

# Uma interpretação do monumento de inauguração da rodovia Transamazônica como memória do capitalismo

An interpretation of the Transamazonica highway inauguration monument as a memory of capitalism / Una interpretació del monument inaugural de la carretera Transamazónica como una memoria del capitalismo

**Caroline Silveira Bauer**

Doutora em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e em Mon Contemporàni pela Universitat de Barcelona, Espanha. Professora do Departamento de História, do Programa de Pós-Graduação em Ensino de História (ProfHistória) e do Programa de Pós-Graduação em História da UFRGS, Brasil. Bolsista do CNPQ.  
caroline.bauer@ufrgs.br

## RESUMO

Este artigo propõe uma interpretação do monumento que marcou a inauguração do primeiro trecho construído da rodovia Transamazônica. Problematisa as relações entre a ditadura e os empresários, e os planos da ditadura para a Amazônia, demonstrando que esse relacionamento se configurou como uma economia simbólica baseada na dádiva e na contradádiva. O monumento, entendido como um semióforo, explicita certas memórias do capitalismo.

*Palavras-chave:* ditadura civil-militar brasileira; memória; transamazônica; memória do capitalismo.

## ABSTRACT

This paper proposes an interpretation of the monument that marks the inauguration of the first constructed section of the Transamazonica highway. It problematizes the relationships between the dictatorship and businesspeople, and the dictatorship's plans for the Amazon, demonstrating that this relationship was configured as a symbolic economy based on gifts and counter-gifts. The monument, understood as a semiophore, makes specific memories of capitalism explicit.

*Keywords:* brazilian civil-military dictatorship; memory; transamazonica; memory of capitalism.

## RESUMEN

Este artículo propone una interpretación del monumento que marcó la inauguración del primer tramo construido de la carretera Transamazónica. Problematisa las relaciones establecidas entre la dictadura y los empresarios y los planes de la dictadura para la Amazonia, demostrando que esa relación configuró una economía simbólica basada en el don y el contra-don. El monumento, entendido como un semioforo, explicita memorias del capitalismo.

*Palabras clave:* dictadura cívico-militar brasileña; memoria; transamazónica; memoria del capitalismo.

## Introdução



**Figura 1 – Vista aérea do monumento.** Fonte: Agência Nacional. Vistas aéreas da Transamazônica – Altamira. 2 out. 1972. 1 fotografia. Arquivo Nacional. BR\_RJANRIO\_EH\_o\_FOT\_EVE\_15728\_Doo35DE0o49

Localizado próximo à cidade de Altamira, no Pará, no quilômetro 4 da rodovia Transamazônica, o monumento que marcou a inauguração do primeiro trecho da rodovia Transamazônica foi construído em uma clareira na mata fechada, mesmo local em que se comemorou o início da construção da estrada. O conjunto é formado por um retângulo em concreto sob um espelho d'água, atravessado longitudinalmente por um muro, ornamentado com madeiras de diferentes tonalidades, provenientes das árvores nativas. Nas laterais, floreiras circulares, que à direita acompanham dois bancos paralelos, como uma praça. Em frente, um desnível em zigue-zague funciona como estacionamento. No platô, observa-se um mastro; três formas triangulares de aproximadamente dez metros de altura, cujas pontas, como setas, apontam para as direções oeste, norte e leste; e o tronco de castanheira, que fez as vezes de pedra inaugural da obra, com uma placa portando o texto: “Nesta margem do rio Xingu, em plena selva amazônica, o sr. presidente da República deu início à construção da Transamazônica, numa arrancada histórica para a conquista e colonização deste gigantesco mundo verde”.<sup>1</sup>

O monumento foi inaugurado em 27 de setembro de 1972 para marcar a entrega do primeiro trecho trafegável da Transamazônica, obra realizada pela empreiteira Mendes Júnior. Naquela manhã de quarta-feira, autoridades e populares se reuniram para a cerimônia de inauguração. Parte das comemorações pelo

<sup>1</sup> Silva, Abdias. Médici inicia em Altamira obras da Transamazônica. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 10 out. 1970, p. 3.

sesquicentenário da Independência, o ato contou com pessoas fantasiadas de d. Pedro, Maria Leopoldina e Tiradentes. Crianças brancas com roupas muito brancas seguravam cartazes com os nomes das agrovilas, e crianças indígenas cercavam um Anchieta. Uma faixa sustentada pela multidão diz: “Presidente Médici, um monumento de patriotismo e de amor ao Brasil”.<sup>2</sup>

O general Médici chegou ao local trajando terno preto, cumprimentou os presentes, passou as tropas em revista, hasteou a bandeira, ouviu o discurso do ministro dos Transportes, Mário Andreazza, e descerrou uma nova comenda com os seguintes dizeres:

Retornando depois de vinte meses, às paragens históricas do rio Xingu, onde assistiu ao início da construção desta imensa via de integração nacional, o presidente Emílio Garrastazu Médici entregou hoje ao tráfego o primeiro grande segmento da Transamazônica, entre o Tocantins e o Tapajós, traduzindo a determinação do povo brasileiro de construir um grande e vigoroso país (Altamira, 27 de setembro de 1972).<sup>3</sup>

A história desse monumento começa pouco mais de dois anos antes. Em 16 de junho de 1970, a promulgação do decreto-lei n. 1.106 dava início ao Programa de Integração Nacional (PIN). No dia 30 de julho, foi anunciado o resultado da concorrência pública para escolha das empreiteiras responsáveis pela construção da primeira parte da Transamazônica. A assinatura dos contratos ocorreu em 6 de agosto e, em 1º de setembro, as obras foram iniciadas.

Até o momento, não foi possível descobrir quem idealizou o monumento, nem os responsáveis por sua construção. O estilo modernista da composição faz supor que o arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo esteja envolvido. Funcionário do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá), Cunha Camargo foi o responsável pelo desenvolvimento do chamado “urbanismo rural” e pelos desenhos do plano de colonização dirigida da Amazônia, que seria efetivada a partir de um modelo urbanístico de agrovilas, agrópolis e rurópolis (Rego, 2016, p. 42).<sup>4</sup> Os croquis desse projeto se assemelham ao estilo do monumento.

---

2 Descrição baseada no vídeo produzido pela Agência Nacional. Cf. Agência Nacional. Brasil Hoje, n. 21, 1972. BR\_RJANRIO\_EH\_o\_FIL\_BHO\_0021\_D0001DE0001. Arquivo Nacional.

3 Texto copiado a partir da imagem da placa presente no vídeo produzido pela Agência Nacional. Cf. Agência Nacional. Brasil Hoje, n. 21, 1972. BR\_RJANRIO\_EH\_o\_FIL\_BHO\_0021\_D0001DE0001. Arquivo Nacional.

4 Agrovilas, agrópolis e rurópolis eram os nomes dos núcleos urbanos planejados na colonização dirigida da Transamazônica. Diferiam entre si pela quantidade de habitantes e a disponibilidade de serviços, mas estavam conectados entre si e integrados às áreas rurais. Uma rurópolis englobava um número definido de agrópolis que, por sua vez, era composta de uma série de agrovilas. As agrovilas foram construídas pelo Incra, à exceção de vinte casos, contratadas à empresa Queiroz Galvão (Contini, 1976, p. 41).

Esse lacunar histórico é suficiente para apresentar o objeto de investigação deste texto, ainda que o interesse analítico não resida no monumento em si, mas em alguns de seus significados enquanto um semióforo.

O neologismo “semióforo” foi empregado por Krzysztof Pomian (1984, p. 64) para se referir a objetos que representam um significado ausente ou oculto, e que funcionam como intermediários que asseguram a comunicação entre o visível e o invisível. Semióforos completam, conservam, evidenciam, prolongam ou recordam uma troca de palavras, “tornando visível e estável o que de outra forma ficaria evanescente e acessível unicamente ao ouvido” (Pomian, 1998, p. 80).

Para o historiador polonês, a linguagem adquire uma função muito importante no reconhecimento dos semióforos. Devido ao caráter espectral desses objetos, somente através da palavra é possível a fixação de certos sentidos e significados. Sem passar pela linguagem, seria inconcebível “atribuir a uma entidade qualquer a função muito singular de representante de qualquer outra coisa que permanece invisível que sempre o foi. [...]. Basta constatar que, se B é invisível, a presença de enunciados que o dizem é uma condição necessária para que se possa admitir que um A, que é visível, o represente” (Pomian, 1984, p. 68-69). Os semióforos, portanto, seriam compostos de um suporte e de signos, “um lado material e um lado significante, em suma, que são todos objetos visíveis investidos de significados” (Pomian, 1998, p. 86).

Entendido enquanto um semióforo, o monumento que comemora a entrega do primeiro trecho trafegável da rodovia Transamazônica evidenciaria o quê? O que se encontraria ausente ou oculto? O que o ato enunciativo da linguagem e performativo da memória poderia explicitar?

A hipótese desenvolvida neste texto e no âmbito da pesquisa mais ampla é que o monumento apresenta algumas memórias do capitalismo, assim como a rodovia Transamazônica representava mais do que uma estrada.<sup>5</sup>

Por “memória do capitalismo” entende-se uma forma específica de trabalho de memória, no duplo sentido atribuído por Elizabeth Jelín (2002). A autora afirma que, por um lado, “trabalho” agrega a dimensão da ação e produção, elemento distintivo da condição humana, para além da ideia de agregação de valor e transformação; por outro, a autora também utiliza a ideia de “trabalho” como elaboração, próximo às concepções psicanalíticas também desenvolvidas por historiadores como Dominique

---

5 Para Magno Braga (2021, p. 84), a rodovia materializava “um grande programa de colonização na Amazônia e a transformação de um território, a construção de uma nova sociedade”. Erika Carvalho (2021) afirma que a Transamazônica é a síntese de um governo ditatorial, de um período de otimismo social e econômico e de instrumentalização da tecnologia da força bruta.

LaCapra e Paul Ricoeur. Considerando a dimensão enunciativa e inscritevel da memória, propõe-se uma compreensão do monumento como um semióforo que, a partir de um trabalho de memória, passa a explicitar uma “memória do capitalismo”.

Se o capitalismo e suas tendências à abstração, aceleração, destemporalização e naturalização fomentam sua invisibilização como uma racionalidade e um sistema produtor de desigualdades, hierarquias e violações de direitos humanos, acredita-se que sua memória resulte em uma ausência, que passa a ser identificada quando se interpreta certo objeto como um semióforo, retirando-o da condição de não inscrição ou simbolização. Da perspectiva da produção de memórias, para o reconhecimento de uma “memória do capitalismo”, seria necessário enfrentar uma concepção privatista de memória, individual e psicologizada, de caráter não espontâneo e que se apresenta como um dever (Nora, 1993).

Ausência não é entendida como falta, mas como uma presença não nomeada, um silêncio que, conforme Pierre Laborie (2003), significa uma maneira específica de recordar. A “memória do capitalismo” como uma ausência, pensada como não inscrição ou simbolização, significa a possibilidade de articular certas experiências em uma rede de sentidos através da linguagem. É pela palavra e por sua força que a elaboração se torna possível, tanto pela transformação da vivência em signo e significado, como pela construção de sentido pelo sujeito. Esse processo nunca é individual e isolado, mas histórico e social. Como afirma Daniel Feierstein (2012, p. 66), “los procesos de memoria serían ámbitos de creación de sentido que, a través de la representación en palabras y su expresión narrativa, buscan una articulación coherente de las experiencias pasadas en el presente, una apropiación del pasado para transformar la acción presente”.

Este artigo apresenta os resultados preliminares de um dos casos estudados no âmbito do projeto “Uma interpretação da monumentalização da ditadura civil-militar brasileira (1964-1988) como construção de uma ‘memória do capitalismo’”, em que se revistam alguns monumentos da ditadura, voluntários ou involuntários, para usar a distinção estabelecida por Alois Riegel (2014), como expressões de uma memória do capitalismo. Esta pesquisa insere-se em um projeto mais amplo, o “Memórias do capitalismo”, desenvolvido coletivamente no Laboratório de Estudos sobre os Usos Políticos do Passado (Luppa).

Nesse texto, propõe-se que o monumento, enquanto um semióforo, pode ser lido como uma memória do capitalismo a partir do relacionamento do Estado ditatorial com o empresariado e a partir dos projetos da ditadura para a região Amazônica. Essas memórias serão exploradas nos dois próximos tópicos.

## Dádivas e contradádivas

O relacionamento entre o empresariado e o Estado durante a ditadura e, mais especificamente, quanto à rodovia Transamazônica tem sido tema de recentes produções historiográficas (Campos, 2021; Soares, 2021). Como detalhes sobre a autoria e a construção do monumento ainda não foram encontrados, o exercício de compreensão desse vínculo como uma “memória do capitalismo” se dará a partir de documentos oficiais, do discurso de Mario Andreazza na cerimônia de inauguração do primeiro trecho trafegável da Transamazônica e de quatro peças publicitárias da empreiteira Mendes Júnior, veiculadas em diferentes mídias impressas entre 1970 e 1973,<sup>6</sup> que evidenciam, entre outras coisas, o regozijo da empreiteira com as largas margens de lucro presentes em seus contratos (Pereira, 1971, p. 137).

Essa justaposição de narrativas evidencia que, para além de relações de benefícios e interesses mútuos, os empresários e a ditadura relacionaram-se através de uma economia e moral específicas, baseadas em dádivas e contradádivas. Marcel Mauss (2003) aborda a função da dádiva na produção e reprodução das relações e dos vínculos sociais a partir do que chama “tripla obrigação”: dar, receber e retribuir. Gestos que parecem, em princípio, gratuitos, livres e voluntários passam a constituir transações que coexistem com as relações capitalistas.

Poderia se supor que tais economia e moral seriam regidas por benefícios e interesses mútuos. Contudo, essa seria uma percepção meramente utilitarista das relações sociais, e como a dádiva institui “um contrato bem mais geral e bem mais permanente” (Mauss, 2003, p. 191), torna-se compreensível que as relações entre o capital e o Estado não se restrinjam à formalidade dos acordos e contratos, mas se estendam para um universo simbólico de celebrações e homenagens, observadas no monumento e nas peças publicitárias. Isso porque, nas regras da generosidade, “a finalidade é antes de tudo moral, seu objeto é produzir um sentimento de amizade entre as duas pessoas envolvidas, e, se a operação não tivesse esse efeito, faltaria tudo” (Mauss, 2003, p. 211). Dessa forma, as celebrações e as homenagens selariam não somente acordos comerciais, mas também relações e vínculos sociais.

Nesse sentido, um ato que poderia parecer secundário na cerimônia de entrega do primeiro trecho da Transamazônica se reveste de novos significados. O

---

6 Um estudo mais detido da função desempenhada pela imprensa na legitimação da ditadura extrapola os limites deste texto. Para evidenciar como a revista *Veja* apoiou o governo ditatorial e referendou a empreiteira Mendes Júnior na construção de grandes obras, cf. Rautenberg, 2012. Para a Transamazônica e as revistas *Manchete* e *O Cruzeiro*, e como as empreiteiras associaram suas marcas ao “Brasil Grande”, cf. Menezes, 2007.

general Médici recebeu de presente dos engenheiros do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e das empreiteiras um mapa do Brasil confeccionado em ouro extraído do rio Tapajós, totalizando um quilo de pesagem.

Assim, essas homenagens, que em uma primeira observação poderiam parecer espontâneas e livres, demonstram que não são realmente desinteressadas. Seriam, como afirma Mauss (2003, p. 303), contraprestações, “feitas em vista não apenas de pagar serviços e coisas, mas também de manter uma aliança proveitosa e que não pode sequer ser recusada”.

Para além dessa economia moral, os documentos oficiais, o discurso de Andreazza e as peças publicitárias da empresa Mendes Júnior empregam a sexualidade como tropo para outras relações de poder, um aspecto continuado do colonialismo (McClintock, 2010, p. 35). As metáforas expressam uma linguagem libidinosa que erotiza e feminiza a Amazônia que, como mulher, pode ser conquistada e domesticada pelos homens da ditadura e, assim, descoberta, nomeada, penetrada e possuída (McClintock, 2010, p. 58).<sup>7</sup>

As considerações de Anne McClintock são fundamentais para compreender melhor essa metonímia. Segundo a autora, terras “vazias” ou “virgens” aguardam passivamente “o ímpeto da inseminação masculina da história, da linguagem e da razão”, garantindo de forma violenta a apropriação territorial e o patrimônio branco e masculino (McClintock, 2010, p. 57).

É o que afirma o discurso de Andreazza:

esta gigantesca via de penetração por igual simboliza, mais uma vez na história, dadas as dificuldades inenarráveis que lhe marcaram o progresso a cada quilômetro, o caráter e o poder criador do homem brasileiro [...]. Nesta última grande aventura vivida por um povo na face da Terra – como a imprensa estrangeira classificou a decisão brasileira de penetrar, ocupar e colonizar a imensidão da floresta tropical –, de todo descabe falar em inauguração, ou proclamar conclusões de obra ou de serviço. Em verdade, conquanto muito haja sido feito em pouco tempo por tantos que aqui empenham a fé, o vigor físico e o talento, pouco ainda significa em face da desmedida tarefa histórica a que esta geração se propõe, ao aceitar o desafio de vir ao fundo da Amazônia, para conhecê-la e fecundá-la, integrando-a no convívio nacional, despertando-a para o desenvolvimento e colocando-a a serviço do povo brasileiro.<sup>8</sup>

---

7 A feminização da Amazônia também é estudada por Eliane Brum (2021).

8 Folha de S. Paulo, São Paulo, 28 set. 1972, p. 3.

E nada mais sintomático do que o conteúdo da primeira propaganda analisada, que faz uma analogia entre a conquista e posse em 1500 do território que viria a se tornar o Brasil e o processo de “descobrimto” e colonização da Amazônia naquele presente. Veiculada no jornal O Globo no dia 2 de setembro de 1970, são duas páginas inteiras, com um grande título – “O Brasil aceita mais um desafio” –, um mapa, quatro fotos e um longo texto. A publicação ocorreu um dia após o início das obras da Transamazônica, em uma série especial chamada pelo periódico de “A Independência também é isto”.<sup>9</sup>

O texto diz o seguinte:

A princípio eram uns poucos portugueses, mas depois vieram muitos. Todos queriam apenas uma coisa: conquistar o novo mundo descoberto por Pedro Álvares Cabral. A terra era selvagem, mas o que ela prometia dar era animador. E milhares de portugueses foram entrando Brasil adentro, encontrando, a cada passo, as fabulosas riquezas do país. Foi abrindo picadas e caminhos, aqui e ali, que o Brasil foi conquistado, cultivado, verdadeiramente descoberto e desenvolvido. A Amazônia, quase 500 anos depois, repete o mesmo fenômeno. Uns poucos moram lá, mas todos querem conquistá-la. A terra é selvagem, mas o que ela promete é animador. E milhares de brasileiros irão entrando o Amazonas adentro – daqui há [sic] poucos anos – e encontrando, a cada passo, as fabulosas riquezas da região. E, será abrindo caminho aqui e ali que a Amazônia será conquistada, cultivada, verdadeiramente descoberta e desenvolvida.<sup>10</sup>

O uso daquele passado é feito para se afirmar que é a integração através da abertura de caminhos e estradas que leva ao desenvolvimento:

Da mesma forma como os portugueses encontraram dificuldades para penetrar o Brasil através dos seus rios, os desbravadores do Amazonas também encontraram. A solução, como fizeram os bravos colonizadores portugueses, são os caminhos pela superfície, pois eles podem seguir por onde o homem quiser. A opção final são, inevitavelmente, as vias terrestres, sem as quais o homem não chega a conquistar a terra. No Amazonas as grandes estradas rasgarão a selva abrindo para os brasileiros todas as portas da rica e fértil região.<sup>11</sup>

---

9 O Globo, Rio de Janeiro, 2 set. 1970, p. 14-15.

10 Idem, p. 15.

11 Idem.

No seguinte trecho, ocorre pela primeira vez uma indistinção entre a empreiteira e o Estado brasileiro, justificando os montantes destinados para a realização da obra, que eram alvo de críticas de diferentes setores da política e sociedade, com um apelo a sacrifícios em prol da nação:

A construção da Transamazônica é obra para gigantes. Será nossa grande resposta ao maior desafio da atualidade: a conquista da Amazônia. Uma obra que merece – e, no entanto, não exige – o sacrifício espontâneo de uma nação. Ela vai, porém, entusiasmar o povo brasileiro, fazer brotar nos corações mais céticos um grande amor por esta pátria. Comparado aos gastos de Portugal para a manutenção dos territórios ultramarinos, ou com os investimentos da União Soviética no desenvolvimento da Sibéria – procurando conquistar aquela inóspita região –, ou mesmo com o que os Estados Unidos estão desembolsando para integrar o Alasca à comunidade norte-americana, o custo da Integração Amazônica será muito baixo: dois bilhões de cruzeiros. E, com outra vantagem: o ouro, o diamante, o ferro, o manganês, o cobre, o chumbo, o estanho e outras riquezas já localizadas na rota da Transamazônica pagarão rapidamente todos os investimentos que vierem a ser feitos com a construção da rodovia. Se, a princípio, houver sacrifício, ele será muito pequeno; mesmo que houver [sic], será uma boa maneira de honrarmos nossos colonizadores, que não se curvaram ante os imensos e incalculáveis sacrifícios para abrir nossas primeiras e modestas estradas.<sup>12</sup>

Por fim, a empresa congratula-se:

Nós, da Construtora Mendes Júnior, somos um grupo de mais de 8.000 pessoas, e estamos em perfeitas condições de nos mobilizarmos para a tarefa que temos na Amazônia. Em engenharia temos madura experiência. Estamos à vontade, por isso, para dizer que nos sentimos orgulhosos e patrioticamente felizes em participar desse gigantesco empreendimento, última etapa da conquista total do Brasil.<sup>13</sup>

Curiosamente, assim como o relato do “descobrimento” oculta a ocupação das terras pelas populações nativas, a publicidade esconde os contatos entre as equipes de trabalho e os povos indígenas. No trecho concedido à Mendes Junior, houve contatos com os Parakanãs (Braga, 2019, p. 41-42). As obras foram

---

12 O Globo, Rio de Janeiro, 2 set. 1970, p. 15.

13 Idem.

acompanhadas por funcionários da Fundação Nacional do Índio (Funai) para realizar as mediações nos contatos estabelecidos.<sup>14</sup> De acordo com o documento do DNER, “as vezes que se estabeleceu contato com os selvícolas, se procedeu com mútua boa fé. Os selvícolas, com seus costumes bizarros, manifestaram de uma feita a aceitação da estrada se apossando das ferramentas, instrumentos, roupas e alimentos do acampamento; na ocasião houve, de parte a parte, trato lano a amigável, como preconizado pela política indigenista no Brasil”.<sup>15</sup>

A segunda propaganda analisada foi publicada no jornal *Folha de S. Paulo* no dia 1º de outubro de 1971. É uma peça de meia página, intitulada “O desenvolvimento da Amazônia nasce aqui. Hoje”, uma foto da estrada Transamazônica e um texto.<sup>16</sup> A publicação ocorreu após a conclusão do primeiro trecho sob responsabilidade da Mendes Júnior, entre as cidades de Estreito e Marabá.

A empreiteira congratula-se por entregar a obra seis meses antes do prazo final estabelecido pelo governo, recupera o uso do passado da conquista em 1500 chamando o projeto de “redescoberta do nosso país” e demonstra um alinhamento com a ditadura através da confiança em suas políticas desenvolvimentistas:

A partir de agora, o progresso e o otimismo começam a percorrer a estada que liga as cidades de Estreito e Marabá. É o primeiro trecho da Transamazônica que fica pronto. E seis meses antes do prazo. Um milagre? Não, apenas a realidade da Transamazônica, que está abrindo os caminhos do desenvolvimento nacional. Nós, da Mendes Júnior, estamos muito orgulhosos de participar desta redescoberta do nosso país. Sob chuva ou sol, atravessando rios e corredeiras, enfrentando a selva hostil, construímos e entregamos, seis meses antes do prazo contratual, os 262 km do trecho Estreito-Marabá. De uma maneira bem simples: trabalhando com 1.500 homens, 315 máquinas e, mais que tudo, com muita fé e confiança nos destinos do nosso Brasil.<sup>17</sup>

A publicidade oculta a realidade laboral dos trabalhadores e o exorbitante número de pessoas mortas na obra. Não se sabe exatamente o número de trabalhadores envolvidos na construção da Transamazônica (Braga, 2019, p. 85), tanto pela precariedade de alguns contratos quanto pela banalidade com que era tratada a vida dessas pessoas. A maior parte deles era proveniente dos estados

---

14 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. 1972. p. 29.

15 Idem, p. 63-64.

16 *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 1 out. 1971, 1º caderno, p. 5.

17 Idem.

de Ceará, Maranhão e Piauí. Recebiam, em média, um salário-mínimo, valor bastante depreciado (Campos, 2021, p. 75), e estavam submetidos a condições exploratórias e expropriadoras de trabalho (Braga, 2021). Para essas empreiteiras, foi um grande negócio, porque puderam contar com mão de obra barata e maximizar seus lucros. Os relatos orais e os processos da Justiça do Trabalho registram excessivas horas trabalhadas, o não pagamento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e violências físicas e simbólicas (Braga, 2019). Além da precariedade das condições de emprego e trabalho, muitos operários contraíram doenças, como febre amarela, leishmaniose e malária. Não à toa, a Transamazônica foi campeã em acidentes de trabalho (Campos, 2021, p. 73). No primeiro semestre de 1972, antes da inauguração do primeiro trecho trafegável, 133 pessoas haviam morrido na obra, quase uma por dia, algo reconhecido inclusive pelos documentos oficiais. No que diz respeito à derruba e ao desmatamento, o documento do DNER afirma: “O alto índice de acidentes danificando máquinas valiosas e ceifando vidas provocou a sua suspensão em favor da derruba manual”.<sup>18</sup> Ou “os acidentes mais comuns ocorriam por parte de galhos e cipós, que, caindo, danificavam, feriam ou ceifavam vidas; de cipós verdes, que por ocasião da queda das árvores chicoteavam, às vezes atingindo pessoas”.<sup>19</sup> As primeiras mortes divulgadas na imprensa são de 28 de outubro de 1970, quando quatro pessoas que trabalhavam para a Mendes Júnior morreram no choque entre dois caminhões ocorrido, acredita-se, pela falta de visibilidade devido à densa poeira gerada pelo tráfego.<sup>20</sup>

O discurso de Andrezza também faz referência a esse tema:

Por isso mesmo, permita V. Exa. que, ao se concluir esta etapa da Transamazônica, seja manifestada uma profunda palavra de reconhecimento e de gratidão aos trabalhadores brasileiros, cuja conduta, cujo idealismo, cuja garra, em qualquer parte do país e em quaisquer circunstâncias, têm sido extraordinários, constituindo motivo de grande orgulho para a nação. Mobilizados, neste período intenso de trabalho e de confiança no futuro do país, vigorosos instrumentos de impulso da economia, vêm esses anônimos batalhadores, seja qual for sua qualificação, responsandando integralmente as suas responsabilidades no processo de crescimento do Brasil, dando o melhor de si mesmos, com uma fé profunda em que, assim fazendo, cumprem uma

---

18 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. 1972. p. 268.

19 *Idem*, p. 79.

20 Folha de S. Paulo, São Paulo, 28 de out. de 1970, s. p.

sagrada missão. O entusiasmo com que os brasileiros aceitaram os desafios desta hora de afirmação e construção constitui, senhor presidente, não somente a confiança nos rumos traçados pela revolução, mas a melhor garantia de que todas as tarefas mesmo aqui neste imenso mundo virgem, estão sendo executadas de modo cabal, respondendo-se a cada problema com uma solução, a cada adversidade com a multiplicação do esforço, a cada conquista, com a abertura de novas etapas, até que sejam totalmente erradicados os fatores que vem [sic] dificultando nossa efetiva integração, o nosso inteiro desenvolvimento, a realização de ampla justiça social e o alcance de elevado estágio cultural e econômico para cada brasileiro.<sup>21</sup>

A terceira propaganda analisada foi publicada no jornal *Correio da Manhã*, edição dos dias 30 de abril e 1º de maio de 1972. É uma reportagem de página inteira, intitulada “Mendes Jr., uma empresa que cresce com o Brasil”, com foto da cerimônia que marcou o início das obras da Transamazônica, e recuperando a história da construtora e suas obras realizadas no Brasil e no exterior. A matéria está inserida em um anexo especial comemorativo aos sessenta anos do *Correio da Manhã* em Minas Gerais.<sup>22</sup>

Dessa vez, a reportagem estabelece um paralelo entre a situação da Amazônia em 1953, ano de inauguração da empresa, e em 1972, próximo à entrega do primeiro trecho trafegável da Transamazônica:

1953. A Amazônia era uma região impenetrável. Árvores gigantescas se estendiam a perder de vista num território em que o homem estava ausente. 1972. Uma linha reta corta ao meio o pulmão do mundo. É a Transamazônica, obra que marca a redescoberta do Brasil, empreendida pelo presidente Médici. A Construtora Mendes Júnior, que nasceu em 1953, cresceu com o Brasil. E hoje está presente na estrada da integração nacional, com sua equipe de engenheiros e operários comandando as máquinas que desbravam as matas e implantam o progresso.<sup>23</sup>

No histórico da empreiteira, a construção da rodovia Transamazônica é mencionada como “o grande desafio”, uma “gigantesca epopeia”.

A empresa crescia com o Brasil. Esurgiu maior de todos os desafios: a Transamazônica. A Construtora Mendes Jr. não podia estar ausente deste empreendimento histórico,

---

21 Folha de S. Paulo, São Paulo, 28 set. 1972, p. 3.

22 *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 30 abr. e 1º maio 1972. Anexo especial, p. 11.

23 *Idem*.

criado pelo governo federal. Novamente o homem iria se defrontar com a natureza. [...]. Uma gigantesca epopeia estava por começar.<sup>24</sup>

Para além do teor ufanista, a referência ao projeto militar para a Amazônia como uma epopeia chama a atenção e evidencia a atualização da noção de uma “grande aventura” dos discursos coloniais, explícita na ideia de vitória frente ao desconhecido. Ficam nítidas a “bravura masculina do explorador, investido de sua missão de conquista”, assim como “uma longa tradição de viagens masculinas como uma erótica do alumbramento” (McClintock, 2010).

Algo semelhante pode ser observado em uma publicação oficial do DNER de 1972, direcionada aos técnicos rodoviários presentes na II Reunião das Organizações Rodoviárias e na Reunião da International Road Federation, que se realizou em Brasília entre os dias 18 e 22 de setembro, com detalhes sobre os principais aspectos metodológicos de planejamento, supervisão e construção da Transamazônica.<sup>25</sup> O documento afirma que a construção da Transamazônica ocorreu “em plena selva equatorial, despovoada, desconhecida e cheia de lendas ora verossímeis, ora fantásticas [...]”.<sup>26</sup> Uma construção discursiva opõe dois mundos, aquele dos narradores e “um outro Brasil, virgem e misterioso, a desafiar os brasileiros”.<sup>27</sup> Parte desse desafio seria o “vazio” territorial, já que “na Amazônia brasileira [...] o homem continua a ser o grande ausente”.<sup>28</sup>

A ideia de ocupação remete a um território desocupado, virgem, uma premissa contestada por vestígios arqueológicos que demonstram os usos daqueles espaços há muito tempo. Em realidade, “ocupar” evidenciaria muito mais o desconhecimento e o desinteresse em relação a já existente ocupação da região (Neves, 2006, p. 7 e ss.).

Observa-se algo semelhante no discurso de Andreazza, quando afirma que

a transamazônica é um dos compromissos de nossa geração com o futuro. É a nossa contribuição. É porta ampla que se abre. É o futuro projetando-se na selva. Descerra-se a cortina verde e, desvendados os mistérios da floresta, chega o trabalho, chega a esperança, chega a alegria, porque chega o homem. Povoá-se, enfim, a Amazônia.

---

24 *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 30 abr. e 1º maio. 1972. Anexo especial, p. 11.

25 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. 1972.

26 *Idem*, p. 33.

27 Andreazza, Mario. *Transamazônica*. Pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1º de julho de 1970. Folheto, p. 5.

28 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. 1972. p. 23.

Amplia-se o Brasil. A pátria tem mais grandeza. E seus filhos, mais confiança em seus próprios destinos.<sup>29</sup>

A quarta propaganda analisada foi publicada no jornal *Folha de S. Paulo* no dia 27 de setembro de 1972.<sup>30</sup> É uma peça de meia página, intitulada “Mais homem para o Brasil ocupar”, uma fotografia de pessoas caminhando pela Transamazônica e um texto. A publicação ocorreu no dia em que seria entregue o primeiro trecho trafegável da rodovia.<sup>31</sup>

Novamente, percebe-se uma confusão entre a empresa e a ditadura:

Em tempo recorde, o governo entrega ao país a primeira etapa da maior obra rodoviária já construída no Brasil. No lugar da floresta fechada, está aberto o grande traço de união entre os brasileiros e o Brasil do futuro: a Transamazônica. Os nossos homens e as nossas máquinas ajudaram a abrir esse novo caminho. Dos 1.250 km que agora entram em funcionamento, a metade foi construída pela Mendes Júnior. [...]. Depois de ajudar com a sua técnica esse esforço que o país inteiro apoiou com entusiasmo, a Mendes Júnior participa agora do grande sorriso nacional. O sorriso de uma gente cada vez mais dona do seu destino.

Essa retórica foi repetida por Andreazza:

Sob aplauso da nação e perante a opinião pública mundial, entrega o presidente à história, a economia e ao futuro do país o primeiro grande segmento da rodovia Transamazônica. Mais do que qualquer outro projeto de obra pública que em qualquer tempo hajam os brasileiros executado, constitui a Transamazônica, essencialmente, a atitude de uma nação jovem e corajosa, decidida a enfrentar, com firmeza e determinação, todos os problemas que lhe dificultam o acesso ao pleno desenvolvimento econômico e social. [...]. V. Exa., presidente Médici – que não foi apenas o autor da decisão histórica, nem apenas acompanhou minuciosamente a marcha da obra, mas, principalmente, a encorajou, dia a dia, com o seu olhar, comando e estímulo – bem pode avaliar o suor aqui derramado pelos técnicos e pelos trabalhadores, ao longo das trilhas abertas a mão em meio à mata, na fixação da diretriz da estrada, e, mais tarde, na abertura da grande via. Obstáculos de toda a ordem, no transporte

---

29 *Folha de São Paulo*, 28 set. 1972, p. 4.

30 A peça publicitária também foi encontrada no *Correio da Manhã* do mesmo dia e na revista *Manchete*, edição especial de janeiro de 1973.

31 *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 27 set. 1972, 1º caderno, p. 5.

do equipamento, na construção dos acampamentos; na fixação do pessoal; na prevenção das doenças tropicais; no apoio logístico às turmas de vanguarda, todas essas excepcionais dificuldades somente não foram maiores do que o patriotismo e a determinação dos homens responsáveis pela obra, efetivamente construí-la, de torná-la irresistível realidade, para oferecê-la à nação como legado à humanidade como exemplo, num espaço de tempo que causa espanto e impõe respeito.<sup>32</sup>

Entretanto, se esse discurso revela, juntamente ao ufanismo ditatorial, um “sintoma familiar da megalomania masculina”, ao mesmo tempo, segundo McClintock (2010, p. 48), ele expressa um medo profundo: e se a modernização e o desenvolvimentismo não tornassem o “Brasil Grande”?

A erotização, feminização e sexualização da Amazônia, assim como a grandiosa verticalidade fálica do monumento analisado neste texto, conhecido popularmente por “pau do presidente”, projetam simultaneamente os desejos de “Brasil Grande”, “Brasil Novo” ou “Brasil Potência”, ao mesmo tempo que evidenciam os temores mais ou menos conscientes de falibilidade e impotência por sua não efetivação.

Percebe-se através dos documentos, discursos e publicidades que a construção da Transamazônica é referenciada como “um desafio” ou “o maior de todos os desafios”; “um empreendimento histórico”; “um gigantesco empreendimento” ou “uma obra para gigantes”; e uma “epopeia”. Paralelamente, a floresta é apresentada como “fechada”, “hostil”, “impenetrável”; “um território [em] que o homem estava ausente” ou onde “uns poucos moram lá”. Em outras palavras, as fantasias de poder ilimitado aparecem juntamente com os temores de impotência e infantilização (McClintock, 2010, p. 51).

Nesse sentido, seria preciso “abrir”, “conquistar”, “entrar”, “penetrar” e “rasgar” o território, com a técnica da empresa a fim de efetivar o desenvolvimento da região.

\*

Localizado próximo à cidade de Altamira, no Pará, no quilômetro 4 da rodovia Transamazônica, o monumento foi construído em uma clareira na mata fechada, mesmo local em que se comemorou o início da construção da estrada. Trata-se de um monumento liminar, instituído como marco da modernização e do desenvolvimentismo. Contrasta com o entorno, que é de mata fechada, formando um par antitético com a floresta Amazônica, no uso do concreto e das formas geométricas.

---

32 Folha de S. Paulo, São Paulo, 28 set. 1972, p. 3.

O conjunto é formado por um retângulo em concreto sob um espelho d'água, atravessado longitudinalmente por um muro, ornamentado com madeiras de diferentes tonalidades, provenientes das árvores regionais. Nas laterais, floreiras circulares, que à direita acompanham dois bancos paralelos, como uma praça. Em outras palavras, representa a vontade de controle da natureza por pessoas brancas: a água restaria no espelho d'água; a vegetação domesticada, nas floreiras; a floresta, morta, no muro e no tronco da castanheira. Segundo o jornal *Folha de S. Paulo*, que fez a cobertura da inauguração do primeiro trecho trafegável da Transamazônica, era um monumento de concreto “que simbolizava a vitória do homem sobre a natureza” (Souza; Cordeiro, 2017).

Em frente, um desnível em zigue-zague funciona como estacionamento, lembrando o papel que as rodovias desempenharam durante a ditadura. No platô, observa-se um mastro; três formas triangulares de aproximadamente dez metros de altura simulam os três poderes (Souza, Cordeiro, 2017). As pontas, como setas, apontam para as direções oeste, norte e leste, remetendo aos pontos cardeais, “ícone da razão ocidental, da agressão técnica do ocidente e da posse masculina e militarizada da terra” (McClintock, 2010, p. 18).

Nota-se no monumento o que Joice Berth (2023) identificou como uma expressão do falocentrismo, uma projeção inconsciente do poder masculino nas cidades, resquícios inconscientes da supremacia masculina, expressa em monumentos eretos. Para explicá-lo, a autora recupera na mitologia grega a história de Priapo: “em muitas culturas, o pênis ereto também está associado à posse e à demarcação territorial, além da presença, em quase todos os aspectos da vida, como símbolo que representa a conquista e a materialização da abundância” (Berth, 2023, p. 217).

O lançamento da pedra inaugural e a inauguração do primeiro trecho trafegável da rodovia marcam um começo. A ditadura, na impossibilidade de se garantir como “descobridora” e “proprietária” da região Amazônica, ocupada pelos povos indígenas e das águas, empreendeu, primeiramente em 1970, na cerimônia para marcar o início das obras da Transamazônica, e, depois, em 1972, no evento que celebrou a entrega do primeiro trecho construído da rodovia, na clareira aberta e no monumento ali construído, algo que McClintock (2010, p. 55) chama de “rituais masculinos de nascimento”, uma fixação colonialista em atos de “descobrimento” e de nomeação.

De acordo com a autora,

o desejo de nomear exprime um desejo de uma única origem, ao lado de um desejo de controlar a origem dessa origem. Mas a estratégia de nomear é ambivalente, pois exprime tanto uma ansiedade sobre o poder gerador quanto uma negação. [...]. O nome, o patrimônio, é um substituto para a ausente garantia da paternidade; só o nome do pai marca a criança como sua (McClintock, 2010, p. 55).

E segue:

O ato imperial de descobrimento pode ser comparado ao ato masculino do batismo. Em ambos os rituais, os homens ocidentais negam publicamente a atuação criativa dos outros (dos colonizados/das mulheres) [já que as terras já foram povoadas, assim como a criança já nasceu] e se arrogam a força das origens. O ritual masculino do batismo [...] é um substituto do ritual de nascimento, durante o qual os homens se compensam por seu papel invisível no nascimento da criança e diminuem a atuação das mulheres. [...]. Durante esses atos extravagantes de descobrimento [...] os homens do império inventam um momento (masculino) de pura origem e o marcam visivelmente com um dos fetiches da Europa: uma bandeira, um nome num mapa, uma pedra ou talvez, mais tarde, um monumento (McClintock, 2010, p. 56-57).

### Políticas para a região Amazônica

Ao longo do período republicano, as gestões do governo federal apresentaram diferentes políticas para a região Amazônica. Na impossibilidade de recuperar todos esses projetos no escopo desse texto, destacam-se a atualização pela ditadura de 1964 dos sentidos e significados de colonização a partir do binômio desenvolvimento e segurança, e uma tópica marcada pelos processos coloniais do século XIX, que perpassou as ações governamentais no século XX. Utilizo essas interpretações para uma segunda possibilidade de leitura do monumento em análise como uma memória do capitalismo, dessa vez, rememorando as políticas da ditadura para o norte do país.

De acordo com Anne McClintock (201), as experiências coloniais e imperiais do século XIX levaram ao desenvolvimento de uma tópica que pode ser chamada de “espaço anacrônico”. Para McClintock, “a jornada colonial rumo ao interior virgem revela uma contradição, pois ela é figurada como avançando no espaço geográfico, mas regredindo no tempo histórico, para aquilo que é figurado como uma zona pré-histórica de diferença racial e de gênero” (McClintock, 2010, p. 57). Assim, esse espaço e seus habitantes “não habitam a história propriamente dita, mas existem num tempo permanentemente anterior no espaço geográfico do império moderno como humanos anacrônicos, atávicos, irracionais, destituídos de atuação humana – a encarnação viva do arcaico ‘primitivo’” (McClintock, 2010, p. 58).

O “espaço anacrônico” reproduz a concepção da linearidade evolutiva e a contraposição entre atraso e progresso, a barbárie e a história. Na medida em que avançam “para frente” no espaço, regridem no tempo, observando existências “primitivas”.

A noção de “espaço anacrônico” pode ser encontrada em muitos escritos sobre a região Amazônica, como no livro póstumo de Euclides da Cunha, *À margem da história*, lançado em 1909. A obra reunia textos cujas primeiras versões foram publicadas em jornais e revistas. Trata-se dos relatos das viagens pelos rios Amazonas e Purus ao longo de 1905, como integrante da comitiva do Ministério das Relações Exteriores, para reconhecimento da região do Alto Purus, na tentativa de superar conflitos territoriais crescentes na fronteira do Acre com o Peru (Hardman, 2019, p. 16). Em seus textos, Euclides da Cunha refere-se à Amazônia como “terra sem história”, “de horizontes vazios indefinidos como os mares” (Souza, 2012, p. 29-30).<sup>33</sup> Durante a ditadura, uma mobilização muito específica da obra foi realizada em discursos legitimadores da política modernizadora desenvolvida pelo regime.

Mario Andreazza citou o autor em pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1 de julho de 1970, posteriormente transformado em uma publicação como livreto. Nessa fala, Andreazza lembra de Euclides da Cunha, “pela antevisão da importância que as vias terrestres haveriam de desempenhar – ‘vereda atalhadora que vai por terra de uma vertente a outra’ – na colonização e no povoamento da Amazônia”.<sup>34</sup>

Posteriormente, o senador Vasconcelos Torres, da Aliança Renovadora Nacional (Arena) do Rio de Janeiro, propôs modificar o nome da Transamazônica para “Euclides da Cunha”, o que não foi aprovado.<sup>35</sup>

Euclides da Cunha também foi mencionado na publicação do DNER de 1972 citada anteriormente, para ressaltar seu pioneirismo na proposição de uma integração do território amazônico com a civilização, superando os “três séculos de solidão” em que se encontrava.<sup>36</sup>

As recepções e apropriações demonstradas por esses exemplos informam que os usos realizados pela ditadura de *À margem da história* buscam reforçar o que Eduardo Goés Neves (2022) chamou de “princípio da incompletude”, presente no texto euclidiano sobre a Amazônia.

---

33 Francisco Hardman (2019, p. 31) defende que Cunha sabia que a história estava presente de modo violento na Amazônia, e estivera ao longo de toda a Idade Moderna.

34 Andreazza, Mario. *Transamazônica*. Pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1º de julho de 1970. Folheto, p. 3.

35 Brasil. Congresso Nacional. *Projeto de Lei do Senado n. 1, de 1971. Dá o nome de Euclides da Cunha à rodovia Transamazônica*. 1º abr. 1971. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/23663>. Acesso em: 6 abr. 2024.

36 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. 1972.

Para o autor,

o texto de Euclides é sintomático dessa concepção que, por falta de denominação melhor, decidi chamar de “princípio da incompletude”: uma forma persistente de anacronismo no tratamento da história da ocupação humana da Amazônia. Tal concepção subjaz não apenas à postura com relação ao passado, mas também à maneira como são tratados a Amazônia e seus povos na discussão contemporânea. (Neves, 2022, p. 181)

Complementando-se com a noção de “espaço anacrônico”, o “princípio da incompletude” revelaria uma eterna ausência, escassez e falta, que somente poderiam ser supridas através da superação de um estágio de subdesenvolvimento para o desenvolvimento pleno, através de uma concepção muito específica de modernização.

\*

A construção da rodovia Transamazônica fazia parte do Programa de Integração Nacional (PIN), um programa de desenvolvimento econômico e social, que inclui a Transamazônica como um projeto específico. O PIN foi instituído pelo decreto-lei n. 1.106, de 16 de junho de 1970, e regulamentado pelo decreto-lei n. 67.113, de 26 de agosto de 1970, contando com recursos expressivos a serem aplicados entre 1971 e 1974, com o objetivo de financiar obras de infraestrutura e promover a integração da região à economia nacional. Os recursos foram provenientes do Fundo de Integração Nacional, constituído de incentivos fiscais – 30% de deduções do Imposto de Renda,<sup>37</sup> estimados em 440 milhões de dólares para o período (Pereira, 1971, p. 21). O programa mobilizava os ministérios da Agricultura (Luís Fernando Cirne Lima), da Fazenda (Antônio Delfim Neto), da Indústria e Comércio (João Paulo dos Reis Velloso), do Planejamento e do Interior (José Costa Cavalcanti) e dos Transportes (Mário David Andreazza), todos, junto com Médici, signatários do decreto criador do PIN.

No discurso que proferiu na Câmara dos Deputados em 1º de julho de 1970, Andreazza justificava o PIN como uma “necessidade histórica transcendental”:

ao imperativo de aceleração do processo de efetiva incorporação da Amazônia ao nosso patrimônio econômico, social e cultural, pela integração do imenso território

---

37 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos. 1972. p. 27.

virgem às demais regiões do país e pela ocupação e exploração ordenada e racional da terra, através da fixação do homem ao longo dos seus ricos vazios sem fim.<sup>38</sup>

Paralelamente à construção da rodovia, o Incra planejou e executou o Projeto Integrado de Colonização (PIC) em Altamira em 1970, com sede na agrópolis Brasil Novo; em Marabá em 1971, com sede administrativa na agrópolis Amapá; e em Itaituba em 1972, com sede administrativa na rurópolis Presidente Médici (Contini, 1976). Tratou-se da experiência de colonização oficial promovida pela ditadura, a fim de assentar agricultores, objetivando ocupar a área e integrá-la à economia nacional. Segundo Elisio Contini, “esperava-se que os trabalhadores contratados pelas empreiteiras da construção de estradas, após concluírem os trabalhos, tornar-se-iam agricultores, passando a residir definitivamente nos antigos acampamentos” (Contini, 1976, p. 49). Aliado à determinação contratual de contratação de trabalhadores nordestinos para a construção da Transamazônica, o PIC configurava-se como um plano de migração dirigida, procurando resolver as tensões sociais do Nordeste, agravadas com a seca, cedendo aos interessados lotes de cem hectares para ocupação e produção (Soares, 2021, p. 36). Estipulou-se o assentamento de cem mil famílias, mas acredita-se que menos de seis mil tenham sido efetivamente instaladas nas margens da rodovia. Mesmo assim, esse contingente populacional significou um impacto enorme nas regiões atravessadas pela estrada, gerando outros graves problemas.

O PIC foi abandonado com o fim do governo Médici, legando para o traçado da rodovia uma série de problemas ambientais e sociais (Braga, 2019). De acordo com Erika Carvalho (2021, p. 25),

as rodovias foram instrumentos de alteração do ambiente amazônico – considerando-se tanto o cotidiano das populações tradicionais quanto a própria natureza amazônica –, tornando-se os mecanismos para a devastação de florestas, aterramento de nascentes de igarapés, entre outros prejuízos ao meio ambiente, sem que impactos físicos, ecológicos, sociais e fundiários fossem previstos.

O PIN e o PIC faziam parte de planos mais amplos, como o “Metas e bases para a ação de governo”. Esse, como outros documentos de planejamento do governo Médici, constitui o que foi chamado “Projeto Brasil, grande potência”

---

<sup>38</sup> Andrezza, Mario. *Transamazônica*. Pronunciamento feito na Câmara dos Deputados em 1º de julho de 1970. Folheto, p. 3.

(Cordeiro, 2019, p. 419-420). Todo esse material explicita a “teoria da modernização”, um modelo de desenvolvimento específico, orientando as políticas do Estado ditatorial, a ponto do cientista político Georges-André Fiechter (1974) nomear a ditadura como “o regime modernizador do Brasil”.

Segundo Nils Gilman (2003), a “teoria da modernização” foi a manifestação do liberalismo estadunidense no pós-Segunda Guerra Mundial. Ao mesmo tempo que reflete o otimismo sobre a modernidade estadunidense, evidencia um temor perante a conjuntura da Guerra Fria. Em outras palavras, foi uma forma de garantir a influência estadunidense em determinadas regiões do planeta.

Essa interpretação é corroborada por Leonardo Marques e Tâmis Parron (2020, p. 235), que afirmam que as teorias da modernização funcionaram como “pacotes de transição” de uma realidade para outra, produzindo um receituário para que o Ocidente siga uma orientação dos Estados Unidos, “então definidos como o parâmetro comparativo do caminho a ser percorrido”, evitando uma aproximação ideológica com os países comunistas. Segundo os autores, “a democracia liberal (e, com ela, a prosperidade econômica) era o ponto de chegada” (Marques, Parron, 2020, p. 236).

Maria Helena Moreira Alves (1985) argumentou em sua obra pioneira sobre a perspectiva desenvolvimentista que orientava a Doutrina de Segurança Nacional. Rodrigo Patto Sá Motta (2014) utiliza a expressão “modernização autoritária” para se referir ao processo, analisando as transformações pelas quais as universidades passaram, orientadas por esse projeto.

O documento “Metas e bases para a ação de governo” recupera uma série de características que foram atribuídas por Nils Gilman como pertencentes às chamadas “teorias da modernização”. Primeiramente, se caracteriza pela racionalização; fala em aperfeiçoamento, planejamento e viabilidade, objetivando “realizar o desenvolvimento com liberdade”.<sup>39</sup>

Depois, explica que a “revolução de março de 1964” procurou combater a corrupção e a subversão como pré-requisitos para criar no Brasil “as condições básicas para o verdadeiro desenvolvimento, democracia e soberania”.<sup>40</sup> Em outro trecho: “a revolução veio para dotar o país das estruturas política, administrativa, jurídica, social e econômica capazes de construir, no Brasil, a sociedade desenvolvida, democrática e soberana, assegurando, assim, a sua viabilidade como grande potência”.<sup>41</sup>

---

39 Brasil. Presidência da República. Metas e bases para a ação de governo – Síntese. Setembro, 1970. p. 145. Arquivo Nacional. BR-RJANRIO\_TT-o\_MCP\_AVU\_0074\_d001.

40 Brasil. Presidência da República. Metas e bases para a ação de governo – Síntese. Setembro, 1970. p. 150. Arquivo Nacional. BR-RJANRIO\_TT-o\_MCP\_AVU\_0074\_d001.

41 Idem, p. 151.

Em terceiro lugar, o documento estipula que a “áspera preparação interna para os caminhos do progresso” seja uma via para que o Brasil integre o “mundo desenvolvido”,<sup>42</sup> consciente “de suas responsabilidades perante o hemisfério, o mundo subdesenvolvido e o mundo ocidental cristão em que se integra”.

No documento, o PIN é apresentado como um programa que objetiva “deslocar a fronteira econômica e, notadamente, a fronteira agrícola, para as margens do rio Amazonas”<sup>43</sup> e “reorientar as emigrações e mão de obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola, evitando-se o seu deslocamento no sentido das áreas metropolitanas superpovoadas do Centro-Sul”.<sup>44</sup>

Na análise de Magno Braga (2019, p. 36),

a incorporação do território amazônico à lógica do capital nacional foi o plano de fundo de uma estratégia do Estado, que contava com o Nordeste como área de repulsão de um exército de mão de obra e com famílias de pequenos proprietários do Sul para execução do projeto de colonização, além de grandes empresários interessados em grandes projetos agropecuários com financiamentos subsidiados.

Na publicação oficial do DNER de 1972, apresentam-se também estudos preliminares para a exploração da agricultura, a partir de um estudo realizado através do convênio do Ministério da Agricultura com a Usaid para determinar os graus de aptidão agrícola do solo; da madeira, em diferentes regiões do traçado da rodovia; e de minerais, englobando os projetos Marabá (pesquisa de diamante, manganês e ferro), Tapajós (estanho, evaporitos, monazita, ouro e titânio) e Aripuanã-Sucunduri (diamante, estanho, manganês e outras pedras semipreciosas).<sup>45</sup> Ou seja, a Transamazônica também era uma possibilidade de ampliação das atividades de agricultura, mineração e pecuária estabelecidas no entorno da estrada.

Conforme Magno Braga (2019, p. 37),

os técnicos do Estado afirmavam que a obra da Transamazônica traria o desenvolvimento agropecuário e mineralógico para região, além da ocupação do “vazio demográfico” pintado nos jornais e revistas da época. Assim, a rodovia seria parte do

---

42 Brasil. Presidência da República. Metas e bases para a ação de governo – Síntese. Setembro, 1970. p. 152. Arquivo Nacional. BR-RJANRIO\_TT-o\_MCP\_AVU\_0074\_d001. p. 152.

43 Idem, p. 168.

44 Idem.

45 Brasil. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. 1972. p. 23.

processo de desconstrução do modelo imposto à região Norte, transformando-a em área produtora e exportadora de bens para as demais regiões brasileiras e estrangeiras, além de consumidora dos produtos oriundos das regiões industrializadas do país. Em outros termos, a Transamazônica integraria o Norte ao capital.

A primeira fase do projeto, que compreende o trecho de Picos, no Piauí, a Itaituba, no rio Tapajós, beneficiaria, imediatamente, “a saída do minério de ferro da serra dos Carajás, concedido ao consórcio Companhia Vale do Rio Doce – United States Steel” (Pereira, 1971, p. 195). A principal beneficiária do trecho seria, portanto, uma das maiores empresas de siderurgia dos Estados Unidos (Pereira, 1971, p. 195).

\*

Localizado próximo à cidade de Altamira, no Pará, no quilômetro 4 da rodovia Transamazônica, em uma área desmatada, o monumento é formado por um retângulo em concreto sob um espelho d’água, agora aterrado. O muro que atravessa longitudinalmente o monumento encontra-se pintado com as cores azul, branco e vermelho. Nas laterais, as floreiras circulares apresentam o cultivo de gramináceas. Os bancos, assim como o desnível em zigue-zague, desapareceram. No platô, entre o tronco de castanheira, que parece cimentada, e as três formas triangulares de aproximadamente dez metros de altura, também pintadas, cujas pontas, como setas, apontam para as direções oeste, norte e leste, observa-se um novo objeto, um suporte com duas comendas. Ao lado da placa que marca o início das obras da rodovia, descerrada por Médici em 1970, outra fora afixada, com os seguintes dizeres: “Revitalização e resgate do marco da abertura da Transamazônica”.

Durante o governo do general Médici, houve um intento constante de monumentalização do regime. A ditadura homenageou-se por meio de grandes obras de infraestrutura, a exemplo da Transamazônica como “memória do triunfo” (Cordeiro, 2009), à semelhança da monumentalidade criada em Berlim e Roma com as obras arquitetônicas e as reformas urbanas empreendidas pelos regimes fascistas (Levenson, 2019, p. 20). Explicitando um período de otimismo da ditadura (Fico, 1997), reconhecia-se aquele presente como “histórico”, ainda que o futuro não estivesse fechado. Ao contrário, era apontado como de muita prosperidade para o regime e as elites econômicas.

Essa temporalização acelerada promovida pela ditadura guarda relação com processos de alienação, para citar a interpretação de Harmut Rosa (2016), e cria hierarquizações entre os seres humanos entre si, e desses com a natureza, característicos do sistema capitalista.

O monumento, portanto, representaria a inauguração da modernidade, em uma tentativa de sincronização temporal no processo de modernização promovido por projetos como o PIN e o PIC.

### Considerações finais

Em 2013, o vereador de Altamira, João Roberto Mendes, mais conhecido como “João do Biscoito”, do Democratas (DEM) do Pará, encaminhou um requerimento (n. 56/2013) para a restauração do monumento. A imprensa noticiou que a solicitação fora encaminhada ao diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), general Jorge Ernesto Pinto Fraxe, por intermédio do deputado federal Lira Maia (DEM), do Pará. Após manifestação da Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT, um memorando foi encaminhado à Superintendência Regional do DNIT nos estados do Pará e Amapá, a fim de proceder à referida restauração do marco histórico.<sup>46</sup>

No dia 9 de outubro de 2013, exatos 43 anos do início das obras da Transamazônica, o prefeito de Altamira, Engenheiro Domingos Juvenil, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB),<sup>47</sup> entregou a obra de revitalização.<sup>48</sup>

Neste texto, argumentou-se sobre a possibilidade de compreender o “pau do presidente” como um semióforo de uma memória da relação entre os empresários e os governos ditatoriais e dos projetos da ditadura para a região Amazônica.

O relacionamento entre o empresariado e a ditadura caracterizou-se não somente por interesses econômicos e políticos mútuos, mas também por dádivas e contradádivas. Essa relação pode ser explicitada através do monumento e daquilo que se torna visível nesse semióforo a partir da mobilização da linguagem.

Outras interpretações memoriais sobre o monumento seriam possíveis. Por exemplo, confrontar a memorialização e a monumentalização promovidas pela ditadura com a apropriação satírica realizada pela população, que reconhece a castanheira derrubada para marcar o início das obras da Transamazônica como o órgão fálico do mandatário da República.

---

46 Disponível em: <https://oimpacto.com.br/2013/07/09/marco-de-inauguracao-da-transamazonica-sera-restaurado/> Acesso em: 5 nov. 2023.

47 Embora à época da proposição estivesse vinculado ao PMDB, Juvenil foi membro da Arena durante a ditadura e nomeado prefeito de Altamira em 1976 por indicação do então governador, Aloysio Chaves. Desde 1976, a cidade foi considerada Área de Segurança Nacional e, portanto, seus prefeitos deveriam ser indicados pelos governadores e aprovados pelos presidentes. Cf. Souza; Cordeiro, 2017, p. 90.

48 Disponível em: <http://web.archive.org/web/20140216004603/http://altamira.pa.gov.br/portal/?p=1987>. Acesso em: 5 nov. 2023.

Quanto aos projetos da ditadura para a região Amazônica, observa-se que o “pau do presidente” foi erigido como uma marca antitética com o entorno, cimento e formas geométricas perfeitas contrastando com a natureza. Nada mais propício para caracterizar o PIN e o PIC como planos de modernização para essa região.

James Young (1993, p. 5) afirmou que todo o monumento é sempre uma espécie de memorial, e, portanto, pode-se compreender o “pau do presidente” como uma memória apologética do capitalismo, seja na relação entre os empresários e os governos ditatoriais ou nos projetos da ditadura para a região Amazônica.

Celebrando a ditadura e o capital, o monumento encontrava-se abandonado em 2013, e, após a breve euforia revitalizadora, parece ter sido relegado novamente ao esquecimento. Como afirmou Mario Rufer (2010), a memória é um processo sem garantias.

Recentemente, mais um elemento foi adicionado ao conjunto, um poste de energia elétrica instalado entre o mastro e o tronco da castanheira. Trata-se da linha de transmissão da usina de Belo Monte, construída e inaugurada tempos depois da revitalização do “pau do presidente”, em um momento em que uma nova euforia modernizadora contaminava a região (Souza; Cordeiro, 2017, p. 92). Mas Belo Monte é outra memória do capitalismo.

## Referências

- ALVES, Maria Helena Moreira. *Estado e oposição no Brasil (1964-1984)*. Petrópolis: Vozes, 1985.
- BERTH, Joice. *Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023.
- BRAGA, Magno Michell Marçal. *Construindo caminhos e chegando ao fim da linha?: trabalho e trabalhadores da Transamazônica*. *Cadernos do Ceom, Chapecó*, v. 34, n. 55, p. 83-98, 2021.
- BRAGA, Magno Michell Marçal. *Construtores do Brasil Grande: trabalho e trabalhadores na rodovia Transamazônica (1970-1974)*. 2021. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Contemporânea, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2021.
- BRAGA, Magno Michell Marçal. *Construtores do “Brasil Grande”: trabalhadores da Transamazônica*. *Revista Ars Historica*, Rio de Janeiro, [s. v.], n. 19, p. 33-54, 2019.
- BRUM, Eliane. *Banheiro Ôkótó: uma viagem à Amazônia centro do mundo*. São Paulo: Cia. das Letras, 2021.
- CAMPOS, Pedro. *As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais em um grande projeto da ditadura brasileira*. *Revista Cadernos do Ceom, Chapecó*, v. 34, n. 55, p. 67-82, 2021.
- CARVALHO, Erika Marques de. *Uma cicatriz na selva: da propaganda aos impactos sociais e sanitários da rodovia Transamazônica*. 2021. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 2021.
- CONTINI, Elisio. *A colonização da Transamazônica: um enfoque analítico do plano governamental, seus resultados e problemas*. 1976. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola Brasileira

- de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1976.
- CORDEIRO, Janaína Martins. A ditadura não fala: um esboço biográfico de Emílio Garrastazu Médici. In: FERREIRA, Jorge; CARLONI, Karla (org). *A República no Brasil: trajetórias de vida entre a democracia e a ditadura*. Niterói: Eduff, 2019. p. 401-431.
- CORDEIRO, Janaina Martins. Anos de chumbo ou anos de ouro?: a memória social sobre o governo Médici. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 85-104, 2009.
- FEIERSTEIN, Daniel. *Memorias y representaciones: sobre la elaboración del genocidio*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2012.
- FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- FIECHTER, Georges-André. *O regime modernizador do Brasil (1964-1972)*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1974.
- GILMAN, Nils. *Mandarins of the future: modernization theory in Cold War America*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2003.
- HARDMAN, Francisco Foot. Prefácio: A Amazônia e a radicalização do pensamento socioambiental de Euclides da Cunha. In: CUNHA, Euclides da. *À margem da história*. São Paulo: Enesp, 2019. p. 15-31.
- JELÍN, Elizabeth. *Los trabajos de la memoria*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2002.
- LABORIE, Pierre. *Les français des années troubles: de la guerre d'Espagne a la liberation*. Paris: Seuil, 2003.
- LEVENSON, Felix. Monuments and monumentality: different perspectives. In: BUCCELLATI, Federico et al (ed.). *Size matters: understanding monumentality across ancient civilizations*. Bielefeld: Verlag, 2019. p. 17-40.
- MARQUES, Leonardo; PARRON, Tâmis. Os sete pecados da literatura sobre desigualdades. In: FERRERAS, Norberto O. (org.). *Desigualdades globais e sociais em perspectiva temporal e espacial*. São Paulo: Hucitec, 2020.
- MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a dádiva: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. In: *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2003. p. 185-314.
- McCLINTOCK, Anne. *Couro imperial: raça, gênero e sexualidade no embate colonial*. Campinas: Unicamp, 2010.
- MENEZES, Fernando Dominience. *Enunciados sobre o futuro: ditadura militar, Transamazônica e a construção do "Brasil Grande"*. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- MOTTA, Rodrigo Patto Sá. *As universidades e o regime militar: cultura política brasileira e modernização autoritária*. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.
- NEVES, Eduardo Goés. *Arqueologia da Amazônia*. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.
- NEVES, Eduardo Goés. *Sob os tempos do equinócio: oito mil anos de história na Amazônia Central*. São Paulo: Ubu/Edusp, 2022.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*, São Paulo, v. 10, [s. n.], p. 7-28, 1993.
- PEREIRA, Osny Duarte. *A Transamazônica: prós e contras*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.
- POMIAN, Krystof. Coleção. In: *Enciclopédia Einaudi*. Porto: Imprensa Nacional, 1984. v. 1 – Memória-História. p. 51-86.
- POMIAN, Krzysztof. História cultural, história dos semióforos. In: RIOUX, Jean-Pierre; SIRINELLI, Jean-François (dir.). *Para uma história cultural*. Lisboa: Estampa, 1998. p. 71-95.
- RAUTENBERG, Edina. A Construtora Mendes Júnior na revista *Veja*: imprensa, empreiteiras e ditadura civil-militar brasileira. *Espaço Plural*, Cascavel, [s. v.], n. 27, 2012, p. 158-177.
- REGO, Renato. Utopia e urbanismo funcionalista na Transamazônica. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 16., 2016, São Paulo. *Anais...* São Paulo, 2016. p. 41-51.
- RIEGL, Alois. *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- ROSA, Hartmut. *Alienación y aceleración: hacia una teoría crítica de la temporalidad en la modernidad tardía*. Buenos Aires: Katz, 2016.
- RUFER, Mario. Memoria sin garantías: usos del pasado y política del presente. *Anuario de Investigación*, Vigo, [s. v.], [s. n.], p. 107-140, 2010.
- SOARES, Filipe Menezes. *Amazônia da ditadura: uma história dos rios e das estradas na colonização do tempo presente*. Curitiba: Appris, 2021.
- SOUZA, César Augusto Martins de. *A estrada invisível: memórias da Transamazônica*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

- SOUZA, César Martins de; CORDEIRO, Janaina Martins. Vozes da Transamazônica: memória e história dos anos Médici nos recônditos da Amazônia. In: DELLAMORE, Carolina; AMATO, Gabriel; BATISTA, Natalia (org.). *A ditadura aconteceu aqui: a história oral e as memórias do regime militar*. São Paulo: Letra e Voz, 2017. p. 85-105.
- YOUNG, James E. *The texture of memory: holocaust, memorials and meaning*. New Haven: Yale University Press, 1993.

---

Recebido em 7/4/2024

Aprovado em 4/7/2024