



Transamazônica e a grande batalha: Tempo de estrada e a vitória sobre o inferno verde

Transamazônica and the great battle: Tempo de estrada and the victory over the green hell

Dossiê

José Valtemir Ferreira da Silva*

ORCID: 0000-0003-2351-6037

E-mail: valtemir@ufpa.br

Recebido: 26/09/2022

Aprovado: 05/01/2023

Resumo:

O presente texto tem como propósito refletir sobre a obra da literatura nacional *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*. Esta obra, iniciativa do Ministério dos Transportes coordenada por Walter Duarte em 1972, integra um conjunto de publicações coletadas ao longo de anos de pesquisa e suscita reflexões sobre temáticas que permearam o ambiente de construção da rodovia Transamazônica (BR - 230) na década de 1970. Neste estudo delimita-se para a análise o seu significado dentro de um imaginário sobre a Amazônia brasileira que encontra raízes nas páginas literárias do início do século XX e que ganha novas conotações com o advento da rodovia. Para sua consecução foi feita a consulta a fontes bibliográficas, audiovisuais e documentais que remetem ao evento histórico, como a revista *Manchete*, a pesquisadores da temática, como Martins de Souza (2012), bem como a leitura analítica de outras obras e ensaios da literatura sobre a Amazônia, como *Inferno Verde* Alberto Rangel (2008) e *À Margem da História* de Euclides da Cunha (2006). Observou-se nessa abordagem a proposição de uma nova conotação estética no âmbito de uma representação sobre a Amazônia, especificamente no que tange a repercussão da alegoria “inferno verde”.

Palavras-chave:

Amazônia. Transamazônica. Literatura.

Abstract:

The purpose of this paper is to reflect on the national literature work *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*. This work, an initiative of the Ministry of Transportation coordinated by Walter Duarte in 1972, integrates a set of publications collected throughout of years of research and raises reflections on themes that permeated the environment of the construction of the Transamazônica Highway (BR-230) in the 1970s. This study delimits for analysis its meaning within an imaginary about the Brazilian Amazon that finds its roots in the literary pages of the early twentieth century and that gains new connotations with the advent of the highway. To achieve this, the authors consulted bibliographic, audiovisual and documentary sources that refer to the historical event, such as the magazine

* Doutor em Letras – Estudos Literários (PPGL/UFPA), Técnico-administrativo em Educação da Universidade Federal do Pará (UFPA).

Manchete, researchers on the theme, such as Martins de Souza (2012), as well as the analytical reading of other works and essays on literature about the Amazon such as *Inferno Verde* Alberto Rangel (2008) and *A Margem da História* by Euclides da Cunha (2006). It was observed in this approach the proposition of a new aesthetic connotation in the scope of a representation about the Amazon, specifically regarding the repercussion of the allegory “green hell”.

Keywords:

Amazon. Transamazônica. Literature.

1. Aspectos introdutórios

Em junho de 1970, depois de uma viagem ao Nordeste brasileiro, o Presidente da República, General Emílio Garrastazu Médici, anunciava o que seria, à época, o maior empreendimento na Amazônia brasileira: a construção da rodovia Transamazônica (BR – 230), que, dentre outros objetivos, iria propiciar a conquista da Amazônia brasileira por brasileiros, dando aos “homens sem terras do Nordeste, a terra sem homens na Amazônia”¹.

Após o anúncio, feito no âmbito do Programa de Integração Nacional - PIN², a rodovia passou a ser assunto recorrente nos principais veículos de comunicação do país, despertando a atenção, até a atualidade, de reportagens, discursos e estudos que objetivaram (e objetivam) expor visões e conjecturas sobre sua construção. Assim sendo, nos seus mais de 50 anos de história, a Transamazônica é repercutida em um amplo acervo de fontes bibliográficas, audiovisuais e documentais que, a cada tempo e com peculiaridades próprias, evidenciaram (evidenciam) as diferentes formas como foi historicamente propagada as discussões no seu entorno.

Ao pesquisar e analisar este vasto material, observa-se um conjunto de obras literárias, pouco mencionadas nas discussões acadêmicas, que trazem como tema e ambientação a construção e colonização da rodovia Transamazônica na Amazônia brasileira na década de 1970. São obras em prosa e em verso, pequenos relatos autobiográficos, romance policial, poemas narrativos, dirigidas ao público infantil ou juvenil, da literatura memorialista, que, igualmente, voltam-se a representação literária da Transamazônica³.

Nesta perspectiva, propõe-se realizar alguns apontamentos, com recorte em uma destas publicações, sendo: *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*. Assim, enquanto uma continuação das publicações, discussões e proposições feitas acerca desta produção literária, o presente texto tem por objetivo apresentar esta obra, organizada pelo Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes em novembro de 1972, caracterizando os problemas que revelam a proposição de uma nova conotação estética no âmbito de uma representação sobre a Amazônia,

1. Frase que ficou famosa ao ser utilizada pelo General-Presidente Médici como referência ao empreendimento. Sobre isso consultar: MACHADO, Luiz Toledo. A teoria do grande espaço nacional - VI. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 20 de dezembro de 1970, p. 4. Acervo Folha. Acervo Folha. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1970/12/20/2//4384166>. Acesso em: 20 jan. 2017.

2. Aprovado em junho de 1970 para ser executado no quadriênio de 1970-1974. A íntegra pode ser consultada em: PEREIRA, Osny Duarte. *A Transamazônica - pros e contras*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

3. As demais obras que vem sendo o foco da pesquisa são: *Traçado Intimo da Transamazônica*, Luiz de Castro, 1971; *A Profecia da Cobra Grande ou A Transamazônica* de Zuleika Mello, 1972; *Transamazônica (Brasil, 1970 - Momento histórico)* de Consuelo Belloni, 1973; *A Transa Amazônica* e a segunda versão dessa mesma obra *A Grande Ilusão (a transa-amazônica)* de Odette Mott, 1973-1979; *A Transamazônica* de Paulinho Payakä, 1974; *Dois Meninos na Transamazônica* de Margarida Ottoni, 1973; *Missão Secreta na Transamazônica* de Francisco de Assis Brasil, 1991; *A Ponte Sobre O Tuerê* de Coningham Netto, 2000.

especificamente no que tange à repercussão da alegoria “inferno verde”, que encontra raízes nas páginas literárias do início do século XX.

A discussão ocorre em três momentos que, embora de forma breve, conseguem evidenciar a importância de destacar a literatura dentro das discussões sobre a construção da rodovia. Inicialmente, será contextualizado a ideia do “inferno verde amazônico”, na conjuntura da conquista da Amazônia que a Transamazônica trazia como mote; em seguida, são apresentadas algumas proposições e análises sobre a obra em recorte, com o intuito de alcançar o objetivo traçado; por fim, destaca-se as considerações finais.

2. O inferno verde e a construção da Transamazônica

Na sua tese de doutorado, que tematiza a construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970, Souza (2012) discute a evidência de ideologias acerca do desenvolvimento da Amazônia que estiveram (e, de certo modo, ainda estão⁴) presentes em projetos voltados à região, como a construção da rodovia Transamazônica. Uma das principais diz respeito à ideia de natureza/floresta (o “inferno verde”) elevada à condição de adversário/obstáculo a ser superado pelo ser humano na região.

O pesquisador destaca que essa condição encontra baliza, sobretudo, em reflexões sobre a Amazônia presentes na literatura do final do século XIX e início do XX, “Uma série de narrativas literárias e ensaios sobre a Amazônia colocavam os seres humanos na condição de intrusos, apequenados diante da natureza gigantesca e opressora” (SOUZA, 2012, p. 29). Ao demarcar suas origens, especialmente no que tange o cenário em que se vislumbra, ao longo do século XX, a “ocupação” e exploração de uma região rica e promissora, é indiscutível a prevalência dos postulados de Euclides da Cunha e, principalmente, Alberto Rangel.

Em conformidade com Guillen (1999), o trabalho de Rangel junto ao de Euclides surge como parâmetro para pensar a Amazônia na perspectiva de uma natureza que sobrepuja o ser humano, apequenado diante da sua grandeza. Com eles, a floresta, os rios e a natureza amazônica aparecem como um inimigo a ser vencido, balizando o oponente no caminho da conquista da região, o inferno verde.

A famosa obra literária *Inferno Verde* de Alberto Rangel, por exemplo, é sempre citada como referência nesta discussão. Composta por onze contos, apresenta com certa melancolia a vida e paisagens amazônicas, sendo que no último deles, também intitulado *Inferno Verde*, propaga a visão sobre a região amazônica, em que o ser humano aparece sucumbindo aos seus obstáculos.

Nesse conto que deu título ao livro, tem-se a história protagonizada por Souto, um engenheiro que fora contratado para efetuar um trabalho topográfico na região e que aparece vencido e sucumbindo às mazelas do verde imponente. No final desse conto, a narrativa abre espaço para uma voz da natureza que passa a justificar o porquê aparece como oponente:

4. Concordando com Souza (2012), ainda que com uma nova roupagem, pode-se identificar um discurso análogo ao da década de 1970 em novos projetos de desenvolvimento da Amazônia.

Não houve eco que apanhasse e devolvesse as palavras de fel dos lábios do Vencido. A terra ambiente com elas ganhava o dístico e o ferrete – INFERNO VERDE! [...] Mas se a terra que, matando o aventureiro, o estemava de rosas, poderia no entre-tanto responder: “Perdôo-te e compreendo o estigma que me lanças. Fui um paraíso. Para a raça íncola nenhuma pátria melhor, mais farta e benfazeja. [...] Tanta lágrima e tanto sofrimento são apanágio do passageiro tempo, que antecede às vitórias... Não se me vence a sorrir... Exijo os sacrifícios que os antigos deuses reclamavam: sangue e morte. [...] (RANGEL, 2008, p. 162-163).

Na resposta, a terra/natureza/floresta explica que havia um paraíso no passado vivenciado com harmonia pelos povos originários, mas que se alterou com a presença do dominador, o explorador moderno que tenta a sua posse. Nesta condição, a harmonia encerrou-se e a terra passou a agir como oponente do ser humano, frustrando seus objetivos ou fazendo-o desprender esforços hercúleos para a sua consecução.

Inferno verde, terra barbaramente violenta, são adjetivos que aparecem como sinônimos da região amazônica, paralelamente à ideia de suas riquezas naturais, que não poderiam ser exploradas antes de muito sacrifício. Tem-se, então, de um lado, a natureza/floresta implacável que triunfa sobre aqueles que tentavam dominá-la e, de outro, o explorador apequenado que, sem nada a fazer, lastima derrotado perante o verde vencedor da Amazônia.

É o que se vê, também, nas reflexões presentes em *À Margem da História*, publicação póstuma (de 1909) do escritor fluminense Euclides da Cunha. Nesta, ao refletir sobre povoamento e ocupação dos espaços na Amazônia brasileira, o escritor acrescenta contornos importantes a essa discussão:

Depois há o incoercível da fatalidade física. Aquela natureza soberana e brutal, em pleno expandir das suas energias, é uma adversária do homem. [...] Diante do homem errante, a natureza estável; e aos olhos do homem sedentário que planeie submetê-la a estabilidade das culturas, aparece espantosamente revolta e volúvel, surpreendendo-o, assaltando-o por vezes, quase sempre afugentando-o e espavorindo-o. (CUNHA, 2006, p. 27-28).

Euclides remete-se ao oponente, aquele que é visto como o obstáculo para o explorador e para as tentativas de posse da Amazônia. O ser humano seria um intruso que chegava fora de hora, um visitante indesejado de uma natureza soberana e de uma região sem história por ser praticamente “desocupada” e, portanto, *à margem da história* em relação às demais regiões brasileiras.

Assim, na visão de Cunha, a luta para viver/sobreviver na Amazônia tinha como obstáculo a natureza imponente que frustrava as tentativas de estabilidade e povoamento. O escritor fluminense procura demonstrar que a forma em que ocorria a relação entre ser humano e natureza consistia num ciclo vicioso de fracasso, em que o verde implacável acabava expulsando o intruso invasor.

Como já dito, essa condição da natureza/floresta amazônica enquanto um inferno verde, que por seus obstáculos não era devidamente explorada e povoada como sugere Alberto Rangel e Euclides da Cunha, é ainda repercutida em diversas outras obras literárias publicadas ao longo do século XX.

No romance *A Selva* (publicado em 1930) de José Maria Ferreira de Castro, por exemplo, ela também aparece como um oponente poderoso, que sabia que mais cedo ou mais tarde o invasor iria querer dominá-la, submetê-la às suas vontades e tentar, a seu modo, explorar suas riquezas,

pois: “Dir-se-ia que a selva, como uma fera, aguardava há muitos milhares de anos a chegada de maravilhosa e incognoscível presa.” (CASTRO, 1955, p. 58).

Analogamente, em a *Terra Imatura* (publicada em 1921) de Alfredo Ladislau, repercute-se o embate, em que a constatação da soberania histórica da natureza/floresta justificaria a submissão das gerações que se perpetuavam na Amazônia, pois, “O caboclo [...] desde os primeiros clarões do entendimento, a força robusta da sua poderosa inimiga, entendeu por bem se apegar ao recurso acomodaticio de não entrar em luta com quem ele já sabe que o derrotará inevitavelmente.” (LADISLAU, 2008, p. 57).

Essa representação pode ser vista também em diversas outras obras, como: *Terra de Ninguém* (de 1934) de Francisco Galvão, *A mata submersa e Outras Histórias da Amazônia* de Peregrino Júnior (de 1960), bem como em *O romance da Madeira-Mamoré* (de 1963) do jornalista Miguel Ângelo Barros Ferreira, que, ao utilizar os termos requeridos por Rangel e Cunha, ajudaram a consolidar e repercutir em páginas literárias a ideia de que a natureza amazônica, a floresta e os rios correspondem a um “inferno verde”, que assustava, expulsava, feria e dificultava a posse do território pelo ser humano invasor que, historicamente, com força sobrenatural conseguira avanços insignificantes.

Imagem esta que, ao emergir na literatura, é apropriada e passa a ser reverberada em todo um discurso estatal de conquista da região ao longo da maior parte⁵ do século XX. Ao se consultar as fontes bibliográficas e documentais com recorte dos debates acerca de uma “conquista da Amazônia”, observa-se como a ideia desse embate aparece também como um elemento dentro de uma narrativa em projetos e projeções estatais voltadas à região, e a floresta/natureza, apresentada como o inferno verde amazônico, surge como um obstáculo ao “desenvolvimento”.

É este, por exemplo, um dos termos requeridos por Getúlio Vargas no famoso *Discurso do Rio Amazonas*⁶, proferido no âmbito do programa “Marcha para o Oeste”⁷, no dia 10 de outubro de 1940, na cidade de Manaus/Amazonas: “As lendas da Amazônia mergulham raízes profundas na alma da raça e a sua história, feita de heroísmo e viril audácia, reflete a majestade trágica dos prélios travados contra o destino. Conquistar a terra, dominar a água, sujeitar a floresta, foram as nossas tarefas.” (VARGAS, 1942, p. 3).

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”, consoante repercutia as páginas da revista *Manchete* em 1959: “Centenas de máquinas e 5.500 operários enfrenando a fúria da fauna e da flora amazônicas, estão rasgando o chamado ‘inferno verde’ com uma linha de terra vermelha de 20 metros de largura e 2.200 quilômetros de extensão. Que será a Belém-Brasília.” (FLORES, 1959, p. 48).

Assim, o inferno verde que surge em páginas literárias, solidifica-se nos discursos de conquista da Amazônia, permanecendo nas iniciativas estatais que preconizavam a superação de um

5. A partir dos anos de 1980, com o avanço da tecnologia de satélites, observa-se uma reconfiguração nos debates acerca da valorização da floresta amazônica enquanto capital natural e da conscientização sobre a riqueza da biodiversidade amazônica. Sobre isso consultar: BECKER, Bertha; STENNER, Claudio. *Um Futuro para a Amazônia*. São Paulo: Oficina de Textos, 2008. Série “Inventando o futuro”.

6. Para legitimar a ação do Estado e a importância que a região adquiria, Getúlio Vargas visitou a Amazônia em outubro de 1940. No âmbito desta visita, esse discurso ganha destaque como um marco dentro das ações do programa estatal Marcha para o Oeste e umas das principais referências da época à região.

7. O programa incluiria a construção de estradas, ferrovias, escolas, hospitais e aeroportos no interior do Brasil, com o objetivo de consolidar a nação, tendo como um dos motes a incorporação da Amazônia no rol dos espaços ditos “vazios” a serem “ocupados” e “integrados”.

suposto vazio amazônico, e ganha contorno peculiar no imaginário criado em torno da construção de uma grande rodovia na década de 1970, a Transamazônica.

Consoante o que se propagava, diferente das outras iniciativas anteriores (como a Marcha para o Oeste ou a rodovia Belém-Brasília), essa rodovia iria oportunizar uma conquista “efetiva” da região, ao atravessar a grande floresta de ponta a ponta e garantir a permanência de um grande contingente de pessoas com o plano de colonização dirigida⁸ às suas margens.

Não à toa, no evento de inauguração e início oficial de suas obras, realizado no dia 9 de outubro de 1970 (na cidade de Altamira, Estado do Pará), com a presença do General-Presidente Emílio Garrastazu Médici, em que se repercute às imagens iniciais que o governo ditatorial buscava impor ao empreendimento na Amazônia, a ideia de uma grande batalha pode ser vista nos dizeres da placa de bronze que foi incrustada no tronco de uma grande castanheira (*Bertholletia excelsa*) derrubada para o ato⁹: “Nestas margens do Xingu, em plena selva amazônica, o Sr. Presidente da República dá início à construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista deste gigantesco mundo verde.” (ARRANCADA, 1970, p. 01).

Através dos dizeres da placa alusiva propagava-se à grande imprensa e à nação brasileira que a Amazônia finalmente seria conquistada e o primeiro soldado do oponente poderoso já havia caído. Para tanto, reverberava-se a premissa dos discursos estatais da conquista Amazônia: a natureza/floresta (o inferno verde) era o adversário a ser vencido para a posse da terra.

Esse movimento, passa a ser repercutido também em grande arsenal de propaganda no início da década de 1970, e o inferno verde que emerge em páginas literárias é apropriado (mais uma vez) para elevar a iniciativa estatal na Amazônia a um grande feito da nação brasileira, dos “até então” festejados anos *de ouro*¹⁰. A revista *Manchete*, por exemplo, na sua edição especial de outubro de 1970 (e em diversas outras edições), demonstrava os sentidos esboçados nas imagens da ofensiva estatal.

Para repassar a mensagem de forma contundente, nessa reportagem que saiu no mês em que o General-Presidente esteve em Altamira/Pará para a abertura oficial dos trabalhos da rodovia, ilustrava as máquinas trabalhando e a estrada fazendo caminho no meio da floresta, com título, “Aqui vencemos a floresta”, bradando a queda do oponente lendário, o obstáculo principal na “conquista do gigantesco mundo verde”.

No mesmo sentido, pode-se citar o comercial da Volkswagen, *Um fusca na Transamazônica*, divulgado em 1972, disponível no YouTube. O pequeno filme de pouco mais de um minuto, explora igualmente a ideia de uma vitória sobre o verde imponente. As imagens sucessivas mostram “a floresta sendo vencida”, com árvores tombando, inclusive, com uma tomada aérea, em que se observa o desmatamento ao longo do traçado em que avança a rodovia. O oponente imaginário, lendário e mítico que reinava soberano, aparece “derrotado” no campo de batalha.

8. O plano de colonização dirigida coordenado e executado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, objetivava levar milhares de pessoas às margens da rodovia, subsidiadas com lotes, casas, escolas, postos de saúde, em agrovilas (e hierarquicamente em agrópolis e rurópolis).

9. Esta cena reitera umas das facetas sobre a qual a construção da estrada era promovida, a vitória sobre o “inferno verde”, a grandiosa floresta amazônica. Por outro lado, ratifica a ideia de que os debates sobre a questão ambiental na perspectiva de um desenvolvimento sustentável, ainda estavam prematuros nos primeiros anos da década de 1970.

10. Corroborando com Martins de Souza (2012), a construção da rodovia, inicialmente (na primeira metade da década de 1970), foi elevada nos discursos e pela grande mídia a símbolo maior de um país que caminhava rumo a prosperidade, símbolo dos *anos de ouro*. Mas, posteriormente, passa (especialmente com declínio da ditadura) a símbolo do autoritarismo e de uma série de barbáries impostas neste mesmo período, os *anos de chumbo*.

Assim sendo, com o advento do megaempreendimento, haveria um antes e depois na história. Não seria mais tempo do inferno verde, da natureza/floresta imponente das páginas literárias, seria tempo da via projetada por Euclides da Cunha, já que a Transamazônica seria uma versão da transacreana defendida pelo escritor fluminense no início do século XX, uma estrada que possibilitaria a integração da Amazônia com a “ocupação” da terra e o fim da escravidão aos rios, uma mudança de paradigma da “natureza soberana e brutal”. Seria tempo de estrada, consoante intitula-se a antologia poética organizada e coordenada pelo Ministério dos Transportes do Brasil, que será discutida a seguir.

3. Tempo de estrada

Ao se debruçar sobre as iniciativas literárias acerca da rodovia Transamazônica na década de 1970, visivelmente a obra *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, de iniciativa do Ministério dos Transportes do Brasil e coordenada por Walter Duarte, é um destaque pela curiosidade da sua composição, tendo em vista a ideia pilar que levou a publicação do livro, sendo, a promoção da estrada através da realização de um Concurso Nacional de Poesia, com a chamada, “o melhor poema sobre a Transamazônica”.

O concurso ocorreu em 1971¹¹ e contou com 803 poemas de pessoas de várias regiões do Brasil, com versos que buscaram exaltar o empreendimento, atingindo, assim, a primeira finalidade da propaganda desta iniciativa: evidenciar a construção da rodovia no cenário nacional. O seu resultado foi divulgado em maio de 1971, premiando os três primeiros colocados e com menção honrosa a outros participantes que, segundo a comissão avaliadora, produziram obras relevantes.

Por conseguinte, com a publicação de alguns desses poemas em livro, obteve-se uma segunda cartada propagandista, já que, além de levar pessoas de diversas localidades do país a promover a construção da rodovia que a realização do concurso oportunizava, aproximava-se ainda mais a construção da estrada da população, pois, não seria a propaganda oficial falando diretamente à sociedade, seriam “pessoas do povo falando com o povo”, escritores escrevendo sobre a iniciativa na Amazônia.

Deste modo, selecionou-se vinte participantes (os primeiros colocados e aqueles cujos poemas foram considerados relevantes pela Comissão Avaliadora) para terem seus poemas publicados no livro *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, em uma edição que, igualmente ao concurso, foi organizada pelo Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes em novembro de 1972, com sua distribuição potencializando o alcance publicitário da iniciativa estatal.

11. Em momento de grande euforia propagandista acerca da Transamazônica no cenário nacional.

Figura 1: Tempo de Estrada



Fonte: S.D.M.T. 1972, capa.

Assim, de forma incentivada, conduzia-se os participantes a pautarem a mensagem pretendida com os pontos estrategicamente utilizados pela propaganda oficial para divulgar a construção da rodovia em âmbito nacional, pois, o fato do promotor e julgador do concurso ser o próprio governo ditatorial, já deixava explícito uma certa restrição, no que tange ao conteúdo para o sucesso dos poemas.

Não obstante isso, defende-se que, ao considerar uma produção literária sobre a Transamazônica, bem como as demandas histórico-sociais, esta obra apresenta peculiar importância para a análise de uma construção de sentidos. Consoante será exposto, não a considerando para uma discussão, corre-se o risco de perder uma proposição dentro da literatura sobre a Amazônia, o seu significado dentro de um imaginário que encontra raízes nas páginas literárias do início do século XX.

Dito isso, no que concerne às observações que surgem a partir de uma leitura analítica desta obra, um primeiro aspecto que cabe destaque é a própria autoria dos poemas escolhidos para a coletânea, pois revela que o concurso chamou atenção, não só de poetas inéditos, mas de nomes (re)conhecidos da literatura nacional. Para ilustrar brevemente, Homero Homem, um dos nomes que teve o poema publicado e que obteve o 2º lugar no Concurso de Nacional Poesia sobre a Transamazônica, já na década de 1970, era um escritor com uma produção relevante e premiada¹².

No mesmo sentido, poder-se-ia citar ainda outros nomes, como Fúlvia de Carvalho Lopes, Cleonice Rainho Ribeiro, Maria Dinorah do Prado, Stella Leonardos Cabassa, Foed Castro Chamma, Cyro Armando Catta Preta, Vasco de Castro Lima e Gastão Cerqueira Neves, que já

12. É considerado um dos escritores norte-rio-grandenses mais lidos e de maior projeção no cenário nacional. Quando seu poema foi publicado em *Tempo de estrada* já havia recebido prêmios como: *Alphonsus* de Guimaraens, do INL-MEC; Olavo Bilac, da Academia Brasileira de Letras; Escritor do Mar, do Clube Naval; Luísa Cláudio de Sousa, do Pen Clube; Nacional de Poesia Falada, do Estado do Rio.

contavam com notório reconhecimento e que também reforçam a participação de escritores premiados e com suas obras lembradas até a atualidade.

Deste modo, reunia-se pessoas do povo e, sobretudo, a referência de escritores experientes, não só para bradar a iniciativa estatal, mas também para requerer uma dinâmica que se instaurava com o advento da Transamazônica. É o que se percebe inicialmente a partir do destaque de alguns trechos da parte introdutória, em que se busca demarcar um escopo para a ideia do livro, mediante o diálogo com uma representação literária sobre a Amazônia, especificamente no que tange à ideia da superação do “inferno verde”.

O texto de apresentação, por exemplo, que contou com a redação e assinatura do renomado escritor Antonio Olinto¹³, traz uma mensagem nesse sentido. Entre os pontos de interesse, o escritor reivindica aos versos escritos no âmbito do concurso de poesia, uma “recolta” e uma “revolta” de uma poesia que buscava uma raiz e um chão: “[...] ali estava uma recolta (em caso de erro de revisão, ali também estaria uma revolta do brasileiro contra o vazio da floresta) [...]” (OLINTO, 1972, p. 13).

Nessa linha de raciocínio, na busca por evidenciar o contraste com uma literatura que bradava a submissão do ser humano à floresta, Olinto (1972) requer a mensagem de que, conjuntamente à abertura da Transamazônica, abria-se uma nova perspectiva estética à Amazônia: “No momento que iniciaram esta conquista [...] abriram também os homens do governo uma saída para as preocupações da tecnologia e da poética desta parte do mundo.” (OLINTO, 1972, p. 15).

Isto fica visível ainda no trecho final, em que o escritor fala do que se tornava obsoleto, daquilo que não servia mais, enquanto leitura da dinâmica histórico-social: “Que os poemas de Fúlvia de Carvalho Lopes, Homero Homem, José Salles Neto e de outros poetas que se candidatarão ao concurso da Transamazônica possam ser lidos e apreciados como componentes de um País que volta as costas à velhice do momento.” (OLINTO, 1972, p. 15).

É o que também se vê no prefácio, que contou com a redação de outra importante figura do cenário nacional e, principalmente, dos debates acerca da Amazônia brasileira, sendo, Arthur Cesar Ferreira Reis, que além de escritor foi político e historiador. Logo nas primeiras linhas desse texto preliminar, procura também elevar a iniciativa à perspectiva de uma representação literária sobre a Amazônia. Ao falar dos escritores do passado e suas respectivas obras, que traçavam um perfil dramático da relação terra/ser humano, por exemplo, fala que “[...] evidentemente estavam trazendo contribuição lírica para a interpretação de um espaço e de uma humanidade que se distinguiam [...]” (REIS, 1972, p. 25).

Cenário que, em conformidade com o prefaciador, ganhava um novo contorno com o advento da estrada e com a consequente possibilidade de redimensionar essa literatura elaborada no passado, diante da emergência de uma motivação inovadora acerca do cenário amazônico, pois, “[...] volta-se a encontrar o filão exótico, capaz de levar a grandes lances, propondo a história que se está escrevendo na nova aventura, agora bem mais consciente, no mundo amazônico.” (REIS, 1972, p. 27).

Assim, além das inferências propagandísticas, como se vê, 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, o que, por consequência, torna-se aspecto pertinente também para a observação do conteúdo poético da coletânea.

13. Pela relevância da sua obra viria a receber o “Prêmio Machado de Assis” (em 1994) e ocupar uma cadeira na Academia Brasileira de Letras (1997).

Na esteira destas questões, cabe também apresentar uma exposição objetiva de algumas estrofes selecionadas de poemas dessa obra, procurando observar essa proposição da ideia de “superação do inferno verde amazônico” (e temas entrelaçados) que, como se viu, foi tema recorrente dentro da “literatura do passado”, que tematizou a tentativa do ser humano de vencer a natureza/floresta.

Para iniciar, um aspecto pertinente é justamente a articulação entre passado e presente (e futuro), que marca nos poemas a ideia de que se superava a submissão ao inferno verde. As estrofes iniciais do poema *Estrada da Redenção* de José Soares Dutra, por exemplo, reivindicam explicitamente (e intertextualmente) uma nova leitura à questão, com o advento da estrada para a conquista da Amazônia:

Estrada da Redenção

Lá, de longe,
vem vindo, vem chegando, vem crescendo,
vem passando, vai sumindo, vai fugindo.
vem do Leste, vai pr'Oeste,
circulando, integrando,
criando riqueza,
gerando grandeza,
transportando frutos da natureza,
trazendo e levando,
unindo e fecundando.
estrada da redenção
da libertação, do pão.
Mas, nem sempre foi assim.
e esta é a sua história:
Antes
Inferno Verde,
onde tudo se perde
até o homem,
porque, nele, tudo é grande,
menos ele.
Inferno Verde denominado,
habitado por índios e caaporas,
atravessado de fora,
por outro Estígio,
o rio dos Infernos de outrora. [...]
(DUTRA, 1972, p. 133).

Tem-se, portanto, a evidência de um antes, em que reinava o “inferno verde”, que submetia o ser humano a sua força (onde tudo se perde, até o homem) e um agora/depois, com a construção da estrada da “redenção”, que vencia o adversário amazônico e oportunizava “o fecho de toda a História Natural” aludido por Euclides da Cunha e ratificado por Alberto Rangel.

A referência aos discursos, símbolos e alegorias que se tornavam obsoletos na dinâmica de uma nova representação da Amazônia, reforça essa ideia de transição/transformação. Se havia um tempo em que predominava uma região onde tudo se perdia, até o ser humano, em que a floresta se agigantava e ele se apequenava, com a Transamazônica, esse cenário estava sendo invertido.

Outra forma de se apropriar e construir sentidos a partir dessa transição/transformação foi colocar a estrada como cume de uma projeção de conquista, consoante ao poeta José Salles Neto requer, nas primeiras estrofes do seu poema *De uma Estrada, uma Terra e um Homem*, que, inclusive, foi premiado com o 3º lugar no Concurso Nacional de Poesia.

De uma Estrada, uma Terra e um Homem

esta estrada
esta estrada
esta estrada, nesta terra
é feita de sangue e suor
o sangue não é de guerra
mas, a luta talvez maior
[...] esta estrada, nesta terra
foi gerada com paciência e amor
paciência que o ideal encerra
em corações de ardente calor
esta estrada, nesta terra
dias e dias sonhada
agora por mãos que não erra
estende-se real projetada [...]
(NETO, 1972, p. 127).

Observa-se que ao falar da estrada na terra que é a Amazônia, não está somente remetendo-se a um presente, a década de 1970, em que se discursava uma arrancada para conquista, busca-se também a marca da realização de um projeto pretérito. A luta, o sangue e o suor são uma bagagem histórica que o ser humano carregava e que o fez chegar, finalmente, a um tempo de conquista.

Cabe remeter, também, à inferência aos escritos de Euclides da Cunha (2006), pois a Transamazônica seria uma versão da Transacreana proposta pelo escritor fluminense no início do século XX (mencionada *À Margem da História*). Assim, esse novo tempo que fora projetado e que se realizava no presente, com “paciência e amor”, pelas “mãos” de um profeta designado (Médici), “que não erra”, colocava em prática uma profecia deste escritor fluminense, culminando, nesta leitura, com o final do ciclo de conquista da região, a vitória acontecia com a estrada.

Sobre essa profecia euclidiana é válido dizer que, implicitamente ou explicitamente, ela é requerida na construção estética de sentidos de boa parte dos 20 poemas da coletânea, para aludir ao caminho pelo qual o ser humano vencia a natureza/floresta na Amazônia. No *Canto Nacional e Abecedário da Transamazônica*, por exemplo, o escritor Homero Homem, ao tematizar a ocupação dos ditos “espaços vazios” amazônicos e o fim do drama do migrante nordestino com o advento da estrada, fala da estrada que por muito tempo fora sonhada, pois ao “Luar de piracema e grande ceia/ serpeia mata a dentro a Transsonhada. [...] no sonho de Roquete lá vem ela/ a Macrovia que o Brasil não tinha/ e Nordeste se enfastiava/ à mingua de acres para conquistar.” (HOMEM, 1972, p. 124).

Assim, na articulação entre o antes e o depois, emergia uma Amazônia conquistada, em que o ser humano festeja a vitória, com a efetivação de uma estrada projetada em páginas literárias no passado. Ainda nesta perspectiva, cabe citar as últimas estrofes do poema *Tempo de Estrada* de Fúlvia de Carvalho Lopes, 1º lugar no Concurso de Nacional Poesia, que complementa esse raciocínio de um porvir que se cumpria:

[...] É um nascer ávido por cumprir-se
a febre que ferve na mata lendária
ajaezada de ouro e metal
É um nascer ávido por cumprir-se
que arrepia os veios líquidos
da circulação primitiva e ancestral
É um nascer ávido por cumprir-se
que se cumpre em rota de estrada
em tempo de agora
em destino maior
(LOPES, 1972, p. 96).

Observa-se, nas estrofes, que ao se utilizar dos mesmos recursos, o aspecto temporal e profético, ampliam-se e potencializam-se os sentidos dos exemplos anteriores. Assim, fala-se não só da estrada, mas de um tempo, da emergência de algo almejado, desejado, imaginado com muita força.

Há um tempo, um nascer ávido, da posse da terra que esconde um *Eldorado* perseguido ao longo dos séculos por aventureiros e que povoou historicamente o imaginário nacional sobre a Amazônia. Um tempo, um nascer ávido, que proclama a conquista de uma região apavorada e aterrorizada por um grande oponente do ser humano, um inferno verde, que guardava em seu seio riquezas incontáveis, “na mata lendária/ ajaezada de ouro e metal”. Um tempo, um nascer ávido, que também já estava escrito nas páginas literárias sobre a Amazônia, pois, conforme narrava Rangel em seu conto, as lágrimas até então derramadas e o sofrimento do explorador eram “[...] apanágio do passageiro tempo, que antecede às vitórias...” (RANGEL, 2008, p. 163).

E, se Euclides da Cunha, mesmo profetizando que a estrada seria o caminho para conquista, previa, no início do século XX, que ela não aconteceria tão cedo, que o triunfo viria em um “futuro remotíssimo”, os versos de Lopes requerem, ainda no mesmo século, o cumprimento da missão, pois “É um nascer ávido por cumprir-se”.

Destarte, o futuro se antecipava e o brasileiro cumpria a missão para a posse da Amazônia. Se esta missão foi citada e edificada em páginas literárias e utilizada nos discursos de conquista, os poemas da coletânea explicitam (e requerem) uma nova representação da alegoria do “inferno verde”.

Além da associação passado/presente/futuro, da inferência aos postulados euclidianos e do cumprimento “definitivo” da missão histórica, a alusão direta a batalha que ocorria e a queda/ derrubada do oponente corrobora com a proposição de uma nova leitura estética. Conjuntamente aos demais aspectos que edificam a aclamação de uma “vitória sobre o inferno verde”, essa questão se soma à construção de sentidos, como nessas estrofes do poema *Clareira da Pátria Inteira*, de Cyro Armando Catta Preta:

No verde compacto
da paisagem:
impacto!
Duelo verde
verde-amarelo!
Sinal verde
de passagem... [...]
Fervem os formigueiros remoídos
Pretejando pedaços de torrões.
Uma a uma, rainhas destronadas,

morrem as samaúmas... [...]
Davi golpeando Golias.
Funda arremessada a fundo
Na hiléia invadida que se fende
se rende rompida
na derrubada que estala
de quebrada
em que-
bra-
da... [...]

(PRETA, 1972, p. 65).

Os versos do poeta Catta Preta apresentam, portanto, o grande combate, o duelo “definitivo”, marco temporal rumo a outras conquistas e a posse das riquezas amazônicas. Nota-se que se requer a batalha conhecida em páginas literárias, mas com a inversão dos papéis dos personagens principais. Se o personagem Souto da obra *Inferno Verde* de Rangel, por exemplo, foi progressivamente sucumbindo às mazelas da natureza/floresta até o óbito, nos versos do poema, as grandes árvores é que são destronadas até a morte e o ser humano apequenado é que consegue golpeá-las.

E se, anteriormente, a superioridade natureza/floresta era tanta, que não deixava margem para uma vitória do ser humano invasor, os versos do poema apresentam este com força e armas poderosas atacando e derrotando, agora, sem margens para reação do adversário verde amazônico, como se ratifica também nessa outra estrofe do poema:

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).

Há, portanto, um massacre arrebatador, sob um novo ângulo, em relação 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, explodem-se os montes, doma-se, para finalmente tomar posse da terra e explorar suas riquezas. As árvores gigantes derrubadas significavam, nesta leitura, a vitória histórica na batalha do ser humano contra a Amazônia, em que se oprimia o antes opressor verde.

4. Considerações finais

Diante da breve exposição acerca da obra literária *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, cumprindo o objetivo de demonstrar os problemas e formas que revelam a posição de uma nova conotação estética no âmbito de uma representação sobre a Amazônia, cabe

aqui, para finalizar, tecer alguns comentários que ratificam a relevância da abordagem, especialmente no que tange à repercussão da alegoria “inferno verde amazônico”.

Primeiramente, consoante constatado na explanação feita, apesar da vinculação desta obra literária com as demandas da rodovia Transamazônica dar-se sob um ângulo em que se propaga uma visão otimista, e até ufanista, sobre o empreendimento estatal, demonstrou-se que não se pode declinar da importância da poética requerida por escritores de várias partes do território nacional.

Há um diálogo, uma intertextualidade intencional, não somente nos poemas, mas também nas premissas estabelecidas na proposta editorial que, para além de favorecer os objetivos propagandistas da iniciativa, levantam uma baliza de construção estética que sugere um curioso e relevante ângulo de observação de uma representação literária que ao longo século XX propagou a alegoria inferno verde.

Um paralelo que pode ser feito, por exemplo, é com o que o Leandro (2014) chama de *ciclos ficcionais da borracha*, ou seja, a evidência de uma recorrência do ciclo da borracha da Amazônia brasileira para a construção estética na ficção amazônica desde início do século XX (Rangel, Cunha, Alfredo Ladislau, Ferreira de Castro, Francisco Galvão, Peregrino Júnior e outros literatos), sem se limitar a um período histórico e sendo possível observar seu funcionamento até em obras contemporâneas.

Ao considerar esse ângulo e as questões levantadas neste texto, pode-se também refletir e concluir que a permanência da temática do inferno verde é mais do que uma simples ocorrência. Não só com a exploração da borracha, a Amazônia brasileira foi tida como fonte de riquezas, mas também como lugar a ser ocupado, conquistado. Ao partir deste entendimento, pode-se visualizar e analisar que essa alegoria, que atravessa esses *ciclos ficcionais da borracha*, faz-se presente em *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, obra que apresenta como tema, espaço e tempo a construção de uma rodovia que tinha como mote a conquista da Amazônia brasileira.

Portanto, analogamente aos diálogos, trânsitos, referências, intertextualidades, repetições que Leandro (2014) chama atenção dentro da estética da borracha, pode-se delimitar como pressuposto, que o inferno verde e simbologias adjacentes aparecem também como construção temática importante, não condicionada a um único período (exploração da borracha, a Transamazônica), mas dentro da estética e dos discursos dos eventos da/para “a conquista da Amazônia” no século XX, em que a Transamazônica está inserida.

Com essa premissa, pode-se dizer que em *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, requer-se uma continuação, uma nova leitura para este cenário. Ao contrário da ideia de uma “natureza soberana e brutal, em pleno expandir das suas energias”, que submetia, surpreendia, assaltava e afugentava o ser humano, reivindicava-se nesses versos transamazônicos, a inversão dos papéis do vencedor e vencido. O ser humano impõe uma vitória implacável ao verde imponente amazônico, dominando-o para tomar posse e explorá-lo.

Assim sendo, esse ângulo é (e vem sendo) também uma importante base de observação e análise para o que vem sendo chamado de uma produção literária sobre a Transamazônica, que abarca um conjunto de obras coletadas e adquiridas nos últimos anos que têm como tema, espaço e tempo a construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970, registrando diferentes perspectivas acerca do empreendimento estatal, otimismo ou pessimismos, elogios ou críticas, mas sem perder de vista o discurso de conquista da região, especialmente acerca da relação “ser humano e natureza/floresta amazônica”.

Nesta perspectiva, enfatiza-se a relevância da discussão de *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*, mas também a importância de novas discussões acerca do conjunto que esta obra faz parte. Novas abordagens podem não só ratificar o entendimento aqui levantado, mas

identificar na análise desse conjunto, outros movimentos importantes para essa “estética do inferno verde amazônico”, visto que, algumas delas, especialmente as publicadas a partir do final da década de 1970, apresentam uma perspectiva crítica e pessimista acerca dos resultados da Transamazônica.

Por fim, há que se considerar também, o entrelaçamento entre a literatura e as demandas históricos sociais, dado às discussões que emergiram de forma preponderante após o abandono (já que o trajeto projetado nunca foi concluído) da Transamazônica em 1974, como o movimento de memórias (que sai de um otimismo/ufanismo para críticas/denúncias) acerca da rodovia aludido por Souza (2012), que acompanharia um movimento acerca das memórias da própria ditadura (dos *anos de ouro* para os *anos de chumbo*), além do advento da noção de desenvolvimento sustentável a partir dos anos de 1980, em que a natureza/floresta passa a ser (pelo menos para o plano discursivo/normativo) um bem a ser preservado e uma vítima da exploração predatória.

Referências

- ARRANCADA para conquistar o gigantesco mundo verde. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 10 de outubro de 1970, p. 1. Acervo Folha. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=3807&keyword=Transamazonica&anchor=4370393&origem=busca>. Acesso em: 25 fev. 2018.
- BECKER, Bertha; STENNER, Claudio. *Um Futuro para a Amazônia*. São Paulo: Oficina de Textos, 2008. Série “Inventando o futuro”.
- CUNHA, Euclides. *À margem da História*. São Paulo: Martin Claret, 2006.
- CASTRO, José Maria Ferreira de. *A Selva*. Ilustrações de Portinari. Lisboa: Guimarães Editores. Edição Comemorativa do XXV Aniversário de Publicação de “A Selva”, 1955.
- DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972.
- DUTRA, de José Soares. Estrada da Redenção. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 131-139.
- FERREIRA, Barros. *O Romance da Madeira-Mamoré*. São Paulo: Editora Clube do Livro. 1963.
- FLORES, Aluízio. “MANCHETE assiste a conquista da Amazônia” - Belém-Brasília. *Manchete*, edição de 31 de janeiro de 1959, p. 48.
- GALVÃO, Francisco. *Terra de Ninguém*. 2. Ed. Revista. Manaus: Editora Valer, 2002.
- GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *Errantes da selva*. 1999. Tese (Doutorado) — Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP, 1999.
- HOMEM, Homero. Canto Nacional e Abecedário da Transamazônica. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 115-124.
- JÚNIOR, Peregrino. *A Mata Submersa e Outras Histórias da Amazônia*. Rio de Janeiro: Coleção Prestígio, Ediouro, 1989.
- LADISLAU, Alfredo. *Terra imatura*. Manaus, Amazonas: Valer, 2008.

LOPES, Fúlvio de Carvalho. Tempo de Estrada. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 85-96.

MACHADO, Luiz Toledo. A teoria do grande espaço nacional - VI. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 20 de dezembro de 1970, p. 4. Acervo Folha. Acervo Folha. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1970/12/20/2//4384166>. Acesso em: 20 jan. 2017.

NETO, José Salles. De uma Estrada, uma Terra e um Homem. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 125-129.

OLINTO, Antonio. Apresentação. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 13-15.

O NORTE amazônico: aqui vencemos a floresta. *Manchete*. Edição especial de 1970, Rio de Janeiro, outubro de 1970, p. 59.

PRETA, Cyro Armando Catta de. Clareira da Pátria Inteira. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada. 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 64-71.

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

REIS, Cesar Ferreira Reis. Prefácio. In: DUARTE, Walter (org.). *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/ Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 25-28.

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

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

VARGAS, Getúlio. Discurso do rio Amazonas. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 4, p. 3, abr./jun., 1942.

VOLKSWAGEN. *Um fusca na Transamazônica*. 1972. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iiVGdvKQjSE&feature=youtu.be>. Acesso em: 13 dez. 2019.