia; a malária, comum na região, atacava o migrante desprevenido; a verminose e a lepra apontam para a falta de saneamento básico e infraestrutura que os trabalhadores estavam sujeitos.

É oportuno enfatizar que o enredo reivindica uma temática presente no cenário histórico-social da construção da rodovia e do imaginário da conquista para a constituição de sentidos. Ainda no início das obras da rodovia, por exemplo, mesmo não encontrando o eco necessário, Alberto Tamer (1971) e Osny Duarte Pereira (1971) já chamavam a atenção e escreviam acerca do tema saúde e doenças, alertando as autoridades sobre a necessidade da adoção de medidas bem planejadas e imprescindíveis para que não se repetissem os erros de outras iniciativas estatais na Amazônia, em que, nas tentativas de dominar a selva, o ser humano sucumbiu às suas armadilhas.

O tom de preocupação inicial é alterado a partir da segunda metade da década de 1970, em que se revelam as intempéries da conquista e se vislumbra o ser humano perecendo diante das mazelas da floresta. Os sociólogos Fernando Henrique Cardoso e Geraldo Müller (1978), no livro *Amazônia: Expansão do Capitalismo*, argumentam que os projetos oficiais de colonização, como a Transamazônica, não elevaram o padrão de vida da população local, mas sim estabeleceram “um mórbido regime de trocas de doenças, contraindo (os migrantes) algumas que não tinham (malária, febre negra de Lábrea) e transmitindo outras estranhas ao ambiente (esquistossomose)” (Cardoso; Müller, 1978, p. 204).

Marcus Barros (2006), em *Clima e endemias tropicais*, defende, nesse ângulo, que, na construção da Transamazônica, as pessoas eram “plantadas”, “descartadas” ao longo da estrada e várias doenças passaram a assolar os operários e imigrantes, o que sobrecarregou os hospitais da Amazônia, além disso, para muitos, a chegada à região para o trabalho ou colonização não tinha volta.

Assim, o tema saúde e doença na Transamazônica acompanha a trajetória discursiva da rodovia, saindo de uma preocupação para a exposição de resultados trágicos deixados pelo evento de conquista. Nessa direção, o enredo da obra literária, publicada em



1991, não alheio a essas questões, apropria-se dessa reflexão para somar na sua constituição de sentidos. Os personagens parecem despertar para a mensagem de que muitas mazelas eram deixadas no caminho da Transamazônica, como mortes, doenças e precariedades, algo que era negado nos discursos preponderantes sobre a rodovia na primeira metade da década de 1970.

Outra questão importante em *Missão Secreta na Transamazônica* surge com o encontro do personagem Gavião Vaqueiro com os povos originários na rodovia Transamazônica. Ao dar uma volta pela estrada, continuando a saga de conseguir pistas sobre o criminoso da cidade de Altamira, o personagem encontra um grupo de indígenas:

Uma vez cheguei a ir perto de Marabá, seguindo as margens do rio Tocantins — sabia que era um passeio de lazer, pra apreciar as belezas da natureza, mas acabei encontrando um grupo de índios gaviões, miseráveis e esmolambados. Estavam caçando com pequeninas flechas que não davam pra matar nem lagartixas. Uma mulher barriguda, e com outro filho escanchado na cintura, parecia uma nordestina na paisagem sofredora do Nordeste. Como eu carregava a minha Winchester [grifo do autor] e eles me dessem notícias de alguns macucos por perto, fui caçar para aquelas famílias famintas. [...] Foi uma verdadeira festa para aqueles pobres índios. Embora com pena, trouxe também pra eles os ovos daquela ninhada. [...] E me despedi dos gaviões, que acamparam ali mesmo, para a primeira refeição em muitos dias. De vez em quando isso acontece para quem viaja pela Amazônia: o encontro de índios famintos e sujos. Até nas estradas eles surgem pra pedir esmola — as mulheres mostram os filhos pequenos e estiram as mãos. Quem se importa? A desculpa do governo é que os índios saem das suas reservas por puro espírito de nomadismo. Será? O fato: a abertura de estradas na Amazônia está acelerando o extermínio dos índios (Brasil, 1991, p. 43-44).

Constata-se que a descrição do narrador-protagonista acerca dos indígenas marca, no enredo, a situação de miséria a que estes ficaram expostos com o advento da Transamazônica e remete ao impacto que esses povos sofreram com a construção de estradas que atravessavam seus territórios, interferindo diretamente na preservação de suas terras, culturas, rituais, costumes e até levando ao extermínio.

Observa-se, portanto, a evidência de uma visão social presente na arrancada estatal para a conquista da Amazônia na década de 1970, a qual é refutada na menção aos indígenas no enredo. Conforme Loureiro (2014), os povos tradicionais, como os indígenas, eram considerados atrasados, primitivos e, portanto, não “civilizados” e, especialmente durante a ditadura, passaram a ser considerados um entrave para a almejada modernização e uma vergonha pelo “primitivismo”.

Assim, essa visão preponderante e explícita dos indígenas como obstáculos para o avançar do dito progresso, como seres “primitivos” que deveriam ser integrados à “civilização”, só começou a perder força (enquanto discurso) – nos termos de Becker e Stenner (2008) e Amato (2014) –, com o surgimento da consolidação de uma política ambiental preservacionista, iniciada e dominante a partir da década de 1990, e do reconhecimento de direitos na Constituição Federal de 1988.



À vista do que foi exposto na obra, mais que problematizar os indígenas frente a um evento estatal para a conquista da Amazônia, o enredo não alheio aos debates correntes, tece uma crítica explícita que, se distanciando da lógica integracionista e civilizatória, própria dos eventos históricos de conquista e vigente nos anos de construção do empreendimento, visa demonstrar como o desprezo do conquistador em relação ao outro impactou/impacta o cotidiano desses povos originários.

Nessa perspectiva, aparece uma última menção importante no enredo da obra literária que vale a indagação: a preocupação com a caça predatória, de modo que o aumento significativo do número de pessoas na região da Transamazônica poderia levar várias espécies à extinção. O tema surge na narrativa em mais uma reflexão do protagonista, Gavião Vaqueiro:

Então resolvi almoçar noutra pensão. Na porta tinha uma tabuleta anunciando paca assada na brasa. Sei que este animal está em extinção e é proibida a sua caça. Entrei e pedi o prato, que veio bonito, a carne escura enfeitada com rodela de cebola e tomate. Estava muito bom, mas enquanto comia, me lembrava dos bichos sendo mortos, sem nenhuma proteção, em todo o território: pacas, veados, capivaras, cutias, sem falar dos jacarés em qualquer banhado ou igarapé (Brasil, 1991, p. 82).

Vê-se, mais uma vez, que o tema, por intermédio das reflexões do protagonista Gavião Vaqueiro, é posto de forma explícita e em tom de crítica. Logo, apesar da reflexão sobre o assunto restringir-se a um pequeno trecho do enredo (que se soma a outras problemáticas descritas), o narrador-protagonista traz a mensagem de que a construção da rodovia poderia precipitar a extinção de várias espécies da fauna amazônica.

A narrativa evidencia que, mesmo havendo legislação sobre caça durante a construção da rodovia Transamazônica, sua eficácia era limitada ou inexistente, ou seja, incapaz de conter a ameaça de extinção aos animais e os impactos na fauna amazônica. Para compreender essa menção ao ambiente de construção da rodovia no enredo da obra literária, cabe refletir sobre as duas colocações desse trecho: a caça predatória e a extinção dos animais.

Especificamente no que tange à caça predatória, em que o trecho expõe que era proibida a caça do animal, a paca (*Cuniculus paca*), é oportuno citar que, segundo a pesquisa realizada, o regramento vigente sobre o tema era a Lei Federal n.º 5.197 de 3 de janeiro de 1967. Embora reconhecida como um marco na proteção da fauna brasileira ao proibir a caça profissional, a norma ainda permitia outras modalidades, como a caça amadora e de subsistência, e carecia de regulamentação clara quanto a espécies protegidas, áreas restritas e sanções. Essa limitação normativa é refletida na obra *Missão Secreta na Transamazônica*, que evidencia criticamente a fragilidade das políticas ambientais durante a construção da rodovia.

No que concerne ao tema da extinção de animais da fauna brasileira, também à época (década de 1970), este não adquiria a relevância que passou a ter, por exemplo, na década de 1990, na qual consta a publicação do livro de Assis Brasil. A primeira medida



oficial no país, por exemplo, só foi emitida dois anos antes do anúncio da construção da rodovia pelo Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, a Portaria IBDF n.º 303 em 29 de maio de 1968, que definia a Lista Oficial Brasileira das Espécies de Animais e Plantas Ameaçadas de Extinção no país.

Essa lista, que apontava algumas espécies de animais com risco de extinção (mamíferos, aves e répteis), constituía-se, na realidade, de mera reprodução de uma lista elaborada pelo agrônomo e zoólogo José Cândido de Melo Carvalho publicada no Boletim Informativo Fundação Brasileira para Conservação da Natureza (FBCN). Assim sendo, não correspondia a uma preocupação nacional e oficial sobre a caça predatória e a extinção dos animais, ou mesmo uma precaução que se devia ter em iniciativas como a Transamazônica.

Ademais, convém reiterar que as noções de sustentabilidade e a emergência de uma conscientização sobre a riqueza da biodiversidade amazônica são temas que se configuram a partir dos anos de 1980, com os debates que se consolidaram à época e o advento da Constituição Federal de 1988. Esta também trouxe uma ampliação na visão que se tinha sobre a caça predatória e a extinção dos animais, com o início da noção de meio ambiente ecologicamente equilibrado, como bem de uso comum do povo, conforme advoga Becker e Stenner (2008).

Portanto, mais que uma preocupação acerca desses temas, diante de iniciativa estatal na Amazônia, o enredo da obra literária publicada em 1991 revela uma nova ótica de representação do evento de conquista, aquela em que desvela as mazelas deixadas ao não considerar os recursos naturais como finitos, evidenciando a emergência de um “conquistador não sustentável”.

Considerações finais

Diante da exposição acerca da obra literária *Missão Secreta na Transamazônica*, cumprindo o objetivo de demonstrar a sua apropriação e conexão com uma narrativa da conquista da Amazônia, cabe aquitecer alguns comentários que ratificam a relevância dessa abordagem.

Primeiramente, conforme evidenciado na discussão realizada, apesar da sua vinculação com as demandas da rodovia Transamazônica, esta se dá sob uma perspectiva negativa sobre o empreendimento estatal na Amazônia, de modo que, demonstrou-se que não se pode abdicar da sua relevância dentro de uma produção literária sobre a conquista da região.

Ao se balizar nos estudos de Silva (2021, 2022, 2023), recortou-se como pressuposto que o inferno verde e simbologias adjacentes aparecem também como construção temática importante, não subordinada a um único período (exploração da borracha, a Transamazônica), mas na estética e dos discursos dos eventos da/para “a conquista da Amazônia” no século XX, nos quais a Transamazônica está inserida.

Com essa premissa, pode-se dizer que, em *Missão Secreta na Transamazônica*,



requer-se uma continuação, uma nova leitura para o cenário exposto por Silva. Ao contrário da ideia de uma “natureza soberana e brutal, em pleno expandir das suas energias” – como se pode ver em Rangel (2008), Cunha (2006), Ferreira (1960), Barros Ferreira (1963) –, ou da vitória implacável sobre o verde imponente amazônico (como ocorre em *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*), confirmou-se como o enredo, progressivamente, apresenta mazelas provocadas e deixadas no cotidiano de construção do empreendimento.

Gavião Vaqueiro, para além de um herói, que investiga e acaba com o criminoso da cidade de Altamira, é um personagem que presta um grande serviço, revelando, em páginas literárias, as contradições da Transamazônica, pois, paralelamente à estrada que carrega um discurso de progresso, o enredo aponta inúmeros problemas deixados no seu caminho.

Do mesmo modo, evidenciou-se o início de um abandono da representação literária da natureza/floresta enquanto inferno verde na produção literária sobre a Transamazônica (e sobre a Amazônia). Ainda que discretamente, ao falar da extinção dos animais, das populações indígenas em situação de miséria às margens da estrada, a obra faz uma aproximação com uma nova representação, em que ela (a floresta) não é mais o inimigo derrotado, tampouco o vitorioso, mas algo a ser considerado em eventos, como a construção de estradas na Amazônia, pois, consoante o narrador protagonista observa no enredo, assistia-se “[...] a derrubada da floresta como um vivo e sangrento corte na pele do país abandonado” (Brasil, 1991, p. 73).

Assim, ainda que discretamente, pode-se conceber em *Missão Secreta na Transamazônica* a evidência do que se pode denominar de “conquistador não sustentável”. Isto é, a emergência na estética literária de uma ética da sustentabilidade. Diante dos debates emergentes a respeito da sustentabilidade ambiental, não se pode mais aclamar uma vitória sobre a natureza/floresta, já que o discurso preponderante e hegemônico passa a pautar, pelo menos na teoria, um desenvolvimento sustentável, tampouco se pode mais falar de uma natureza/floresta inimiga do homem, visto que ela passa a ser encarada como uma das maiores riquezas da humanidade.

Por fim, esse ângulo é (e vem sendo) um pertinente pilar de observação para o que vem sendo chamado de uma produção literária sobre a conquista da Amazônia no século XX. Novas discussões podem não só reiterar o entendimento aqui provocado, mas apontar outras possibilidades de cotejo com os Grandes Projetos na Amazônia, a exemplo da construção – já no século XXI – da Hidroelétrica de Belo Monte no estado do Pará.

Referências

AMATO, Lucas Fucci. Os direitos indígenas como direitos culturais fundamentais. **Revista Jurídica da Presidência**, Brasília, v. 16, n. 108, p. 193-220, fev./maio 2014.

ARAÚJO, Cristina da Silva. Imaginário e representação do mito de *Eldorado*: a crônica de Sir Walter Raleigh - 1595. **Revista Tempo Amazônico**, Amapá, v. 1, n. 1, p. 25-38, 2013.



A TRANSAMAZÔNICA - visita de Médiçi à Altamira inaugurando obras. Direção: John E. Borring. Agência Nacional, 1970. (vídeo) Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8lo0WfKo0Qo>. Acesso em: 25 nov. 2022.

BARROS, Marcus. Clima e endemias tropicais. **Estudos Avançados**. São Paulo: v. 20, n. 58, p. 297-306, set./dez. 2006.

BECKER, Bertha; STENNER, Claudio. **Um futuro para a Amazônia**. São Paulo: Oficina de Textos, 2008. (Série inventando o futuro).

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. TIEDEMANN, Rolf (ed. alemã); BOLLE, Willi; MATOS, Olgária Chaim Feres (org. brasileira). Trad. de Irene Aron e Cleonice P. B. Mourão. Belo Horizonte: UFMG/Imprensa oficial de São Paulo, 2009.

BRASIL, Francisco de Assis. **Missão Secreta na Transamazônica**. Capa e ilustrações de Ferruccio Verdolin Filho. Belo Horizonte: BHJ, 1991.

BRASIL. **Lei n. 5.197, de 3 de janeiro de 1967**. Dispõe sobre a proteção à fauna e dá outras providências. Brasília: Ministério da Agricultura, [2000]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5197.htm. Acesso em: 20 jan. 2018.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa de 1988**. Brasília: Presidência da República, [2018]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 25 fev. 2018.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1978.

CASTRO, José Maria Ferreira de. **A Selva**. Ilustrações de Portinari. Lisboa: Guimarães Editores. 1955. Edição Comemorativa do XXV Aniversário de Publicação de “A Selva” [1930 – 1955].

CASTRO, Edna. Políticas de Estado e atores sociais na Amazônia contemporânea. In: BOLLI, Willi; CASTRO, Edna; VEJMEKA, Marcel (orgs.). **Amazônia: região universal e teatro do mundo**. São Paulo: Globo, 2010, p. 105-122.

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

FERREIRA, Barros. **O Romance da Madeira-Mamoré**. São Paulo: Clube do livro LTDA, 1963.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**: história de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos, 1960.

GALVÃO, Francisco. **Terra de Ninguém**. 2. ed. Manaus: Editora Valer, 2002.

JÚNIOR, Peregrino. **A Mata Submersa e Outras Histórias da Amazônia**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1989. Coleção Prestígio.

LADISLAU, Alfredo. **Terra imatura**. Manaus: Editora Valer, 2008.



LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. **Amazônia**: estado, homem, natureza. 3.ed. Belém: Cultural Brasil, 2014.

PEREIRA, Osny Duarte. **A Transamazônica** – prós e contras. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

PRETA, Cyro Armando Catta. “Clareira da Pátria Inteira (Transamazônica)”. In: SERVIÇO de Documentação do Ministério dos Transportes (org.). **Tempo de Estrada – 20 poemas da Transamazônica**. Rio de Janeiro: SDMT (em coedição com o Instituto Nacional do Livro e Grupo Planejamento Gráfico), 1972, p. 63-71.

RANGEL, Alberto. **Inferno Verde**. TELLES, Tenório (org.). 6. ed. Manaus: Editora Valer, 2008.

SERVIÇO DE Documentação do Ministério dos Transportes (org.). **Tempo de Estrada – 20 poemas da Transamazônica**. Rio de Janeiro: SDMT (em coedição com o Instituto Nacional do Livro e Grupo Planejamento Gráfico, editores), 1972.

SILVA, José Valtemir Ferreira da. Literatura e a construção da rodovia Transamazônica (BR – 230): A euforia com a estrada na obra de Consuelo Belloni. **Cadernos do CEOM (UNOCHAPECÓ)**, v. 34, p. 113-122, 2021.

SILVA, José Valtemir Ferreira da. Transamazônica e a grande batalha: Tempo de estrada e a vitória sobre o inferno verde. **Nau Literária**, v. 18, n. 3, p. 21-36, 2022.

SILVA, José Valtemir Ferreira da. Uma produção literária sobre a transamazônica: apontamentos preliminares. **Revista de Literatura, História e Memória**, v. 19, p. 196-215, 2023.

SOUZA, César Augusto Martins. **A estrada invisível**: memórias da Transamazônica. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

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

NOTAS DE AUTORIA

José Valtemir Ferreira da Silva (valtemir@ufpa.br) é Doutor em Letras/Estudos Literários (PPGL/UFPA). Mestre em Letras/Linguagens e Saberes na Amazônia (PPLSA/UFPA). Possui graduação em Letras pela Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Altamira. Atualmente é Técnico Administrativo no Campus Universitário de Altamira da Universidade Federal do Pará.

Agradecimentos

Não se aplica.

Como citar esse artigo de acordo com as normas da ABNT

SILVA, José Valtemir Ferreira da. Narrativas da conquista da Amazônia: transamazônica, outra face e contradições. *Anuário de Literatura*, Florianópolis, v. 30, p. 01-21, 2025.

Contribuição de autoria

Não se aplica.

Financiamento

Não se aplica.



Consentimento de uso de imagem

Não se aplica.

Aprovação de comitê de ética em pesquisa

Não se aplica.

Conflito de interesses

Não se aplica.

Licença de uso

Os/as autores/as cedem à Revista Anuário de Literatura os direitos exclusivos de primeira publicação, com o trabalho simultaneamente licenciado sob a [Licença Creative Commons Attribution \(CC BY\) 4.0 International](#). Esta licença permite que terceiros remixem, adaptem e criem a partir do trabalho publicado, atribuindo o devido crédito de autoria e publicação inicial neste periódico. Os autores têm autorização para assumir contratos adicionais separadamente, para distribuição não exclusiva da versão do trabalho publicada neste periódico (ex.: publicar em repositório institucional, em site pessoal, publicar uma tradução, ou como capítulo de livro), com reconhecimento de autoria e publicação inicial neste periódico.

Publisher

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Literatura. Publicação no [Portal de Periódicos UFSC](#). As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus/suas autores/as, não representando, necessariamente, a opinião dos/as editores/as ou da universidade.

Histórico

Recebido em: 17/06/2025

Revisões requeridas em: 14/06/2025

Aprovado em: 28/10/2025

Publicado em: 11/11/2025

