

Resumo

Este trabalho tece alguns comentários sobre os marcos simbólicos de inauguração das rodovias Amazônicas e o processo de conclusão da rodovia BR-163, apontando os projetos anunciados em 2019 e as ideologias geográficas existentes. Os apontamentos fazem-se necessários pela ausência de abordagens que tangenciam para uma discussão sobre os monumentos, ideologias geográficas e geopolítica. Nesse contexto, o artigo aborda essa tríade com base em uma revisão de literatura e um conjunto de apontamentos preliminares.

Palavras chave: rodovia, Amazônia, rede.

Abstract

This paper makes some comments on the symbolic milestones of the inauguration of the Amazon highways and the process of completing the BR-163 highway, pointing out the projects announced in 2019 and still points to the existing geographical ideologies. The notes are necessary due to the absence of approaches that lead to a discussion of monuments, geographic and geopolitical ideologies. In this context, this article addresses this triad based on a literature review and a set of preliminary notes.

Keywords: highway, Amazon, network.

Introdução

A ação governamental na Amazônia brasileira está presente de diferentes intensidades e formas desiguais nessa região. Uma das ações passadas consistiu na construção de eixos pioneiros entre as décadas de 1960 e 1970 com objetivos geopolíticos. Após passadas 3 décadas, alguns desses eixos foram transformados em corredores de exportação, em que o objetivo central é reduzir os fluxos concentrados nos eixos viários das regiões Sul e Sudeste, e também a produção de grãos antes centradas nas regiões citadas e deslocada para o Centro-Oeste e Norte do país.

¹ Doutorando em geografia humana pela Universidade de São Paulo. E-mail: thiagoton91@live.com

² Professor Titular do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas-UFAM. E-mail: nogueiraricardo@uol.com

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

Com essa expansão das atividades econômicas para a porção setentrional do Brasil, os eixos de circulação inacabados das décadas passadas foram transformados em sistemas de engenharia capazes de permitir a continuidade e a expansão das atividades estabelecidas.

Talvez esteja aí uma das justificativas para a pavimentação das rodovias na Amazônia, obviamente, uma ação estatal não ocorre de forma isolada e muito menos tendo apenas uma única justificativa.

A rodovia BR-163 é uma das obras do governo federal na Amazônia que possui justificativa econômica, mas também geopolítica.

Para abordar essa temática, este texto está estruturado em 2 duas partes: primeiramente aborda de forma breve o contexto histórico da rodovia BR-163 e os significados das formas simbólicas instituídas pelo Estado; em seguida, aponta-se um breve debate das ideologias geográficas constituídas no passado e que ainda atravessam diferentes momentos históricos e ainda penduram na atualidade.

Rodovia entre os marcos de inauguração

As construções possuem significados políticos, religiosos e culturais. Elas tentam, a partir da materialização, demonstrar a existência de um tipo de pensamento social sobre o mundo, que, no campo da política, pode aparecer sob a forma de palácios; na cultura sob a forma de templos religiosos; e mesmo na economia sob a forma atual dos grandes arranha-céus. Todos eles expressam, numa palavra Poder. Os marcos simbólicos construídos pelo Estado carregam uma diversidade de significados com aspectos políticos e ideológicos de um momento histórico. Nesse sentido, queremos destacar aqui os singelos marcos implantados ao longo das rodovias Amazônicas (fig. 1), além de representar a atuação de grupos de atores políticos que descerraram as placas com os respectivos nomes cravados nas placas de bronze, apresentam aspectos simbólicos de momentos históricos.

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

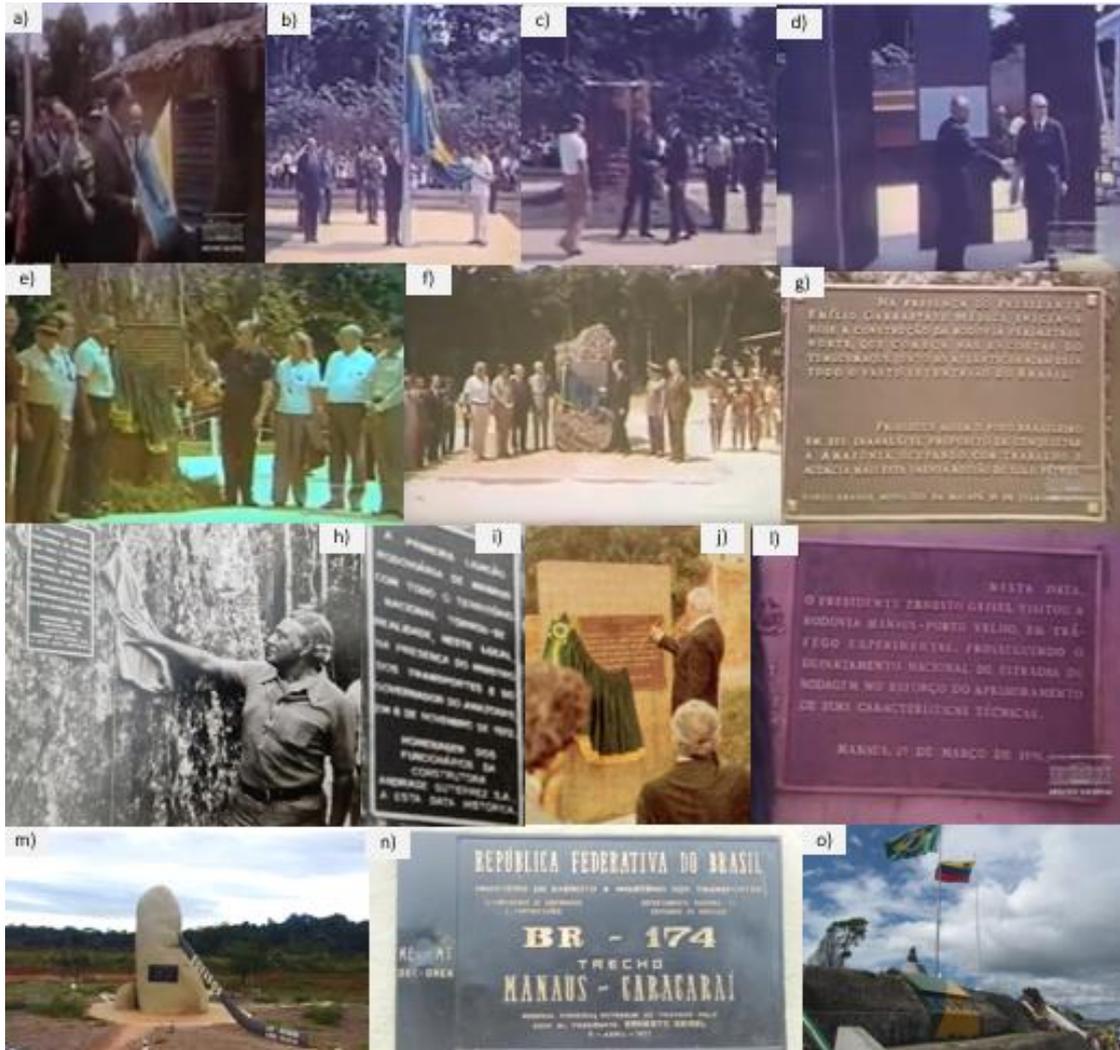


Figura 1. Diversos monumentos e placas que simbolizam um determinado acontecimento: a), b), c) d) marco da Transamazônica (BRASIL, 1970; 1972); e) marco do início das obras da BR-210 (BRASIL, 1973); f) marco da BR-319 em uma árvore (ANDREAZZA, ANDREAZZA, 2009) i) Placa com a descrição: “Primeira ligação rodoviária de Manaus com todo o território nacional, tornou-se realidade, neste local, na presença do ministro dos transportes e do governador do Amazonas. Em 08 de novembro de 1972” (ANDREAZZA, ANDREAZZA, 1972); j) descerramento da placa de inauguração da BR-319 em 1976 (MANCHETE, 1976); i) Placa de inauguração da BR-319 com a seguinte inscrição: “Nesta data, o presidente Ernesto Geisel visitou a rodovia Manaus-Porto Velho, em tráfego experimental, prosseguindo o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem no esforço do aprimoramento de suas características técnicas. Manaus, 27 de março de 1976”. (BRASIL, 1976); m) monumento do Equador na BR-174; n) Placa de inauguração do Trecho Manaus-Caracará; o) marco do BV-8 fronteira Brasil-Venezuela (acervo do autor).

Os monumentos, segundo Corrêa, são formas simbólicas que “são representações materiais de eventos passados”, possuindo de forma intencional algum sentido político, “comunicando mensagens associadas à celebração, contestação ou à memorialização, visando o presente e o futuro” podendo as formas espaciais fixas serem repletas de interpretações (2015, S/P).

Os monumentos instalados representam o início ou término das obras, estes, por sua vez, possuem uma forma simbólica datada, sendo uma dada

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

representação de eventos políticos passados e que ainda resistem às transformações espaciais e as intempéries, compondo uma determinada e pequena parcela de espaços públicos ao longo dos eixos de circulação.

Os monumentos possuem alguns significados que podem estar relacionados a sua própria localização. No caso das rodovias na Amazônia, os monumentos erguidos ou o descerramento das placas de bronze ocorreram em alusão a algum acontecimento.

Nesse sentido, podemos pontuar a localização de alguns momentos construídos ao longo das rodovias, como o marco de inauguração da ligação entre as cidades de Santarém e Cuiabá estando situado 102km da divisa estadual entre Pará e Mato Grosso, encontra-se cravado o marco no local onde as duas frentes de serviço se encontraram. O Jornal da época aponta um breve relato:

O presidente Geisel inaugura hoje [20/10/76] na serra do Cachimbo, divisa de Mato Grosso e Pará, a rodovia Cuiabá-Santarém, com 1.777 quilômetros inteiramente construídos pelos 8º e 9º Batalhões de Engenharia e Construção do Exército, em seis anos, ao custo de 700 milhões de cruzeiros. Trata-se de uma estrada de 1º classe que, embora revestida apenas de cascalho, tem condições de infraestrutura para posterior asfaltamento. Cerca de 30 mil pessoas já moram ao longo de seu percurso, cuja ocupação tem características diferentes no Pará (famílias de colonos), em Mato Grosso (grandes projetos agropecuários). Uma de suas principais finalidades é abrir as portas para exportação dos produtos do Centro-Oeste pelo porto paraense, no rio Amazonas. Mesmo incompleta, a Cuiabá-Santarém seria ainda foco de tensões sociais em consequência de irregularidades praticadas por companhias que venderam terras e hoje são disputadas por diferentes proprietários. Nos conflitos, envolveram-se igualmente os índios, que tiveram suas áreas invadidas por posseiros (ESTADO DE SÃO PAULO, 20/10/1976, p. 10).

Outro marco simbólico está localizado no município de Altamira e este foi originalmente implantado em outubro de 1970 com o início da construção da rodovia Transamazônica, com o primeiro ato político no dia 9 de outubro de 1970 e o descerramento da placa indicando: “nestas margens do Xingú, em plena floresta selva Amazônica, o senhor presidente da república dá início à construção da Transamazônica, numa arranca histórica para conquista e colonização deste gigantesco mundo verde” e em 27 de agosto de 1972 no mesmo local, o presidente descerra mais uma placa de conclusão das obras de abertura da rodovia entre Estreito/MA até Itaituba/PA com 1250km. Em outro

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

local, no que hoje é o município de Jacareacanga, também houve o descerramento de uma placa em 10 de janeiro de 1974 referente a conclusão do trecho Itaituba-Humaitá de 1000km.

Os monumentos da Transamazônica, Perimetral Norte e Manaus-Caracará possuem como similaridade o uso de elementos naturais da paisagem, como madeira, no caso da Transamazônica, e fragmento de rocha para o marco do Equador na BR-174 e um bloco de manganês para a BR-210.

Os monumentos “produzem imagens impregnadas de intenções, no entanto, os monumentos têm um papel fundamental na criação e permanência” (CORREA, 2005, S/P) e no que condiz o último, as formas espaciais possuem um poder de permanência e estas são possuidoras de uma dada intencionalidade política capaz de deter múltiplos significados que podem tangenciar desde a construção, localização até a iconografia (CORREA, 2005).

As placas, os monumentos e os escritos cravados nas placas possuem um conjunto de significados simbólicos que expressam o momento histórico do país daquele momento. No Brasil, a abertura de rodovias na Amazônia é o exemplo perfeito disso, na medida em que havia, em primeiro lugar o desafio simbólico de integrar áreas distantes do centro político e em segundo lugar esta atuação se realizaria sobre um ambiente dito “inóspito, “perigoso”, “selvagem”, com doenças, insetos, pragas e animais perigosos. O corte de uma árvore e cravar no tronco desta uma placa de bronze com dizeres referentes a ideia de “conquista” da natureza, remete a uma dada concepção clássica de ciência e positivista de sociedade, algo que também estava embutido dentro dos escritos geopolíticos militares como os de Golbery e Meira Mattos.

Os monumentos de concreto edificado na BR-163 com duas vigas apontam para os sentidos de direção da rodovia para as cidades de Cuiabá e Santarém, enquanto que as vigas verticais possuem o papel de sustentar as horizontais e o território cortado pela rodovia.

De forma geral, as placas e os monumentos de concreto ou de rocha simbolizam ainda o esforço do Estado em um dado momento histórico em que o planejamento constituído na integração territorial era a ordem do dia.

Os monumentos de forma geral situam-se em centro de cidades, mas esses que chamamos atenção nesse texto, sua materialização ocorreu em

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

localizações distantes de grandes cidades, e em algumas vezes, centenas de quilômetros de uma cidade, pois os acontecimentos históricos circunscreveram no decorrer das obras de abertura e estas se davam distantes dos centros urbanos. A placa de homenagem dos trabalhadores que faleceram na construção da BR-163 (fig. 2) assim como da inauguração da respectiva rodovia encontram-se distantes das cidades.



Figura 2. Monumento em homenagem aos militares que morreram na construção da rodovia BR-163: a) cerimônia do descerramento da placa em homenagem; b) placa cravada em uma rocha (CECÍLIO, 2014); c) placa com os nomes dos militares que faleceram na construção da rodovia (FOLHA DO PROGRESSO, 2020).

Historicamente, uma das principais formas materiais da relação espaço e poder se deu pela construção de caminhos ligando o “centro” de poder às mais distantes localidades sob controle. No Ocidente, Império Romano parece ter sido o exemplo disso ao criar, construir milhares de quilômetros de caminhos para o exercício do poder sobre seu território. Na atualidade, as obras de infraestrutura como grandes rodovias, pontes e hidrelétricas possuem três aspectos centrados na geopolítica, geoeconomia e possuem um componente ideológico que merece ser pontuado. O primeiro deles diz respeito a própria atuação do Estado em construir sistemas de engenharia que atendam aos preceitos internos visando a integração territorial, circulação de tropas, amarração territorial e acesso às fronteiras; o segundo aspecto tange a geoeconomia que não está desvinculada ao papel do Estado, e muitas vezes a atuação do Estado no território visa atender propósitos econômicos como expansão das atividades, exploração de recursos naturais e integração comercial internamente e externamente com os países limítrofes; por fim, o terceiro aspecto remete ao uso ideológico que os sistemas de engenharia ganham por parte de diversos atores que vão desde o próprio Estado, empresas, políticos e de grupos da sociedade organizada, que

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

estabelecem discursos e ações em volta da materialização parcial ou total de um sistemas de engenharia personificando-o³ e muita das vezes, pondo-o como elemento primaz da solução de problemas sociais, econômicos e políticos de partes do território.

O significado político das obras e principalmente com os marcos inaugurais não se restringem ao singelo ato de marcar o fim das obras, mas no ato, deixa-se marcado nomes, data e local do acontecimento, além disso, este acontecimento pode ser utilizado para fins de construção de narrativas voltadas para legitimidade de ações governamentais ou até mesmo de interesses de atores políticos.

Uma das rodovias que recentemente teve um trecho concluído foi a BR-163 no estado no Pará, e com a respectiva inauguração realizada no dia 14 de fevereiro de 2020, com presença de atores políticos como o presidente e o ministro dos transportes e políticos dos estados do Pará e Mato Grosso. O descerramento da placa (fig. 3) ocorreu e não teve uma fixação do monumento em obra de arte como a estrutura de 1976⁴, mas o significado de descerramento da placa reverbera em outro contexto político e ideológico.

³. A nomeação também está carregada de simbolismo: Via Dutra, Fernão Dias, Anhanguera, Bandeirantes, Ponte Costa e Silva (Rio-Niterói), etc.

⁴ O marco de inauguração está situado no “Km 102, o chamado “Marco Zero” da rodovia, onde se encontraram, em 1970, o 8º Batalhão de Engenharia e Construção do Exército, que tocou a obra a partir de Santarém (PA), e o 9º Batalhão, responsável pelo trecho a partir de Cuiabá (MT)” (DNIT, 2020).

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias



Figura 3. Monumento de inauguração da rodovia BR-163: a) presidente Ernesto Geisel cortando a fita; b) descerramento da placa no dia 10 de outubro de 1976; c) monumento. Fonte: Brasil Hoje (1976); d) inauguração do trecho pavimentado entre entrada de Diamantino e Sinop em 1984 (SINOP, 2020); e) descerramento da placa (MTESPORTES, 2020); f) monumento atualmente (PASSARINHO, 2020); g) atual ministro e presidente da república na inauguração da conclusão da pavimentação entre a divisa do PA/MT até Itaituba. Fonte: (GRAIM, 2020).

No contexto político e ideológico, a conclusão do trecho entre Guarantã do Norte até Miritituba denota que o Estado se faz presente na Amazônia, além de aparentar uma preocupação alegórica com os caminhoneiros, que na verdade, está centrada na redução do tempo de deslocamento da produção de *commodities* agrícolas entre a região produtora e a região portuária de Itaituba com fluxos contínuos sem interrupção.

O ato político de conclusão de parte da rodovia BR-163 é relevante para atender os interesses econômicos do escoamento das safras, mas o ato político em si de inauguração pode possuir significados relevantes para o governo e para o Estado, primeiramente por concluir uma parte de uma rodovia que em anos consecutivos apresentava transtornos para centenas de caminhoneiros; é

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

também uma maneira de demonstrar que o Estado está presente na Amazônia com a realização de obras de engenharia.

A pavimentação consolida a circulação de *commodities* em direção aos portos situados nos rios Amazônicos, com redução de 20% no valor do deslocamento rodoviário da região produtora até os portos, com volumes que podem aumentar dos atuais 10 milhões de grãos deslocadas para 20 milhões em 2025 (G1, 2020), reforçando ainda mais a centralidade da circulação rodofluvial para o escoamento dos grãos do Centro-Oeste.

Com a conclusão do trecho que permite a circulação entre a porção Norte e Sul da BR-163 com fluxos contínuos, pode resultar na formação de novos arranjos espaciais para além daqueles existentes, como por exemplo a circulação de caminhões e cargas para a cidade de Manaus com embarques em Itatuba.

Num jornal de 1987⁵, apontava-se que em caso de pavimentação da rodovia BR-163 até a cidade de Santarém, reduzir-se-ia o tempo de deslocamento de caminhões do Sul, Sudeste e Centro-Oeste para a cidade de Manaus. A rigor, Santarém está praticamente no meio do percurso fluvial entre as capitais regionais de Manaus e Belém, e com a Zona Franca de Manaus, duas rotas foram consolidadas para o deslocamento de produtos: uma rota entre Manaus e Belém e outra em Manaus e Porto Velho.

No dia 23 janeiro de 2019 foi anunciado pelo jornal G1 o projeto denominado de Barão de Rio Branco, idealizado inicialmente pelo general Maynard Marques de Santa Rosa, com o texto prévio publicado em 2013 intitulado: “Uma estratégia nacional para a Amazônia legal” que naquele momento já apontava que deveria ser construído um complexo hidrelétrico no rio Trombetas para fins de fornecer energia elétrica para futuras instalações de mineração de bauxita, construção de rodovias e de linhas de transmissão de energia elétrica (ROSA, 2013). O projeto da segunda década do século XXI era uma retomada das ações com base em projetos de circulação que foram

⁵ “Com o asfaltamento total da BR-163 serão plenamente aproveitadas as instalações portuárias de Santarém, hoje sub-utilizadas, “por não estarem adequadamente integradas à ligação rodoviária Cuiabá-Santarém”, afirmam as entidades, acrescentando ainda que o capeamento da BR-163, até Santarém, reduziria custos financeiros dos embarcadores, já que o trecho fluvial Santarém-Manaus é percorrido em menor tempo que a “pernada” Belém-Manaus”. (O Estado de São Paulo, 28/07/1987, p. 25).

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

abandonados em 1977, com a paralização das obras das frentes de serviço da então denominada rodovia Perimetral Norte.

O projeto que foi aparentemente divulgado, teve seu arrefecimento no mesmo ano de divulgação, principalmente quando o general Maynard M. de Santa Rosa pediu demissão da chefia da Secretaria de Assuntos Estratégicos-SAE no dia 04 de novembro de 2019 e com a saída de outros militares que atuavam ao lado do general (SOARES, 2019b). Além desse arrefecimento, o projeto consistia em um tripé de 3 grandes infraestruturas numa fração territorial composta por um mosaico de terras protegidas e com diversos povos indígenas e quilombolas habitando-as, e a proposta vai na contramão da ação do Estado brasileiro no que tange a política ambiental.

Esse conjunto de infraestruturas pensadas para Amazônia ainda possui como justificativa os aspectos que remetem a década de 1970, com discursos calcados em elementos da geopolítica clássica. Os elementos utilizados variaram desde: ameaça estrangeira; integração territorial; acesso as fronteiras políticas; aumentar a densidade demográfica. Depois de quatro décadas, o discurso praticamente se constitui nesse alicerce clássico, tendo como componentes “novos” a presença chinesa no Suriname e a necessidade de aumentar a produção hidrelétrica. Ou seja, denota-se novamente uma preocupação que ainda está centrada na ameaça estrangeira, algo amplamente noticiado e divulgado entre as décadas de 1960 e 1970, tendo ainda um livro com título curioso de “Amazônia e a cobiça internacional”.

Ideologia geográfica

A construção e a conclusão de trechos da rodovia BR-163 possuem, além dos monumentos simbólicos, uma ideologia espacial fundamentada em discursos clássicos da geopolítica com dizeres centrados na integração do território, povoamento, circulação territorial mais barata e acesso aos recursos naturais e áreas para construção de usinas hidrelétricas. Num trabalho sobre divisão territorial da Amazônia, Lima (2008), a propósito do discurso geográfico afirma que “a organização espacial tem profundos enraizamentos nas ideologias subjacentes ao poder que emana da criação de novos territórios e estados” (pag.08) via aspectos que tangem aos elementos da geopolítica (segurança

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

nacional, integração territorial, fronteiras, circulação). Apesar da discussão de Lima estar centrada na divisão dos estados, podemos utilizar essa característica de organização espacial com enraizamentos nas ideologias vinculadas ao Estado com a amarração territorial pelos eixos de circulação, que não fogem à regra, pois são de realização do Estado para atender demandas e interesses vinculados ao próprio Estado.

O Estado é capaz de criar e de produzir espaço como fruto da ação (geo)política, com discurso que expressam justificativas para as infraestruturas centrados na (geo)política-ideologia. A própria produção de um espaço geográfico é produto da ação política passada e atual com vinculação a preceitos da geopolítica clássica.

Para Moraes, “as formas espaciais são produtos históricos. O espaço produzido é um resultado da ação humana sobre a superfície terrestre que expressa, a cada momento, as relações sociais que lhe deram origem” (2005, p. 15) e tais formas espaciais e objetos geográficos são capazes de exprimirem “a espacialidade de organizações sócio-políticas específicas e se articulam sempre numa funcionalidade do presente” (MORAES, 2005, p. 15).

Moraes destaca que “as formas espaciais produzidas pela sociedade manifestam projetos, interesses, necessidades, utopias” (MORAES, 2005, p. 22). Essa manifestação está calcada em discursos sobre os lugares, algo que foi explorado na década de 70 quando se fazia propaganda das obras e dos projetos de colonização e agropecuário. E “entende-se tais discursos como elementos ativos na transformação dos espaços” (MORAES, 2005, p. 25).

O Estado e os atores econômicos como empresas transportadoras, portuárias e aqueles vinculados ao agronegócio fomentam o estabelecimento de laços entre as pessoas (que pelo trabalho deslocam cargas em caminhões/carretas) com o objeto geográfico e os lugares, com o objetivo de criar um conjunto de narrativas de interesses voltados para manter e potencializar o deslocamentos das cargas e reduzir o tempo de deslocamento com uma fluidez segura no que tange entre o momento de início e de término das viagens, algo que é fundamental para a circulação da mercadoria no caso de maior presença o do circuito espacial dos grãos.

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

A outra face desse processo consiste na montagem das infraestruturas de origem privada que se concentraram em portos, pátios de triagem, postos de combustíveis e oficinas que surgiram ou ampliaram via atuação de grupos exógenos aos lugares estão situados esses fixos.

Ao longo de 5 décadas entre o início do Programa de Integração Nacional-PIN em 1970 e a conclusão de um trecho da BR-163 no estado do Pará, teve ainda justificativas calcadas na integração territorial, algo que em outro contexto, Moraes afirma que “não é de estranhar que as ideologias geográficas, de conhecida eficácia no controle social, apenas reciclem os seus discursos, mantendo uma relativa importância na esfera da legitimação política” (2005, p. 106).

Por um lado, a inauguração da rodovia BR-163 em 2020 deixa claro a atuação do Estado em levar a cabo as obras que sofreram atrasos desde o início da pavimentação em 2009. Mas se por um lado temos a atuação de um Estado que manteve as obras em andamento com uso da engenharia militar, este não atuou com êxito nas outras nuances centradas nas melhorias dos serviços públicos (municipal, estadual e federal) nas cidades, vilas e assentamentos ao longo do eixo, ainda mais, toda a estrutura pensada no Plano BR-163 Sustentável praticamente ficou inoperante⁶.

Uma rodovia enquanto um objeto geográfico é por excelência um produto histórico de uma pré-ideação fincados na produção e na existência do objeto geográfico forjado por ideologias geográficas, sendo que estas “alimentam tanto as concepções que regem as políticas territoriais dos Estados, quanto à autoconsciência que os diferentes grupos sociais constroem a respeito de seu espaço e da sua relação com ele” (MORAES, 2005. p. 44).

O discurso de atores políticos tem a função de recobrir as distintas realidades dos aspectos contraditórios de um objeto geográfico, ou seja, discursos que conseguem orientar pensamento e ações de grupos sociais.

Ao longo das 5 décadas que marcam dois momentos do Estado brasileiro, inicialmente, compreende-se entre o início da forte expansão rodoviária na Amazônia a partir de outubro de 1970 com a abertura da Transamazônica em 08 de outubro de 1970 e da rodovia BR-163 entre Cuiabá e

⁶ Sobre isso consultar Rente Leão (2017).

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

Santarém. O segundo momento marcado a partir de 1995, tem indícios da retomada da ação estatal na Amazônia com a divulgação da retomada de obras de melhorias e de pavimentação de rodovias.

A mudança da ação do Estado ao longo dessas 5 décadas demonstra como a administração pública, via estruturas dos poderes centrais, pode ter alterações. Para além disso, nota-se que ao longo desses 50 anos a Amazônia foi colocada como prioridade, apesar do pouco aporte financeiro para a manutenção da malha rodoviária após 1977, com a crise instaurada oriunda do chamado choque do petróleo e seguindo com aportes de investimentos baixos até a segunda metade da década de 1990, quando o governo de Fernando Henrique Cardoso apresentou dois programas governamentais: Brasil em Ação (1996-1999); Avança Brasil (2000-2003) e os governos que o sucederam apresentaram: Plano Plurianual (2003-2007); Programa de Aceleração do Crescimento (2007-2010/2014).

As obras de pavimentação desenvolvidas entre 2009 e 2013 na rodovia BR-163 e concomitantemente os investimentos privados em portos no município de Itaituba, Barcarena e Santana após o ano de 2013, foram os elementos fundamentais para favorecer o deslocamento da produção de grãos que se deslocou para o estado do Mato Grosso, formando um arranjo espacial de fluxos precários que se potencializaram a partir de 2014 com fluxos de caminhões/carretas entre a região produtora de grãos até os portos recém instalados no rio Tapajós e um parte para o porto graneleiro de Santarém.

No período de 2014-2018, novos portos entraram em operação no município de Itaituba com o trasbordo de grãos, insumos agrícolas e de derivados de petróleo para o abastecimento dos veículos transportadores ao longo do eixo de circulação da rodovia BR-163.

Com a conclusão do trecho da rodovia BR-163 no estado do Pará entre a divisa com o estado do Mato Grosso até os portos do município de Itaituba, um conjunto de fluxos passam a ser estabelecidos sem interrupção oriunda de causas pluviométricas.

A apropriação e uso do objeto geográfico se faz em várias escalas e por um número grande de atores que vão desde as pessoas que moram em vilas e cidades ao longo da rodovia, produtores rurais e agropecuários, madeireiras,

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

garimpeiros, transportadores etc., e para cada um desses atores e outros, a rodovia possui um significado simbólico que pode estar associado a própria vivência e nas relações de trabalho desempenhadas nos lugares entrecortados.

Esse significado atrelado ao tempo de vivência e as dificuldades vivenciadas são apropriadas enquanto discurso por parte dos atores políticos que utilizam para fins denegrir a imagem de governos passados e que não conseguiram concluir as obras de pavimentação, glorificar a ação atual e utilizar o discurso e imagem de conclusão como ação política que resolveu os problemas de circulação. No entanto, o projeto de asfaltamento constitui ainda numa atuação do Estado de maneira inacabada tomando como base toda a estrutura que deveria ter sido implementada e que foi apontada no Plano BR-163 Sustentável.

Considerações finais

As rodovias de origem atrelada aos preceitos geopolíticos clássicos de um momento histórico do Estado brasileiro são possuidores de monumentos carregados de significados e ainda carregam ideologias geográficas de momentos pretéritos e do presente.

Os monumentos construídos ao longo das rodovias carregam um conjunto de significados impregnados de intenções, algo utilizado em momentos pretéritos e recente pelos atores políticos do Estado quando inaugura-se as infraestruturas os discursos englobam elementos como “integração do território”, “vocaçãõ”, “destino dos lugares” e “dominar a natureza”.

Os monumentos construídos nas rodovias Amazônicas se destacam dos demais monumentos existentes pela localização ocorrer distantes de algum núcleo urbano, apesar disso, cada fixo possui um significado, nomes e datas que remetem a um determinado ato político passado.

Em um ano, o projeto anunciado pelo governo federal de prolongamento da rodovia BR-163 e uma usina hidrelétrica praticamente se arrefeceu, e a equipe que estava levando a cabo tal proposta saiu da SAE, além disso, o projeto almejava uma intervenção brutal numa fração territorial constituída pela presença de povos indígenas e quilombolas, além de um mosaico de terras protegidas como Unidades de Conservação, Terras Indígenas e de Quilombo.

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

E essas mesmas rodovias, tomando como exemplo tratado da BR-163, possui o monumento simbólico e ainda tem uma gama variada de ideologias geográficas que foram utilizadas em 1970 e que ainda permeiam no discurso de atores políticos.

Referências

ANDREZZA, Maria Boeri; ANDREAZZA, Mario Gualberto. Mario Andrezza e a Integração Brasileira. Vol 1. Rio de JANEIRO: Abm Editora, 2009.

BRASIL. A Transamazônica 1970. Disponível em: <https://www.zappiens.br/portal/VisualizarVideo.do?_Instanceldentifier=0&_EntityIdentifier=cgiKdW90rULe96oOldp6_M0Vq0UPTKPaFvbS-KSE0DwPIY.&idRepositorio=0&modelo=0> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

BRASIL. Brasil Hoje n. 21 (1972). Disponível em: <https://www.zappiens.br/portal/VisualizarVideo.do?_Instanceldentifier=0&_EntityIdentifier=cgi_Uf4VntAW2AZRPuRu5fHvDSqdLulIMZcEEEnMHLnc1LA.&idRepositorio=0&modelo=0> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

BRASIL. Brasil Hoje n. 36 (1973). Disponível em: <https://www.zappiens.br/portal/VisualizarVideo.do?_Instanceldentifier=0&_EntityIdentifier=cgiWfbD6wHCKLdtkYA_kpqEu8Sv_3psBVQBdezBmRdEeYk.&idRepositorio=0&modelo=0> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

BRASIL. Brasil Hoje n. 141 (1976). Disponível em: <https://www.zappiens.br/portal/VisualizarVideo.do?_Instanceldentifier=0&_EntityIdentifier=cgiy9hCRxFo4pBUF21pkUZzL-_h9gvb27DrmSvfYAvezTA.&idRepositorio=0&modelo=0> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. Monumentos, política e espaço. *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, v. 9, nº 183, 2005, S/P.

CECÍLIO, Camila. Criada no regime militar, BR-163 é corredor do desenvolvimento de MT. 21/03/2014. Disponível em: <rdnews.com.br/materias-especiais/rotas-e-percalcos/criada-no-regime-militar-br-163-e-corredor-do-desenvolvimento-de-mt/52530> Acesso em: 17 de fev. de 2020

DNIT. Presidente Bolsonaro e ministro Tarcísio inauguram pavimentação da BR-163. Disponível em: <dnit.gov.br/noticias/aviso-de-pauta-presidente-bolsonaro-e-ministro-tarcisio-inauguram-pavimentacao-da-br-163> Acesso em: 18 de fev. de 2020.

DORIA, Gabriela. PA: Bolsonaro inaugura trecho de rodovia iniciada há 40 anos. Disponível em: <<https://pleno.news/brasil/politica-nacional/pa-bolsonaro-inaugura-trecho-de-rodovia-iniciada-a-40-anos.html>> Acesso em: 18 de fev. de 2020.

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

ESTADO DE SÃO PAULO. Geisel inaugura hoje a Cuiabá-Santarém. Quarta feira 20 de outubro de 1976, p. 10, nº 31.180, ano 97.

ESTADO DE SÃO PAULO. NTC e FENATAC: melhorias na Rodovia Porto Velho/Manaus e asfalto na Cuiabá/Santarém. São Paulo, 28/07/1987, p. 25

FOLHA DO PROGRESSO. Vinda de Jair Bolsonaro a Novo Progresso gera expectativas. Disponível em: <<http://www.folhadoprogresso.com.br/vinda-de-jair-bolsonaro-a-novo-progresso-gera-expectativas/?print=print>> Acesso em: 17 de fev. de 2020.

G1. Pavimentação da BR-163 no Pará duplicará transporte de grãos em 5 anos, dizem exportadores. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/02/14/pavimentacao-da-br-163-no-para-duplicara-transporte-de-graos-em-5-anos-dizem-exportadores.ghtml>> Acesso em: 18 de fev. de 2020.

GRAIM, Raphael. Pavimentação da BR-163 é entregue com presença do Governo do Estado. Disponível em: <<https://agenciapara.com.br/noticia/17954/>> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

LIMA, Wendell Teles de. Ideologias Geográficas: as concepções sobre a divisão territorial do estado do Amazonas; um velho e novo debate. Dissertação de mestrado em geografia UNIR, 2008, 162f.

MANCHETE. Inauguração da br-319. 1976. Disponível em: <<https://idd.org.br/acervo/selva-vencida/>> Acesso em: 12 de jan. de 2020.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Ideologias geográficas: Espaço, cultura e política no Brasil. 5ª ed. São Paulo: AnnaBlume, 2005.

MTESPORTES. Principal via de escoamento de MT, BR-163 completa 40 anos. Disponível em: <http://www.mtesporte.com.br/noticias/id-476131/principal_via_de_escoamento_de_mt_br_163_completa_40_anos> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

ROSA, Maynard Marques de Santa. Uma estratégia nacional para a Amazônia Legal. 2013. Disponível em: <http://www.aaafaap.org.br/pdf/uma_estrategia_nacional_para_amazonia_legal.pdf> Acesso em: 01 de fev. de 2020.

RENTE LEÃO, Andréa Simone. Na trilha da estrada: (des)caminhos do Plano BR-163 Sustentável como concepção para o desenvolvimento na Amazônia. Tese de doutorado em Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade. CPDA, 2017, 380 f.

SINOP. Museu histórico de Sinop. Disponível em: <<https://www.sinop.mt.gov.br/museu/?p=1052#>> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

SOARES, Jussara. General Santa Rosa pede demissão da Secretaria de Assuntos Estratégicos. G1, 04/11/19. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/general-santa-rosa-pede-demissao-da-secretaria-de-assuntos-estrategicos-24061315>> Acesso em: 19 de fev. de 2020.

Rodovia BR-163: monumentos e ideologias

PASSARINHO, Jota. Governador de MT participar da cerimônia da inauguração da BR-163. Disponível em: <<http://www.mt.gov.br/-/13767334-governador-de-mt-participa-da-cerimonia-da-inauguracao-da-br-163>> Acesso em: 18 de fev. de 2020.

Recebido: 21 de fevereiro de 2019

Aceito: 09 de março de 2020

Publicado: 30 de março de 2020