

Quando a derrubada era risonha e franca

Categories : [Marcos Sá Corrêa](#)

O olho treinado do fotógrafo Pedro Martinelli bateu direto naquele exemplar da Realidade, num sebo de São Paulo. Era uma edição especial sobre a Amazônia, da época em que o governo militar começava a rasgar a floresta com estradas. Datada de outubro de 1971, a revista estava meio desfolhada, como a própria Amazônia, assunto que já rendeu a Martinelli quatro livros e uma curiosidade que ele não consegue esgotar há mais de 30 anos.

Comprou-o. Lá estão as histórias de onças caçadas só para vender-lhes o couro, de tribos indígenas às vésperas da invasão desfiguradora, das fazendas que iam abrindo “com a pata do boi” um território equivalente “a duas vezes a Áustria” e de um campo de futebol que os pesquisadores do Inpa fizeram em plena floresta, nos arredores de Manaus, e nunca mais precisaram limpá-lo, porque embaixo do mato havia um areal branco e desértico.

Ombro a ombro

Já se sabia em 1971, como se vê, mais ou menos o que se sabe hoje. O que ficou difícil de imaginar, para quem vê a revista 38 anos depois, é o passado do país, tal como aparece nos anúncios daquela edição, posando para a posteridade com o ufanismo das empresas que marchavam para a conquista da selva ombro a ombro com o general Emílio Médici e faziam questão de que os brasileiros soubessem disso.

“No calor da luta contra a selva, Prosdócimo garante o frio”, diz o fabricante do “único congelador brasileiro adequado ao duro trabalho da linha de frente”. A Fosnor, subsidiária da Fiat Lux, chegou a ser profética: “Da floresta Amazônica ao palito de fósforo”. “Trabalhando e cantando”, como um Geraldo Vandré do oficialismo privado, o estaleiro Multinavi declara que estava lá para “o Brasil mostrar ao mundo com quantos paus se faz uma canoa”.

Numa página ilustrada com a fotografia de um corredor de árvores apartadas por motoniveladoras e muito, muito barro intransponível no chão (onde, diga-se de passagem, o carro não figura) o Volkswagen 1600 marca presença na empreitada com sua vocação para o desenvolvimentismo rodoviário: “Pense num carro capaz de andar na Transamazônica. Agora. Ali, sozinho, no peito e na raça”.

A Agrimisa, uma empresa pecuarista, não faz por menos, ao proclamar que “o progresso da Amazônia aceita sócios”. Num texto que beira o lírico de um lado e o ridículo do outro, esgueirando-se pela estreita faixa que quase sempre separa esses limites um do outro, conta a

história de um Cessna 210 que “aponta o nariz para o solo” e literalmente abençoa os passageiros com “a fantástica visão” de uma fazenda de gado com 24 mil hectares, na beira do rio Araguaia. Pelas janelas do monomotor, “paisagem que se descortina anula as imagens de lendas, exotismo, mistérios e promessas. Nas pastagens de capim colônia, 7.680 hectares artificiais, o gado nelore recebe excelente alimentação”.

A Ultragas garante que já estava na Transamazônica antes mesmo que ela existisse, apostando “na necessidade inadiável desta rodovia”, porque nela “foi tudo planejado para que de cem em cem quilômetros nasça uma cidade”. Como precursora da urbanização nos confins da selva, comprometia-se a entregar seus bujões até “de helicóptero”.

Sob o ronco desse oba-oba da livre iniciativa, as estatais, agências e autarquias não poderiam ficar caladas. A Companhia Brasileira de Recursos Minerais”, prevendo que “há algo de estanho na solidão verde da Amazônia”, saudava os “tratores que passam roncando mais alto do que as onças” e “as árvores seculares que tombam e acompanham sua terra, naquele movimento de sair da frente para os pioneiros do futuro”.

Parece que foi hoje. Mas foi ontem. Passadas quase quatro décadas, ao lado de páginas que anunciam o Opala Gran Luxo e o eletrofone Philco “com circuito integrado”, o achado de Martinelli envelheceu muito pouco. Só suficiente para ocupar sua vaga no museu do ridículo nacional. E, exatamente por isso, está mais atual do que nunca.