



## Narrativas da conquista da Amazônia: Transamazônica e o advento do conquistador não sustentável

José Valtemir Ferreira da Silva <sup>1</sup>

### Resumo:

O texto propõe uma reflexão sobre a obra literária *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, de John Coningham Netto (2000), que aborda a construção e colonização da rodovia Transamazônica na década de 1970. O propósito é demonstrar sua conexão com uma narrativa presente em iniciativas governamentais na Amazônia durante o século XX. Para a consecução, nos termos de Benjamin (2009), foi importante seguir os “resíduos” da história. Dessa forma, desenvolveu-se um estudo a partir de fontes bibliográficas e documentais que se remetem ao evento histórico como o *Jornal do Brasil*, a pesquisadores da temática como Silva (2022) e Souza (2012), bem como a leitura analítica de outras obras e ensaios da literatura sobre a Amazônia como *Inferno Verde* de Alberto Rangel (2008), *À Margem da História* de Euclides da Cunha (2006) e *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica*, obra de iniciativa do Ministério dos Transportes do Brasil, coordenada por Walter Duarte em 1972. Durante a discussão, observou-se a associação do enredo a elementos que dizem respeito a um discurso de conquista da Amazônia, como a emergência do “conquistador não sustentável”.

**Palavras-chave:** Transamazônica; literatura; narrativas da conquista; conquistador não sustentável.

## Narratives of the conquest of the Amazon: Trans-Amazonian and the advent of the unsustainable conqueror

### Abstract:

The text proposes a reflection on the literary work *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica* by John Coningham Netto (2000), which addresses the construction and colonization of the Trans-Amazonian highway in the 1970s. The purpose is to demonstrate its connection with a narrative present in government initiatives in the Amazon during the twentieth century. In this way, a study was developed based on bibliographic and documentary sources that refer to the historical event such as the *Jornal do Brasil*, to researchers on the subject such as Silva (2022) and Souza (2012), as well as the analytical reading of other works and essays in the literature on the Amazon such as *Inferno Verde* by Alberto Rangel (2008), *À Margem da História* by Euclides da Cunha (2006) and *Tempo de estrada - 20 poemas da Transamazônica*. This was an initiative of the Brazilian Ministry of Transport, coordinated by Walter Duarte in 1972. During the discussion, it was observed the association of the plot with elements that relate to a discourse of conquest of the Amazon, such as the emergence of the "unsustainable conqueror".

**Keywords:** Trans-Amazonian; literature; narratives of the Conquest; unsustainable conqueror.

<sup>1</sup> Doutor em Letras/Estudos Literários (PPGL/UFPA). Mestre em Letras/Linguagens e Saberes na Amazônia (PPLSA/UFPA). Técnico Administrativo e Pesquisador do Campus Universitário de Altamira da Universidade Federal do Pará. É líder do Grupo de Pesquisa CONFLUÊNCIAS - Diálogos entre Literatura, História e Memórias (UFPA/CNPq). E-mail: valtemir@ufpa.br. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2351-6037>



## 1. Considerações Iniciais

Em 1970, a notícia da construção da rodovia Transamazônica (BR-230) – uma grande via que cruzaria a Amazônia brasileira – foi amplamente divulgada em todo o país. Anunciada pelo general-presidente Emílio Garrastazu Médici, dentro do Programa de Integração Nacional (PIN), a estrada logo alcançou grande repercussão no imaginário nacional.

Essa repercussão pode ser constatada nas diversas fontes bibliográficas, documentais e audiovisuais que se relacionam à rodovia em construção, bem como em outras que buscaram, de alguma forma, problematizá-la nas décadas seguintes. É o que pode ser vislumbrado também na literatura, em vista de se observar, em meio a essas fontes, um conjunto de obras literárias que abordam a construção e colonização dessa grande rodovia.

Ao decidir discutir essas obras, surgem, inicialmente, algumas questões, visto a inerência entre literatura e as ocorrências de um evento histórico que ultrapassa os limites da década de 1970. Essas questões são ampliadas, ao inseri-las no contexto dos discursos e das narrativas que em diferentes ocasiões tematizaram, ao longo do século XX, a exploração e a posse da região.

Assim, o objetivo deste texto é analisar uma dessas obras, especificamente: *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, escrita por John Coningham Netto (2000), com o objetivo de demonstrar a conexão/apropriação da obra literária com uma narrativa da conquista que permeou discursos sobre projetos e projeções governamentais na Amazônia a partir do século XX, especialmente no que diz respeito ao advento do “conquistador não sustentável” como tema para a literatura, que se concretizou com o advento da Transamazônica.

Ao perseguir esse objetivo, interessa entender a inserção dos discursos envolvidos na construção e colonização da Transamazônica num conjunto de ideias que conversam estreitamente com as reflexões do texto literário. Conforme essa perspectiva, propõe-se fazer uma análise de *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, buscando desvelar leituras presentes no cenário sócio-histórico e reverberadas (ou não) na obra literária, dado que “[...] os farrapos, os resíduos: não quero inventariá-los, e sim fazer-lhes justiça da única maneira possível: utilizando-os” (BENJAMIN, 2009, p. 502).

Nesse sentido, além de uma leitura analítica da obra literária, realizou-se um estudo – a partir de fontes bibliográficas e documentais – sobre o cenário histórico da construção e colonização da rodovia Transamazônica. Além disso, foi importante se apropriar de outras fontes que excedem a temporalidade da obra ora estudada, mas que, seguindo os “resíduos”, seriam importantes para o cotejo.



## 2. Do inferno verde ao advento do “conquistador não sustentável”

Em publicações recentes sobre um conjunto de obras literárias que tem como tema e cenários a construção e colonização da rodovia Transamazônica, tem-se concebido a proposição de uma nova conotação estética, no âmbito de uma representação literária sobre a Amazônia. Ao fazer uma analogia aos diálogos, trânsitos, referências, intertextualidades, repetições, em uma estética literária da exploração da borracha na Amazônia brasileira, Silva (2022), por exemplo, demonstra como algumas simbologias impostas à região aparecem como uma construção temática importante, não condicionada a um único período (exploração da borracha, construção da rodovia Transamazônica), mas dentro também da estética e dos discursos dos eventos da/para “a conquista da Amazônia” no século XX.

Ao destacar a alegoria do inferno verde como importante baliza para essa construção estética, o autor admite momentos distintos para uma produção literária sobre a Amazônia. Por um lado, reflete que há, em algumas obras literárias, a evidência de uma permanência por um longo período das premissas exaradas por Euclides da Cunha (2006), em *À Margem da História*, e Alberto Rangel (2008), na obra *Inferno Verde*.

Nelas, a Amazônia da exploração da borracha aparece como espaço a ser povoado, com a natureza/floresta, o “inferno verde”, assustando e expulsando o ser humano invasor. A região, nesse sentido, esperava uma iniciativa para a sua conquista, uma intervenção federal para o alcance da sua integração nacional, consoante preconizava Euclides da Cunha (2006).

Nos termos de Silva (2022), isso pode ser visto em obras que apresentam o cenário de exploração da borracha na Amazônia brasileira, a exemplo do livro que o escritor amazonense Francisco Galvão traz ao público em 1934: *Terra de Ninguém*. Nele, a Amazônia é apresentada como “[...] infame inferno verde, onde a morte espregueira em cada clareira” (GALVÃO, 2002, p. 92). A floresta, nessa direção, esconde os piores obstáculos e as piores armadilhas, com inúmeras facetas que o conduziam a uma iminente derrota do ser humano nas suas tentativas de exploração e ocupação: “a natureza desafiava para a luta desigual, onde ela possui todas as armas, todos os floretes, todos os venenos, esmagando-os com toda a sua força” (GALVÃO, 2002, p. 146).

Por outro lado, ainda nos termos de Silva (2022), com o advento da construção da rodovia Transamazônica (BR-230) na Amazônia brasileira, na década de 1970, e a consequente emergência de uma produção literária sobre a rodovia em construção, requer-se uma nova leitura para este cenário. Isso porque, 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, reivindica-se a inversão dos papéis do vencedor e vencido. Com o advento da rodovia, o ser humano surge, em páginas



literárias, impondo uma derrota implacável ao verde amazônico, dominando-o para tomar posse e explorá-lo.

Um exemplo citado por Silva (2022) é uma das obras que tem como cenário e tema a Transamazônica na primeira metade de 1970, qual seja, a coletânea de poemas *Tempo de estrada – 20 poemas da Transamazônica* – de iniciativa do Ministério dos Transportes do Brasil e coordenada por Walter Duarte. Nessa, demonstra que há uma persistente articulação nos poemas, com a ideia de que se superava a submissão ao inferno verde amazônico, a exemplo dos versos do poema *Estrada da Redenção* de José Soares Dutra.

## Estrada da Redenção

[...] 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. [...]  
(DUTRA, 1972, p. 133).

Com o advento da Transamazônica em 1970, a estrada da conquista da Amazônia, reivindica-se, portanto, uma nova leitura à questão, a derrota do inferno verde e a entrada no vale da promessa amazônico. Pois, se há a evidência de um antes, em que o “inferno verde” reinava e submetia o ser humano a sua força, há 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” (SILVA, 2022, p. 30).

Assim sendo, com base nessa reflexão, propõe-se neste texto o terceiro momento dessa estética literária da conquista da Amazônia. Isso porque visualiza-se, em outras obras literárias que tematizam a construção da rodovia Transamazônica, publicadas no final dos anos de 1970 e décadas posteriores, a floresta saindo da conotação extremamente negativa que a circundou na arrancada estatal para conquista da Amazônia.

Observa-se também que esse movimento no contexto literário está consoante aos discursos sobre sustentabilidade e de uma conscientização sobre a riqueza da biodiversidade amazônica que, concomitantemente, entraram em pauta no cenário nacional. De acordo com Becker e Stenner (2008),



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

Segundo os mesmos autores, foi o avanço da tecnologia de satélites que proporcionou um novo olhar do ser humano sobre a Terra, com a natureza sendo vista como um bem finito e a questão ambiental a ser encarada como um desafio para a conquista da sobrevivência da humanidade e da sua valorização como capital natural. Assim, ainda que se tenha que fazer o devido alerta e concordar com Souza (2012) quando fala que, discretamente e com uma nova roupagem, pode-se identificar um discurso análogo ao da década de 1970 em novos projetos de desenvolvimento da Amazônia, o fato é que, ao acompanhar os debates sobre meio ambiente que sobressaíram na década de 1980 e posteriores, a própria Transamazônica sai de uma simbologia/imaginário do caminho para a derrota da natureza/floresta, para o caminho da sua destruição.

Portanto, ao partir dessas questões inerentes à literatura e ao cenário sócio-histórico, defende-se a seguir, por meio da análise da obra *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, publicada em 2000, o terceiro momento na estética literária da conquista da Amazônia, qual seja, o advento de um “conquistador não sustentável”.

### 3. Transamazônica, erros e destruição na obra de Coningham Netto

No ano 2000, aparece, no cenário nacional, a obra *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, de John Coningham Netto. A narrativa alonga-se por 231 páginas, em que o leitor é conduzido pelas aventuras do protagonista Geraldo Carreiro, o Jari, gerente de obras de uma subempreiteira que atua na construção de pontes ao longo da rodovia em construção na Amazônia brasileira.

A história principal se passa em uma noite chuvosa de Natal (“de 1973”), em que o protagonista Jari, na companhia do seu carona, o misterioso Darcy, dirige (camionete com as peças/parafusos da ponte) pela estrada precária e deserta em busca de salvar da enchente que se aproxima uma ponte em construção na Transamazônica, de cento e cinco metros de extensão, sobre o rio Tuerê, que espera para ser parafusada (de onde surgem várias reflexões sobre a construção da rodovia).

Nesse trajeto, o protagonista se preocupa com os enigmas por trás da verdadeira identidade do seu carona, o jovem Darcy. O ar mistério acerca de quem realmente seria o jovem é pontuado ao longo de todo o enredo, garantindo que a história não se perca nas reflexões do protagonista. Nas páginas finais, Jari chega a tempo de salvar a ponte da enchente e dá as ordens para que todos comecem os trabalhos de aparafusamento e desvendam-se os mistérios que conduziram a trama: Darcy revela-se mulher, explicando os motivos que a levaram a passar por sexo oposto e descobre-se



a suposta criatura cujos uivos e gritos amedrontavam os trabalhadores da ponte no Tuerê – um fanático religioso e pai adotivo de Darcy, que, ao tentar matar o protagonista, acaba morto.

Com base na história principal, surgem diversas outras histórias paralelas que conduzem o leitor a uma reflexão por meio das vivências e das experiências do protagonista, Jari Carreiro, ou mesmo pelas opiniões do narrador onisciente que, por vezes, aparece como uma espécie de observador do cenário da construção da rodovia na Amazônia brasileira, garantindo um tom memorialístico à produção de Coningham Netto.

### 3.1 Os erros da/na Transamazônica

Entre as várias reflexões, *Ponte sobre o Rio Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica* traz problematizações importantes a respeito do empreendimento estatal na década de 1970. Dito isso, ao apresentar a saga do protagonista que “tinha que fazer estes parafusos chegarem ao Tuerê a qualquer custo”, entre os vários flashes de memória, um primeiro ponto de observação é que o narrador, utilizando-se do ponto de vista de Jari, reflete sobre os “dois grandes erros de cálculo com relação à construção da estrada”:

[...] (o primeiro, na opinião de Jari, havia sido a própria idéia de uma rodovia através deste mundo de água, dentro do qual o homem tinha acesso barato de barco à maioria dos lugares, já que mesmo os menores igarapés se tornavam navegáveis na estação das águas, comportando canoas, com alguma perícia, até na seca). (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 18).

Vê-se no trecho, preliminarmente, que o narrador onisciente fala de forma direta e explícita ao leitor, sem maiores preocupações em manter o foco narrativo na saga de Jari em levar o material para salvar a ponte em construção, o que é recorrente em todo enredo. Verifica-se também que a narrativa já aponta o direcionamento que as inferências sobre a construção da rodovia vão adquirir ao longo da trama, ou seja, a problematização e a crítica, em que a própria Transamazônica aparece como um erro.

Em relação ao primeiro grande erro apontado no enredo, é importante mencionar e refletir que a concepção expressa (ideia de uma rodovia através desse mundo de água) parece contrapor e desqualificar a visão e os discursos pautados no entendimento do escritor Euclides da Cunha, que balizou o discurso de conquista apropriado pelo Estado brasileiro no século XX, e que defendia a ideia de que a Amazônia seria conquistada e sairia do atraso, mediante à implantação de uma estrada que possibilitasse uma migração efetiva para região, pois “[...] o homem, em vez de senhorar a terra, escravizava-se ao rio. O povoamento não se expandia: estirava-se. [...]” (CUNHA, 2006, p. 87-88).

O escritor, inclusive, fora elevado a uma espécie de “guru” da construção da Transamazônica, o homem vidente, com visão de futuro, que entendeu a dinâmica amazônica de forma peculiar. Exemplo disso foram as iniciativas que buscaram atribuir (ainda que sem êxito) o nome “Euclides da



Cunha” a estrada em substituição ao “Transamazônica”, como a tramitação do projeto de lei de autoria do senador Vasconcelos Torres (Aliança Renovadora Nacional-RJ, ARENA), no ano de 1971 (Projeto de Lei do Senado n. 1/1971).

Assim, ao atrelar o evento estatal com as reflexões do escritor acerca da Amazônia, buscava-se, simultaneamente, a vinculação às principais premissas da conquista da região por ele defendidas, em que a superação da natureza/floresta, e a consequente integração, ocupação, posse e exploração seriam alcançadas com a estrada como caminho.

Diante dessas vinculações e analisando o trecho disposto na obra literária de Coningham Netto, observa-se uma contraposição ao imaginário criado acerca da estrada, consoante preconizava os postulados de Euclides da Cunha, que elevava e colocava a estrada, e não o rio, como única saída amazônica. A reflexão basilar, utilizada na construção da rodovia, é contestada pelo personagem no enredo da obra literária. O que era festejado e propagado como norte para a decisão de construir estradas para a conquista da Amazônia (deixar de escravizar-se aos rios) seria, na narrativa, o primeiro grande erro, a estrada por si não se justificaria.

Pode-se inferir, portanto, a negação das armas da conquista propostas pelo “vidente” Euclides da Cunha e, conforme a evidência das discussões emergentes sobre a questão ambiental, já comentadas anteriormente, uma primeira aproximação no enredo com a proposição de um desenvolvimento sustentável, em que, ao focar nos rios, evitar-se-ia ao máximo a devastação e destruição da natureza/floresta amazônica (discussão que ainda será retomada).

Mas, se a construção da estrada é relatada como o primeiro grande erro, o narrador onisciente enfatiza que, no decorrer da sua construção, descobria-se o segundo grande erro, não menos importante, tendo em vista que se colocava em xeque todo trabalho e esforço para o empreendimento, como se vê a seguir:

Esse fora o segundo grande erro de cálculo com relação à construção desta estrada [...]. O volume de água fluindo sob o manto da floresta durante os sete ou oito meses de chuvas, quando meros regatos que se podia atravessar a pé entre julho e outubro, se transformavam em torrentes de centenas de metros de largura: é inimaginável a qualquer pessoa fora da Amazônia. E o resultado era... Isso! (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 18).

No trecho acima, infere-se uma crítica para a forma como foi posta em prática a construção da rodovia sem considerar ocorrências específicas da Amazônia por aqueles que a idealizaram e estiveram à frente do projeto de construção. Na ambição pela conquista territorial, o conquistador (o Estado) colocava o foco mais na realização que se fazia, isto é, dominar, tomar posse e explorar o então temido inferno verde, do que na projeção, no conhecimento e na análise do processo para a sua consecução.

Vale mencionar que esse tema, que penetra o enredo da obra literária, aparecia entre as preocupações daqueles que buscavam apresentar contrapontos ao coro da conquista desde a primeira metade da década de 1970. Alberto Tamer (1971) e Osny Duarte Pereira (1971), por exemplo,



questionavam se realmente a integração e o progresso ocorreriam, pois, a decisão de construção da estrada em 1970 parecia mais um produto de um acidente emocional do Presidente Médici do que um estudo ou planejamento adequado, ou uma reivindicação dos habitantes da região (visto não ser um vazio como propagava o governo), “nada existia escrito sobre a estrada” (PEREIRA, 1971, p. 133).

Destarte, o desconhecimento e a falta de planejamento eram temas de uma preocupação presente a datar dos primeiros passos do empreendimento (ainda que não encontrasse eco perante o coro da conquista). Coningham Netto, então, apropria-se dessa reflexão para somar na constituição dos sentidos da mensagem literária, em que, gradativamente, tem em vista demonstrar rastros negativos deixados pelos erros cometidos na consecução do empreendimento.

Sobre essa questão, pode-se destacar e acrescentar, de acordo com o enredo da obra literária, que os erros e os problemas estruturais na construção da estrada que, com seriedade, planejamento e conhecimento da região poderiam ser minimizados, acabavam onerando os custos da construção da rodovia. Em outro trecho, por exemplo, no qual o protagonista Jari Carreiro e seu carona, o jovem Darcy (que ainda não havia revelado a sua real identidade), buscam superar os imprevistos da estrada em construção durante a viagem rumo a salvar a ponte do rio Tuerê, o tema aparece:

— Vai ser possível atravessarmos? – perguntou o jovem. Jari detectou uma nota de ansiedade em sua voz.

— Temos que atravessar imediatamente. – respondeu – Porque daqui a algumas horas vai ter um rio passando por aqui! Sílvia, seu chefe ficaria contente, porque cada bueiro que era arrancado significava mais uma ponte ano que vem. (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 20).

Para além de lastimar, o protagonista reflete que, Sílvia Amorim, seu chefe e dono da firma Servias – Serviços de Rodovia, subempreiteira para construção de pontes (atuando na ponte do Rio Tuerê), ficaria contente com a necessidade de refazer trabalhos, pois, mais que a qualidade ou fazer bem-feito, o importante para ele seria auferir lucros. A rodovia, nesse ângulo, era realmente um lugar próspero, porém só para aqueles que, como Sílvia Amorim, aproveitavam-se da falta de planejamento e dos erros cometidos pelo Estado conquistador para duplicar seus lucros e onerar os custos da sua construção.

Esse simbolismo foi amplamente propagado a partir da segunda metade da década de 1970, principalmente nos jornais de circulação nacional que, após o “abandono” da rodovia, apresentaram à sociedade nacional a estrada gigante, que pouco tempo depois da sua construção precisava muito mais que conservação para ter condições mínimas de tráfego, “[...] mas de restauração de grande parte da via – para que ofereça tráfego regular durante todo ano” (DIAS, 1975, p. 26). A estrada aparece como um grande erro cometido que, entre os quilômetros de lama ou poeira, “custarão a Nação, em valores atualizados, algo em torno de 500 mil cruzeiros o quilômetro aberto” (SEM RUMO..., 1978, p. 2).

Desse modo, ao requerer esse imaginário do desperdício de verbas públicas imposto à estrada, o enredo da obra literária publicada em 2000, não alheio aos debates correntes, apropria-se da



temática e tece uma crítica explícita que, afastando-se de uma lógica preconizada pela arrancada estatal para a conquista da Amazônia, vigente nos anos de construção do empreendimento, visa evidenciar o seu “fracasso”, diante dos erros cometidos e das consequências que apareciam no caminho da conquista.

### 3.1 A natureza e a estrada: destruição e falta de orientação

Continuando a discussão da obra literária, além das questões até aqui pontuadas, outras surgem ao longo das reflexões do narrador onisciente e são expostas através das aventuras e *flashes* de memórias do protagonista Jari Carreiro. Nesse sentido, relevantes são as menções sobre as consequências do empreendimento para o meio ambiente e a biodiversidade amazônica, questões essas que, como já citado, também estiveram presentes nas discussões que se voltaram à rodovia a partir da década de 1980, potencializadas com as novas configurações do debate sobre meio ambiente que se somaram aos discursos da estrada em nível nacional.

Sobre isso, uma observação importante e introdutória do narrador onisciente é quanto aos três pontos que teriam contribuído para que a construção da rodovia fosse uma porta aberta para o desmatamento e para os diversos crimes ambientais. Primeiramente, há o fato de que as preocupações com meio ambiente e desenvolvimento sustentável ainda eram incipientes à época da construção da rodovia, o que teria gerado uma certa desatenção para o tema durante a consecução do empreendimento: “[...] as considerações à preservação do meio ambiente ainda não constituíam fator relevante a época” (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 58).

Em segundo lugar, desmatar seria uma proposição oficial que surgia em decorrência do entendimento que se tinha da floresta (como um obstáculo ao progresso e da conquista) e que dificilmente alguém pensaria na palavra preservação, pois a filosofia oficial da época “era ‘pôr o que está de pé, no chão’”. Pelo menos 40% da área teria que entrar no machado nos primeiros dois anos. Só se reconhecia posse de área derrubada” (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 101).

Mas, mesmo reconhecendo esses dois fatos, o narrador onisciente alerta que a terceira condicionante foi mais decisiva para potencializar a destruição ambiental provocada pela construção da rodovia, pois, se os debates sobre a problemática ambiental ainda iniciavam suas novas configurações e a floresta era vista como obstáculo ao progresso e a conquista, a ignorância daqueles que construíam e colonizavam a Amazônia era um mal maior:

O pé do cupuaçu que vieram procurar havia sido cortado por algum imbecil de fora, que aparentemente quis colher os frutos direto do pé... esse era o problema com as hordas de forasteiros invadindo a região: não recebiam instrução sobre como coabitar com a natureza na Amazônia, daí destruíam antes de entender. (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 77).



Não se conhecia a biodiversidade amazônica, não se procurava conhecer e destruíam-se por destruir, sem necessidade ou motivação, e, por outro lado, nenhuma orientação era dada nesse sentido, sendo a floresta e sua biodiversidade totalmente dispensáveis no que tange a procedimentos mínimos de preservação. Desse modo, esses três fatores na narrativa seriam os responsáveis principais pelos impactos ambientais incalculáveis na construção da Transamazônica.

Desde as primeiras páginas, Coningham Netto tem em vista destacar essa questão, em que se indaga, se o preço do progresso e da conquista da Amazônia seria a destruição e devastação da natureza:

Foi um programa desastrosamente mal orientado de agricultura de subsistência, que destruiu a floresta juntamente com a fina camada superficial de solo... sem produzir, em troca, bens palpáveis que justificassem a devastação. [...]

Mas as únicas previsões ecológicas foram de não cortar a castanheira e preservar 20% da floresta, nos fundos do lote, sem outra preocupação com a proteção dos mananciais e cursos d'água... (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 64-65).

A floresta, portanto, sai da conotação extremamente negativa que a circundou na arrancada estatal para conquista da Amazônia e ocupa a posição de vítima do ser humano, pois ela foi entregue sem escrúpulos, sem planejamento, sem orientação, sem preocupação, sem habilidade e sem conhecimento para a devastação. Essa reflexão continua:

Mas desde o incêndio em agosto passado, [...] todas as castanheiras sem exceção se haviam transformado em esqueletos.

O dono da terra foi multado com algum valor irrisório pela polícia florestal amarrada e ineficaz, multa essa da qual podia recorrer, enquanto a inflação neutralizava o pouco valor que tinha, e as castanheiras – que levavam séculos para atingir aquelas dimensões – estavam mortas. [...] (CONINGHAM NETTO, 2000, p. 64-67).

Ao atribuir mais ênfase à reflexão, o narrador ressalta que, se as únicas previsões ecológicas eram não cortar as castanheiras, o seu destino também não era próspero nem diferente de toda a floresta que passou a ser ameaçada constantemente após o advento da estrada com acidentes, com fogo, pelo desconhecimento da natureza ou mesmo porque não se queria entender e nem aprender sobre a biodiversidade amazônica, apenas “dominá-la”.

De um grande passo para o progresso e a conquista para um grande passo para o desmatamento e os impactos ambientais, o “vazio ocupacional” que outrora justificava a construção da Transamazônica agora era transformado e criticado em *Ponte sobre o Rio Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica* como um vazio de floresta. A rodovia passa a ser precursora e protagonista de uma “conquista não sustentável” ou do “conquistador não sustentável”, que se lançou na jornada de



conquista, promovendo a destruição de uma das maiores riquezas do planeta, a natureza/floresta amazônica.

Em outro trecho da obra literária, o narrador onisciente remete ao que ocorreria no futuro, anos após a construção da estrada, mais uma vez ratificando a ideia da destruição à construção da rodovia:

Rastros de animais havia vários: antas, veados, queixadas, pacas e cutias. Jari via com horror o dia – dentro de pouco anos mais – quando tudo isso não passaria de tocos carbonizados e as únicas pegadas restantes seriam as de gente e cachorros... Este regato cristalino provavelmente secaria, estas areias puras cobertas por aluvião da terra desestruturando-se, como já se via ao longo da estrada... (CONINGHAM NETTO, 2000, P. 141-142).

Assim como as páginas literárias de Euclides da Cunha e Alberto Rangel, o enredo da obra em análise marca um tom profético, um porvir, uma previsão acerca do futuro da região, mas com a natureza/floresta vítima da destruição do ser humano predador. Essa crítica e a preocupação com os impactos ambientais no enredo da narrativa de Coningham Netto, como já dito, eram temas em debates e publicações, principalmente a partir da década de 1980.

Neles, a estrada reverberada no início da década de 1970 como caminho para conquista transformou-se em caminho que desencadeou e permitiu a entrada para o “interior de milhares e milhares de conquistadores de um território até então virgem. Calcula-se que 11,2 milhões de hectares de floresta já tenham sido derrubados na região” (NATUREZA..., 1980, p. 54). E do cumprimento da profecia euclidiana de superação do verde imponente, de povoamento e posse das riquezas amazônicas, virou a via para a “desertificação da Amazônia, iniciada em 1970 com a utilização inadequada de suas florestas” (IBDF..., 1984, p. 26).

Nesse ponto de vista, ao trazer o tema, o enredo da obra literária refuta a lógica da natureza/floresta vilã, entidade que submete o ser humano as suas armas misteriosas, bem como a visão de que seria necessário derrotá-la para tomar posse das terras e riquezas, e critica o desprezo do conquistador (não sustentável) que impactou/impacta a biodiversidade amazônica.

## 6. Considerações finais

Diante da breve exposição acerca da obra literária *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica*, cumprindo o objetivo de demonstrar a sua conexão/apropriação com uma narrativa da conquista da Amazônia, cabe aqui, para finalizar (por hora), tecer alguns comentários que ratificam a relevância dessa abordagem.

Primeiramente, consoante constatado na explanação feita, não obstante a vinculação dessa obra literária com as demandas da rodovia Transamazônica, dá-se sob uma perspectiva pessimista sobre o empreendimento estatal na Amazônia, demonstrou-se que não se pode declinar da sua importância dentro de uma produção literária sobre a Amazônia.



Ao se balizar nos estudos de Silva (2022), delimitou-se 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 *Ponte sobre o Tuerê – Drama na Abertura na Transamazônica* requer-se uma continuação, uma nova leitura para o cenário exposto pelo autor. Ao contrário da ideia de uma “natureza soberana e brutal, em pleno expandir das suas energias” (como pode-se ver em Rangel, Cunha, Ferreira, Barros Ferreira), ou da vitória implacável sobre o verde imponente amazônico (como ocorre em *Tempo de estrada* – 20 poemas da Transamazônica), tem-se, na obra de Coningham Netto, a natureza floresta elevada à condição de vítima do ser humano opressor.

Uma evidência importante no enredo foi o advento do denominado “conquistador não sustentável”, concebendo-se que, diante dos debates emergentes a respeito da sustentabilidade ambiental, os discursos concernentes à conquista passam a observar um “desenvolvimento sustentável”. Preconizando uma ética da sustentabilidade, não se pode mais falar de uma natureza/floresta inimiga do homem, visto que ela passa a ser encarada como uma das maiores riquezas da humanidade, tampouco se pode aclamar uma vitória sobre ela, já que o discurso preponderante e hegemônico passa a pautar, pelo menos na teoria, um desenvolvimento sustentável.

Por fim, 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 conquista da Amazônia no século XX. Novas abordagens podem não só ratificar o entendimento aqui levantado, mas identificar outras possibilidades de cotejo com os Grandes Projetos na Amazônia, a exemplo da construção da Hidroelétrica de Belo Monte no estado Pará, já no século XXI.

## 7. Referências

- BECKER, Bertha; STENNER, Claudio. **Um futuro para a Amazônia**. São Paulo: Oficina de Textos, 2008. (Série inventando o futuro).
- BENJAMIN, Walter. **Passagens**. TIEDEMANN, Rolf (ed. alemã); BOLLE, Willi; MATOS, Olgária Chaim Feres (org. brasileira). Trad. Irene Aron e Cleonice P. B. Mourão. Belo Horizonte: UFMG/Imprensa oficial de São Paulo, 2009.
- BRASIL. Senado Federal. Projeto de Lei do Senado n. 1, de 1971. In: **Atividade Legislativa** – Matérias. Brasília, DF, [1971]. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br>. Acesso em: 31 mar. 2020.
- CONINGHAM NETTO, John. **A PONTE SOBRE O TUERÊ** – Drama na Abertura da Transamazônica. Ed. Komedi, Campinas-SP, 2000.



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

DIAS, Haroldo. Transamazônica não é estrada é só caminho na selva – motorista a define como céu, na boca da onça. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 13 de julho de 1975. Acervo Biblioteca Nacional Digital do Brasil, Hemeroteca Digital. Disponível em:

[http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015\\_09&pasta=ano%20197&pesq=%22Transamaz%C3%B4nica%22&pagfis=58782](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015_09&pasta=ano%20197&pesq=%22Transamaz%C3%B4nica%22&pagfis=58782). Acesso em: 26 dez. 2022.

DUTRA, José Soares. Transamazônica. In: SERVIÇO de Documentação do Ministério dos Transportes (Org.). **Tempo de Estrada** – 20 poemas da Transamazônica. Rio de Janeiro: SDMT (em coedição com o Instituto Nacional do Livro e Grupo Planejamento Gráfico, editores), 1972, p. 131-139.

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

IBDF proíbe desmatamento superior a 20% em cada propriedade na Amazônia. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 26 de junho de 1984, p. 26. Acervo Biblioteca Nacional Digital do Brasil, Hemeroteca Digital. Disponível em:

[http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015\\_10&Pesq=%22IBDF%20%22&pagfis=122367](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_10&Pesq=%22IBDF%20%22&pagfis=122367). Acesso em: 26 dez. 2022.

NATUREZA morta. **Veja**, São Paulo: Abril, n. 633, 22 de outubro de 1980, p. 54-55. Acervo pessoal.

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

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

RODOVIA Transamazônica deverá ser reconstruída. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 29 de abril de 1986, p. 24. Acervo Biblioteca Nacional Digital do Brasil, Hemeroteca Digital. Disponível em:

[http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015\\_10&pasta=ano%20198&pesq=%22transamaz%C3%B4nica%22&pagfis=167191](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=030015_10&pasta=ano%20198&pesq=%22transamaz%C3%B4nica%22&pagfis=167191). Acesso em: 26 dez. 2022.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (Org.). **Tempo de Estrada** – 20 poemas da Transamazônica. Rio de Janeiro: SDMT (em coedição com o Instituto Nacional do Livro e Grupo Planejamento Gráfico, editores), 1972.

SEM RUMO. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 10 de outubro de 1978, p. 2., Opinião. Acervo Folha.

Disponível em:

<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?anchor=4265836&pd=225ffd7a3edba88577b34d2b7a306989>.

Acesso em: 11 fev. 2018.

SILVA, José Valtemir Ferreira da. (2023). Transamazônica e a grande batalha: tempo de estrada e a vitória sobre o inferno verde. **Nau Literária**, 18(03), 2022. Disponível em:

<https://doi.org/10.22456/1981-4526.127433>. Acesso em: 16 jan. 2024.

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



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