

**“A esperança de um, o otimismo de todos”: a cidade de Picos e a rodovia Transamazônica percorrida/escrita pelo jornalista Rangel Cavalcante em 1970**

*“A esperança de um, o otimismo de todos”: the city of Picos and the Transamazônica Highway traveled/written by Rangel Cavalcante journalist in 1970*

José Elierson de Sousa MOURA<sup>1</sup>

## Resumo

Em 1970, alguns ventos econômicos impulsionaram a implantação do Programa de Integração Nacional (PIN), com a construção da rodovia Transamazônica, no Nordeste. Dizia-se que a sua pobreza diminuiria, com a geração de empregos no Norte e com as frentes de trabalhos do Nordeste. Tais significados circularam pelo espaço da cidade de Picos, no Estado do Piauí. E o jornalista Rangel Cavalcante, do *Jornal do Brasil* (JB), em percurso feito pela rodovia, ajudou a calcificar os significados em/para Picos, através de reportagens que fizeram parte de uma série chamada *Transamazônica, a estrada-desafio*, que no ano de 1977 virou livro. Assim, por meio de Foucault (1996) e (1999), utilizamos a análise de discurso para percebermos o momento em que a cidade de Picos, por meio dos escritos/discursos de Rangel Cavalcante, figurou como um espaço de pobreza. E com o “horizonte de expectativa” de Koselleck (2006), buscamos o momento em que o jornalista atribuiu que a pobreza seria sanada.

**Palavras-chave:** rodovia Transamazônica. Rangel Cavalcante. Picos-PI. Ditadura militar.

## Abstract

In 1970, some economic measures boosted the implementation of the Programa de Integração Nacional (PIN), with the construction of the Transamazônica highway in the Northeast. It was expected that his poverty would decrease due the increase of job availability in the North and the creation of new opportunities for work in the Northeast. Such expectations circulated throughout the city of Picos in Piaui. And the journalist Rangel Cavalcante, from the *Jornal do Brasil* (JB), during an expedition taken by the road, helped reinforce the meanings among the population, through reports that were part of a series called *Transamazônica, a estrada-desafio*, which became a book back in 1977. Thus, by Foucault (1996) and (1999), we used discourse analysis to realize the time when the city of Picos, through the Rangel Cavalcante’s writings and speeches,

---

<sup>1</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, da Universidade Federal do Piauí (UFPI). E-mail: eliersom@hotmail.com

was considered a poverty scenario. And through the theory of the “Horizon of Expectation” by Koselleck (2006), we seek the time when the journalist assigned the highway to the opportunity that the same poverty would be remedied.

**Keywords:** Transamazônica highway. Rangel Cavalcante. Picos-PI. Military dictatorship.

## Introdução

Brasil, vinte e seis de outubro de 2014, no *Manhattan Connection*. Globo News. Três sujeitos: Lucas Mendes, Caio Blinder e Diogo Mainardi. Um tema: o resultado da eleição presidencial daquele ano (GOIS, 2014). Um velho tema: o Nordeste. Região, que para aquele último, que contou com o apoio da bancada para firmar a sua opinião, continuava: “retrograda”, “governista”, “bovina”, “subalterna”, “atrasada”, “pouco educada” e “pouco instruída”. Fez de tal maneira, para dizer que o Estado de São Paulo, que apareceu enquanto a força econômica do país realizou (no mesmo dia) uma rejeição à presidenta eleita Dilma Roussef, nas urnas.

Com a sua fala, o Nordeste sempre existiu ou fora congelado no tempo. Mais específico: sempre existiu e existiria do mesmo modo, pobre e dependente economicamente do Estado de São Paulo. Lembremos que, o Nordeste enquanto identidade espacial existiu, ou se processou a partir do final da primeira década e início da segunda década do século XX. A força motriz desse processamento foi uma tensão entre discursos e práticas regionalistas (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2006, p. 22-23). Outro ponto chave, levantado por Mainardi, foi: o Nordeste e a sua “dificuldade para se modernizar”. Usou como exemplo, a imprensa e a liberdade de expressão. Afirmou que no Nordeste, lado “atrasado” do Brasil, a “imprensa livre” não existia. A assertiva só podia ser aplicada da “metade do Brasil para baixo”.

Se com ele (des)aprendemos ainda que, “a metade do Brasil para baixo” fez a sua parte para provocar o desenvolvimento econômico do país, enquanto o Nordeste não foi capaz, passemos para uma segunda lição: ao longo do século XX, uma tentativa de buscar o progresso do país, por meio do progresso da região amazônica foi aventada (que seria a possibilidade da região custear os seus próprios gastos, contribuindo para o crescimento econômico do país, por meio do aumento da sua demografia que exploraria

as riquezas encrustadas naquela terra). Tentativa que envolveu o Nordeste e a cidade de Picos, no Estado do Piauí.

Tentativa que foi formulada, no final da década de 1960 e início da década de 1970, durante a ditadura militar, a partir do governo do presidente Emílio Garrastazu Médici, de implantação do Programa de Integração Nacional (PIN) (RESENDE, 1972, p. 7), com a construção de duas rodovias (pelo menos): a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, para integrarem o Nordeste e a região Norte, ao restante do Brasil, além de propiciarem aos nordestinos e às nordestinas que se fixassem no Norte, a ocupação dos espaços daquele “vazio demográfico”, para ajudar a região Norte a custear seus gastos; e o Nordeste, que com a diminuição da sua concentração demográfica, também seria capaz de pagar as suas contas. Com relação à primeira rodovia, a cidade de Picos foi nominada enquanto seu “marco zero”.

Assim, buscamos o momento em que a rodovia Transamazônica era posta em prática pelo Estado brasileiro, o que possibilitou o *Jornal do Brasil* (JB) designar o jornalista Rangel Cavalcante para percorrer trechos do que seria a rodovia, nas regiões Norte e Nordeste, quando despejou seus olhares atenciosos para a pobreza que encontrou ao longo do caminho (como na cidade de Picos), para justificar a construção da rodovia. Os seus olhares, além de atenciosos estavam em movimento. Expliquemos. É que no (JB), uma série de reportagens foi publicada a partir da sua experiência. Série que teve como título: *Transamazônica, a estrada-desafio*. Série que virou livro, no ano de 1977, com o título de *Transamazônica – a estrada-desafio*.

Para analisarmos os escritos de Rangel Cavalcante, lançamos mão de FOUCAULT (1996) e (1999), para percebemos como ocorreu a produção de uma regularidade de sentidos, quando o jornalista inventou discursivamente um Nordeste e uma cidade de Picos da pobreza, que necessitavam da Transamazônica para que frentes de trabalho que fossem abertas na região amazônica ou no próprio Estado do Piauí, amenizassem as condições dos moradores e das moradoras que sofriam com a seca que se apossou do Nordeste no ano de 1970; e de KOSELLECK (2006), porque no momento em que Rangel Cavalcante cunhou que a construção da rodovia sanaria a pobreza do Nordeste e da cidade de Picos, ele criou um “horizonte de expectativa” ao sentido do autor, porque ao final da década de 1970, a pobreza ainda era uma pecha da região e da cidade.

## 1 Osmar Alves de Aguiar: um “gordo” que lucrava com os buracos da BR-230

No ano de 1969, o então diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Eliseu Resende, em reportagem para o JB, escreveu a seguinte reportagem: *O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia*. Momento em que apresentou os planos para o PIN e também, a cunhagem de “marco zero” da Transamazônica para Picos. Cidade que receberia a BR-230, que partia de João Pessoa; e a BR-232, que partia de Recife. Cruzando-se em Picos, aquelas duas rodovias formariam a Transamazônica que seguiria seu curso por meio da BR-230. A cidade seria assim, o ponto de integração entre duas regiões: Nordeste e Norte (RESENDE, 1969, p. 73).

O primeiro texto escrito por Rangel Cavalcante foi publicado em dezenove (domingo) e vinte (segunda-feira) de julho de 1970 e foi nominado com o título da série. Texto que conteve algumas informações sobre a viagem: Rangel Cavalcante levou oito dias para percorrer as estradas federais, estaduais e municipais que já estavam implantadas e que faziam parte do complexo rodoviário da Transamazônica. O destino inicial foi a cidade de Fortaleza e o destino final a ponte do Estreito, sobre o rio Tocantins, divisa do Estado de Goiás (hoje Tocantins) com o Estado do Maranhão (CAVALCANTE, 1970, p. 31). E a última reportagem saiu nos dias vinte e seis (domingo) e vinte e sete (segunda-feira) de julho de 1970. Seu título: *Rodovia tem de alterar sua rota para garantir estanho* (CAVALCANTE, 1970, p. 14).

As sete reportagens da série, no ano de 1977 formaram o livro intitulado de *Transamazônica – a estrada-desafio*, também de Rangel Cavalcante e que foi publicado para compor a *Coleção Machado de Assis*, do Senado Federal. Livro que passou a ser o volume oito da dita coleção. Para apresentar aquele, o jornalista teceu algumas palavras. Vejamos.

Este livro não tem a veleidade de ser mais do que um documento de uma época em que a euforia do progresso levou milhões de brasileiros a voltarem o olhar para o Nordeste e para a Amazônia, contemplando o que pretendia ser a obra do século: a Rodovia Transamazônica. Ele apresenta um retrato de cinco mil quilômetros de esperanças. Os sete primeiros títulos foram escritos e publicados em 1970 [...] (CAVALCANTE, 1977, p. 15).

Chamou-nos a atenção um desejo de Rangel Cavalcante com a escrita do livro: ser um “documento” sobre uma obra em que se pretendia, mas que não foi (ao gosto de suas palavras): “a obra do século”. Um “documento” que seria capaz de testemunhar a euforia provocada pelo “progresso”. Euforia, que alimentada por “cinco mil quilômetros de esperanças”, provocou-nos um lembrete de leitura. Em *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*, Reinhart Koselleck delineou que uma “expectativa” pode ser formar a partir de uma “experiência” (KOSELLECK, 2006, p. 307).

Gosmando um e outro (o jornalista e o autor do lembrete) entendemos que os escritos do primeiro, ao serem expressos como “documento” acompanharam um processo de criação de uma “expectativa”, por meio da construção da Transamazônica, que significou a “experiência”. Mas para dizer assim, Rangel Cavalcante confirmou a existência de um “progresso” em curso no ano de 1970. O que delineou que a voz dele também fez parte do coro dos contentes. Digo: Rangel Cavalcante confirmou que a rodovia em 1970 já provocava um degustar diferente na boca de alguns brasileiros e de algumas brasileiras: um “gôsto de progresso e da civilização” (CAVALCANTE, 1970, p. 31).

Problematizarmos os seus escritos, presentes na série do JB e no livro, com relação à cidade de Picos, o então “marco zero” da rodovia, configurou-se em uma oportunidade de acompanharmos a experiência de um grande diário de circulação nacional, que ao escrever sobre os esforços do Estado brasileiro pela Transamazônica, também criou “expectativa”. Até porque, na segunda metade da década de 1960, portanto, em temporalidade próxima ao ano de 1970, a tiragem diária do JB ficou na casa de 100 mil a 250 mil exemplares, sendo que cada exemplar era lido em média por quatro pessoas (MOTTA, 2013, p. 63-64).

Ao passo que seguiu o seu percurso, iniciado em Fortaleza, Rangel Cavalcante passou por Picos, relatando o que viu e o que pensou ter visto. Mas antes de falarmos da passagem dele por lá, falamos sobre um local em que passou chamado de “63”, localizado no Estado do Piauí. Foi descrito como um ponto estratégico para um “gordo”. Osmar Aguiar possuía “o seu negócio de molas de caminhões”, mas com a futura construção da rodovia Transamazônica, que naquele trecho seria a instalação do

asfalto, já estava pensando em montar outro “negócio” para trabalhar. Os lucros de venda de molas de caminhões apareceram, na escrita do jornalista, apresentando que a estrada do local chamado “63”, entre a cidade de Campos Sales, no Ceará, e a cidade de Picos, no Piauí, levava a quebra de muitos caminhões, devido à quantidade de buracos que existiam na BR-230. Foi uma maneira de justificar a construção rodovia (CAVALCANTE, 1970, p. 16).

Através da sua inquietante linguagem fictícia (FOUCAULT, 1996, p. 26), Rangel Cavalcante foi o autor da unidade e dos nós de coerência que adentraram no real de Osmar Aguiar. Foi o jornalista que previu a necessidade de Osmar Aguiar mudar de “negócio”, cravando-a através da linguagem. Utilizou o exemplo do lugar, para justificar a sua vontade de “verdade”, que foi evidenciar a necessidade da construção da Transamazônica. Para colocar em funcionamento a sua “verdade”, recolheu características do lugar e dos sujeitos que os habitava, tornando-os atores do espetáculo que pretendeu elucidar.

A denominação de Osmar Aguiar de “gordo”, não aconteceu de maneira aleatória. Se o Nordeste apareceu por diversas vezes nos discursos do JB, enquanto espaço da “sêca” e da “miséria”; e se os Estados do Piauí e do Ceará como “terras da sêca” (CAVALCANTE, 1977, p. 19), o discurso pretendeu deixar subentendido que em uma terra em que as pessoas não desenvolviam a agricultura, por conta da falta de chuvas, alguém que não trabalhava como agricultor era “gordo”. Alguém conseguia viver sem passar fome. E o motivo para a vida que Osmar Aguiar levava foi apresentado como sendo o seu “negócio” de vender molas de caminhão. Então, vendiam-se muitas molas, ao passo que muitos caminhões quebravam por causa dos buracos que existiam na pista.

As artimanhas da linguagem utilizada pelo jornalista foram além do que evidenciamos. O não dito também mereceu ser analisado, porque foi através de motivações diversas, que Rangel Cavalcante pretendeu a publicitação de alguns acontecimentos, ao contrário de outros (MONTE, 2001, p. 195). Durante a reportagem, apareceram como fontes de renda para Osmar Aguiar não somente o “negócio” de vender “molas de aço e de ferro” para caminhões, mas também um “pôsto de gasolina”, uma “mercearia” e um “restaurante”.

Entendemos que o direcionamento que Rangel Cavalcante empreendeu para o seu discurso evitou que outras características da vida de Osmar Aguiar desmontassem a sua linha de construção de ideias. Se o desejo do jornalista foi evidenciar que a estrada possuía muitos buracos, em contrapartida, o enfoque dado ao restaurante que o “gordo” possuía não foi do seu interesse. O restaurante não sofria com os buracos. Rangel Cavalcante não pretendia focar os ganhos que a construção da Transamazônica poderia proporcionar para quem passasse pelo local “63”.

## **2 Um ônibus com “12 pretinhos, todos iguais, da mesma família”: a cidade de Picos nos textos de Rangel Cavalcante**

Em Picos, apontou que em 1960<sup>2</sup>, um trecho da estrada existente próximo à cidade, na BR-230 “arrombou” a 8 km da cidade de Campos Sales. A fenda foi aberta por causa da enchente que ocorreu no ano de 60, do século passado. Fenda que foi provocada pela derrubada de uma parede que servia de barragem para um açude. No momento em que precisou se deslocar até Picos, o jornalista afirmou que os transportes que passavam por lá, no ano de 1970, utilizavam um desvio de areia fofa (CAVALCANTE, 1970, p. 16). Na mesma reportagem, colocou uma fotografia que tirou entre as cidades de Carolina e Imperatriz, no Estado do Maranhão, como forma de exemplificar os trechos de estradas que estavam abertos.

---

<sup>2</sup> Esse trecho de estrada de terra, que cedeu a 8 km da cidade de Campos Sales em relação à cidade de Picos, no ano de 1960, foi um dos episódios provocados pelas enchentes que também ocorreram na cidade de Picos e em outras cidades do Estado do Piauí RODRIGUES, 2011, p. 10).

Imagem 1: A rodovia Transamazônica em trecho localizado entre as cidades de Carolina e Imperatriz, no Estado do Maranhão, em reportagem do Jornal do Brasil.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital do Brasil.

A fotografia acima, compreendida enquanto uma produção discursiva não verbal tratou-se de uma maneira de Rangel Cavalcante abordar a construção da Transamazônica. Apesar de ser uma fotografia que tratou de um trecho de terra que ficou aberto, a sua inserção produziu significação, no momento em que o jornalista relatou que entre Picos e Campos Sales, um trecho de terra foi aberto desde o ano de 1960, por meio de uma enchente. Confirma o que alguns autores defendem, quando o assunto é pensar a escrita da história por meio de fotografias: as imagens fotográficas permitem pensar uma construção discursiva, tendo em vista que podem “denunciar” as produções de sentidos que o fotógrafo lançou/produziu no social. A relação do historiador com as imagens não deve considerar esse tipo de material presente em sua “cesta de bordadeira” (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2012, p. 4), apenas como “fonte” porque presume uma verdade que pode ser adquirida mediante o manuseio do historiador. É preferível também considerar as imagens enquanto “vestígios” de outro tempo (TRONCOSO, 2010, p. 87).

Compreendemos que as fotografias nem sempre fazem sentido de forma isolada. A recomendação é que o historiador também utilize, quando sentir necessidade, o texto ou a oralidade para compreender os sentidos que foram lançados pelos fotógrafos, pois, a partir do texto ou da oralidade, os silêncios das fotografias são capturados. A relação entre a escrita da história e a busca pelas fotografias não apenas

enquanto “fonte”, mas também como produção de um “real”, são possíveis, porque com o passar do tempo, alguns historiadores passaram a manusear as fotografias, não enquanto testemunhas de um passado, mas como a própria construção de outrora (TRONCOSO, 2010, p. 87).

No caso da fotografia apresentada anteriormente, mesmo sendo de cidades diferentes, o texto e a fotografia produziram sentidos acerca da necessidade de construção da Transamazônica, como forma de corrigir a dificuldade de tráfego em alguns trechos. O texto sobre Picos abordou sobre a “fenda aberta” na BR-230; e a fotografia anterior apresentou uma região de estrada de terra, em que três homens, próximos a um carro parado, representaram a impossibilidade de se percorrer algumas estradas. Foi uma forma de apresentar que o “progresso” era prejudicado pela falta de estradas adequadas para o tráfego em alguns trechos. Ao longo da reportagem, Rangel Cavalcante justificou como conseguiu chegar à cidade de Picos, lançando as suas primeiras impressões:

Depois de dois dias de viagem, chegamos a Picos, uma das maiores cidades do Piauí, e a primeira na região que já está cuidando de arranjar trabalhadores para os serviços da Transamazônica, a pedido de uma firma construtora de Belém do Pará. Em frente à prefeitura, há um grande número de homens e rapazes saudáveis, todos ansiosos por um emprego na construção da estrada do Governo (CAVALCANTE, 1977, p. 30).

E se a cidade precisava receber o recrutamento de trabalhadores, nas palavras do jornalista, a sua justificativa não tardou a chegar. Em 1970, o JB evidenciou a visita de um avião da Força Aérea Brasileira (FAB) para socorrer a população flagelada da cidade.

Um avião da Força Aérea levantará vôo amanhã do Aeroporto do Galeão com 25 toneladas de gêneros alimentícios para o Piauí, dando início à operação coordenada de socorro às populações flageladas do Nordeste por parte do Exército, Marinha e Aeronáutica. No próximo dia 25, 10 caminhões do exército sairão da Guanabara diretamente para a cidade de Picos, no Piauí, levando mais de 80 toneladas de alimentos [...] (JORNAL DO BRASIL, 1970, p. 18)

A cidade figurou como o local em que as pessoas necessitavam de doações de alimentos, já que continha em seus domínios “flagelados”. Essas palavras foram

utilizadas, na mesma linha de pensamento que foi tecida para justificar a participação do Nordeste no PIN: se o discurso acima relatou que existiam pessoas que sofriam com a fome na cidade, a maneira de amenizar, para os que fizeram parte do governo brasileiro, foi através do recrutamento dos que não tinham emprego, para trabalharem nas construções de estradas e na “colonização” da região amazônica. No entanto, se o discurso pretendeu mostrar que os desejos estavam voltados somente para amenizar a situação dos “flagelados”, do Nordeste e de Picos, outra reportagem do JB, apresentou uma face diferente para o recrutamento dos trabalhadores.

Existia uma preocupação com os nordestinos e as nordestinas, que migravam para o sul do país. E para combater essa migração, a “Comissão de Migrações” da época, decidiu tomar providências para evitar o deslocamento de pessoas para os Estados da região Sul. A interiorização de técnicos para combater as migrações foi uma das ações que foram realizadas, inclusive em Picos (JORNAL DO BRASIL, 1972, p. 22). Se o Estado brasileiro apresentou como um dos desejos do governo brasileiro, a não migração de nordestinos e nortistas para a região Sul, por meio de uma publicidade que desfizesse a imagem que os migrantes tinham da cidade de São Paulo, por exemplo, serviu-nos também, para compreendermos de que forma o discurso do JB lançou acepções às ações do governo brasileiro. À medida que cintilamos as várias ordens possíveis, o discurso do jornal, perdeu o seu caráter de enclausurar as “coisas” em si mesmas (FOUCAULT, 199, p. 13). O governo brasileiro acreditava que desse modo, a “gigantesca” população do Nordeste seria desviada de sua rota “normal”, que eram os “superpovoados centros metropolitanos do centro-sul” (SKIDMORE, 1991, p. 289).

Embora as intenções políticas também tenham se voltado para evitar o deslocamento de migrantes para o centro-sul, através da escrita de Rangel Cavalcante, percebemos que a decisão de recrutamento de trabalhadores em Picos gerou um “horizonte de expectativa”.

A estrada, diz o secretário, mal foi anunciada, já está causando movimento em Picos, onde a população acredita que ela será toda asfaltada em dois anos. Vivendo sob influência direta de Pernambuco, São Paulo e Salvador, com os quais faz girar todo o seu movimento comercial, Picos espera expandir-se e diversificar suas atividades, hoje apoiadas essencialmente na agricultura [...] (CAVALCENTE, 1970, p. 16).

Se a cidade foi vista como um local em que havia a grande quantidade de trabalhadores ociosos e de pessoas que passavam fome, de acordo com Rangel Cavalcante, o povo de Picos estava “consciente”, quanto ao que representava a construção da Transamazônica. Consciência que foi possibilitada a partir de uma viagem que o Ministro da Agricultura, Cirne Lima, fez à cidade, para “sondar” se havia pessoas interessadas em trabalhar na construção da rodovia, na região Norte. De acordo com o jornalista, a disposição de migração para a Amazônia era “total”. Somente alguns que alegaram “velhice” ou “doença” não se colocaram a disposição (JORNAL DO BRASIL, 1970, p. 14).

### **3 A viagem do “pior ônibus do mundo”**

Em reportagem posterior, Rangel Cavalcante falou sobre o ônibus que pegou em Picos com destino à cidade de Floriano, no Piauí. Descreveu o ônibus da empresa “Princesa do Agreste”, na época, como sendo talvez, “o pior ônibus do mundo”. Um ônibus que fazia o trecho Recife-Floriano em dois dias, quase sempre com o dobro de sua capacidade. Os passageiros, segundo o jornalista, viajavam “espremidos entre sacos, malas e cargas diversas e estranhas”. Apontou em seguida, de que forma se deu a viagem.

O Princesa tem capacidade para 31 passageiros sentados, mas já saímos de Picos com 78 pessoas apontada entre a carga, e cada vez mais novos passageiros iam subindo nas diversas paradas. Somente de uma vez subiram 12 pretinhos, todos iguais, da mesma família, e pagaram Cr\$ 1,00 por cabeça. A agência da empresa não sabe se o ônibus vai chegar a Picos lotado ou não, mas assim mesmo vende passagens a quem quiser. Na hora da partida cada uma se arruma da melhor maneira possível [...] (CAVALCANTE, 1970, p. 14).

A intenção do jornalista de retratar a viagem no que poderia ser o “pior ônibus do mundo” foi não somente de mostrar que aquela foi realizada comportando passageiros além do que o ônibus suportaria, mas, de igual forma, lançar palavras para definir os sujeitos que encontrou no caminho. Ao afirmar que todos eram de uma mesma família, deixou outro sentido implícito para a cidade de Picos: local em que as famílias eram numerosas, com altos índices de natalidade. Relatar que as famílias de

Picos eram extensas foi uma das formas de justificar o recrutamento de trabalhadores para a construção dos trechos da Transamazônica, na região Norte, pois lançava a ideia que existia uma “mão de obra abundante”. Em seguida, relatou sobre as pessoas que pegaram o ônibus, utilizando uma das características do discurso para classificar.

Michel Foucault elucidou em *As palavras e as coisas*, que uma das maneiras do discurso trabalhar é através da “convenientia”, que é uma das primeiras formas da similitude. São convenientes as “coisas” que se tocam na borda e que a natureza os colocou no mesmo local (FOUCAULT, 1999, p. 24). Ao falar que as pessoas que pegaram o ônibus eram “12 pretinhos, todos iguais”, o jornalista usou da “convenientia” para justificar a sua vontade de “verdade”. A partir das suas palavras, o espaço em que a natureza revelou para dispor os sujeitos, foi realizado através da cor da pele. E por possuírem características semelhantes, no que concerne à pigmentação, eram “todos iguais”.

No período dos marcos da modernidade, quando os discursos deram visibilidade a região Nordeste, definiu-se como motivo para o seu atraso (visto como “natural”), além das “difíceis condições geográficas e climáticas”, os efeitos da “miscigenação da raça, herança biológica dos antepassados”, com a predominância de negros sobre brancos (ALBUQUERQUE JÚNIOR, 2006, p. 14). Assim, relatar sobre “12 pretinhos, todos iguais”, foi uma tentativa do discurso “enclausurar” a identidade da região Nordeste, para estancar os nordestinos e as nordestinas em seus corpos e assim, justificar o “atraso” da região. Em seguida, Rangel Cavalcante explicou que o motivo para o ônibus chegar lotado em Picos, saindo com passageiros acima da sua capacidade era a falta de estradas. O ônibus da empresa “Princesa do Agreste”, o “pior ônibus do mundo”, era o único a passar por Picos no espaço de tempo de duas vezes por semana. Posteriormente, ele publicou uma foto de Picos, no contexto de discussão sobre a falta de estradas na cidade.

Imagem 9: A presença de um homem e de alguns jumentos na cidade de Picos-PI, pelo Jornal do Brasil.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital do Brasil

A partir da fotografia, Rangel Cavalcante lançou seu olhar para uma das características de Picos no início da década de 1970: a utilização do jumento como meio de transporte. No entanto, a fotografia não pode ser lida somente por meio do que significou, mas a partir das intenções que permearam o fotógrafo na tentativa de passar uma “verdade”, através do seu olhar. A fotografia é uma maneira de produzir significados, tendo em vista que o olhar do fotógrafo não é neutro. Ele teve outras possibilidades de registro fotográfico, mas escolheu a cena histórica que pretendeu imortalizar (MAUAD, 1996, p. 7). Rangel Cavalcante teve a oportunidade de capturar outras cenas do cotidiano de Picos, no entanto preferiu dar visibilidade aos deslocamentos dos jumentos.

A fotografia ficou nas cores preto e branco, relatando a presença de um homem na parte esquerda e a de um jumento na parte direita. E se através de uma fotografia é possível a criação de sentidos, o que levou o fotógrafo a focar na imagem de um jumento? A compreensão de uma fotografia não pode ser realizada sem que conheçamos o contexto em que o documento fotográfico foi criado/representado (KOSSOY, 2005, p. 41).

Se o contexto em que Rangel Cavalcante retirou a fotografia da cidade de Picos foi o período de planejamento e debates sobre a criação da Transamazônica, a fotografia pretendeu repassar uma mensagem: a cidade de Picos, assim como outras “cidadezinhas

do interior do Nordeste”, utilizava como principal meio de transporte o jumento. Na legenda da fotografia, o jornalista afirmou que a falta de estradas obrigava as pessoas a utilizarem o jumento, o que em sua opinião era um “problema”, porque impedia o “progresso”. A fotografia, tal qual um discurso, serviu para produzir um efeito de “verdade”. Mas o questionamento de um discurso tem que ser feito não somente pela “verdade” ou “falsidade” que pretende fixar, mas pela vontade de “verdade” que não cessa de se transformar (FOUCAULT, 1996, p. 19).

## **Considerações finais**

A nossa pretensão foi denunciar a vontade de “verdade” de Rangel Cavalcante. As fotografias que o seu olhar capturou, através dos cliques; e os textos produzidos, serviram como mote de análise para entendermos que a sua posição assumida de ser formador de opinião do Estado brasileiro, buscando acabar com os boatos sobre a construção da rodovia Transamazônica, foi uma forma de criar esperança/“expectativa”, justificando as ações que foram desenvolvidas pela ditadura militar, naquele contexto de início da década de 1970. Através da linguagem que foi grafada nas fontes, pudemos conhecer o espaço de “expectativa” que foi gerado no passado (KOSELLECK, 2006, p. 268). Em Picos, a esperança para uns foi de conseguir emprego, enquanto para outros foi de que a cidade diversificasse a sua produção econômica que girava em torno da agricultura.

Mas, as produções discursivas feitas por Rangel Cavalcanti, no sentido de que a construção da rodovia Transamazônica permitiria e facilitaria os deslocamentos de transportes no Piauí, provocando o desenvolvimento do Estado e da cidade de Picos, tornaram-se novas, por se tratarem de um contexto diferente: a temporalidade da década de 70, do século passado. No entanto, para o Piauí, não era algo tão novo, tendo em vista que no Estado, de acordo com Elson Rabelo, no ano de 1964, havia a preocupação com o crescimento da lavoura de mercado do Estado, que necessitava, assim, da construção de rodovias (RABELO, 2009, p. 5). Portanto, em Picos, Rangel Cavalcante degustou e foi degustado. Capturou esperança e produziu esperança. Produziu “expectativa” e capturou “expectativa”. Gosmou-se e foi gosmado. Ele foi “a esperança de um”. Ele degustou “o otimismo de todos”, ou pelo menos pretendeu.

## Referências

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras artes**. – 3. Ed. – Recife: FJN, Ed. Massangana; São Paulo: Cortez, 2006.

\_\_\_\_\_. O Tecelão dos Tempos: o historiador como artesão das temporalidades. **Revista eletrônica boletim do tempo**, Rio de Janeiro, n. 19, Ano 4, 2009, p. 6. Disponível em: [http://www.cchla.ufrn.br/ppgh/docentes/durval/artigos/o\\_tecelao\\_dos\\_tempos.pdf](http://www.cchla.ufrn.br/ppgh/docentes/durval/artigos/o_tecelao_dos_tempos.pdf). Acesso em: 10 de agosto de 2012.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. 3. ed. São Paulo: EDIÇÕES LOYOLA, 1996.

\_\_\_\_\_. **As palavras e as coisas**: uma arqueologia das ciências humanas. 8. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC, 2006.

KOSSOY, Boris. O relógio de Hiroshima: reflexões sobre os diálogos e silêncios das imagens. **Revista brasileira de história**. São Paulo, v. 25, nº 49, 2005.

MAUAD, A. M. Através da imagem: fotografia e história interfaces. **Tempo**. Rio de Janeiro, vol. 1, nº. 2, 1996.

MONTE, Regianny Lima. Entre táticas e estratégias: a relação do estado autoritário com a imprensa escrita em Teresina durante os anos de 1970. *In*: NASCIMENTO, Francisco A. do. SANTOS, Maria L; \_\_\_\_\_. (Orgs.). **Diluir fronteiras**: interfaces entre história e imprensa. – Teresina: EDUFPI, 2001.

MOTTA, Rodrigo Patto Sá. A ditadura nas representações verbais e visuais da grande imprensa: 1964-1969. **Topoi**. v. 4, n. 26, jan.-jul. 2013.

RABELO, Elson de Assis. Rumores da miséria, ecos da história: a emergência do estereótipo da pobreza piauiense nos anos 1950 e 1960. **Fênix** (UFU. Online), v. 6, 2009.

RODRIGUES, Lídia Bruna Albuquerque. **Cidade sob as “águas de março”**: história e memória de picos no período das (pós-)Enchentes (1960). 2011. 55f. Monografia (Curso de Licenciatura em História) – Universidade Federal do Piauí, Picos, 2011.

SKIDMORE, Thomas. **De Castelo a Tancredo (1964- 1985)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991, p. 289.

TRONCOSO, Alberto Del Castillo. La memoria histórica y los usos de la imagem. **História oral**, n. 1, v. 13, jan-jun. 2010.

## Fontes

AVIÃO da FAB levará alimentos ao Piauí. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXX, nº 9, p. 18, 18 abr. de 1970.

CAVALCANTE, Rangel. RODOVIA tem de alterar sua rota para garantir estanho. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXX, nº 95, p. 14, 26 e 27 jul. de 1970.

CAVALCANTE, Rangel. **Transamazônica** – a estrada-desafio. Brasília: Senado Federal, 1977, p. 15.

CAVALCANTE, Rangel. **Transamazônica** – a estrada-desafio. Brasília: Senado Federal, 1977, p. 19.

CAVALCANTE, Rangel. **Transamazônica** – a estrada-desafio. Brasília: Senado Federal, 1977, p. 30.

CAVALCANTE, Rangel. TRANSAMAZÔNICA, a estrada-desafio. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXX, nº 89, p. 31, 19 e 20 jul. de 1970.

CAVALCANTE, Rangel. TRANSAMAZÔNICA, a estrada-desafio. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXX, nº 90, p. 16, 21 jul. de 1970.

CAVALCANTE, Rangel. TRANSAMAZÔNICA, a estrada-desafio. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXX, nº 91, p. 14, 22 jul. de 1970.

COMISSÃO de Migrações quer plano publicitário a fim de impedir invasão do Sul. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXXI, nº 249, p. 22, 26 jan. de 1972.

GÓIS, Fábio. OAB-PE e deputados acionam Diogo Mainardi no MPF por declarações sobre nordestinos. **Congresso em foco**. Brasília: 7 nov. 2014. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/oab-pe-e-deputados-acionam-diogo-mainardi-por-declaracoes-sobre-nordestinos/>>. Acesso em: 15 jan. de 2016.

RESENDE, Eliseu. **Investimentos rodoviários**: considerações sobre a atual experiência brasileira. Brasília [s.n.], 1972, p. 7.

RESENDE, Eliseu. O papel da rodovia no desenvolvimento da Amazônia. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXVIII, nº 298, p. 73, 28 mar. de 1969.

TRANSAMAZÔNICA, a estrada-desafio. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, ano LXXX, nº 91, p. 14, 22 jul. de 1970.