

“Um novo Brasil”: a construção da Rodovia Transamazônica nas páginas da revista *Manchete*

Rafael Vaz Brandão*

Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores, São Gonçalo, RJ, Brasil

Resumo

Em edição especial, publicada em fevereiro de 1973, a revista *Manchete* descreveu as obras da rodovia Transamazônica – um dos projetos de maior envergadura da ditadura empresarial-militar – como a representação de “um novo Brasil”. Projetada no auge do “milagre” econômico, a construção da estrada beneficiou grandes empreiteiras e empresas mineradoras, sendo também responsável por graves violações de direitos humanos de povos indígenas e ribeirinhos, além de danos ambientais. A imprensa hegemônica, contudo, retratou a obra como símbolo de “desenvolvimento” e “progresso” para a região amazônica. Nesse sentido, o artigo tem como objetivo problematizar a cobertura da construção da Transamazônica pela revista *Manchete*. Pertencente ao grupo Bloch, *Manchete* foi um dos periódicos mais influentes do país, estando fortemente atrelada ao regime ditatorial. Com base no aparato teórico-metodológico gramsciano, buscaremos demonstrar, ao longo do texto, como a revista atuou como aparelho “privado” de hegemonia, no sentido de defesa do projeto rodoviário e de construção de seu consenso junto à sociedade.

Palavras-chave: ditadura empresarial-militar; Transamazônica; imprensa hegemonia; revista *Manchete*.

“Un nuevo Brasil”: La construcción de la autopista transamazónica en las páginas de la revista *Manchete*

Resumen

En una edición especial publicada en febrero de 1973, la revista *Manchete* describió la construcción de la autopista transamazónica -uno de los mayores proyectos de la dictadura militar-empresarial- como la representación de «un nuevo Brasil». Proyectada en pleno «milagro» económico, la construcción de la carretera benefició a grandes contratistas y empresas mineras, y también fue responsable de graves violaciones de los derechos humanos de los pueblos indígenas y ribereños, así como de daños medioambientales. La prensa hegemónica, sin embargo, presentó el proyecto como un símbolo de «desarrollo» y «progreso» para la región amazónica. Teniendo esto en cuenta, el artículo pretende problematizar la cobertura de la revista *Manchete* sobre la construcción de la Carretera Transamazónica. Pertenciente al grupo Bloch, *Manchete* fue una de las publicaciones periódicas más influyentes del país y estuvo fuertemente vinculada al régimen dictatorial. A partir del aparato teórico-metodológico de Gramsci, intentaremos demostrar, a lo largo del texto, cómo la revista actuó como un aparato «privado» de hegemonía, en el sentido de defender el proyecto vial y construir su consenso en la sociedad.

Palabras clave: dictadura empresarial-militar; Transamazônica; hegemonía de la prensa; revista *Manchete*.

* Professor do Departamento de Ciências Humanas e do Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores (UERJ/FFP). Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). A pesquisa que deu origem a este artigo foi desenvolvida com financiamento da Faperj, através do edital Jovem Pesquisador Fluminense (2022-2025).
E-mail: rafabrandao@uol.com.br. <http://lattes.cnpq.br/8606752888021779>.
<https://orcid.org/0000-0002-7618-995X>

Recebido em 06 de junho e aprovado para publicação em 22 de julho de 2024.



“A new Brazil”: The construction of the trans-Amazonian highway in the pages of *Manchete* magazine

Abstract

In a special edition published in February 1973, *Manchete* magazine described the construction of the Transamazon highway - one of the largest projects of the business-military dictatorship - as the representation of “a new Brazil”. Designed at the height of the economic “miracle”, the construction of the highway benefited large contractors and mining companies, and was also responsible for serious violations of the human rights of indigenous and riverine peoples, as well as environmental damage. The hegemonic press, however, portrayed the project as a symbol of “development” and “progress” for the Amazon region. With this in mind, the article aims to problematize *Manchete* magazine's coverage of the construction of the Transamazon Highway. Belonging to the Bloch group, *Manchete* was one of the country's most influential periodicals and was strongly linked to the dictatorial regime. Based on Gramsci's theoretical-methodological apparatus, we will try to demonstrate, throughout the text, how the magazine acted as a “private” apparatus of hegemony, in the sense of defending the road project and building its consensus with society.

Keywords: business-military dictatorship; Transamazônica; press hegemony; *Manchete* magazine.

« Un nouveau Brésil » : La construction de l'autoroute transamazonienne dans les pages du magazine *Manchete*

Résumé

Dans un numéro spécial publié en février 1973, la revue *Manchete* décrit la construction de l'autoroute transamazonienne - l'un des plus grands projets de la dictature militaro-affairiste - comme la représentation d'un « nouveau Brésil ». Conçue à l'apogée du « miracle » économique, la construction de la route a profité aux grands entrepreneurs et aux sociétés minières, et a également été responsable de graves violations des droits de l'homme des peuples indigènes et des habitants des rivières, ainsi que de dommages à l'environnement. La presse hégémonique a cependant présenté le projet comme un symbole de « développement » et de « progrès » pour la région amazonienne. Dans cette optique, l'article vise à problématiser la couverture de la construction de la Transamazonienne par le magazine *Manchete*. Appartenant au groupe Bloch, *Manchete* était l'un des périodiques les plus influents du pays et était fortement lié au régime dictatorial. En nous basant sur l'appareil théorique-méthodologique de Gramsci, nous tenterons de démontrer, tout au long du texte, comment la revue a agi comme un appareil « privé » d'hégémonie, dans le sens de la défense du projet routier et de la construction de son consensus dans la société.

Mots clés : dictature militaro-affairiste ; Transamazônica ; hégémonie de la presse ; revue *Manchete*.

.“新巴西”：《头条》杂志中的有关跨亚马逊高速公路建设的报道

摘要

在 1973 年 2 月出版的特刊中，《头条》杂志(*Manchete*) 杂志将巴西军人独裁政权实施的最大的基建项目—跨亚马逊公路(Rodovia Transamazônica)描述为“新巴西”的代表。这条道路是在巴西“经济奇迹”(1968-1973)的鼎盛时期设计的，它的建设使大型建筑公司和矿业公司受益，但除了环境遭到破坏之外，还造成了土著族群与当地居民的权益遭到了严重侵犯。然而，主流媒体却将这个法老式的基建工程描绘成亚马逊地区“发展”和“进步”的象征。本文旨在对《头条》杂志(*Manchete*)对跨亚马逊公路建设的报道提出质疑。《头条》属于布洛赫(Bloch)集团，是当时巴西最有影响力的期刊之一，它与军人独裁政权有着密切的联系。基于葛兰西的文化霸权理论，基于充分的证据，作者阐述了该杂志如何充当主流霸权的私人喉舌，极力捍卫跨亚马逊公路项目，并试图在社会中建立关于该基建项目的霸权性共识。

关键词：军-商专制政权；跨亚马逊公路；新闻霸权；《头条》杂志(*Manchete*)

„Ein neues Brasilien“: Der Bau der Trans-Amazonas-Autobahn auf den Seiten der Zeitschrift *Manchete*

Zusammenfassung

In einer im Februar 1973 erschienenen Sonderausgabe beschrieb die Zeitschrift *Manchete* den Bau der Transamazonen-Autobahn - eines der größten Projekte der Wirtschaftsmilitärdiktatur - als Darstellung „eines neuen Brasiliens“. Der Bau der Straße, der auf dem Höhepunkt des Wirtschaftswunders“ geplant wurde, kam großen Bauunternehmern und Bergbauunternehmen zugute, war aber auch für schwere Menschenrechtsverletzungen an indigenen Völkern und Flussbewohnern sowie für Umweltschäden verantwortlich. Die hegemoniale Presse stellte das Projekt jedoch als Symbol der „Entwicklung“ und des „Fortschritts“ für das Amazonasgebiet dar. Vor diesem Hintergrund will der Artikel die Berichterstattung der Zeitschrift *Manchete* über den Bau der Transamazonas-Autobahn problematisieren. Die zur Bloch-Gruppe gehörende *Manchete* war eine der einflussreichsten Zeitschriften des Landes und stark mit dem diktatorischen Regime verbunden. Auf der Grundlage des theoretisch-methodischen Apparats von Gramsci werden wir versuchen, im Laufe des Textes zu zeigen, wie die Zeitschrift als „privater“ Hegemonieapparat fungierte, um das Straßenprojekt zu verteidigen und seinen Konsens in der Gesellschaft herzustellen.

Stichworte: Militärdiktatur; Transamazônica; Pressehegemonie; Zeitschrift *Manchete*.

Introdução

Segundo um levantamento realizado pela ONG *Repórteres Sem Fronteiras*, durante os seis primeiros meses de 2021, o número de ataques do então presidente Jair Bolsonaro à imprensa teve um aumento de 74% em relação ao segundo semestre do ano anterior (Ataques [...], 2021). O estudo apontou 87 ofensas de Bolsonaro entre janeiro e junho de 2021, contra 50 nos últimos seis meses de 2020. As constantes ameaças e agressões a jornalistas levaram os principais veículos de comunicação do país a se posicionarem em defesa da democracia, lembrando episódios de censura sofridos durante a ditadura e destacando a sua atuação no movimento pela redemocratização. Contudo, a construção dessa memória de resistência contrasta fortemente com o papel assumido por parte significativa do que podemos denominar de “imprensa hegemônica” – formada por jornais e revistas de grande circulação – na desestabilização do governo João Goulart, no apoio ao golpe de 1964 e no suporte ao regime ditatorial. Ainda que, em momentos específicos, redações e jornalistas tenham sofrido com atuação dos órgãos da repressão, o fato é que a “grande imprensa” assumiu um papel muito mais de apoio e cumplicidade do que de oposição e enfrentamento à ditadura empresarial-militar.

A ditadura brasileira também foi responsável pela construção de obras de grande porte, amplamente divulgadas pela imprensa. Dessa forma, é fundamental o entendimento da imprensa hegemônica como parte integrante da aliança civil-militar que ajudou a implantar e sustentar a ditadura por mais de duas décadas. Considerando tais aspectos, este artigo tem como objetivo problematizar a cobertura da revista *Manchete* – impresso de ampla circulação no país durante o período em tela – em torno das obras de construção da rodovia Transamazônica, um dos maiores projetos da ditadura empresarial-militar. Com

base no aparato teórico-metodológico gramsciano, procuraremos demonstrar como *Manchete* operou como aparelho “privado” de hegemonia, colaborando na construção do consenso junto à sociedade em torno do projeto rodoviário, associando-o às ideias de “desenvolvimento” e “progresso” para a região amazônica.

O texto também se sustenta nas pesquisas de René Armand Dreifuss (1981) sobre o golpe de 1964, considerando a própria imprensa como ator fundamental neste processo. Em sua tese de doutorado, solidamente documentada, o cientista político uruguaio foi um dos primeiros a identificar um perfil de classe no golpe, caracterizando-o como um golpe “civil-militar”. Contudo, entendemos a importância de qualificar de forma mais precisa o elemento “civil”, enfatizando, sobremaneira, o seu caráter empresarial. Nesse sentido, o golpe que derrubou João Goulart seria resultante de uma aliança entre o poder militar, com apoio irrestrito do governo norte-americano (Moniz Bandeira, 2001), e o setor civil, formado por empresários nacionais e associados ao capital multinacional – nomeados por Dreifuss de “elite orgânica” – e que atuaram em organizações como o complexo Ipes/Ibad, ocasionando uma coalização vitoriosa que resultaria na conformação do projeto de modernização conservadora implantado no país entre as décadas de 1960 e 1970.

O artigo está estruturado, além desta parte introdutória e de uma conclusão, em quatro seções. A primeira, de caráter teórico-metodológico, procura caracterizar a imprensa – com base na produção intelectual de Antonio Gramsci – como aparelho “privado” de hegemonia. A parte seguinte aborda a história da revista *Manchete*, de propriedade do empresário Adolpho Bloch. A terceira seção analisa alguns dos principais projetos da ditadura, com destaque para a construção da Transamazônica. Por fim, a quarta parte é dedicada à análise da cobertura de *Manchete* sobre a construção da rodovia, enfatizando a sua importância na construção do consenso em torno da obra.

Imprensa e hegemonia: breves reflexões teóricas

De acordo com Gramsci, a hegemonia é conquista em embates que envolvem não apenas questões vinculadas à estrutura econômica e à organização política, mas também aspectos relacionados ao plano ético-cultural, ou seja, a expressão de saberes, práticas, modos de representação e de visões de mundo que buscam se legitimar e se universalizar (Gramsci, 2004). Sendo assim, a hegemonia não deve ser entendida apenas como *coerção*, mas, sobretudo, como produto de um *consenso*, pois inclui a “direção cultural e o consentimento social a um universo de convicções, normas morais e regras de conduta, assim como a destruição e superação de outras crenças e sentimentos diante da vida e do

mundo” (Moraes, 2010, p. 55). Portanto, a obtenção da hegemonia não depende apenas da força material que o poder confere, sendo também alcançada através de estratégias de argumentação e persuasão. Nesse sentido, a construção da hegemonia é um processo historicamente complexo, que ocupa os mais diversos espaços da superestrutura ideológico-cultural. Suas formas nem sempre são as mesmas e variam de acordo com a natureza das forças que a exercem.

Ao analisar o embate pela obtenção da hegemonia na sociedade capitalista moderna, Gramsci distingue duas esferas distintas. A primeira delas corresponde à *sociedade política*, isto é, ao conjunto de mecanismos pelo qual o grupo dominante detém o monopólio legítimo da violência e que no qual se identifica os aparelhos de coerção estatal. A outra esfera, identificada como *sociedade civil*, corresponde ao “conjunto de organismos comumente chamados de *privados*”, no qual a hegemonia, o consentimento e as concepções e visões de mundo são organizadas (Gramsci, 2004, p. 12-13). Entendida por Gramsci como principal arena da luta de classes, a sociedade civil é um espaço de construção de hegemonia, de múltiplas relações de poder e de contradições.

Contudo, a distinção entre sociedade civil e sociedade política é meramente uma separação metodológica, servindo para que o autor chegue a sua concepção ampliada de Estado: “sociedade política + sociedade civil, isto é, hegemonia revestida de coerção” (Gramsci, 2004, p. 46). Assim, para Gramsci, o Estado não se confunde meramente com a sociedade política, enquanto aparelho coercitivo que subjuga as massas. Ao contrário, ganha uma dimensão maior, a partir do momento em que incorpora para si as dimensões também da sociedade civil produtora do consenso.

Ao distinguir a atualidade do pensamento gramsciano, o historiador catalão Josep Fontana observa que uma das mais importantes contribuições teóricas do pensamento gramsciano está relacionado às reflexões sobre os mecanismos pelos quais uma determinada classe exerce sua dominação sobre as outras, “estabelecendo a sua hegemonia não somente pela coerção, como também mediante o consenso, transformando a sua ideologia de grupo num conjunto de verdades que se supõem válidas para todos e que as classes subalternas aceitaram” (Fontana, 1998, p. 238). Estes mecanismos constituem o que Gramsci denominou de *aparelhos “privados” de hegemonia*. Os aparelhos “privados” de hegemonia (APHs) são formados, portanto, por escolas, sindicatos, partidos, *imprensa* e outras instituições, organizadas no interior da sociedade civil, e que são responsáveis pela elaboração e difusão das ideologias formadoras da consciência social. São, portanto, os agentes da hegemonia, os portadores materiais da produção ideológica que buscam consolidar apoio na sociedade civil,

seja para manter a dominação por parte dos grupos dominantes, seja para construção de projetos contra-hegemônicos pelas classes subalternas.

Enquanto a sociedade política tem seus portadores materiais nas instâncias coercitivas do Estado, na sociedade civil operam os APHs, organismos relativamente autônomos em face do Estado em sentido restrito e que atuam como difusores e sustentáculos de concepções particulares de mundo, que almejam legitimar-se na sociedade civil.

É importante destacar que o conceito de APH de Gramsci não deve ser confundido com a concepção de Althusser sobre os aparelhos ideológicos de Estado. A interpretação althusseriana implica em uma ligação diametral entre Estados e aparelhos ideológicos, ao passo que o conceito gramsciano pressupõe uma maior autonomia entre os APHs – organizados e estruturados no âmbito da sociedade civil – e o aparelho de Estado (sociedade política).

A partir da análise dos APHs, Gramsci entende a imprensa como um sujeito político construtor de consenso, cumprindo a função de organizar e difundir determinadas concepções de mundo, articuladas organicamente com um determinado agrupamento social “mais ou menos homogêneo, de um certo tipo e, particularmente, com uma certa orientação geral” (Gramsci, 2004, p. 32). Assim, ao propor uma interpretação crítica do papel exercido pela imprensa no processo histórico, Gramsci procura demonstrar como a imprensa, assim como qualquer outra instituição ou indivíduo na sociedade, necessariamente, “toma partido”, mesmo que de forma não consciente.

Ao refletir o principal meio de comunicação de sua época, Gramsci observa que “a arte da imprensa revolucionou todo o mundo cultural, dando à memória um subsídio de valor inestimável e permitindo uma extensão inaudita da atividade educacional” (Gramsci, 2004, p. 67). Retomando as análises sobre o seu papel nos *Cadernos do Cárcere*, o pensador italiano define a imprensa como “a parte mais dinâmica” da superestrutura ideológica, caracterizando-a como “a organização material voltada para manter, defender e desenvolver a frente teórica ou ideológica”, ou seja, um suporte ideológico do bloco hegemônico (Gramsci, 2004, p. 78). Assim, enquanto aparelhos “privados” de hegemonia, os jornais e demais periódicos cumprem a função de “organizar a difundir determinados tipos de cultura”, fundamental para a construção de um consenso que se pretende hegemônico.

Gramsci (2004, p. 197) denomina de “jornalismo integral” aquele tipo de jornalismo “que não somente visa satisfazer todas as necessidades (de uma certa categoria) de seu público, mas pretende também criar e desenvolver estas necessidades e, conseqüentemente, em certo sentido, gerar seu público e ampliar progressivamente sua

área [de influência]”. Assim, aos jornais, de acordo com Gramsci, interessava conquistar o leitor “em toda a sua concretude e densidade de determinações histórico-políticas e culturais, de motivações éticas, como depositário de recursos intelectuais latentes e como “elemento econômico”, ou seja, precisamente como adquirente de uma mercadoria, de um produto” (Gramsci, 2004, p. 198). Por isso, formar a “opinião” é uma operação ideológica “estritamente ligada à hegemonia política, ou seja, é o ponto de contato entre a ‘sociedade civil’ e a ‘sociedade política’, entre o consenso e a força” (Gramsci, 2004, p. 265).

A utilização da imprensa como fonte de investigação histórica era, até não muito tempo, observada com certa reserva, justamente por sua identificação como veículo de difusão dos fatos e da “verdade”. Estudos recentes, contudo, procuraram romper com esta perspectiva, estabelecendo um campo de estudo mais alargado, no qual os jornais, revistas e demais periódicos passaram a adquirir um novo dimensionamento enquanto fonte e/ou objeto de pesquisa histórica. Dessa forma, segundo ressaltam Maria Leticia Corrêa e Sílvia Fonseca, “a imprensa tem se revelado como fonte preciosa para atestar não apenas a disputa em torno da redefinição dos significados dos conceitos políticos, mas, sobretudo, para avaliar os modos de pensar e persuadir em distintos momentos históricos” (Corrêa; Fonseca, 2010, p. 7). É, portanto, nesse sentido que buscaremos analisar o papel de cumplicidade ideológica da chamada “imprensa hegemônica” – a partir do caso da revista *Manchete* – com a ditadura, e também de seu apoio às grandes obras do regime, como a rodovia Transamazônica. Antes, contudo, procuraremos realizar uma breve histórico deste periódico, pertencente ao grupo Bloch.

A “cortesã do poder”: a revista *Manchete* e a ditadura

Fundada em 1952 por Adolpho Bloch, a revista *Manchete* foi um dos periódicos de maior influência do país. Sempre próxima do governo, incluindo os militares, Gesner Duarte Pádua (2013) a definiria como a “cortesã do poder”.

Ao estudar o discurso da revista, Marlene de Fáveri (2014, p. 3) observa que “como parte constitutiva dos fenômenos sociais, a *Manchete* representa um campo de análises para a compreensão histórica, quer dos mercados editoriais, quer da maneira como esta sociedade viu e se apropriou desses acontecimentos”.

Imigrante de origem ucraniana, Adolpho Bloch chegou ao Brasil em 1921, aos 13 anos de idade, junto de sua família, perseguida após a Revolução Russa. Ao se estabelecerem no Rio de Janeiro, os Bloch criaram a gráfica Joseph Bloch & Filhos, imprimindo folhetos, mapas e convites. Na década de 1940, com a compra de uma

impressora usada, Adolpho Bloch fundou a empresa Gráficos Bloch, obtendo contratos com editoras importantes, como a Brasil-América e a Rio Gráfica. No início dos anos 50, ao adquirir uma máquina mais moderna, passou a imprimir a revista *Manchete*, lançada nacionalmente em 26 de abril de 1952. A *Manchete*, que em pouco tempo se tornaria uma das revistas de maior circulação do país, transformaria o mercado editorial brasileiro, com a introdução do chamado fotojornalismo. O semanário possuía pouco texto, sendo dois terços de suas páginas ocupadas por fotografias. Ficaria conhecida, ainda, pelo slogan, “Aconteceu, virou Manchete”. A proposta da revista era refletir o crescimento do país, dando destaque aos seus aspectos “positivos”. A partir dela, Adolpho Bloch construiu fortuna e criou um verdadeiro império midiático, o Grupo *Manchete*, que além da editora e de diversas revistas, reunia emissoras de rádio e televisão.

A revista circulou de forma regular até julho do ano 2000, atravessando importantes momentos da história brasileira da segunda metade do século XX, incluindo o período da ditadura. Foi ao final da década de 1960 que a *Manchete* alcançou o posto de revista mais importante do país, superando a revista *O Cruzeiro*, de propriedade de Assis Chateaubriand, dono dos Diários Associados (Pádua, 2013, p. 213-214). Perderia este posto para a revista *Veja*, do grupo Abril, no começo dos anos 80, mantendo ainda o prestígio e a importância que havia adquirido. Sua liderança no ranking das revistas mais lidas – não por acaso -, coincide, em grande parte, com o período da ditadura empresarial-militar.

Ao longo de sua trajetória, a *Manchete* deu destaque a importantes momentos da história política brasileira. Em 1954, logo após o atentado contra o jornalista Carlos Lacerda, a revista deu espaço para os principais críticos do presidente Getúlio Vargas, entre eles, o brigadeiro Eduardo Gomes, da UDN. Apesar de sua oposição a Vargas, o próprio Adolpho Bloch, ao saber de seu suicídio, de forma oportunista – marca da trajetória da própria revista -, determinou a mudança da capa e, no lugar de críticas, elogios foram dirigidos ao presidente morto.

A partir de então, a revista *Manchete* passou a ser um veículo de propaganda de diversos governos ao longo de sua história. Durante o período JK, amigo pessoal de Bloch, a revista foi elogiosa em relação ao seu governo, dando amplo destaque à construção de Brasília. No governo de Jânio Quadros, apoiou o presidente depois de ser criticado pela condecoração de Che Guevara. Em 1964, pouco antes do golpe, *Manchete* publicou reportagem de duas páginas sobre o comício da Central, tratando de forma positiva a figura de João Goulart. Contudo, logo após o golpe, a revista não demorou a saudar a “revolução” que o derrubou. Assim, ao longo de sua história, *Manchete* “se manteve sempre do lado daqueles

que detinham as cartas do jogo político e econômico do país”, convertendo-se em “cortesã do poder, adaptando-se, de forma extremamente flexível, aos interesses e cores ideológicas dos diversos governos que se sucederam a partir dos anos 50” (Pádua, 2013, p. 221).

Em busca de continuar recebendo benefícios econômicos do Estado, *Manchete* demonstrou “explicitamente seu apoio ao regime militar desde o princípio e assim o manteve até o final, reproduzindo a ideia de um Brasil grande que necessitava do autoritarismo para se desenvolver” (Pádua, 2013, p. 221). Conforme aponta Ricardo Martins, além de financiamentos e contratos de propaganda com o regime militar, *Manchete* obteve, assim como outros veículos de comunicação, alto faturamento no mercado publicitário brasileiro durante o chamado “milagre” econômico, registrando altos índices de venda de exemplares (Martins, 1999, p.140).

Ao tratar da posse do general Castello Branco, *Manchete* estampou em sua capa o título: “Brasília espetacular: a posse do novo presidente” ([Manchete, 1964, ed. 627](#)). Logo abaixo, a revista fazia uma análise do que chamou de “revolução” e mencionava uma “Amazônia maravilhosa”. Assim, começava a construir uma imagem positiva dos militares, bem como do próprio país.

Ao longo da ditadura, *Manchete* passaria a disseminar “notícias que visavam persuadir o leitor da necessidade de instalação de um governo forte, associando-o ao desenvolvimento econômico prometido pelos militares” (Nascimento, 2013, p. 5). A revista assumiria, assim, um papel propagandístico típico dos órgãos oficiais, tecendo elogios ao governo ditatorial. Por outro lado, em relação às denúncias de tortura e de sistemáticas violações de direitos humanos, a revista adotava uma postura de omissão. Da mesma forma, esquivou-se de comentários e críticas à situação econômica do país, sobretudo na década de 1980, já ao final da ditadura.

Os grandes projetos da ditadura e a construção da Transamazônica

A ditadura empresarial-militar, especialmente entre finais da década de 1960 e meados dos anos 70, no impulso do “milagre” econômico, foi responsável pela realização de obras públicas de grande envergadura. Entre elas, ganharam destaque a construção da ponte Rio-Niterói, das centrais nucleares de Angra dos Reis, das usinas hidrelétricas de Itaipu e Tucuruí, e da rodovia Transamazônica.

Construída entre os anos de 1969 e 1974, a ponte Rio-Niterói tornou-se um dos principais símbolos da ideia de “Brasil Grande”, slogan ufanista propalado pelos militares. Conforme apontou Pedro Campos (2021a, par. 1), a obra:

[...] guarda várias marcas da ditadura, como a participação de militares na direção dos trabalhos, o beneficiamento econômico de empresários afinados ao regime, o reforço do modelo rodoviário de transportes e a superexploração do trabalho, com particular negligência em relação à saúde e segurança dos trabalhadores.

Outro projeto de grande porte idealizado no período foi o das centrais nucleares de Angra dos Reis. Depois da construção de Angra I junto à norte-americana Westinghouse, em 1975 o governo Geisel assinou um acordo com a Alemanha para a construção de oito usinas. Ao contrário primeira usina, o acordo com os alemães previa a transferência de tecnologia, que seria feita pela KWU, empresa subsidiária do grupo Siemens. Assim como Angra I, as obras de Angra II foram marcadas por uma série de atrasos e denúncias de irregularidades, sendo concluída apenas em 2001. A usina de Angra III, contudo, até hoje ainda não foi concluída e as outras seis usinas previstas no acordo de 1975 jamais saíram do papel.

A ditadura também foi responsável pela construção de grandes hidrelétricas, como Itaipu e Tucuruí. Considerada a maior obra do regime, a usina Itaipu Binacional é resultante do tratado de Itaipu, firmado em 1973 entre Brasil e Paraguai. As obras da barragem foram iniciadas em 1975, com a construção do canal de desvio do rio Paraná. Em 1982, as duas primeiras turbinas, de um total de vinte, foram instaladas. A construção de Itaipu proporcionou lucros vultosos a grandes grupos privados, como empreiteiras e empresas de montagem eletromecânica, sendo também responsável por violações de direitos de trabalhadores, com inúmeros acidentes de trabalho, e de camponeses e povos indígenas, expulsos de forma truculenta da região que seria alagada com o represamento das águas do rio Paraná. Outra hidrelétrica de grande porte foi Tucuruí. A construção da hidrelétrica era parte do projeto Grande Carajás, que previa uma série de empreendimentos na região norte do país, em especial, na Amazônia. As obras de Tucuruí também foram acompanhadas por uma série de violações, dentre elas, o deslocamento forçado de dez mil famílias, atingindo também comunidades indígenas. Assim como a Transamazônica, a construção da usina na região também atendia “às orientações geopolíticas do pensamento militar, que defendia a integração daquela região do território” (Campos, 2019, p. 264).

No transcurso da década de 1970, a ditadura buscou intensificar a ocupação da região amazônica, expressa no slogan “integrar para não entregar”. Tal processo vinha se desenhando desde a década anterior, com a criação, em 1966, da SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), em substituição à SPVEA (Superintendência de Valorização da Amazônia). O principal objetivo da SUDAM era a execução do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Entre os objetivos do plano estavam o desenvolvimento do potencial econômico da região, com incentivos à expansão

agrícola e à exploração extrativista, além da ocupação populacional, com a adoção de políticas de incentivo imigratório, sobretudo da região nordeste.

Nessa mesma direção, a ditadura lançou, em 1967, a SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) e criou, em 1970, o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) e o PIN (Plano de Integração Nacional). O PIN, instituído pelo decreto-lei n. 1.106, tinha como objetivo promover a integração e o desenvolvimento econômico das regiões norte e nordeste. O plano era baseado na utilização da mão-de-obra da população nordestina, acometida pelas secas de 1969 e 1970, e na noção de “vazios demográficos amazônicos”, ignorando a presença de comunidades indígenas e ribeirinhas na região. Foi com o PIN que foram cunhados slogans como “integrar para não entregar” e “terra sem homens para homens sem terra”.

Juntamente com a rodovia Cuiabá-Santarém, a Transamazônica foi planejada como parte do PIN. Construída na primeira metade da década de 1970, no auge do “milagre” econômico, a Transamazônica é tida como uma das maiores obras da ditadura. A estrada atravessaria a floresta Amazônica, passando por sete estados, 63 municípios e três ecossistemas diferentes. No que se refere à colonização, foram destinados 10 km de extensão para cada margem. Nesse espaço seriam fundadas agrovilas, que serviriam para o estabelecimento do contingente populacional que migraria para a região com a construção da estrada. O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) teve um papel-chave na implementação da política de colonização do espaço, com a venda de lotes pela autarquia federal. A Transamazônica passaria a ser apresentada como símbolo de integração nacional e de expansão do capitalismo (Braga; Souza, 2019).

Planejada para integrar a região norte ao restante do país, a Transamazônica foi inaugurada em 27 de agosto de 1972, de forma inacabada e com vários trechos a serem asfaltados. Suas obras envolveram a abertura de grandes áreas de floresta, com grandes impactos ambientais. Além disso, sua construção foi marcada, de um lado, por graves violações de direitos humanos, com denúncias de genocídio de povos indígenas e ribeirinhos e esbulho de terras e, de outro, pelo beneficiamento econômico de grupos empresariais, como mineradoras, madeireiras, setores agropecuários e empreiteiras responsáveis pela execução do projeto.

Ao analisar os múltiplos interesses em torno da construção da Transamazônica, Pedro Campos aponta alguns aspectos que cercaram a execução da obra. O primeiro deles está relacionado a sua dimensão geopolítica (Campos, 2021b). A região amazônica era vista pelos militares como uma área estratégica e que deveria ser ocupada, garantindo a exploração de seus recursos naturais. Conforme Pedro Campos, “esse discurso funcionou

como uma boa justificativa para o avanço de capitais sobre a região, com as vastas possibilidades de exploração de riquezas existentes no local” (Campos, 2021b, p. 71).

Um segundo aspecto apontado pelo autor são os interesses econômicos de exploração da região. Conforme Campos, “para além dos interesses fundiários e agropecuários sobre as terras da região, é a descoberta de uma série de riquezas minerais ao longo do trajeto planejado da rodovia” (Campos, 2021b, p. 72). Entre estas riquezas estavam importantes jazidas de estanho, manganês, ouro, bauxita, níquel e minério de ferro.

Além dos interesses geopolíticos e da exploração de recursos minerais, segundo Campos, “a obra da Transamazônica interessou diretamente às construtoras responsáveis pela sua realização, bem como as empresas fabricantes de equipamentos de material rodoviário que desenvolveram as máquinas usadas durante a construção” (Campos, 2021b, p. 73). A construção da rodovia foi dividida em nove lotes, sendo realizadas, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), duas concorrências: uma no trecho entre Imperatriz (MA) e Itaituba (PA) e outra entre Itaituba e Humaitá (AM). Conforme Campos (2021b, p. 73), tratava-se “de um empreendimento feito exclusivamente por empresas privadas nas suas obras civis, ao contrário de outras rodovias da região que tiveram trechos ou sua integralidade feita pelos batalhões de engenharia do exército, como foi o caso da Cuiabá-Santarém”. No primeiro trecho, empreiteiras com experiência em obras de rodovia na região amazônica tiveram prioridade, “o que favoreceu a mineira Mendes Júnior e a pernambucana Queiroz Galvão” (Campos, 2021b, p. 73). Além destas duas, outras cinco construtoras obtiveram participação na construção de lotes da Transamazônica: Cristo Redentor, EIT, Rabello, Camargo Corrêa e Paranapanema. O trecho da Cristo Redentor foi dividido em dois e repassado para as empreiteiras Mendes Júnior e S.A. Paulista, uma vez que a construtora carioca não conseguiu realizar a obra (Campos, 2021b, p. 73).

A construção da rodovia também resultou em uma série de violações de direitos humanos. A política de contato para a atração e remoção de indígenas em benefício da abertura da estrada impactou diretamente vários povos da região. Conforme declarou o próprio ministro do Interior à época, o general Costa Cavalcanti, a Transamazônica passaria por terras de 29 etnias, sendo onze grupos isolados e nove de contato intermitente (Brasil, 2014). Os Parakanã, por exemplo, foram contatados e removidos para possibilitar a realização da obra, processo que se repetiria, pouco depois, para a construção da usina de Tucuruí. Ao todo, entre 1971 e 1977, seriam cinco vezes deslocados. De acordo com denúncias do antropólogo Antônio Carlos Magalhães, funcionário da Funai, 58 indígenas Parakanã teriam morrido de pneumonia e outras doenças durante a construção da Transamazônica. As enfermidades

seriam resultantes do contato com os trabalhadores da obra e com os próprios funcionários da Funai. Além dos Parakanã, indígenas da etnia Araweté também foram impactados com o projeto. Segundo dados da Comissão Nacional da Verdade (Brasil, 2014), mais de 35% de sua população original foi dizimada em consequência da abertura da estrada. Os constantes deslocamentos também acirrariam os conflitos internos entre tribos rivais. Na região do Xingu, os Arara tiveram o seu território cortado ao meio pelo traçado da Transamazônica. Vivendo em constante migração, acabaram entrando em confronto com outros povos indígenas (Brasil, 2014). Esse processo levou à desestabilização de sua vida produtiva. Não podendo mais plantar e construir suas moradias, os Arara se desagregaram, passando a viver em pequenos grupos isolados na floresta.

Além das graves violações de direitos humanos contra povos originários, resultando em extermínio de diversas etnias, não apenas por parte de agentes do governo, mas também de empresas privadas que atuaram na abertura da floresta para que a estrada pudesse passar, a construção da Transamazônica também foi responsável pelo desmatamento da floresta e pela morte de diversos animais na região.

“A epopeia das estradas”: a construção da Transamazônica nas páginas da *Manchete*

O projeto da Transamazônica foi intensamente explorado pelos meios de propaganda do regime. Além de campanhas publicitárias, o governo militar produziu diversos filmes sobre as obras da rodovia. Sua construção também foi amplamente divulgada pela “imprensa hegemônica”. Jornais e revistas de grande circulação produziram uma série de reportagens, exaltando a construção da estrada como símbolo do “desbravamento” e “conquista” da floresta.

A *Manchete*, por diversas vezes, publicou matérias sobre a obra. Na visão da revista, a Transamazônica representava “um novo Brasil”. Como aparelho “privado” de hegemonia, *Manchete* teve papel importante na construção do consenso em torno obra, frequentemente associada às ideias de “progresso” e “desenvolvimento” da região amazônica. Suas reportagens exaltavam a “saga aventureira” de seus trabalhadores e os títulos das matérias eram grandiosos: “A epopeia das estradas”; “Transamazônica: compromisso com o futuro” e “O 13º trabalho de Hércules”.

O anúncio da sua construção foi noticiado por *Manchete*. Sob o título de “Grande Decisão”, a matéria estampava a foto de Mário Andreazza, ministro dos Transportes, explicando a realização do que a revista classificaria como “obra gigantesca”. Segundo *Manchete*, era “tríplice a importância da obra: ligará o Nordeste com a Amazônia, estimulará

a colonização e a conquista da Amazônia e, finalmente, solucionará o problema do nordestino, provocando o deslocamento do colono do Nordeste para os vales úmidos do Maranhão, Pará e Planalto Central” (MANCHETE, 1970, ed. 950, p. 107).

Manchete também deu destaque para a ocupação do território amazônico, com a criação de agrovilas. Informava o periódico que “os acampamentos serão localizados e distribuídos em pontos estratégicos, criando-se núcleos iniciais de colonização” e que “pelos estudos feitos, a rodovia terá condições permanentes de tráfego, o que possibilitará a implantação de colônias agropastoris em região ricamente fértil” ([Manchete, 1970, ed. 950, p. 107](#)).

Um mês depois após o anúncio das obras, *Manchete* publicou uma longa reportagem sobre a Transamazônica. Com o título de “[Estrada da Pacificação](#)”, o texto dava novamente destaque para a questão da migração nordestina, o que contribuiria para a ocupação dos “vazios demográficos”. De acordo com *Manchete*, a estrada não se resumiria a uma “simples via de penetração ou comunicação da Amazônia inferior com o resto do país”. Seu objetivo era “permitir a fixação de grandes populações nordestinas ao longo do trecho amazônico da estrada”. Assim, “mais do que salvar o Nordeste ou integrar a Amazônia, [a estrada uniria] gerações de brasileiros” ([Manchete, 1970, ed. 954, p. 82](#)).

Manchete procurava, portanto, a construção de consenso das obras da rodovia junto à sociedade, associando-a como “fator de integração nacional”. Considerava a revista que, “antes de ser a via de salvação para o Nordeste ou da integração para a Amazônia” a Transamazônica trazia, em si mesma, “um potencial mais profundo”, podendo “transformar-se na estrada da pacificação nacional, na medida em que, para sua implantação e a colonização de suas margens, se mobilizem as gerações jovens, sequiosas de oportunidades, contestadoras dos padrões atuais, rebeldes como um todo” ([Manchete, 1970, ed. 954, p. 82](#)).

Somado ao discurso de “integração nacional”, a reportagem também tratou da questão da exploração do potencial econômico da região amazônica, uma das diretrizes do PIN. De acordo com a revista, “ao cruzar a selva virgem e os grandes rios, é necessário definir onde cruzar e porque cruzar. O traçado busca o mais possível de regiões de terras férteis, próximas a jazidas minerais e a lugares propícios à fixação e colonização”. ([Manchete, 1970, ed. 954, p. 86](#)).

A mesma edição da revista também mencionava a questão indígena. Descrevendo a floresta amazônica como uma “selva” e “cheia de obstáculos”, *Manchete* apontava a “existência de 29 tribos: nove integradas à civilização; 12 simplesmente isoladas, mas que não costumam criar problemas; e oito selvagens” ([Manchete, 1970, ed. 954, p. 91](#)). Argumentava, ainda, que “a realidade e a exploração andam pari passu, quando se trata

dos índios: se de um lado, como irresponsáveis, devem ser cuidados, assistidos e protegidos, de outro não se poderão tornar entraves ao progresso e ao desenvolvimento” ([Manchete, 1970, ed. 954, p. 91](#)).

Diante das denúncias vindas do exterior em relação às violações de direitos humanos de povos indígenas, a revista prontamente se preocupou em sair em defesa do governo militar. Segundo *Manchete*, “muitas das campanhas levantadas no exterior, falando em massacres de índios, devem-se a interesses contrários à ocupação da Região Amazônica por brasileiros” e que “a denúncia de falsos massacres ou crueldade” objetivava “criar um ambiente contrário à Transamazônica, com evidentes lucros para os que não desejam o Brasil assentado no domínio de suas riquezas” ([Manchete, 1970, ed. 954, p. 91](#))

Ao dar destaque aos números do empreendimento, *Manchete* apontava que a obra, com uma “extensão de 1.300 quilômetros em plena selva”, mobilizava “grandes contingentes humanos e uma enorme quantidade de equipamentos, transportado pelos rios até os locais de desbravamento” ([Manchete, 1970, ed. 965, p. 150](#)). Segundo a revista, “mais de dois mil homens, entre trabalhadores nordestinos e engenheiros de várias regiões do país, lutam em cinco frentes contra a maior selva do mundo” ([Manchete, 1970, ed. 965, p. 149](#)). Sob o título de “O desafio da Transamazônica”, a reportagem anunciava que “a Rodovia da Integração está avançando em ritmo acelerado através da floresta” ([Manchete, 1970, ed. 965, p. 150](#)). Celebrando a condução dos trabalhos, afirmava que “um imenso vazão está sendo conquistado” e que “quando o Presidente Emílio Garrastazu Médici chegar para inspecionar as obras da Rodovia Transamazônica”, verificaria “que os prazos por ele determinados estão sendo cumpridos e, em muitos casos, superados” ([Manchete, 1970, ed. 965, p. 150](#)). Segundo *Manchete*, o ministro Mario Andreazza teria ficado “empolgado com o espírito de competição que anima os técnicos e trabalhadores” ([Manchete, 1970, ed. 965, p. 150](#)). O trabalho das empreiteiras também foi exaltado: “vencendo toda sorte de obstáculos, as firmas construtoras – Mendes Júnior, Queiroz Galvão, Construtora EIT e Cristo Redentor, está última sob controle acionário da Paulista de Construções – têm prazo de 16 meses para entregar uma estrada com condições de tráfego permanente” ([Manchete, 1970, ed. 965, p. 150](#)).

Ao cobrir a visita do presidente à Altamira, em outubro de 1970, a revista informou que “a cidade começou a viver um dia muito especial” ([Manchete, 1970, ed. 966, p. 27](#)). Em tom idealista e projetando o futuro, *Manchete* destacava que “todos passaram a fazer planos para depois – quando a Transamazônica chegar” ([Manchete, 1970, ed. 966, p. 27](#)).

Em uma edição especial, *Manchete* defendeu as isenções fiscais que beneficiavam as empresas diretamente envolvidas no projeto. Assim, indicava que

[...] quando, em 31 de dezembro de 1971, a Transamazônica tiver atingido o coração da Amazônica, desbravando selvas e superando obstáculos ao longo de uma superfície que corresponde a 52 por cento da superfície total do país, o Brasil terá resolvido um dos problemas básicos da colonização dos seus espaços vazios, no coroamento da programação de incentivos fiscais ([Manchete, 1970, ed. Financeira, p. 66](#)).

Em tom ufanista, para a revista, era a “própria integração nacional que se desencadeia e se acelera, após séculos de indiferença” ([Manchete, 1970, ed. Financeira, p. 66](#)).

O discurso enaltecedor do empreendimento continuava a cada ano que a obra avançava. Na edição n. 987, em matéria sobre a rodovia, estampava-se o seguinte título: “Quem viaja pela Transamazônica sente-se como Vasco da Gama do século XX, descobrindo continentes perdidos e inexplorados” ([Manchete, 1971, ed. 987, p. 83](#)). O mesmo sentido aparecia nas edições seguintes, como a de n. 1043, de 1972: “A Segunda Descoberta do Brasil”. Segundo *Manchete*, “a função mais importante da Transamazônica será a integração da Amazônia ao Nordeste, além de propiciar o deslocamento de contingentes humanos para o povoamento da própria Amazônia” ([Manchete, 1972, ed. 1043, p. 88](#)). Ainda fazendo analogias com o passado e o “desbravamento” e “conquista” da floresta, *Manchete* entedia que, com a rodovia, “o Brasil despertou finalmente para o fato de que era preciso completar a obra dos bandeirantes do passado, rasgando estradas na selva para possibilitar a integração nacional” ([Manchete, 1971, ed. 1025, p. 111](#)).

Manchete também procurou defender a atuação de instituições e programas do governo. Segundo a revista,

[...] hoje, depois de cinco anos de atuação de duas agências governamentais de desenvolvimento, a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) e o BASA (Banco da Amazônia S/A), o Programa de Integração Nacional, em conjunto com a iniciativa privada, intensifica o ritmo do progresso, mudando toda a fisionomia daquela área ([Manchete, 1971, ed. 1025, p. 111](#)).

O periódico também fazia menção à exploração dos recursos minerais que se iniciava com a construção da rodovia: “novos riquezas estão sendo descobertas: na Amazônia estão 50% das reservas de ferro do Brasil, quase todo o estanho e a bauxita, e a maior jazida de sal-gema do mundo, estimada em 10 trilhões de toneladas” ([Manchete, 1971, ed. 1025, p. 111](#)).

Os trabalhadores da Transamazônica, por vezes, também apareceram nas páginas da revista. Contudo, não se fazia nenhuma menção às precárias condições laborais e acidentes de trabalho, que vitimaram diversos operários durante as obras. Mesmo mencionando as dificuldades, o tom heroico era ressaltado: “Além do intenso trabalho, os construtores da Transamazônica enfrentam os terríveis perigos da selva, desde a malária até a praga dos terríveis insetos” ([Manchete, 1972, ed. 1043, p. 90](#)).

A projeção de um futuro de “redenção da Amazônia” ([Manchete, 1972, ed. 1045, p. 82](#)) e de “desenvolvimento” das cidades ao longo da estrada, também foi feito por *Manchete*. Na visão da revista, “até quatro, três anos atrás, esse mundão amazônico, por onde hoje está passando a Transamazônica, era um pedaço de Brasil esquecido, isolado, sem perspectivas, sem futuro e, pior ainda, sem esperanças” ([Manchete, 1972, ed. 1043, p. 90](#)). Assim, para *Manchete*, “a presença da Transamazônica, ali, operou o milagre esperado – as velhas cidades condenadas começaram a acordar, ou já acordaram de todo, como é o caso de Altamira” ([Manchete, 1972, ed. 1043, p. 90](#)).

A edição n. 1050, de 1972, apresentou uma reportagem especial sobre as crianças nascidas durante as obras da rodovia. Intitulada “A primeira geração da Transamazônica”, a matéria destacava que “a esperança plantada à beira da estrada começa a brotar, e mais da metade da população das agrovilas é composta por crianças” e que “essas crianças são os primeiros frutos da civilização que está sendo criada na Transamazônica” ([Manchete, 1972, ed. 1050, p. 34](#)). Em outra edição, em tom idílico, dizia *Manchete* que “alegres e livres, as crianças da Transamazônica desconhecem talvez que estão participando do maior empreendimento do século” ([Manchete, 1972, ed. 1056, p. 90](#)).

A questão da “família” também foi tratada por *Manchete*. Conforme a revista, “na longa estrada, os namoros são curtos e os homens querem casar o mais cedo possível”. ([Manchete, 1972, ed. 1056, p. 81](#)). Assim, o periódico atuava no sentido de criar uma imagem positiva de constituição de famílias. Reportava a revista que “as pequenas comunidades das agrovilas se ressentem ainda terrivelmente do isolamento da região e da falta de divertimentos”, mas que estavam “começando a chegar as primeiras levas de moças e rapazes que, aos poucos, vão trazendo para a Transamazônica uma nova dimensão do amor e da vida” ([Manchete, 1972, ed. 1056, p. 81](#)). Em contraste com a precariedade das agrovilas, *Manchete* afirmava que “elas dispõem de escola primária gratuita e de assistência sanitária mais ou menos conveniente. São elas, aliás, que dão às comunidades instaladas ao longo da estrada uma impressão de alegria e de liberdade absolutamente contagiantes. Esses meninos da Transamazônica também constituirão um capítulo à parte na história da estrada” ([Manchete, 1972, ed. 1056, p. 90](#)).

Em 27 de agosto de 1972, de forma inconclusa, a rodovia Transamazônica foi inaugurada. Para a cobertura daquele momento *Manchete* publicou uma edição especial, estampando, em textos e fotos, o registro de uma viagem realizada por dois repórteres da revista, ao longo dos trechos incompletos da rodovia. Sob o título de “Uma viagem pela Transamazônica”, segundo relato dos jornalistas, “a viagem parecia tão áspera e dura” que foram tomadas “precauções extraordinárias”. Contudo, segundo afirmaram, “depois,

durante o percurso, percebemos que havíamos exagerado nos cuidados”. Com um discurso de defesa da obra, afirmava que “a viagem [...] revelou também, além das imensas possibilidades econômicas da região coberta pela grande estrada, o seu ilimitado potencial turístico” ([Manchete, 1972, ed. Especial B, p. 48](#)). Diversas eram as passagens que apresentam uma imagem positiva da obra: “O trecho mais difícil de construir é também o mais bonito”; “Na Transamazônica, a primeira surpresa foi o chão liso e bem compactado da pista, sem as costelas da Belém – Brasília”; “Uma boa sinalização ampliava a nossa margem de segurança”; “Perigosas, por enquanto, apenas as pontes de madeira sobre pequenos vãos, dando passagem a um só veículo”; “Nestes oásis no meio da selva não faltam cerveja nem água mineral gelada”; “Na pressa da volta, a Transamazônica a 140 km” ([Manchete, 1972, ed. Especial B, p. 50](#)).

Conclusão

Procuramos, ao longo do texto, destacar a relação de cumplicidade ideológica da chamada “imprensa hegemônica” com a ditadura. Mais especificamente, buscou-se problematizar cobertura da revista *Manchete*, pertencente ao empresário Adolpho Bloch, acerca da construção da rodovia Transamazônica, uma das obras de infraestrutura de maior envergadura da ditadura empresarial-militar.

Com base no aparo teórico-metodológico gramsciano, intencionamos demonstrar como a revista atuou como aparelho “privado” de hegemonia, buscando construir consenso do empreendimento rodoviário junto à sociedade. Associando a sua construção às ideias de “desenvolvimento” e “progresso” para a região amazônica, *Manchete* procurou conferir legitimidade ao projeto da Transamazônica, dentro da ideologia ufanista do “Brasil Grande” da ditadura empresarial-militar brasileira.

Como citar este artigo:

ABNT

BRANDÃO, Rafael Vaz. “Um novo Brasil”: a construção da Rodovia Transamazônica nas páginas da revista *Manchete*. *Passagens rev. int. hist. pol. e cult. jur.*, Niterói, v. 16, n. 3, p. 332-351, set.-dez. 2024. <https://doi.org/10.15175/1984-2503-202416301>

APA

Brandão, R. V. (2024). “Um novo Brasil”: a construção da Rodovia Transamazônica nas páginas da revista *Manchete*. *Passagens rev. int. hist. pol. e cult. jur.*, 16(3), 332-351. <https://doi.org/10.15175/1984-2503-202416301>

Copyright:

Copyright © 2024 Brandão, R. V. Este é um artigo em acesso aberto distribuído nos termos da Licença Creative Commons Atribuição que permite o uso irrestrito, a distribuição e reprodução em qualquer meio desde que o artigo original seja devidamente citado.

Copyright © 2024 Brandão, R. V. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original article is properly cited.

Editora responsável pelo processo de avaliação:

Gizlene Neder

Fontes

ATAQUES de Bolsonaro contra imprensa aumentaram 74% no primeiro semestre, diz ONG. *O Globo*, 28 jul. 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/ataques-de-bolsonaro-contrainpresa-aumentaram-74-no-primeiro-semester-diz-ong-25130295>. Acesso em: 17 set. 2024.

BRASIL. Comissão Nacional da Verdade. *Relatório / Comissão Nacional da Verdade. – Recurso eletrônico*. Brasília: CNV, 2014. Disponível em: https://www.gov.br/memoriasreveladas/pt-br/assuntos/comissoes-da-verdade/volume_1_digital.pdf. Acesso em: 19 set. 2024.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. Ditadura, interesses empresariais e desenvolvimentismo: a obra da usina hidrelétrica de Tucuruí. *Tempo e Argumento*, Florianópolis, v. 11, n. 26, p. 255-286, 2019. <https://doi.org/10.5965/2175180311262019255>

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. LMT#99: Ponte Rio-Niterói, Niterói (RJ) – Pedro Campos. FONTES, Paulo (Org.). *Laboratório de Estudos de História dos Mundos do Trabalho*, 21 out. 2021a. Disponível em: <https://lehmt.org/lmt99-ponte-rio-niteroi-niteroi-rj-pedro-campos/>. Acesso em: 20 set. 2024.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. As empreiteiras e a rodovia Transamazônica: interesses econômicos e impactos sociais de um grande projeto da ditadura brasileira. *Cadernos do CEOM*, Chapecó, v. 34, n. 55, p. 67-82, 2021b. <https://doi.org/10.22562/2021.55.05>

MANCHETE. Rio de Janeiro: Bloch, 1952-2007. Semanal. <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=004120&pesq=&pagfis=1>

Referências:

BRAGA, Magno Michell Marçal; SOUZA, César Martins de. Transamazônica: terra, trabalho e sonhos. *Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 12, n. 1, p. 172-191, 2019. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/territoriosefronteiras/index.php/v03n02/article/view/898>. Acesso em: 17 set. 2024.

CORRÊA, Maria Letícia; FONSECA, Sílvia (Org.). *200 anos de imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2010.

DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis: Vozes, 1981.

FÁVERI, Marlene de. A revista *Manchete* como fonte: memória social e representações do Brasil contemporâneo. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA CULTURAL, 7., 2014, São Paulo. *Anais...* São Paulo: SNHC. 2014. p. 1-10. Disponível em: <https://gthistoriacultural.com.br/VIIsimposio/Anais/Marlene%20de%20Faveri.pdf>. Acesso: 31 maio 2024.

FONTANA, Joseph. *História: análise do passado e projeto social*. Florianópolis: EDUSC, 1998.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

MARTINS, Ricardo Constante. *Ditadura militar e propaganda política: a revista Manchete durante o governo Médici*. 1999. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 1999.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *O governo João Goulart: as lutas sociais no Brasil, 1961-1964*. São Paulo: Revan, 2001.

MORAES, Dênis de. Comunicação, hegemonia e contra-hegemonia: a contribuição teórica de Gramsci. *Revista Debates*, Porto Alegre, v. 4, n. 1, p. 54-77, 2010. <https://doi.org/10.22456/1982-5269.12420>

NASCIMENTO, Greyce Falcão do. A imprensa a serviço do golpe: o AI-5 nas páginas da revista *Manchete* (1968-1979). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 27., 2013, Natal. *Anais...* Natal: SNH, 2013. p. 1-14. Disponível em: https://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364510416_ARQUIVO_GREYCEFA_LCAO.pdf. Acesso em: 14 abr. 2024.

PÁDUA, Gesner Duarte. *Manchete, a cortesã do poder*. *Revista Brasileira de História da Mídia*, São Paulo, v. 2, n. 2, p. 213-222, 2013. Disponível em: <https://revistas.ufpi.br/index.php/rbhm/article/view/4121>. Acesso em: 17 set. 2024.