


# LITERATURA E A CONQUISTA DA AMAZÔNIA: *DOIS MENINOS* NA *TRANSAMAZÔNICA* E A RODOVIA DA INTEGRAÇÃO

**José Valtemir Ferreira da Silva\***

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

**Como citar este artigo:** SILVA, J. V. F. da. Literatura e a conquista da Amazônia: *Dois meninos na Transamazônica* e a rodovia da integração. *Todas as Letras – Revista de Língua e Literatura*, São Paulo, v. 26, n.1, p. 1-16, jan./abr. 2024. DOI: <https://doi.org/10.5935/1980-6914/eLETLT16010>.

**Submissão:** 31 março de 2023. **Aceite:** 19 de maio de 2023.

**Resumo:** O texto apresenta uma reflexão acerca da obra literária *Dois meninos na Transamazônica*, da escritora Margarida Ottoni (1973). O objetivo é analisar a apropriação de uma narrativa da conquista que permeou iniciativas estatais na Amazônia a partir do século XX, especificamente no que tange à ideia de uma integração nacional. Para sua consecução, nos termos de Benjamin (2009), foi importante perseguir os “resíduos” da história, com a consulta a diversas fontes históricas e literárias. Nessa discussão, observou-se na obra literária a proposição de uma estética no contexto de uma produção literária sobre a Amazônia.

**Palavras-chave:** Rodovia Transamazônica. Literatura. Conquista. Amazônia. Integração nacional.

---

\* Universidade Federal do Pará (UFPA), Altamira, PA, Brasil. E-mail: [valtemir@ufpa.br](mailto:valtemir@ufpa.br)

## ASPECTOS INTRODUTÓRIOS

■ Em reunião ministerial realizada em 15 de junho de 1970, o Estado brasileiro, sob a gestão do general-presidente Emílio Garrastazu Médici, aprovava o Programa de Integração Nacional (PIN). Normatizado pelo Decreto nº 1.106, de 16 de junho de 1970, previa uma série de medidas de infraestrutura econômica e social no Norte e no Nordeste do país, a serem executadas no quadriênio de 1970-1974, e, como principal iniciativa, anunciava a construção de um megaempreendimento na Amazônia brasileira, a Rodovia Transamazônica (BR-230).

Consoante anunciado, a construção dessa rodovia iria oportunizar, por meio de um plano de colonização dirigida, a migração de milhares de pessoas para a Amazônia, sobretudo do Nordeste brasileiro, resolvendo o drama de milhares de famílias que sofriam reiteradamente com o drama da seca que, em 1970, deixava uma situação de total miséria na região. Além disso, conforme o discurso estatal, isso garantiria também a dita ocupação do suposto “espaço vazio amazônico”, viabilizando uma efetiva integração nacional da Amazônia brasileira por brasileiros.

Assim, trazendo como um dos motes a ideia de uma integração, a Transamazônica logo se constituiria em um dos principais assuntos propagados na sociedade brasileira. Não à toa, consoante a pesquisa realizada, nos seus mais de 50 anos de história, a rodovia é repercutida em um amplo acervo de fontes bibliográficas, audiovisuais e documentais que, a cada momento e com especificidades próprias, evidenciam (evidenciaram) as diferentes maneiras como foram propagadas as discussões no seu entorno.

Chama-se a atenção neste texto para a existência, nesse vasto material, de um conjunto de obras literárias<sup>1</sup>, pouco mencionadas nas discussões acadêmicas ou não, que trazem como tema e ambientação a construção e colonização da Rodovia Transamazônica na Amazônia brasileira.

Ao decidir abordar essas obras, surgem, previamente, alguns questionamentos, haja vista a indissociabilidade entre literatura e as demandas de um evento histórico que extrapola os limites das discussões da década de 1970. Tais questionamentos ampliam-se ainda, ao refletir sobre elas, no contexto de uma produção literária que em diferentes momentos tematizou tentativas de exploração e posse da Amazônia brasileira ao longo do século XX.

Nessa perspectiva, propõe-se realizar apontamentos com recorte em uma dessas publicações, qual seja: *Dois meninos na Transamazônica*, da escritora Margarida Ottoni (1973). O objetivo é apresentar e demonstrar a vinculação ou apropriação da obra literária a uma narrativa da conquista que permeou uma produção literária e os discursos envolvidos em grandes projetos e projeções estatais a partir do século XX, especificamente no que tange à repercussão da ideia das “integrações” e da pacificação que se concretizava com o advento da Transamazônica.

1 As obras catalogadas na pesquisa são: *Traçado íntimo da Transamazônica*, de Luiz de Castro (1971); *A profecia da cobra grande ou a Transamazônica*, de Zuleika Mello (1972); *Transamazônica (Brasil, 1970 – momento histórico)*, de Consuelo Belloni (1973); *A Transamazônica* e a segunda versão dessa mesma obra, *A grande ilusão (a transamazônica)*, de Odette Mott (1973-1979); *A Transamazônica*, de Paulinho Payaká (1974); *Dois meninos na Transamazônica*, de Margarida Ottoni (1973); *Missão secreta na Transamazônica*, de Francisco de Assis Brasil (1991); *A ponte sobre o Tuerê*, de Coningham Netto (2000).

Ao requerer esse objetivo e entender que a literatura apresenta muito mais do que meras similaridades com escritos oficiais, importa compreender a inserção da Transamazônica num conjunto de ideologias e discursos preponderantes (e hegemônicos) que dialogam estreitamente com as referências do texto literário.

Consoante essa perspectiva, propõe-se fazer uma leitura de *Dois meninos na Transamazônica*, buscando analisar e desvelar leituras consolidadas no cenário sócio-histórico e reverberadas (ou não) na obra literária – que apresenta um ponto de vista ufanista e até utópico acerca do empreendimento estatal no seu enredo –, 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).

Assim sendo, foi importante não só a leitura analítica da obra literária, mas também o estudo panorâmico do cenário relativo às demandas de construção e colonização da Rodovia Transamazônica, a partir de múltiplas fontes bibliográficas, documentais e audiovisuais que integram seu arquivo. No mesmo sentido, foi oportuno reunir outros contextos, textos e documentos e outras produções literárias que extrapolam a temporalidade da obra ora analisada, mas que, seguindo os “rastros”, não poderiam deixar de ser observados sem correr o risco de se perder no jogo de sentidos e discursos que emergem na literatura e transbordam no cenário sócio-histórico da década de 1970.

A discussão ocorre em três momentos que, ainda que brevemente, conseguem evidenciar a importância de destacar a literatura nas discussões sobre a construção da rodovia. Inicialmente será contextualizada a ideia histórica de uma suposta ocupação/integração que perpassa uma narrativa de conquista da Amazônia e encontra peculiar eco com o advento da Transamazônica; por conseguinte, apresentam-se algumas proposições e análises sobre a obra em recorte, com o intuito de alcançar o objetivo traçado; por fim, destacam-se as considerações finais.

## **LITERATURA, O ESTADO CONQUISTADOR E A AMAZÔNIA**

Ao discutir sobre o processo de “ocupação” da Amazônia, Neide Gondim (1994) reflete que os povos originários estabelecidos na região foram vistos com base em uma região inventada discursivamente, que escondia, atrás de dogmas e imagens preconcebidas, a invasão das suas terras e a subjugação de seus valores, costumes, organização social e relações pessoais. Isso ocorreu porque o que não se encaixava na ótica “civilizatória” (europeia) era selvagem e, conseqüentemente, à margem da suposta “civilização”, aquilo que ela tinha que dominar, tomar posse e salvar do “primitivismo”.

Essa ótica protagonizada pelo conquistador europeu adquiriu um importante desdobramento para o imaginário no que se refere à região, a simbologia amplamente propagada do “vazio de gente” (ou vazio demográfico). Consoante o escritor e historiador Márcio Souza (2019), essa ideia se consolida entre os séculos XVIII e XIX, em que, com o advento dos cientistas viajantes, a Amazônia é repercutida persistentemente como região “vazia”, com uma natureza hostil, onde existiam nativos extremamente primitivos, sem vida política ou cultural.

A invisibilidade secular dos povos originários na Amazônia (ou seja, o desprezo enquanto sujeito de direitos sobre as terras que habitam) baliza, portanto, a ideia desse “vazio”, que, no que lhe concerne, torna-se um importante argumento

a favor da conquista do território amazônico no século XX, ao se requererem, em discursos políticos, econômicos e sociais dominantes, a ocupação e a integração nacional da região.

Dentre os postulados importantes que balizaram esses discursos, cabe mencionar as reflexões do escritor fluminense Euclides da Cunha (2006, p. 27-28), no início do século XX, sobretudo em *À margem da história*, em que o escritor reivindica, justamente, um olhar estatal para como se dava o processo de “ocupação” da região: “A adaptação exercita-se pelo nomadismo. Daí, em grande parte, a paralisia completa das gentes que ali vagam, há três séculos, numa agitação tumultuária e estéril”.

Para Cunha (2006), era urgente uma intervenção do governo federal que apresentasse soluções para a superação do nomadismo e para efetivar a “ocupação” dos supostos “espaços vazios” amazônicos: “a intervenção urgentíssima do Governo Federal impõe-se como dever elementaríssimo de aviventar e reunir tantos esforços parcelados” (Cunha, 2006, p. 97). Para tanto, o escritor sugeria – ao propor a intervenção federal no território do Acre – a construção de uma estrada, a Transacreaana (na proposta, a via férrea Transacreaana), que, na sua visão, possibilitaria, entre outras coisas, o “povoamento” do “vazio amazônico” e a presença do Estado brasileiro na Amazônia.

Reflexão idêntica aparece nas páginas literárias do escritor cearense Alfredo Ladislau (2008), em *Terra imatura*, publicada em 1921, especificamente no conto homônimo, em que os personagens Aiúna e Arianda dialogam acerca das dificuldades e das prováveis soluções para o abandono histórico a que a Amazônia estaria relegada pelo Estado brasileiro.

Enquanto Aiúna argumenta que quaisquer ações do Estado estariam fadadas ao fracasso, Arianda defende que a resolução dos problemas estaria na maior atenção estatal à Amazônia, “mui especialmente, as do poder central, cujo desamor a esta região faz pensar que ela ainda é uma terra estrangeira na consciência nacional...” (Ladislau, 2008, p. 34), pois a ocupação e a devida exploração da região (no contexto do primeiro momento de exploração massiva da borracha na Amazônia) teriam ocorrido “se não fosse esse grande descabro que sempre nos devotaram as correntes políticas que têm, até hoje, governado o país [...]” (Ladislau, 2008, p. 36). Mas tal realidade certamente mudaria num futuro próximo, já que a “a nossa inteligência, quando bem orientada; no esforço soberano do nosso povo, quando se propõe a querer com veemência” (Ladislau, 2008, p. 38).

Tal abandono, repercutido pelos personagens em *Terra imatura*, aparece também em outras obras literárias que apresentam como pano de fundo a exploração da borracha na Amazônia brasileira. Ainda que não se mencione uma efetiva intervenção federal, requerida por Ladislau (2008) e Cunha (2006), o ser humano aparece nessas obras submisso e derrotado perante uma natureza soberana (elevada a um inferno verde), sem condições de efetivamente garantir a ocupação e a integração da Amazônia.

É o que se observa na obra *Inferno verde*, de Alberto Rangel (2008, p. 163) – publicada em 1908 –, sobretudo no conto também intitulado “Inferno verde”, em que o personagem Souto aparece vencido e cedendo às mazelas da natureza/floresta, que no trecho final deixa em aberto a possibilidade de ocorrer uma vitória do ser humano na região amazônica no futuro: “Tanta lágrima e tanto sofrimento são apanágio do passageiro tempo, que antecede às vitórias... Não se

me vence a sorrir... Exijo os sacrifícios que os antigos deuses reclamavam: sangue e morte”.

Outro exemplo é *Terra de ninguém*, de Francisco Galvão (2002, p. 92), livro publicado em 1934, em que a Amazônia é referenciada como “infame inferno verde, onde a morte espreita em cada clareira”. A floresta, nesse sentido, esconde as piores armadilhas, com inúmeras facetas que conduziam a uma 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).

O mesmo pode ser constatado em outras obras publicadas ao longo do século XX, em que se repercute (ainda que indiretamente) o reiterado insucesso do ser humano em domar a natureza/floresta para a devida ocupação e integração da região à economia nacional, a exemplo de *A selva* (publicada em 1930), de José Maria Ferreira de Castro (1955), *A mata submersa e outras histórias da Amazônia* (publicada em 1960), de Peregrino Júnior (1989), *A ferrovia do diabo* (publicada em 1960), de Manoel Rodrigues Ferreira (1960), ou *O romance da Madeira-Mamoré* (publicada em 1963), do jornalista Miguel Ângelo Barros Ferreira (1963).

Esses postulados, que despontam em páginas literárias, são também requeridos e propagados em um discurso estatal de conquista da região ao longo da maior parte<sup>2</sup> do século XX que passa a reivindicar o protagonismo de ações para a solução dessa “problemática” nacional. Isso pode ser constatado em uma breve consulta a fontes bibliográficas e documentais acerca do tema, em que a ideia de uma integração/ocupação da região “vazia”, em que o ser humano permanece vencido, (re)aparece como um dos principais elementos de uma narrativa em projetos estatais voltados à Amazônia.

Sobre a tutela estatal, portanto, não se pretendia mais somente explorar, mas também tomar posse da região “desocupada”, o que, consoante à retórica governista, garantiria a conquista das riquezas amazônicas, a exemplo do movimento realizado na era Vargas. Em sintonia com o antropólogo Otávio Guilherme Velho (2009), ainda que existisse uma retórica ao longo do século XIX que preconizava os espaços vazios<sup>3</sup> portadores de vastos recursos a serem explorados, isso só se tornou mais importante após 1930, especificamente com o estabelecimento do Estado Novo de Getúlio Vargas (1937-1945).

Em um discurso uníssono que envolvia várias frentes, propagava-se a necessidade de superar as adversidades amazônicas e tomar posse de suas riquezas. É essa, por exemplo, uma das questões requeridas por Vargas (1942, p. 260) no dia 10 de outubro de 1940, na cidade de Manaus/Amazonas, no icônico “Discurso do Rio Amazonas”, proferido no âmbito do programa “Marcha para o Oeste”<sup>4</sup>: “Da colonização esparsa, ao sabor de interesses eventuais, consumidora de energias com escasso aproveitamento, devemos passar a concentração e fixação do potencial humano”.

Vargas anuncia um novo tempo, em que a ênfase é no povoamento da região, na concentração e fixação do ser humano e em se afastar de ocorrências como o

2 A partir dos anos 1980, com o avanço da tecnologia de satélites, observa-se uma reconfiguração nos debates acerca da valorização da floresta amazônica enquanto capital natural e da conscientização sobre a riqueza da biodiversidade amazônica. Sobre isso, consultar Becker e Stenner (2008).

3 Em detrimento da Amazônia multiétnica e cultural.

4 O programa previa a construção de ferrovias, estradas, aeroportos, hospitais e escolas no interior do país, e tinha como um dos discursos a incorporação da região amazônica ao rol dos espaços ditos “vazios” a serem “ocupados” e “integrados”.

primeiro momento da exploração da borracha, que provocou a migração de nordestinos para a Amazônia, mas sem necessariamente garantir uma maior concentração populacional.

Anos depois, na gestão do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), os discursos envoltos em outro grande empreendimento estatal, a construção da rodovia Belém-Brasília, reverberaram novamente essa conquista estatal da Amazônia e uma consequente ocupação de uma região “vazia”. Segundo o pesquisador Andrade (2012), mesmo entre os que divergiam em torno do projeto, uma ideia parecia consenso: a Belém-Brasília estaria sendo construída em um “vazio demográfico”.

A revista *Manchete*, por exemplo, na edição de 31 de janeiro de 1959, em que destina atenção especial à Belém-Brasília, enfatizava: o “ex-inferno verde está sendo colonizado”, acrescentando ainda que “o homem invadiu a região, derrubou os velhos preconceitos e está criando uma civilização nova, destinada a ser uma das primeiras do mundo” (Flores, 1959, p. 49).

O ser humano tinha acesso a ferramentas para o combate, a fim de destruir o inimigo com uma estratégia bem definida: o advento de uma estrada de penetração na Amazônia como garantia da integração nacional. A nova iniciativa, protagonizada pelo governo de Juscelino Kubitschek, reivindicava o imaginário criado por Euclides da Cunha para superar o nomadismo da Amazônia e, sobretudo, “povoar a região” (como se antes nada lá houvesse), qual seja, uma estrada como caminho para a integração da Amazônia.

Há, dessa forma, na Belém-Brasília, a permanência e os desdobramentos de uma mesma narrativa ilustrada na era Vargas e balizada em uma visão difundida nos escritos de Cunha, do início do século XX. A superação da natureza infernal e seus vários desdobramentos, como a integração e a posse da terra, aparecem como base discursiva que dá suporte a uma intervenção na região e, principalmente, propicia o protagonismo do Estado em uma missão patriótica no cenário nacional.

É a premissa que continua presente nos discursos da década de 1960 e que se solidifica sobre o prisma autoritário com o advento da ditadura civil-militar em 1964 (e findando em 1985). Após a finalização da construção da Belém-Brasília, os “vazios” preenchidos parecem retornar, e a retórica da conquista ganha contorno peculiar na década de 1970, no imaginário criado em torno da construção de uma grande rodovia que atravessaria transversalmente a Amazônia, a Transamazônica.

Conforme o que se propagava, a Transamazônica oportunizaria o que não foi alcançado em iniciativas anteriores, uma conquista “efetiva” da região, já que, ao atravessar a imponente floresta, garantiria a permanência da “civilização” no dito vazio demográfico, com o plano de colonização dirigida<sup>5</sup> às suas margens.

Isso passou a ser repercutido em um grande movimento de propaganda no início da década de 1970, que, em um coro preponderante, aclamava o grande empreendimento estatal para a conquista e integração nacional da Amazônia. É o que era constantemente replicado nos inúmeros discursos do então presidente da República, general Emílio Garrastazu Médici, como se vê no trecho da sua

---

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



fala durante a reunião extraordinária da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) de 8 de outubro de 1970, em que coloca a construção da rodovia como a “solução dos dois problemas: o do homem sem terras no Nordeste e da terra sem homens na Amazônia” (cf. Machado, 1970, p. 4).

Essas mensagens propagadas pelo general-presidente e que eram reiteradas por uma propaganda oficial, via Assessoria Especial de Relações Públicas (Aerp)<sup>6</sup>, contavam com a atuação complementar da iniciativa privada, que fazia, por meio do empreendimento, uma propaganda direta do governo como responsável pelas ações que levariam o Brasil à conquista da Amazônia e a se tornar o país do futuro.

A revista *Manchete*, por exemplo, colaborou sobremaneira com os sentidos perseguidos pelo regime militar acerca da Transamazônica. A edição de 1º de agosto de 1970 deliberadamente demonstra os sentidos esboçados nas imagens da ofensiva estatal do século XX, para integração nacional da Amazônia.

Essa ideia pode ser vista logo no destaque inicial do título – “A estrada da pacificação: Transamazônica” –, em que se busca a atenção do leitor, pois a rodovia não seria qualquer empreendimento, mas uma estrada com o potencial de estabelecer a pacificação nacional, já que “a Transamazônica traz em si um potencial mais profundo: poderá transformar-se na estrada da pacificação nacional” (Chagas, 1970, p. 86). Nessa perspectiva, a emergência da rodovia seria um momento ímpar para a nação, e os limites da sua relevância não se encerrariam com a sua construção, dado que “mais do que salvar o Nordeste ou integrar a Amazônia, esta estrada unirá gerações de brasileiros” (Chagas, 1970, p. 86).

No mesmo sentido, pode-se citar a revista *Veja* que, na sua edição 110 (14 de outubro de 1970), intitulada “A década da Amazônia”, eleva a construção da Transamazônica a uma arrancada estatal para a conquista, integração e ocupação da região amazônica “remota, incompreendida, abandonada (por isso apenas ainda miserável) e digna de qualquer esforço de resgate. Raimundo trouxe também uma certeza: os anos 70 têm de ser a década da Amazônia” (“Carta ao leitor”, 1970, p. 17).

Os obstáculos que seriam enfrentados na construção da Transamazônica já eram previamente justificados nas páginas da revista, visto haver uma Amazônia miserável, tão somente pelo abandono do Estado (premissa usada no âmbito de outras iniciativas estatais, como se viu anteriormente), o que a construção da Transamazônica poderia resolver, e, se existiam perguntas não respondidas a exemplo de “Para onde iriam os indígenas?”, a Amazônia seria digna de qualquer esforço para o seu resgate.

Essa questão (“Para onde iriam os indígenas?”), inclusive, é abordada em outra reportagem da revista de 12 de agosto de 1970, em que, mais do que mencionar o tema, detalhava os territórios indígenas espalhados pelo traçado da estrada, enfatizando que “afastar os índios do caminho da estrada será a primeira tarefa da Funai. Depois vem o de sempre: a integração” (“Transamazônica: índios no caminho”, 1970, p. 18).

Assim, em consonância com a mensagem de que o empreendimento consolidava a conquista da Amazônia, advertia-se o leitor sobre o desafio de o governo

6 Instituída pelo Decreto nº 62.119, de 15 de janeiro de 1968, a Aerp foi importante para a propagação dos termos estatais acerca de empreendimentos como a Transamazônica. Buscava progressivamente, com as iniciativas e com os resultados publicitados, o alcance da aceitação da população ao modelo autoritário.

“afastar” os indígenas do caminho para a consecução da grande obra e os inserir no contexto da integração nacional, pois, consoante o contexto do discurso preponderante e hegemônico de uma dita “civilização”, a Amazônia seria um “vazio”.

### **MARGARIDA OTTONI E A UTOPIA DA INTEGRAÇÃO, PACIFICAÇÃO**

*Dois meninos na Transamazônica*, obra dirigida ao público infantil<sup>7</sup>, foi publicada em 1973 pela Editora Conquista, em convênio com o Instituto Nacional do Livro do Ministério da Educação e Cultura. De acordo com a pesquisa desenvolvida, é possível afirmar que essa obra teve pelo menos cinco edições até 1986, sendo premiada pelo Conselho Estadual de Cultura da Guanabara com o Prêmio Estadual de Literatura Infantil.

A narrativa conta com um enredo curto, distribuído em 47 páginas, que se desenvolve na floresta amazônica, nas proximidades das obras da construção da Transamazônica, com uma aventura que se passa em dois dias, no tempo histórico do início da década de 1970. Com o uso de situações improváveis e inverossímeis que potencializam os feitos e os rumos da trama, narram-se o encontro casual e a aventura de dois meninos na floresta amazônica: Ubiraci, garoto indígena de 12 anos, aventureiro, espadaúdo, forte, inteligente, corajoso, que sonha em capturar a onça; e Ronaldo, um menino da cidade (ou menino branco, como apresenta o enredo).

Os garotos aventureiros, logo após se conhecerem, geram a ocorrência que conduz os caminhos da narrativa, pois não retornam para suas respectivas famílias ao anoitecer e seus pais, apreensivos e preocupados, organizam-se para procurá-los. Doutor Roberto, pai de Ronaldo – engenheiro que trabalha na construção da rodovia – conta com a ajuda de seus colegas de trabalho. Já o Cacique Samuara, pai de Ubiraci, tem apoio dos guerreiros e dos valentes de sua tribo.

Após um mal-entendido acerca da responsabilidade do sumiço dos dois garotos, o narrador onisciente instaura uma dualidade entre esses dois grupos e desenha, em suas falas e atitudes, um clima de tensão e iminente conflito. Não obstante essa configuração, a narrativa termina em clima de harmonia às margens da Transamazônica, com o enredo da obra de Ottoni, publicada em primeira edição em 1973, revelando não apenas uma perspectiva utópica e ufanista sobre o contexto da construção da rodovia ao ignorar as condições predatórias implicadas, mas também o caráter ingênuo na constituição do conflito narrativo – fundado apenas em um simples “mal-entendido” –, cuja culminância é uma reunião em que tudo acaba muito bem para todos os envolvidos.

Assim, mesmo que na lógica atual se possa efetuar a devida crítica a elementos e a contradições expostos em *Dois meninos na Transamazônica*<sup>8</sup>, a análise que será feita ganha peculiar importância, considerando os discursos que repercutiram a conquista e o imaginário reverberado no âmbito de uma representação literária sobre a Amazônia. Logo, no contexto do objetivo deste texto, além de melhor detalhar as ocorrências dessa trama, será apresentada, a seguir, uma exposição de alguns pontos do enredo que coadunam com a proposição da ideia

7 Corrobora-se o entendimento de Lúcia Pimentel Góes (2010), que entende a literatura infantojuvenil na perspectiva do direcionamento.

8 Em vários trechos da narrativa de Ottoni, por exemplo, o coletivo utilizado para indígenas e brancos é pejorativo – “civilizados” e “selvagens”.



das “integrações” que ocorriam e de uma pacificação que se estabelecia com o surgimento da Transamazônica.

### **OS ENCONTROS AMAZÔNICOS: A PACIFICAÇÃO E AS “INTEGRAÇÕES” NA TRANSAMAZÔNICA**

Em *Dois meninos na Transamazônica*, o encontro simbólico entre os dois garotos traz elementos que apresentam uma resposta utópica à questão dos encontros interculturais que o advento de um megaempreendimento na Amazônia ocasionaria. É o que se observa no enredo da obra literária desde o início. De forma simples e harmônica, a trama une os dois garotos no contexto da Transamazônica, como se vê no trecho em que Ronaldo, após sair para um passeio de lancha no rio e acabar caindo em uma armadilha (um buraco para pegar onça) feita por Ubiraci, é salvo pela criança indígena:

– *Tori! – exclamou o silvícola. E a primeira coisa que pensou foi dar o fora. Jamais tinha visto um menino tori, isto é, branco. Além disso, seus cabelos eram encaracolados e estava vestido dos pés ao pescoço, o que muito espantou o selvagem, para quem a roupa costuma ser apenas uma tanga. O estranho, porém, não deixou escapular. Pôs-se a chamá-lo:*  
– *Eh, você aí! Me ajude a sair, por favor! [...]*  
*Ronaldo, o menino branco, estendeu a mão ao pequeno índio, ao mesmo tempo que lhe dizia:*  
– *Obrigado, amigo!* (Ottoni, 1973, p. 13).

A construção da rodovia pôs frente a frente os dois meninos. Ubiraci jamais havia tido contato com uma cultura diferente, com um menino com vestimentas estranhas aos seus costumes e que não entendesse a sua língua. Dessa forma, inicia-se simbolicamente a parceria entre os dois garotos, e o caminho que levou a esse encontro no meio da floresta amazônica foi o fato de Ronaldo ter vindo passar as férias com o pai, que trabalhava na abertura da Transamazônica: “Durante o ano letivo, Ronaldo estuda em Brasília, onde residem seus padrinhos, em cuja casa se hospeda. Agora que estava de férias, o garoto fora passar um mês na companhia dos pais” (Ottoni, 1973, p. 21).

A Transamazônica emerge na narrativa de Ottoni como uma rodovia da pacificação, da integração nacional, um lugar bom, que uniria culturas diferentes e como os dois meninos poderiam iniciar uma nova era na Amazônia, pois: “agora, que tinha se libertado, olhava o índio como quem olha um amigo. Recebeu os frutos silvestres que lhe deu, e alimentou-se. A seguir, apontou para a lancha que havia deixado perto dali” (Ottoni, 1973, p. 14).

Ronaldo e Ubiraci surgem lado a lado, dividindo o protagonismo, e suas diferenças não impedem ou dificultam suas ações na narrativa, e os dois, unidos, partem rumo a uma aventura na floresta amazônica, no cenário da grande rodovia em construção: “só então, Ubiraci viu o barco. [...] Ronaldo, compreendendo que os dois desejavam dar uma volta, sentou-se junto ao motor e deu saída” (Ottoni, 1973, p. 14).

Sutilmente, portanto, a obra literária harmoniza, por meio dos dois garotos, a relação entre indígenas e brancos/operários na Transamazônica. Se as populações originárias, perante o discurso da dita civilização (e do vazio que não as

reconhecia), precisariam ser afastadas do caminho e posteriormente “integradas”, conforme a reportagem anteriormente citada da revista *Veja*, Ottoni, de forma utópica e ufanista, apresenta uma resposta para como se dariam os encontros que a Transamazônica desencadearia e proclama, simbolicamente, o novo tempo das “integrações”, que se instauram no enredo com a construção da rodovia.

A partir desse encontro, compreende-se, ainda, que a história, que traz como pano de fundo a construção da Transamazônica, harmoniza-a também com a questão ambiental. Para essa reflexão, é pertinente citar o trecho no qual o enredo exalta o cenário amazônico, como no passeio de lancha pelo rio, em que, na companhia de Ubiraci, o menino Ronaldo contempla o rio, a floresta e os animais. No trecho, já em terra firme, Ronaldo continua essa contemplação da rica biodiversidade:

*Duas horas depois, estavam em plena selva, cercados de esplendor verde de árvores colossais. O menino civilizado teve, então, oportunidade de apreciar a fauna amazônica. Viu centenas de macacos travessos, antas, pacas, cutias e capivaras. E os pássaros? Que lindas plumagens! [...] São pipiras, caburés, acoãs, chicanos-pretos, rupiões, saracuras e muitos outros. O que mais lhe agradou foi ouvir o gorjeio harmonioso do uirapuru, o maior cantador da Amazônia. De longe, espiou uma cobra sucuri que dormitava, enroscada, entre folhagens* (Ottoni, 1973, p. 25-26).

Vê-se que o advento da rodovia possibilitou a Ronaldo (que veio da capital federal, Brasília) a contemplação da opulência da fauna e flora amazônicas descrita em sua riqueza e exuberância. O narrador onisciente caracteriza o enredo que tem como tema a Rodovia Transamazônica com a riqueza amazônica, que, mediante a construção da estrada, poderia ser vista não só pelos habitantes da floresta, mas também por toda a nação brasileira: “Era preciso localizar os vegetais cujos frutos podiam ser comidos, por exemplo o açaí, a castanha, o pequi, o bacuri, a pitanga, a pitomba e muitos outros comuns na região. Tiê, então, correu os olhos pela mata” (Ottoni, 1973, p. 15-28).

Isso posto, por meio da observação dos personagens ou por suas próprias percepções, o narrador apresenta uma imagem de tais aspectos, fazendo com que os detalhes do ambiente natural e da biodiversidade tenham destaque, e as ações e os destinos dos personagens são permeados por tais elementos, pintando um rico cenário da fauna e flora amazônicas.

Infere-se a ideia de um lugar em que é possível a integração/harmonia não só entre os povos indígenas, os brancos (os ditos “civilizados”) e a construção da Transamazônica, mas também desta com o esplendor da fauna e da flora. O ser humano, que tinha na natureza/floresta um obstáculo para a ocupação do suposto “vazio” amazônico, agora conseguia exercer a devida contemplação. Isso ocorreu porque, além de um encontro intercultural como o exposto, a construção da estrada possibilitava a conquista e a consequente integração da riqueza amazônica ao cenário nacional.

Chama a atenção também, na perspectiva dos encontros ilustrados no enredo, a relevância simbólica do seringueiro Fidélis, personagem que ajuda os dois meninos na jornada para o retorno às suas respectivas famílias. Com sua aparição na trama, desenha-se outro encontro que coloca frente a frente gerações e que se soma às inferências até aqui feitas. Para comentar sobre, cabe citar um pequeno trecho em que o seringueiro se apresenta, como se vê:

– E o senhor, quem é?

– Sou Fidélis, um pobre seringueiro, respondeu ele.

Fazia quarenta anos que morava na Amazônia. Viera do Nordeste trabalhar na extração da borracha. Trouxera a mulher e os filhos. Tinham vivido sempre no seringal. Depois, a esposa faleceu e os filhos partiram à procura de trabalhos mais lucrativos. Ficou sozinho (Ottoni, 1973, p. 33-34).

A primeira coisa a pontuar é a denominação que Fidélis se dá, o seringueiro, que, em uma leitura à luz dos elementos que permeiam a ideia da conquista apropriada pelas iniciativas estatais do século XX, representa o passado de “fracasso”, das tentativas sem sucesso de integração da Amazônia, do ser humano aquecido na luta diária com a floresta, conforme a premissa exarada por Euclides da Cunha (2006) e demais literatos expostos anteriormente.

Note-se, nessa perspectiva, que Fidélis atribui-se ainda um adjetivo: ele não é só um seringueiro, mas um “pobre” seringueiro, o que reforça como é requerido na trama (representado em toda uma produção literária sobre a Amazônia, exemplificada anteriormente). O exemplo do seringueiro que migrou do Nordeste brasileiro para a Amazônia, com o sonho de uma vida melhor, mas que apenas sobrevive, a esposa faleceu e os filhos, contraditoriamente, partiram ao encontro de melhores condições de vida.

Fidélis terminou não sozinho, mas com a companhia da floresta. Logo, o “pobre” seringueiro é a imagem das iniciativas, nessa leitura, “frustradas” de conquista da Amazônia, que não conseguiram oportunizar a posse da terra e garantir para as futuras gerações, como os filhos de Fidélis, a adequada integração do *Eldorado* amazônico à economia nacional.

Importa dizer que a opção por esse personagem sugere uma nova dinâmica introduzida com a conquista da Amazônia, a possibilidade da integração entre gerações (o passado, que ele representa, e o presente, a construção da rodovia, simbolizado por Ubiraci e Ronaldo), em que o velho seringueiro presencia, no encontro com os dois meninos de culturas diferentes, o início de uma nova história para a Amazônia, igualmente ao que se propagava nas páginas da revista *Manchete* no início da década de 1970: “mais do que salvar o Nordeste ou integrar a Amazônia, esta estrada unirá gerações de brasileiros” (Chagas, 1970, p. 86).

Outrossim, esses elementos apresentados no enredo são reforçados na descrição do clima de tensão entre os grupos liderados pelos pais dos dois garotos (que os procuram na floresta após eles não retornarem para suas respectivas famílias ao anoitecer) e no desfecho para solucionar e apresentar uma mensagem de esperança e de otimismo para a questão.

Ao contrário do clima de tensão refletido em algumas fontes da época, como o jornal *O Estado de S. Paulo* que, na edição do dia 10 de setembro de 1970, trazia no título “A reação do índio, uma incógnita” um imaginário das incertezas sobre como se daria a relação entre operários e indígenas com o advento da construção da Transamazônica, reitera-se, na narrativa de Ottoni, que os conflitos são abandonados com o surgimento da rodovia, a conquista da Amazônia, a pacificação e as integrações.

Nesse movimento, o narrador onisciente expõe inicialmente o mal-entendido que ocorre entre os dois grupos e adiciona, nas falas dos personagens, nos seus atos e nas suas reflexões, elementos que criam um cenário conflituoso para dar relevo à mensagem final. Após o encontro dos dois meninos e o imprevisto que

os faz não retornar para suas casas, por exemplo, esse cenário configura-se quando o Cacique Samuara e seus guerreiros, que procuram por Ubiraci, concluem que os brancos o fizeram prisioneiro: “Cheio de raiva, gritou para chamar os companheiros: – Vejam! – disse, mostrando a cova, as pegadas e os cipós. – Meu filho é escravo de um homem branco! – Oh! – exclamaram os selvagens revoltados” (Ottoni, 1973, p. 20).

Igualmente, a equipe de busca liderada pelo Doutor Roberto entende que os indígenas capturaram o menino Ronaldo: “Vejam! – gritou, erguendo a flecha. – Meu filho foi apanhado por um selvagem! – Oh! – exclamaram os trabalhadores revoltados” (Ottoni, 1973, p. 23). Utilizando-se dessa perspectiva, o narrador onisciente instaura uma dualidade entre dois grupos que aparece no enredo paralelamente à aventura de Ubiraci e Ronaldo (que se encontram na companhia de Fidélis). Em outro trecho, a narrativa continua esse processo que antagoniza os dois grupos:

*O pai de Ronaldo avisou, antes de partirem:*

*– Tenham muito cuidado quando os encontrarmos. Deve haver outros índios por perto. Eles são traiçoeiros. Por favor, não atirem.*

*[...]*

*O chefe indígena avisou, antes de partirem:*

*– Tenham cuidado, quando encontrarmos os toris. Não ataquem sem ordem minha. Eles são maus... (Ottoni, 1973, p. 36, grifos nossos).*

Assim, se, para o Cacique Samuara e seus guerreiros, os brancos eram maus, para os operários, os indígenas que poderiam vir atacar eram traiçoeiros; portanto, dever-se-ia ter cuidado com eles. Nesse ponto, os dois grupos são polarizados, e, analogamente ao clima anunciado pelo jornal *O Estado de S. Paulo*, há a iminência de um conflito. Mas, contraditoriamente, esse cenário, além de não se realizar, culmina com um desfecho utópico, em que indígenas e brancos aparecem celebrando a paz, com a confusão sobre o desaparecimento dos dois garotos sendo desvendada, propiciando um final feliz ao desencontro na narrativa e retomando a harmonia do encontro na Transamazônica, como se vê:

*Depois, Fidélis relatou a ambos os grupos tudo que havia acontecido com as crianças. Doutor Roberto compreendeu que os selvagens eram inocentes. Samuara entendeu que os desconhecidos eram amigos.*

*Por esta razão, o cacique convidou os toris para uma grande festa, e o engenheiro levou os índios para verem onde fica a Rodovia Transamazônica que, por coincidência, passa pertinho da aldeia de Ubiraci.*

*Agora, de quando em quando, os meninos se visitam, brincam e passeiam juntos, sempre acompanhados de Fidélis, o bom velhinho, e de Tiê, o macaco mais bacana do mundo. E dão-se às mil maravilhas.*

*Ronaldo já sabe fabricar arcos e flechas e fazer armadilhas com perfeição. Ubiraci já pode viajar de lancha, pois aprendeu a guiá-la. Todavia, o que mais gostam de fazer juntos é dar uma voltinha de jipe na pista da Transamazônica, a nossa muito famosa estrada de rodagem (Ottoni, 1973, p. 47).*

Conforme o trecho, com indígenas e brancos (operários) em harmonia às margens da Transamazônica, tem-se um desfecho “primordial” para a ideia da integração da Amazônia ao território brasileiro e da consolidação da Transamazônica como um lugar melhor para viver. Iniciava-se um novo tempo, num lugar paradisíaco de paz, fraternidade, união e riqueza natural.

Se nas páginas da revista *Manchete* enfatizava-se que a propagação de um ambiente conflituoso com os povos originários na construção da Transamazônica objetivava “criar um ambiente contrário à Transamazônica, com evidentes lucros para os que não desejam o Brasil assentado no domínio de suas riquezas” (Chagas, 1970, p. 91), a narrativa dirigida ao público infantil apresenta uma resposta para a possibilidade do convívio harmônico, pois o mal-entendido é esquecido, os adjetivos negativos são deixados para trás e as culturas diferentes vivem e convivem na Transamazônica.

Assim como o encontro dos dois garotos no início da narrativa, percebe-se a evidência de um novo tempo na/para a Amazônia, em que a Transamazônica é apresentada como uma rodovia da pacificação, que propiciaria novas histórias para a relação com as populações indígenas na região, em um lugar sem conflitos: “todavia, o que mais gostam de fazer juntos é dar uma voltinha de jipe na pista da Transamazônica, a nossa muito famosa estrada de rodagem” (Ottoni, 1973, p. 47).

Destarte, na narrativa de Margarida Ottoni, os indígenas oferecem uma grande festa ao pai de Ronaldo e seus amigos, que, em contrapartida, levam Cacique Samuara e sua tribo para verem onde fica a Rodovia Transamazônica. Na nova era da Amazônia, estabelece-se uma convivência de reciprocidade entre os envolvidos, pois indígenas e brancos (os operários ditos “civilizados”) visitam-se, dão-se às mil maravilhas, e, se Ubiraci aprendeu a guiar a lancha, o menino da cidade já fabrica artefatos indígenas.

Esse tom integrativo e conciliador pode ser inferido ainda em outro detalhe visto no trecho anterior, a localização da aldeia indígena: “e o engenheiro levou os índios para verem onde fica a Rodovia Transamazônica que, por coincidência, passa pertinho da aldeia de Ubiraci” (Ottoni, 1973, p. 47). Apropriando-se de elementos e os adicionando a um discurso de conquista, no enredo da obra literária a Transamazônica e a aldeia, os indígenas e os brancos/operários vivem e convivem numa relação de proximidade e tolerância.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em vista do objetivo de apresentar e demonstrar a vinculação ou apropriação da obra literária *Dois meninos na Transamazônica* a uma narrativa que permeou uma produção literária e os discursos envoltos em grandes projetos e projeções estatais na Amazônia, cabe aqui, para finalizar – por ora –, tecer alguns comentários que ratificam a relevância da discussão, especialmente no que tange à perspectiva de uma estética da conquista da Amazônia repercutida por meio da ideia das “integrações” e da pacificação que se concretizavam com o advento da Transamazônica.

Conforme a exposição realizada, apesar de a vinculação dessa obra literária com o empreendimento estatal na Amazônia dar-se sob uma ótica otimista e ufanista, demonstrou-se que não se pode abdicar da relevância da mensagem e da reflexão requerida pela escritora Margarida Ottoni. Isso ocorre porque, ao se seguirem os “rastros” da história, nos termos de Benjamin (2009), observou-se a pertinência de compreender a obra literária no contexto de discursos e narrativas que extrapolam a temporalidade que ambienta a primeira metade da década de 1970.

Há uma confluência, um diálogo intencional na configuração do enredo da narrativa que, além de somar a um movimento de propaganda em torno da rodovia, requer uma abordagem estética que oportuniza um significativo ângulo de observação no contexto de uma produção literária sobre a Amazônia a partir do século XX.

Se a questão de uma ocupação de uma região “vazia” e da integração nacional é um dos argumentos que edificam uma narrativa de conquista da Amazônia, direta ou indiretamente presentes em uma produção literária sobre a região, e que balizam os discursos de conquista envoltos em projetos e projeções estatais – entre idas e voltas – a partir do século XX, é também a base narrativa dessa obra literária.

Desse modo, aquilo que fora escrito em páginas literárias de Euclides da Cunha é consumado, na abordagem estético-literária de Margarida Ottoni, por meio da simbologia dos vários “encontros amazônicos”. Ao unir o menino da cidade com o menino indígena da Amazônia, o velho seringueiro com os dois meninos na floresta, os operários que trabalhavam na Transamazônica com os indígenas, a estrada com a aldeia, a biodiversidade amazônica com o advento da Transamazônica, requereu-se não só a ideia de uma verdadeira integração nacional, mas também de várias “integrações” que ocorriam com o advento da grande rodovia (o que só seria possível após o triunfo do ser humano na Amazônia).

Assim sendo, pode-se concluir que, primeiro, o enredo da obra literária vincula-se a elementos e simbologias – e apropria-se deles – concernentes a um discurso de conquista da Amazônia envoltos em projetos estatais na região ao longo do século XX. Segundo, a partir dessa afirmativa, requer-se uma continuação desse discurso, mas sob a perspectiva de uma nova leitura estética que a construção da Transamazônica oportunizava, uma vez que o dito “civilizado” aparece integrado (e integrando) com os vários elementos da natureza/floresta (inclusive com os povos originários) que outrora eram obstáculos a sua permanência e fixação na região.

Por fim, essa discussão é – e vem sendo – um importante ângulo de reflexão para o que vem sendo denominado uma produção literária sobre a Transamazônica, que reúne um conjunto de obras que tem como tema, espaço e tempo a construção e colonização da rodovia na década de 1970. Produção essa que reverbera perspectivas distintas sobre o empreendimento estatal, euforias ou críticas, elogios ou pessimismos, mas sem se afastar de uma narrativa de conquista da Amazônia brasileira.

Portanto, enfatiza-se não apenas a pertinência da análise de *Dois meninos na Transamazônica*, mas também a relevância de novas abordagens sobre o conjunto em que essa obra se insere. Novas discussões podem não só confirmar as questões levantadas neste texto, mas também identificar outros apontamentos pertinentes para essa “estética da conquista da Amazônia”, uma vez que algumas delas (obras que tematizam a Transamazônica), sobretudo as publicadas a partir do final da década de 1970, apresentam uma perspectiva pessimista no que tange aos resultados da Transamazônica.



**LITERATURE AND THE CONQUEST OF THE AMAZON: DOIS MENINOS NA TRANSAMAZÔNICA AND THE HIGHWAY OF INTEGRATION**

**Abstract:** The text presents a reflection on the literary work *Dois meninos na Transamazônica*, by the writer Margarida Ottoni (1973). The aim is to analyze the appropriation of a narrative of conquest that permeated state initiatives in the Amazon from the twentieth century, specifically about the idea of a national integration of the region. For its achievement, in the terms of Benjamin (2009), it was important to pursue the “residues” of history, with the consultation of various historical and literary sources. In this discussion, it was observed in the literary work the proposition of an aesthetic, in the context of a literary production about the Amazon.

**Keywords:** Trans-Amazonian Highway. Literature. Conquest. Amazon. National integration.

**REFERÊNCIAS**

- ANDRADE, R. de P. *A Amazônia na era do desenvolvimento: saúde, alimentação e meio ambiente (1946-1966)*. 2012. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2012.
- BECKER, B.; STENNER, C. *Um futuro para a Amazônia*. São Paulo: Oficina de Textos, 2008. (Série “Inventando o futuro”).
- BENJAMIN, W. *Passagens*. Tradução Irene Aron e Cleonice P. B. Mourão. Belo Horizonte: UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2009.
- CARTA ao leitor. *Veja*, São Paulo, n. 110, 14 out. 1970. Acervo pessoal.
- CASTRO, J. M. F. de. *A selva*. Ilustrações de Portinari. Edição comemorativa do XXV Aniversário de Publicação de “A Selva” 1930-1955. Lisboa: Guimarães Editores, 1955.
- CHAGAS, C. A estrada da pacificação: Transamazônica. *Manchete*, Rio de Janeiro, n. 954, p. 80-88, 1º ago. 1970. Acervo pessoal.
- CUNHA, E. *À margem da história*. São Paulo: Martin Claret, 2006.
- FERREIRA, M. Â. B. *O romance da Madeira-Mamoré*. São Paulo: Clube do Livro, 1963.
- FERREIRA, M. R. *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo: Melhoramentos, 1960.
- FLORES, A. Belém-Brasília: *Manchete* assiste à conquista da Amazônia. *Manchete*, Rio de Janeiro, n. 354, p. 83-126, 31 jan. 1959. Acervo pessoal.
- GALVÃO, F. *Terra de ninguém*. 2. ed. rev. Manaus: Valer, 2002.
- GÓES, L. P. *Introdução à literatura para crianças e jovens*. São Paulo: Paulinas, 2010.
- GONDIM, N. *A invenção da Amazônia*. São Paulo: Marco Zero, 1994.
- LADISLAU, A. *Terra imatura*. Manaus: Valer, 2008.
- MACHADO, L. T. A teoria do grande espaço nacional – VI. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 20 dez. 1970. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1970/12/20/2//4384166>. Acesso em: 20 jan. 2017.

OTTONI, M. *Dois meninos na Transamazônica*. Ilustrações Eliardo França. Rio de Janeiro: Conquista; Brasília: INL, 1973.

PEREGRINO JÚNIOR. *A mata submersa e outras histórias da Amazônia*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1989.

RANGEL, A. *Inferno verde*. Organização Tenório Telles. 6. ed. Manaus: Valer, 2008.

SOUZA, M. *História da Amazônia: do período pré-colombiano aos desafios do século XXI*. Rio de Janeiro, São Paulo: Record, 2019.

TRANSAMAZÔNICA: índios no caminho. *Veja*, São Paulo, n. 101, p. 18, 12 ago. 1970. Acervo pessoal.

VARGAS, G. Discurso do Rio Amazonas. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 4, n. 2, p. 259-262, abr./jun. 1942. Disponível em: <https://www.rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/issue/view/26>. Acesso em: 5 dez. 2022.

VELHO, O. G. *Capitalismo autoritário e campesinato: estudo comparativo a partir da fronteira em movimento*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.