

A trajetória de uma estrada: análise de discurso de representações da rodovia Transamazônica em seus cinquenta anos de história

The trajectory of a road: discourse analysis of representations of the Transamazon Highway in its fifty years of history

Matilde de Souza*
Guillermina Elias**
Victor Nascimento***

Palavras chave:
Transamazônica
Desenvolvimento
Trajetória

Resumo: A rodovia Transamazônica teve ampla repercussão na imprensa nacional quando foi inaugurada na década de 1970. Passados cinquenta anos, considerando que a estrada segue inacabada, indaga-se quais representações estão presentes no imaginário social sobre ela. O objetivo deste artigo é identificar a percepção que se tem construído sobre a Transamazônica, utilizando a metodologia da análise de discurso. Foram selecionados reportagens e textos jornalísticos de quatro veículos da grande imprensa nacional, entre 1970 e 2020. Foram destacados os seguintes marcadores: desenvolvimento, esperança, integração e devastação. Concluímos que a percepção sobre a rodovia muda com o tempo, evidenciando as contradições nos conceitos que expressam a trajetória da estrada.

Keywords:
Transamazon
Development
Trajectory

Abstract: The Transamazon Highway had wide repercussions in the national press when it was inaugurated in the 1970s. Fifty years later, considering that the road remains unfinished, one asks which representations are present in the social imagination about it. The aim of this article is to identify the perception that has been built about the Transamazon, using the methodology of discourse analysis. Journalistic texts from four major national press vehicles were selected, between 1970 and 2020. The following markers were highlighted: development, hope, integration and devastation. We conclude that the perception of the highway changes over time, highlighting the contradictions in the concepts that express the trajectory of the highway.

Recebido em 09 de junho de 2021. Aprovado em 21 de setembro de 2021.

* Professora do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da PUC Minas. Doutora em Ciências Humanas pela UFMG. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5241-5644>. E-mail: matilde@pucminas.br.

** Pós-Graduada e Doutoranda em Relações Internacionais na Universidad Nacional de Rosario, Argentina. Instituto Argentino de Nivología, Glaciología y Ciencias Ambientales (IANIGLA) - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2282-5228>. E-mail: gelias@mendoza-conicet.gov.ar.

*** Doutorando em Relações Internacionais pelo Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da PUC Minas. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9767-0769>. E-mail: victormatosnasc@gmail.com.

Introdução

Nosso objetivo é identificar a percepção que se tem construído sobre a Transamazônica, que entendemos como uma rota que permanece, embora inacabada, mas cujas representações migram em função de mudanças no seu significado. Ela foi catalisadora da esperança de muitos imigrantes, corroída e recuperada ao longo do tempo. Foi vista como passagem aberta ao desenvolvimento e porta de entrada da integração da Amazônia ao Brasil, ideias que perduram, vestidas de novos entendimentos. E, como parte do Plano de Integração Nacional (PIN), foi criticada pela ameaça ao meio ambiente e pela potencial devastação que poderia promover. Desenvolvimento, esperança, integração e devastação são os termos identificados como mais presentes na definição do significado da rodovia.

Nossas fontes são matérias jornalísticas publicadas por veículos da grande imprensa, além de material bibliográfico. A metodologia é a Análise de Discurso tipo 2 (AD-2), a partir das contribuições de Lene Hansen (2006). Mostramos que, como viajantes, os significados da rodovia seguem a trajetória da ocupação da região. Para a escrita elaboramos, além desta introdução e da conclusão, três seções: a primeira apresenta breve histórico da Transamazônica; a segunda discute os significados que os termos anotados acima possuem na literatura e que serão os marcadores dos discursos que analisamos, e ainda apresentamos a metodologia empregada; a terceira seção analisa os sentidos que esses termos/marcadores tomam e que são o traçado, para além do desenho da “faixa” (PANTOJA & CORDEIRO, 2012), da viagem de sentidos da rodovia.

A construção da Rodovia foi um dos elementos principais do PIN, do governo ditatorial do General Emílio Garrastazu Médici, cujo objetivo era integrar a Amazônia ao país. Ao lado dessa ideia, havia a de conquista, que compõe o imaginário relativo à “invenção” da Amazônia (GONDIM, 1994), parte do universo simbólico construído em torno do projeto de ocupação. Anterior a esse processo, a Rodovia Belém-Brasília, a BR-010, era importante via de ocupação. Sua construção, iniciada em 1958, compunha o Plano de Metas do

Governo Juscelino Kubitschek, 1956/1960. A BR-010 foi aberta ao tráfego em 1961 e acelerou a transferência de populações para a Amazônia (MARTELLI, 1969). É desse modo que a ocupação da Amazônia ganha outra direção: das margens dos rios para as margens das estradas, com a chegada da agropecuária, da exploração mineral e da industrialização (SOUZA, 1995). Assim nasce a Transamazônica.

Breve Histórico da Rodovia Transamazônica

Rumo ao progresso e em ritmo de Brasil grande, o PIN foi o principal instrumento da intervenção federal na Amazônia. A construção da rodovia teve início em setembro de 1970 e foi vista como ideia-força a inspirar a unidade nacional (MARTINS DE SOUZA, 2016). Naquele período, a ideia de integração parecia exercer certo encantamento sobre parcela importante da população brasileira (SOUZA, 1995). A Transamazônica era chamada de rodovia da integração, no âmbito do PIN. Previa-se que seu traçado cortaria o norte do país, desde a cidade de Cabedelo, na Paraíba, rompendo a selva até a cidade de Lábrea, no Amazonas (SOUZA, 2020). O projeto foi acompanhado de ações para fins de reforma agrária: criação de áreas de colonização para assentamento de famílias; criação da Delegacia Regional da Amazônia, do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e de cooperativas; regularização de títulos de propriedade em favor de posseiros. Essas ações foram instruídas pelos Decretos 67.113/1970 e 67.557/1970 (BRASIL, 1970a; BRASIL, 1970b).

A mudança na paisagem foi logo sentida, a pressão sobre a terra teve impacto quase imediato, e foram intensas as repercussões sobre as populações locais, indígenas e não indígenas. Em outubro de 1971 o Presidente Médici visitou as obras da rodovia em “Itaituba, às margens do rio Tapajós, o centro pioneiro de colonização em Altamira, às margens do rio Xingu e o primeiro trecho inaugurado, de 252 km, em Marabá” (VEJA, nº 161, 06/10/1971, p. 24-25)¹. A inauguração oficial foi em 1972, mas a obra não foi concluída e a estrada continua sem

pavimentação em grande parte de sua extensão. Àquela época, os moradores ficavam isolados e sem comunicação por vários meses; atualmente, o trânsito é quase impraticável nos períodos de chuvas. Para muitos moradores, a rodovia é a única via de acesso e comunicação com outras localidades, e uma referência socioespacial importante (PANTOJA; CORDEIRO, 2012).

Abertas as portas para a conquista, no governo do General Ernesto Geisel a intervenção na região foi redirecionada para polos de desenvolvimento cujos efeitos deveriam se irradiar para a circunvizinhança. O segundo Plano Nacional de Desenvolvimento, II PND, 1975-1979, instituído pela Lei Nº 6.151, de 4 de dezembro de 1974, projetava o Brasil como potência emergente. Seu texto de abertura avalia que o “continente tropical úmido da Amazônia” permanecia quase intocado, apesar dos empreendimentos do governo anterior (BRASIL, s/d, p. 10).

Nesse período ocorreu a implantação de grandes projetos, cujo objetivo era promover a integração harmônica da região à economia nacional (CARDOSO; MULLER, 1977). Foram formadas grandes fazendas, e “a fronteira, que deveria ser a terra da promessa, onde, finalmente, os despossuídos se transformariam em uma inédita classe média rural, fechou por dentro, à frente de milhares de porteiras bloqueando o acesso à propriedade por posseiros, peões e colonos” (PINTO, 2020). O II Plano de Desenvolvimento da Amazônia, PDA, trazia os desdobramentos do II PND para a região, incluindo projetos de construção de grandes hidrelétricas. Na perspectiva de Lúcio Flávio Pinto (2020), o II PDA não sofreu interrupções desde sua implantação em 1975, e tem estimulado ações que inseriram e consolidam a região nos principais mercados internacionais.

A construção da rodovia, peça importante na engrenagem das políticas de desenvolvimento regional do governo Médici e da Política Nacional de Transportes da década de 1970 (OLIVEIRA NETO, 2015) foi praticamente abandonada após sua inauguração. A estrada lá está. É a atual BR-230. Foram também abandonados os projetos dos assentamentos, substituídos por grandes projetos de colonização, agora realizada pela empresa privada (RIBEIRO, 2020).

De tempos em tempos a estrada volta a ocupar lugar importante no noticiário nacional. Com o passar dos anos, as representações sobre a rodovia foram mudando, influenciadas pelos que ali vivem e pelos que transitam pela estrada. É através de trocas intersubjetivas, que expressam vivências e experiências, que a realidade da vida cotidiana desses habitantes se constrói, significativa para eles (BERGER; LUCKMANN, 2004). Muitas vezes, e considerando que tal realidade é multifacetada, ela não se reflete no modo como outros agentes interpretam a rodovia. Apesar disso, identificamos termos comumente utilizados, com diferentes significados, e que formam o entendimento do que hoje é a Transamazônica.

Possivelmente, a construção de novos significados teve sua origem na apropriação do espaço pelos colonos que ocuparam os lotes nas estradas vicinais à “faixa”. Embora relegados ao descaso e lançados ao “Deus dará”, a reação dos agricultores produziu novas trajetórias e instituiu novos sujeitos, novas identidades (MENESES, 2014; PANTOJA; CORDEIRO, 2012). A rodovia foi sendo apropriada pelos seus novos habitantes e seus moradores desenvolveram formas de pertencimento e elaboraram demandas que, vocalizadas, projetaram seus autores. A região deixou de ser vista como um espaço vazio. A Transamazônica era mais do que um traçado no mapa, era um lugar, um espaço, um território: um espaço territorializado (PANTOJA; CORDEIRO, 2012). Não uma estrada-fantasma, mas uma realidade que “teve seus significados e memórias metamorfoseados e passou a carregar as marcas negativas do período em que foi construída” (MARTINS DE SOUZA, 2016).

Esse processo fez descer a cortina da invisibilidade e esses novos atores passaram a ocupar espaço político. Isso porque a ideia de que a estrada teria sido engolida pela floresta é também uma forma de tornar invisível o povo que a habita (MARTINS DE SOUZA, 2016). Enquanto a estrada desaparecia como foco da narrativa, os moradores apareciam, davam vozes a si mesmos (MENESES, 2014). Nesse processo expõem-se as precariedades: o que os mantinha invisíveis foi a mola mestra para a sua visibilidade. É nesse ambiente que fazem sentido os termos que identificamos como recorrentes nos

discursos sobre a rodovia: desenvolvimento, esperança, integração e devastação.

Alguns conceitos e estratégia de análise

O conceito de desenvolvimento tem sofrido mudanças e, até meados do século XX, significava, sobretudo, crescimento econômico. Ao final da Segunda Guerra a ideia estava atrelada à recuperação econômica e material dos países assolados pelo conflito (VEIGA, 2008; MCCORMICK, 1992). Depois, falar sobre desenvolvimento demandava observar os fatores humano e ambiental: considerando indicadores de promoção do bem-estar social, de redução das desigualdades na distribuição de renda e de degradação que a ação humana provoca no planeta (SACHS, 2015).

Atualmente, desenvolvimento está atrelado à sustentabilidade, relação que começou a ser construída em meados de 1972, na Conferência de Estocolmo, ganhou força com o Relatório Brundtland de 1987 e se expandiu por meio da ONU em 2015, com a Agenda 2030 e com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS). Embora o debate sobre sustentabilidade possua dimensão geracional, com o tempo sua abordagem articulou a inclusão social, o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade ambiental (SACHS, 2015; UNITED..., 2016).

Durante os governos militares, a ideia de desenvolvimento aplicada à Amazônia colocava a questão ambiental em segundo plano, com uma abordagem econômica agressiva que implicava ocupação demográfica, desmatamento e exploração de seus recursos naturais. Essas ações, além dos investimentos em infraestrutura e incentivos fiscais para indústrias, agroindústrias e mineradoras, eram realizadas em um contexto de preocupação com a segurança nacional (ALLEN, 1992).

Crescia a pressão internacional por uma abordagem mais sustentável em relação à Amazônia, chamada de “pulmão do mundo”, respondida pelo governo do General João Batista Figueiredo com a promulgação da Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente. Com a redemocratização, mesmo persistindo uma noção sobre supostas ameaças à soberania, a partir

do interesse dos países do Norte sobre a região, buscou-se melhorar a percepção internacional quanto à articulação entre desenvolvimento econômico e sustentabilidade, culminando na candidatura do Brasil e depois na realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) em 1992, na cidade do Rio de Janeiro (PEREIRA, 2019).

Nos governos democráticos houve várias iniciativas para melhorar a proteção do meio ambiente e promover a sustentabilidade. Criou-se o IBAMA em 1989 e o Ministério do Meio Ambiente em 1992. Além disso, nos governos Fernando Henrique Cardoso e Luiz Inácio Lula da Silva, foram criadas e ampliadas estruturas de prevenção e combate ao desmatamento, inclusive da Amazônia Legal. O Brasil assinou e ratificou o Protocolo de Kyoto. Contudo, e embora o Brasil tenha se destacado internacionalmente por sua atuação nas negociações do Acordo de Paris e pela definição da Agenda 2030 na Rio+20, a aprovação do Código Florestal, após 13 anos de discussão no Congresso Nacional, significou retrocesso na proteção ambiental (LINHA..., 2020).

Uma controvérsia que marcou o governo Dilma Rousseff foi a construção da hidrelétrica de Belo Monte (PA), na bacia do rio Xingu. Embora a obra tenha se iniciado em julho de 2010, sua concepção é de 1975, e o projeto integrou o Plano Nacional de Energia Elétrica 1987/2010, que propunha a construção de 165 usinas hidrelétricas no período, 40 delas na Amazônia Legal. Antes de se chamar Belo Monte, o projeto recebera o nome indígena de usina Kararã. Após debates no 1º Encontro dos Povos Indígenas do Xingu, em Altamira, 1989, o governo optou por não denominar esse tipo de empreendimento com nomes indígenas (ARAÚJO *et al.*, 2014).

Em 2005, ainda como Ministra de Minas e Energia, Dilma Rousseff atuou em favor de se destravar um processo de licenciamento de Belo Monte e comunicou ao Ministério do Meio Ambiente e à Funai que a usina era prioridade estratégica do governo. Apesar de entraves burocráticos e de manifestações de lideranças indígenas e outros grupos da sociedade civil contrários à usina, a obra foi realizada e inaugurada

em 2016 (FAINGUELERNT, 2016). Em que pesem as características da matriz energética brasileira, essa obra, além de desrespeitar direitos de populações tradicionais atingidas por ela, expressa retorno a um padrão ultrapassado de desenvolvimento.

Após serem largados ao “Deus dará”, colonos e moradores da região atravessada pela Transamazônica desenvolveram esforços para sua organização e atuação política, em defesa de suas condições de vida. Em reação ao abandono, eles se articularam em vários movimentos e organizações, como, por exemplo, o Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica (MPST), a Fundação Viver, Produzir e Preservar (FVPP), e a escola Casa Familiar (CFR). São iniciativas interligadas e que incorporam demandas socioambientais (MENESES, 2014), contrapondo-se a uma visão do desenvolvimento baseada na grande empresa agropecuária. Neste sentido, não só retomam a ideia de desenvolvimento com sustentabilidade, mas também a esperança, sentimento que estimulou a migração dos primeiros colonos, ainda nos idos de 1970.

Recentemente, a articulação entre desenvolvimento e sustentabilidade voltou a sofrer mudanças. Ainda em sua campanha, Jair Bolsonaro declarou que priorizaria o desenvolvimento de políticas econômicas agressivas, ainda que prejudicassem o meio ambiente (ESCOBAR, 2018). Depois de eleito, propôs projetos de lei que ameaçam o sistema de proteção ambiental nacional, mas defendidos por ele com o argumento de que licenças ambientais não poderiam servir como impeditivos para o desenvolvimento econômico e da infraestrutura. No que concerne à Amazônia, implicações das ações do atual governo foram a redução da fiscalização ambiental, o aumento do desmatamento, e o aumento de conflitos com povos indígenas (ABESSA, FAMÁ, BARUEM, 2019). Observa-se, portanto, que a noção de desenvolvimento e a abordagem em relação à Amazônia expressas nas ações do governo Bolsonaro sinalizam um retorno à concepção dos governos militares, pois desenvolvimento volta a focar na dimensão econômica, tendo como protagonista a grande empresa, e a região amazônica volta a ser alvo

de preocupação internacional em relação à sua conservação. Há desesperança?

Diz-se que o desespero é falta de alento, desânimo, angústia e aflição. Por seu oposto, esperança é o ato de esperar o que se deseja. Pode também ser entendida como ter expectativa, confiança ou fé em conseguir algo que se deseja (FERREIRA, 1999). Esperança pode ser vista como virtude para quem nela crê, mas não é nada além de imaginação. Só se pode esperar ter o que não se tem. Por isso, a esperança está sempre fadada à falta e ao irreal, podendo ou não ser superada caso esta falta seja contemplada (COMTE-SPONVILLE, 2016).

Esperança é também uma das três virtudes teológicas, que ligam os indivíduos a Deus, ao se fundirem com virtudes humanas, e os auxiliam a participar da natureza divina. São elas: Fé, Esperança e Caridade (O..., 2018). Na lógica cristã, ela está relacionada à aspiração da felicidade, colocada no coração dos indivíduos por Deus, protegendo-os do desânimo e da fraqueza, defendendo-os do egoísmo e levando à outra virtude teológica, a caridade (O..., 2018). Faz sentido falar de tais virtudes, dada a influência da Igreja Católica na organização de movimentos sociais na região, através da Prelazia do Xingu (MENESES, 2014).

No Brasil, há que se considerar as contradições presentes no que se entende por esperança. Tomando, por exemplo, a desigualdade social e o racismo, problemas que persistem há séculos alimentados por práticas diárias, e cuja erradicação também alenta as esperanças por um país melhor (SCHWARCZ, 2019). Para esta discussão, interessa uma visão sobre esperança que auxilie a reflexão sobre as ondas migratórias para a colonização da Transamazônica, e a compreensão da expectativa difundida pelos governos da época de que o Brasil se tornaria mais integrado e economicamente desenvolvido.

A ideia de integração envolve o sentido de nação e de identidade. Integração nacional remete a uma identidade comum - unificar o território e as gentes que o habitam, como parte de uma comunidade política. Assim, a integração territorial consiste na produção das condições materiais para a obediência, e a integração nacional envolve a construção das condições ideacionais para a aceitação legítima, pela população, das ordens

provenientes das autoridades centrais. Podemos dizer que ambos os processos de integração se relacionam e se complementam, envolvendo a legitimação da soberania do Estado, e a legitimação da autoridade política do Estado sobre o povo (WEBER, 1982).

Importante nesse processo é a criação de um consenso mínimo sobre alguns valores e a aceitação de procedimentos para a solução pacífica de conflitos. Envolve, portanto, “a superação das divisões e rupturas e a união orgânica entre os membros de uma organização” (PASQUINO, 1992, p. 632). Sobre a relação entre integração e desenvolvimento, suposta nos processos de modernização, é provável o surgimento de conflitos entre grupos afeitos a diferentes interesses e valores. A integração, amparada por mecanismos de controle e por meios diretos de coerção, é uma forma de reduzir conflitos, preferencialmente através de controles que não envolvam o uso da força. Isso demanda maior proximidade cultural entre os nacionais e alguma certeza quanto ao acesso a benefícios materiais e imateriais.

A integração prevista no PIN era orientada por uma perspectiva territorial e econômica. Os discursos que a sustentaram silenciaram quanto à oposição política, e as ações de integração foram extremamente contidas quanto à oferta de benefícios à gente comum. Mas, alimentados pela esperança, os imigrantes e parcelas da população brasileira aceitaram a promessa ofertada pela Transamazônica. Esperança que não demorou a se tornar desesperança, face ao abandono e à devastação.

Devastar é termo que designa destruição, assolamento; também dano, ruína. Devastação é destruição vandálica, ruína proveniente de grande desgraça, assolação (FERREIRA, 1999). Por

aproximação, podemos falar de degradação. A Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981 (BRASIL, 1981) entende por degradação da qualidade ambiental a alteração adversa das características do meio ambiente (Art. 3º, Inciso II), e define como recursos ambientais - aqueles passíveis de serem degradados - a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora (Art. 3º, Inciso V - Redação dada pela Lei 7.804, de 1989) (BRASIL, 1989).

Como se vê pelas definições estabilizadas dos termos desenvolvimento, esperança, integração e devastação, eles se tocam em vários pontos e aspectos e fazem parte de vários contextos sociais nos quais se realizam as ações humanas. Por se relacionarem de modo tão próximo e, às vezes, tão contraditório, e por serem dependentes de interpretação por parte dos agentes inseridos nesses contextos, é que adotamos a análise de discurso para interpretar, a partir da fala de agentes específicos, como tais sentidos são formados e performados.

O modelo teórico-analítico para a análise das reportagens selecionadas busca permitir compreender, a partir de uma perspectiva temporal, diferentes representações que se tem da Transamazônica. A Análise de Discurso 2 (AD-2) permite acessar os discursos além do sentido linguístico, considera os contextos em que eles são performados, e trata de discursos produzidos em condições pouco homogêneas e pouco estabilizadas (MUSSALIM, 2006).

O modelo proposto por Hansen (2006) permite trabalhar com os discursos a partir de quatro dimensões: (1) Número de sujeitos; (2) Modelos intertextuais; (3) Perspectiva temporal; e (4) Número de eventos (HANSEN, 2006).



Figura 1 - Modelo de análise a partir de Hansen (2006).

Fonte: elaborado pelos autores a partir de Hansen (2006).

Com essa adaptação do modelo de Hansen (2006), tem-se que o (1) Número de sujeitos expressa as diferentes identidades que os agentes podem assumir ao performar seus discursos. Trabalhamos com quatro sujeitos/formações discursivas: desenvolvimento, esperança, integração e devastação. A escolha desses sujeitos foi feita a partir de nossa pesquisa sobre o tema, de forma que se considera que eles sintetizam representações da Transamazônica. Os (2) modelos intertextuais dizem respeito às diferentes esferas onde os discursos se localizam; trabalhamos com discursos selecionados em jornais e revistas que tenham sido produzidos por jornalistas, ou a partir de reportagens que apresentam entrevistas com lideranças políticas e cidadãos envolvidos com a rodovia. As quatro fontes utilizadas são: Revista Realidade, Revista Manchete, Jornal O Estado de São Paulo e Jornal O Globo.

A (3) perspectiva temporal trata da posição do discurso no tempo, e nessa discussão o tempo são os 50 anos da Transamazônica, espaço que permitirá verificar o que permanece e o que muda. Finalmente, o (4) número de eventos, aqueles aos quais o discurso se refere, são múltiplos, ligados pelo tempo, uma vez que se trabalha com diferentes sujeitos, tendo em vista os contextos nos quais os enunciados sobre a Transamazônica são produzidos.

O trânsito dos sentidos: a Transamazônica na trajetória de seus 50 anos

Em 9 de outubro de 1970, o presidente Médici sorriu quando, em meio a selva amazônica, foi derrubada uma árvore de 50 metros para iniciar as obras da Transamazônica. Segundo Murilo Melo Filho, a construção da estrada era uma “arrancada histórica para a conquista e a colonização deste gigantesco mundo verde” (MANCHETE, nº. 1445, 1979, p. 74)². No mesmo ano, o Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, afirmou: “pode-se dizer que a construção da Transamazônica e da Rodovia Cuiabá-Santarém representa[m] a obra rodoviária desta década, destinada a produzir um impacto na Amazônia ainda maior do que o operado pela Belém-Brasília” (MANCHETE, nº 0950, 1970, p. 107).

Nessas declarações identificamos as quatro formações discursivas: o desenvolvimento, expresso na colonização da região e na emancipação econômica do país; a esperança, presente nos anseios de melhoria das condições de vida do povo; a integração aparece através do planejamento e construção de grandiosas estradas e pela colonização; e a devastação é potencializada na posição predatória face àquele “gigantesco mundo verde”. Para efeito de organização das análises, trataremos de cada marcador individualmente, percorrendo os 50 anos da rodovia, e ressaltando as mudanças que cada um foi sofrendo ao longo do tempo.

O Desenvolvimento - Na primeira metade da década de 1970, ao anunciar a Transamazônica como importante obra do desenvolvimento nacional expressava-se um sentimento de poder e grandeza, que suscitava “no Brasil a mística do desenvolvimento, espécie de ideologia do trabalho, aquele algo de místico que faltava para esquentar a frieza tecnocrática” (BETING, 1973, p. 252). Isso se reforça em afirmações como: “quem viaja na Transamazônica sente-se como um Vasco da Gama do século XX, descobrindo continentes perdidos e inexplorados” (MANCHETE, nº. 0987, 1971, p. 83). E ainda: “agora surgiu uma nova Canaã: a Transamazônica. Metade dos colonos da estrada veio do Nordeste e até 1975 o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária pretende instalar 100.000 famílias” (REALIDADE, nº. 80, 1972, p. 208)³.

Poucos anos depois de sua inauguração, promessas não cumpridas da Transamazônica começaram a ser reveladas:

quem quiser percorrer os 2.348 quilômetros da parte amazônica já construída da rodovia (de Estreito a Humaitá) deve saber que, ao contrário do frequentemente imaginado, a Transamazônica não é asfaltada, mas uma estrada de terra de terceira categoria, com 20 centímetros de cascalho, rampas de até 10%, centenas de pontes de madeira e, longe dos marcos inaugurais, a faixa de rolamento de 8,60 metros (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 30.318, 29 de janeiro de 1974, p. 64)⁴.

Fontes mais alinhadas ao governo insistiram por mais tempo na narrativa do progresso: “esse

conjunto de características das regiões servidas pela Transamazônica e pela Cuiabá-Santarém vem permitindo o desenvolvimento do plano de colonização em toda a área, favorecendo a construção de obras necessárias ao estabelecimento de núcleos pioneiros" (MANCHETE, Ed. Especial, 1976, p. 314). Mas, abandonando o otimismo de antes, a Revista publicou reportagens compartilhando a noção de que a estrada não havia cumprido seu propósito.

Não há nem como pensar em viajar pela Transamazônica no trecho que vai de Jacareacanga, na margem do Tapajós, até Lábrea, quase às margens do Purus. Na verdade, todo esse trecho de mais de mil quilômetros do estradão não passa hoje de uma ficção rodoviária: praticamente não existe, a não ser nos cem quilômetros que antecedem Humaitá. O resto é picada pura, pedaços de um caminho abandonado e ligados entre si por pontilhões de madeira que o tempo, a chuva e a ausência de qualquer manutenção fizeram apodrecer. Noutros trechos, a Transamazônica foi simplesmente engolida pela floresta, e atravessá-la é como correr por um túnel verde e sombrio, coberto pelas copas das árvores que voltaram a se abraçar (MANCHETE, nº 1477, 1980, p. 84).

Na década de 1990, reportagens evidenciavam a situação de abandono da estrada, sua deterioração pelas chuvas e o retorno de muitos colonos ao Nordeste. Além disso, passados alguns anos desde a redemocratização, em 1995, o governo FHC propôs elaborar um plano de recuperação da Transamazônica (MANCHETE, nº. 2244, 1995, p. 92), que não saiu do papel. Durante o governo Lula, mesmo com embates com o IBAMA sobre a demarcação de áreas de conservação, algumas obras foram realizadas para reabrir trechos da estrada (ASFALTO..., 2009). Há que se considerar também que, em 2002, o Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica (MPST), criado em Altamira, passou a se chamar Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e do Xingu, visando articular a floresta e o sistema produtivo da região (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 39.758, 25/08/2002, p. 42; FVPP, 2006). Esse movimento amplia a voz dos moradores e se fortalece enquanto

expressão de outra visão sobre o desenvolvimento da Amazônia.

Nos anos 2000, junto aos debates sobre a necessidade de obras, são ainda mais recorrentes as reportagens que refutam o desenvolvimento prometido pela rodovia. Em 2002, o Estadão declarou: "a estrada tem asfalto apenas em 1 de cada 10 km. [...] No verão, atropelamentos são frequentes, porque nuvens de poeira encobrem a Transamazônica e atrapalham a visão de motoristas. [...] De Itaituba a Jacareacanga o abandono é total" (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 39,758, 25/08/2002, p. 42).

Em reportagem intitulada "Delírios amazônicos", Bernardo Mello Franco reforçou que "alguns trechos foram engolidos pela floresta, outros jamais saíram do papel" e apontou a relação do governo Bolsonaro com os governos militares da época: se além do propósito desenvolvimentista também havia uma narrativa de proteção da Amazônia contra interesses estrangeiros, hoje os aliados do governo aludem ao mesmo nacionalismo da época para rebater críticas sobre queimadas e desmatamentos. "Meio século depois, as teorias conspiratórias voltaram a ser úteis ao governo" (O GLOBO, 8/10/2020, p.03)⁵¹. Nas idas e vindas do conceito, um desenvolvimento que incluía as pessoas e preservava o meio ambiente não parece ter sido a mola mestra da modernidade na selva. Aparece entre um discurso e outro, mas não chegou a compor a principal ária da melodia.

O desenvolvimento traz esperança - O anúncio da rodovia acenou a esperança como promessa de desenvolvimento e melhora das condições de vida dos habitantes da região. "O homem brasileiro aceitou o desafio da floresta densa, para construir um país mais forte. Integral. Total. Para nossos irmãos da Amazônia o amanhã será diferente. E este amanhã já está chegando" (REALIDADE, nº 67, 1971, p. 03). Neste mesmo ano, a reportagem intitulada "A busca da terra prometida (inferno ou paraíso?)" difundia promessas sobre um "amanhã melhor", com progresso e ajuda às vítimas da seca:

os primeiros anúncios do plano de colonização da Amazônia surgiram com as notícias da construção da Transamazônica. Dizia-se então que nas margens da estrada seriam instalados os 2 milhões

de nordestinos vítimas da grande seca do ano passado, e naquela época subempregados nas chamadas frentes de trabalho, ganhando do governo menos que o mínimo legal: 2 cruzeiros por dia (REALIDADE, nº. 67, 1971, p. 217-219).

A promessa era também para a região que, de acordo com uma moradora de Altamira, esteve até então esquecida pelo governo federal.

Quando o presidente chegou a Altamira, a cidade começou a viver um dia muito especial. Esquecida, isolada, senhora do mais vasto município brasileiro, a cidade interpretava o governo federal como um poder muito remoto. [...] 'Deus proteja esse homem que se lembrou de nós', disse uma senhora. E todos passaram a fazer planos para depois - quando a Transamazônica chegar" (MANCHETE, nº. 0966, 1970, p. 27).

Passados alguns anos desde o início das obras, já se criticava a Transamazônica por suas promessas não cumpridas. Mas, em 1978, a Revista Manchete seguia ressaltando a narrativa do progresso prometido: "a Transamazônica, representou um dos compromissos desta geração com o futuro. Foi a nossa contribuição: porta ampla que se abriu para o povoamento da Amazônia e ampliação do Brasil. Com sua construção, a Pátria pode sentir-se maior, e seus filhos, mais confiantes nos próprios destinos" (MANCHETE, nº. 1375, 1978, p. 147).

Findados os governos militares e passadas quase duas décadas desde o início das obras da rodovia, tal como visto na perspectiva do desenvolvimento, a Manchete também admitiu o desapontamento:

para a maior parte das cerca de oito mil famílias que ouviram a conclamação do governo entre 1970 e 1974, o sonho revelou-se um amargo desapontamento. O solo, ao contrário da terra fértil do Oeste americano, era tão pobre que o resultado das colheitas começou a piorar consideravelmente, depois de três ou quatro anos. A maioria dos colonizadores acabou desistindo e partiu (MANCHETE, nº. 1954, 1989, p. 31).

Em 1990, o Estadão publicou: "o Incri recebeu críticas desde o planejamento da Transamazônica. Antes de a estrada começar a ruir,

com a chuva e o abandono, os colonos, sem assistência, já deixavam a região de volta ao Nordeste" (ESTADO DE SÃO PAULO, nº 35.477, 10/10/1990, p. 36). Apenas duas décadas após a promessa feita, o que se registrava era abandono e desesperança.

Refletindo sobre as promessas e os resultados da construção da estrada em meio à floresta, Gilles Lapouge sintetizou: "com a Transamazônica, tudo mudou. Hoje a civilização e as técnicas puseram suas garras, seus estigmas e suas feridas sobre o grande corpo sublime do mundo, sobre essa jóia do mundo" (ESTADO DE SÃO PAULO, nº. 40.751, 14/05/2005, p. 84). À desesperança houve reações, através da organização de moradores e trabalhadores que ocuparam espaço político para resistir, propor e abrir novas oportunidades.

Integração e desenvolvimento como promessa - Em 1971 a Revista Realidade questionou seus leitores: "será que você já ouviu falar na Transamazônica? É uma estrada em construção, de 2.600 km [...] e que promoverá a incorporação de 1/2 Brasil para os brasileiros: exatamente uma das regiões mais ricas do mundo" (REALIDADE, nº. 60, 1971, p. 76). Ainda em 1970 a Revista Manchete publicou: É tríplice a importância da obra: ligará o Nordeste com a Amazônia, estimulará a colonização e a conquista da Amazônia e, finalmente solucionará o problema nordestino [...].(MANCHETE, nº. 0950, 1970, p. 107). Como está posto, a integração territorial que a rodovia promoveria iria proporcionar acesso a "uma das regiões mais ricas do mundo" ao pobre nordestino. Integração e desenvolvimento são promessas de melhores dias e alimentam a esperança dos imigrantes.

Além da Transamazônica, o PIN também projetava a construção da ponte Rio-Niterói e da rodovia Cuiabá-Santarém. Esta última, em 1971, abrigava cerca de dois milhões de brasileiros ao longo de seus 2.080 km. Esperava-se grande ocupação também na Transamazônica (MANCHETE, nº. 0979, 1971, p. 66). Para Atenéia Feijó, repórter que visitou comunidades em agrovilas ao longo da rodovia em 1972, "a geração que começa a surgir na Transamazônica marcará a queda de barreiras étnicas e culturais" (MANCHETE, nº. 1056, 1972, p.82). Essa afirmação se repete em 1978 pelo jornalista Joel Silveira: "é da mais variada e imprevista etnia a

população que hoje habita os trechos colonizados da Transamazônica. A predominância ainda é para os nordestinos, na maioria antigos peões que participaram da construção da estrada” (MANCHETE, nº. 1372, 1978, p. 85). E continua: “uma estrada metade viva, metade morta. Várias vezes, nos últimos meses, vieram me dizer que a Transamazônica havia acabado. Que o indomável mato acabara por cobrir a maior parte dos seus mais de dois mil quilômetros” (MANCHETE, nº. 1372, 1978, p. 88).

Mas, dissolve-se a promessa: “a rodovia, que deveria ser o caminho da ‘integração nacional’, era apenas o testemunho rasgado na mata de um período onde apenas uma voz podia dar o tom dos destinos do país” (ESTADO DE SÃO PAULO, nº 35.477, 10/10/1990, p. 36). Nessa reportagem o jornal enfatiza que as críticas à estrada também se relacionavam à falta de planejamento e à intempestividade de sua construção: alguns motivos do insucesso da empreitada estavam relacionados ao contexto político autoritário do país.

Ainda que em seus primeiros anos a empreitada conseguisse cumprir parte de seu propósito de integração, também neles ficava claro que a estrada já se encontrava em situação precária. Passados os anos, muitos colonos regressaram às suas regiões de origem e a situação da estrada não melhorou substancialmente e em sua integralidade. Mesmo como promessa não cumprida, o desenvolvimento abriu as portas para a exploração dos recursos da região, apesar dos esforços para a sustentabilidade por parte de agricultores e moradores.

Devastação: avesso do desenvolvimento e negação da promessa - A devastação foi uma consequência das ações para o desenvolvimento, embora ignorada por muitos durante algum tempo. Ela teve pelo menos dois vetores: a devastação da floresta e o impacto sobre as populações autóctones, principalmente as indígenas. No início a floresta foi representada como obstáculo: “mais de dois mil homens, entre trabalhadores nordestinos e engenheiros, [...] lutam em cinco frentes contra a maior selva do mundo. [...] Pesados tratores derrubam gigantescas árvores, aplainam a terra vermelha, rasgando a floresta virgem” (MANCHETE, nº. 0965, 1970, p. 149). A floresta

deveria ser “vencida” para dar lugar ao desenvolvimento.

Não havia constrangimento em celebrar a derrubada da floresta. “Em pouco tempo se aprende que o desmatamento é o grande esforço dessa fase inicial - e mais penosa - da Transamazônica. [...] Conhecer o trabalho dos desmatadores é conhecer a parte heróica dessa fase pioneira da transamazônica” (MANCHETE, nº. 0977, 1971, p. 89).

Sobre os indígenas, o Ministro do Interior, Costa Cavalcanti, sintetiza o pensamento da época: “os índios devem ser protegidos e cuidados, mas em momento algum poderão atrapalhar o desenvolvimento nacional. Se estiverem nas áreas destinadas à colonização e criando problemas, e se não existirem sucedâneos próximos para essas áreas, os índios deverão ser deslocados” (MANCHETE, nº. 0954, 1970, p. 91). Em resposta a críticas sobre a abordagem do governo em relação aos indígenas, a Manchete publicou:

... muito das campanhas levantadas no exterior, falando em massacres de índios, devem-se a interesses contrários à ocupação da Região Amazônica por brasileiros. A denúncia de falsos massacres ou crueldades objetiva criar um ambiente contrário à Transamazônica, com evidentes lucros para os que não desejam o Brasil assentado no domínio de suas riquezas (MANCHETE, nº. 0954, 1970, p. 91).

Retoma-se a narrativa dos interesses estrangeiros e do imperativo do desenvolvimento a todo custo. Mas havia vozes discordantes. Os irmãos Vilas-Boas afirmavam a necessidade de “preservar a vida dos índios dentro do seu ambiente natural. [...] Os dois irmãos querem defender o seu parque, mantendo distanciada a fronteira agrícola e pastoril, e daí o temor que eles têm do impacto que as novas estradas, como a Transamazônica, ora em construção, possam causar no ambiente natural dos índios” (MANCHETE, nº. 1005, 1971, p. 60).

Enquanto a Revista Realidade reconhecia que a imagem internacional do Brasil não ia bem em razão da abordagem do governo sobre a Amazônia, a Revista Manchete continuava em defesa da rodovia. Realidade publicou em 1975:

[...] a ocupação da Amazônia com seu tremendo choque cultural para os aborígenes; a modificação do meio-ambiente, [...] são assuntos não só para artigos ou notas, mas para livros inteiros. Não devemos esquecer que a Amazônia é maior do que a Europa. E o que aconteceria se contassem a alguém que já desapareceram bosques do tamanho de um país como a Alemanha? (REALIDADE, nº. 110, 1975, p. 15).

Disse o climatologista Salomão Serebrenick: “os profetas das catástrofes alegam que as florestas originam as chuvas. Isto é falso. [...] Que representa a Transamazônica em face da enormidade da selva amazônica? [...] Espanta-me o fato de que alguém possa imaginar que a abertura de uma simples rodovia tenha podido, em tão poucos anos, originar um deserto a mil e 300 quilômetros de distância” (MANCHETE, nº. 1369, 1978, p. 86-87). Ressalta-se que a lógica desta época orientou muitas políticas públicas no Brasil voltadas para a região amazônica, e um dos principais expoentes disso é o projeto da usina de Belo Monte que, como visto, data do mesmo período.

Nas décadas seguintes as menções feitas nas reportagens sobre devastação versavam, principalmente, sobre os impactos sociais da obra: “Transamazônica 20 anos depois: o sonho que virou poeira”. Em entrevista, Dom Erwin Krautler, bispo que morou na região, disse: “sempre fui contra rasgarem a selva. Mas agora, é preciso manter a estrada conservada. Afinal existe gente morando e sofrendo aqui. Aliás, sempre houve” (MANCHETE, nº. 2024, 1991, p. 68).

Nos anos 2000, muito se reportou sobre os conflitos entre indígenas e madeireiros da região. Em 2014, o Ministério Público Federal entrou com uma ação pedindo que os povos Jiahui e Tenharim da região de Humaitá (AM) fossem indenizados em R\$ 20 milhões, alegando que “a União, e a Fundação Nacional do Índio (Funai) são responsáveis por danos ambientais socioculturais e morais coletivos causados pela construção da Transamazônica (BR-230) em terras indígenas” (ESTADO DE SÃO PAULO, nº 43.912, 8/01/2014, p. 06). Em 2019 a União e a Funai foram condenadas a pagar R\$10 milhões por danos morais coletivos, e obrigadas a

promover campanhas de conscientização aos direitos indígenas e a implementar medidas de proteção a locais sagrados (JUSTIÇA..., 2019).

Em reportagem recente sobre os 50 anos da rodovia, o jornal O Globo sintetizou o que foi feito na região a partir do pensamento de Médici e daqueles em seu entorno: “sua visão de futuro resumia a fumaça, asfalto e motosserra. A pretexto de povoar a Amazônia, os militares promoveram a exploração predatória da floresta. Tudo em nome da soberania nacional” (O GLOBO, 08/10/2020, p. 03). Esta síntese, além resumir a abordagem da devastação, também evidencia que a visão de desenvolvimento dos governos militares era predatória, e não é anacronismo dizer que era incompatível com a realidade, pois na mesma década da construção da obra, também se construía um consenso sobre sustentabilidade e a relação dos seres humanos com o meio ambiente.

Conclusão

Passados 50 anos, a Transamazônica é uma estrada inacabada, ganhando por vezes uma nova ponte, um novo trecho de asfalto, ou um novo elemento no conjunto de contradições que compõem seus significados. Com o tempo, mais trechos foram asfaltados, outros permanecem intransitáveis e mudou o entorno geo-demográfico da rodovia. Além disso, mudaram também as representações sobre a estrada, em sintonia com alterações no cenário político, cultural e social do Brasil. Nosso objetivo de identificar a percepção que se tem construído sobre a rodovia foi realizado utilizando textos jornalísticos selecionados a partir dos marcadores desenvolvimento, esperança, integração e devastação.

Desenvolvimento é um conceito em constante mudança, carregando consigo, hoje, além da dimensão econômica, a preocupação com a redução de desigualdades e com a sustentabilidade. Na Transamazônica, o desenvolvimento proposto não chegou para as pessoas 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. Por conseguinte, a esperança

morreu junto com a promessa, mas renasceu nos movimentos organizativos dos que teriam sido vítimas de tal engodo.

Quanto à integração, a estrada lá está, “metade viva, metade morta”, com trechos intransitáveis em determinadas épocas do ano, e engolida pela floresta em outros trechos. Mas a Amazônia se tornou realidade viva para os brasileiros de lá e de cá. A devastação, como visto, engloba o impacto da integração, parcialmente promovida pela rodovia, sobre o meio ambiente e sobre as comunidades locais. Responsabilizar a estrada pelos danos atuais é muito. Mas, com ela e com a mística em seu entorno, o caminho de ida foi aberto. Urge retomar o caminho do desenvolvimento com sustentabilidade, recuperar a esperança e o sentimento de pertencimento a uma comunidade nacional democrática.

Notas

1 Esta reportagem da Revista Veja foi acessada no acervo da revista, disponível no link:

<http://veja.abril.com.br/acervodigital/>.

2 Todas as reportagens da Revista Manchete utilizadas neste artigo foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

3 Todas as reportagens da Revista Realidade utilizadas neste artigo foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

<http://bndigital.bn.gov.br/acervo-digital/realidade/213659>.

4 Todas as reportagens do jornal Estado de São Paulo utilizadas neste artigo foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

https://acervo.estadao.com.br/paginas-da-historia/decada_1980.shtm

5 Todas as reportagens do jornal O Globo, utilizadas neste artigo, foram acessadas entre 2 e 10 de junho de 2021 e estão no acervo digital da revista, disponível no link:

<https://acervo.oglobo.globo.com/>.

Referências

“21 razões para confiar no Brasil”. **Manchete**, nº 0979, 1971, p. 66.

“A Amazônia - sol, floresta e rios - é um fascínio só, compacto, inteiriço e contínuo”. **Manchete**, nº 1477, 1980, p. 84.

“A busca da terra prometida (inferno ou paraíso?)”. **Realidade**, nº 67, 1971, p. 217-219.

“A grande decisão”. **Manchete**, nº 0950, 1970, p. 107.

“A estrada da pacificação: Transamazônica”. **Manchete**, nº 0954, 1970.

“A mulher na Transamazônica”. **Manchete**, nº 1056, 1972, p.82.

“As luzes se acendem na Amazônia”. **Manchete**, nº 0987, 1971, p. 83.

“Brasil: o esplendor e o caso do AI-5”. **Manchete**, nº 1445, 1979, p. 74.

“Brincando com fogo”. **Manchete**, nº 1954, 1989, p. 31.

“Delírios amazônicos”. **O Globo**, 8/10/2020, p. 03.

“Ecologia: o apocalipse não será amanhã”. **Manchete**, nº 1369, 1978, p. 86-87.

“Estrada tem asfalto em apenas 1 de cada 10 km”. **Estado de São Paulo**, nº 39.758, 25/08/2002, p. 42.

“Examinando as obras”. São Paulo, **Veja**, nº 161, 06 outubro 71, p. 24-25.

“Gente de todo o Brasil vive hoje na parte colonizada da Transamazônica”. **Manchete**, nº 1372, 1978.

“Incêndios criminosos destroem pontes”. **Estado de São Paulo**, nº 35.477, 25 de outubro de 1990, p. 36.

“Índios vão reabrir pedágios no Amazonas”. **Estado de São Paulo**, nº 43.912, 8/01/2014, p. 06.

“Transamazônica: uma porta ampla para a civilização”. **Manchete**, nº 1375, 1978, p. 147.

“Transamazônica 20 anos depois: o sonho que virou poeira”. **Manchete**, nº 2024, 1991, p. 68).

“O amanhã está chegando”. **Realidade**, nº 67, 1971, p. 03.

“O Brasil em Manchete: a grande decisão”. **Manchete**, nº 0950, 1970, p. 107.

“O Brasil visto de fora”. **Realidade**, nº 110, 1975, p. 15.

“O caminho dos desamparados”. **Realidade**, nº 80, 1972, p. 208.

“O desafio da Transamazônica”. **Manchete**, nº 0965, 1970, p. 149.

“O dia em que Altamira foi capital”. **Manchete**, nº 0966, 1970, p. 27.

“O nobel para os Vilas-Boas”. **Manchete**, nº 1005, 1971, p. 60.

“O que FHC foi plantar na Amazônia”. **Manchete**, nº 2244, 1995, p. 92.

“Os estranhos caminhos da Transamazônica”. **Estado de São Paulo**, nº 30.318, 29 de janeiro de 1974, p. 64.

“Os estudos provam: um fracasso total”. **Estado de São Paulo**, nº 32.352, 31 de agosto de 1980, p.19.

“Os heróis da Transamazônica”. **Manchete**, nº 0977, 1971, p. 89.

“Pare de rir e leia este anúncio”. **Realidade**, nº 60, 1971, p. 76.

“Um segmento rodoviário de integração estende-se por território virgem entre os vales do rio Xingu e do Tapajós”. **Manchete**, Ed. Especial, 1976, p. 314.

“Uma declaração de amor ao Brasil”. **Estado de São Paulo**, nº. 40.751, 14/05/2005, p. 84.

ABESSA, Denis; FAMÁ, Ana; BARUAEM, Lucas. The systematic dismantling of Brazilian environmental laws risks losses on all fronts. **Nature Ecology & Evolution**. 2019. DOI: 10.1038/s41559-019-0855-9.

ALLEN, Elisabeth. Calha Norte: Military Development in Brazilian Amazônia. **Development and Change**, v. 23, p. 71-99, 1992.

ARAÚJO, Mayara Moreno Vasconcelos; PINTO, Karina de Jesus; MENDES, Flávio de Oliveira. A Usina de Belo Monte e os impactos nas terras indígenas. **Planeta Amazônia:** Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas. n. 6, p. 43-51, 2014.

ASFALTO na Floresta: A história da BR-319 na Amazônia. **BBC News Brasil.** 2009. Disponível em:
https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/10/091022_asfaltoflorestahistoriaebc. Acesso em: 08 jun. 2021.

BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade.** 24 ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

BETING, Joelmir. “Política Econômica - O Desenvolvimento Econômico e a Integração Econômica Setorial e Nacional”. *In:* WIEDEMANN, Gen. Luiz Felipe da S. (Coord.) **Brasil: Realidade e Desenvolvimento.** São Paulo, Sugestões Literárias: 1973.

BRASIL. **Decreto Nº. 67.113, 26 de agosto de 1970.** Regulamenta o Decreto-lei nº. 1.106, de 16 de junho de 1970, que instituiu o Programa de Integração Nacional. 1970a. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67113-26-agosto-1970-408679-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 08 jun. 2021.

BRASIL. **Decreto Nº 67.557, de 12 de Novembro de 1970.** Dispõe sobre a criação de área prioritária ao longo da rodovia Transamazônica, para fins de Reforma Agrária, a ser incluída no Plano de Integração Nacional, e dá outras providências. 1970b. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-67557-12-novembro-1970-409139-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 08 jun. 2021.

BRASIL. Governo Federal. **II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979).** S/Ed. S/data. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-6151-4-dezembro-1974-357400-anexoii-pl.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2021.

BRASIL. **Lei Nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2021.

BRASIL. **Lei Nº 7.804, de 18 de julho de 1989.** Altera a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, a Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, a Lei nº 6.803, de 2 de julho de 1980, e dá outras providências. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7804.htm. Acesso em: 11 jun. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique; MUELLER, Geraldo. **Amazônia:** expansão do capitalismo brasileiro. São Paulo: Brasiliense, 1977.

COMTE-SPONVILLE, André. **Pequeno Tratado das Grandes Virtudes.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2016.

DE SOUZA, Matilde. **Transamazônica:** Integrar para não entregar. Nova Revista Amazônica, v. 8, n. 1, p. 133-152, abr. 2020.

ESCOBAR, Herton. ‘We are headed for a very dark period.’ Brazil’s researchers fear election of far-right presidential candidate. **Science.** October, 2018. DOI: <https://doi.org/10.1126/science.aav7518>.

FAINGUELERNT, Maíra Borges. A trajetória histórica do processo de licenciamento ambiental da usina de Belo Monte. **Ambiente & Sociedade**, v. XIX, n. 2, p. 247-266, 2016.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Século XXI**: o dicionário da língua portuguesa. 3 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FVPP. **A história do movimento pelo desenvolvimento da Transamazônica e Xingu/SDS/ PDA/PPG7**. Brasília: MMA, 2006. Disponível em: https://cepalforja.org/sistem/documentos/fvpp003a1_completo.pdf. Acesso em: 08 jun. 2021.

GONDIM, Neide. **A Invenção da Amazônia**. São Paulo: Marco Zero, 1994.

HANSEN, Lene. **Security as practice**: Discourse analysis and the Bosnia War. New York: Routledge, 2006.

JUSTIÇA condena Funai e União por violações contra povos Tenharim e Jiahui durante construção da Transamazônica. **G1**. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2019/08/30/justica-condena-funai-e-uniao-por-violacoes-contra-povos-tenharim-e-jiahui-durante-construcao-da-transamazonica.ghtml>. Acesso em: 09 jun. 2021.

LINHA do tempo. **Fundação Fernando Henrique Cardoso**. 2020. Disponível em: <https://linhasdotempo.fundacaofhc.org.br/politica-ambiental/>. Acesso em: 08 jun. 2021.

MARTELLI, Amália. **Amazônia: Nova dimensão do Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1969.

MARTINS DE SOUZA, César.. Percorrendo memórias na Rodovia Transamazônica. *In*: SCHITTINO, Renata; CORDEIRO, Janaina (Orgs.). **Caminhos de História Política**: os 20 anos do NEC/UFF. Niterói, RJ, 2016.

MCCORMICK, John. **Rumo ao Paraíso**: a história do movimento ambientalista. Rio de Janeiro: Relumê-Dumarã, 1992.

MUSSALIM, Fernanda. Análise de discurso. *In*: MUSSALIM, F.; BENTES, A. C. (Orgs.). **Introdução à linguística**: domínios e fronteiras, v. 2. 5 ed. São Paulo: Cortez, 2006.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo?. **Revista Gestão & Políticas Públicas**, v. 5, n. 2, p. 284-308, 2015. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rgpp/article/view/139510>. Acesso em: 04 jun. 2021.

PANTOJA, Wallace W. Rodrigues; CORDEIRO, Rosilene da Conceição. A Transamazônica como referência sócio-espacial no processo de formação de professores. *In*: **VI Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação em Pesquisa em Meio Ambiente e Sociedade**. Belém, Pará, 18 a 21 de setembro de 2012.

PASQUINO, Gianfranco. “Integração”. *In*: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. 4 ed. Brasília, DF, Editora da Universidade de Brasília, 1992.

PEREIRA, Elson de Menezes. **Política Externa Brasileira, governança do clima e cooperação**: a importância estratégica e operacional do INPE. 2020, 190 f. Tese (Doutorado – Programa de Doutorado Interinstitucional em Relações

Internacionais. Brasília-DF: Universidade de Brasília, 2019.

PINTO, Lúcio Flávio. **Planejamento de volta.** Amazônia Real. 05/11/2020. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/o-planejamento-de-volta/> - Acesso em: 04 jun. 2021.

RIBEIRO, Vanderlei Vazelesk. Terra de ninguém? Estados, questões agrárias e movimentos sociais nas Amazônias brasileira e peruana: do extrativismo ao neoextrativismo passando pelos regimes militares (1850-2009). **Nova Revista Amazônica.** Belém, Pará. v. 8, n. 1, p. 113-131, 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.18542/nra.v8i1.8623>.

SACHS, Jeffrey D. **The age of sustainable development.** New York: Columbia University Press, 2015.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **Sobre o autoritarismo brasileiro.** São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SOUZA, Matilde de. **A Epopeia da Transamazônica: 90 milhões em ação.** 1995. Dissertação (Mestrado em Ciência Política). Belo Horizonte: Programa de Pós-graduação em Ciência Política/UFMG, 1995.

UNITED NATIONS. **The Sustainable Development Goals Report 2016.** New York, 2016.

VEIGA, J. E. **Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI.** 3 ed. Rio de Janeiro: Gramond, 2008 [2005].