

# Etnografando estradas e caminhos da “conquista”: sobre a presença colonial e a gramática bolsonarista na Amazônia<sup>1</sup>

**Telma de Sousa Bemerguy**

## Introdução

No processo de formação do Estado brasileiro, a questão da ocupação e colonização dos territórios do “interior” tem ocupado um lugar cativo nos grandes debates nacionais (VIDAL E SOUZA, 2015). Derivando do enredo de uma ocupação colonial entendida como fragmentada e marcada por diferentes “ciclos” econômicos, inúmeras vezes ao longo da história, vimos como a imagem de um país composto por “ilhas” e “vazios demográficos” foi mobilizada para transformar o tema da integração nacional em um problema de Estado que precisava ser enfrentado (PRADO JÚNIOR, 1999). Nesse quadro, a Amazônia tem sido reiteradamente produzida/imaginada como a “última fronteira” a ser conquistada (VELHO, 2013; OLIVEIRA, 2016) e as estradas (de ferro, de chão ou de asfalto) têm estado no centro desse debate. A “fronteira” é carregada de sentidos de movimento. Para “ocupá-la”, inevitavelmente é necessário mover-se. Nessas terras, onde o imaginário do “vazio” tem sido o motor de inúmeras políticas estatais e intervenções coloniais, os deslocamentos e seus muitos sentidos carregam marcas de uma história de longo prazo.

---

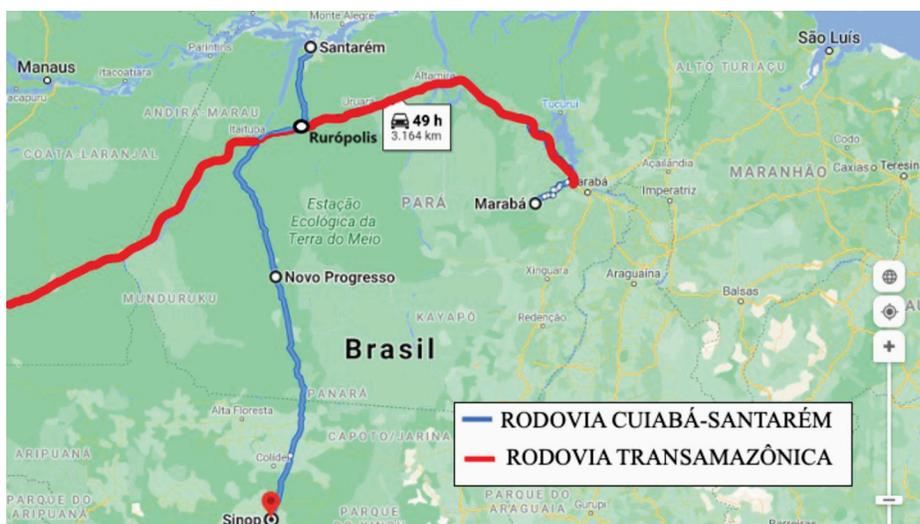
1 Pesquisa financiada com editais de auxílio-pesquisa do PPGAS/Museu Nacional (2017, 2018, 2019) e com recursos da IJURR Foundation (WRITING-UP GRANT, 2020).

Um dos capítulos mais expressivos (e violentos) dessa história se deu no contexto da Ditadura Militar quando foi conduzida uma série de políticas voltadas a promover a “ocupação” e “colonização” da região amazônica. Em 1970, foi criado o Programa de Integração Nacional (PIN), por meio do qual foi determinada, dentre outros encaminhamentos, a “construção imediata” de duas rodovias federais: a Cuiabá-Santarém – conectando o Centro-Oeste ao Norte – e a Transamazônica – que cortaria a região transversalmente, partindo da costa nordestina no Estado de João Pessoa até alcançar a fronteira oposta, na cidade de Lábrea, no Amazonas. Ainda conforme o decreto, em ambas as rodovias, dez quilômetros de faixas de terra nas margens esquerda e direita deveriam ser reservadas para a realização de políticas de colonização. Seguiu-se daí uma vasta campanha publicitária para atrair investidores e migrantes para a região (MENEZES, 2007). Em resposta ao programa, inúmeras famílias, vindas principalmente do nordeste e do sul do país, se deslocaram para a região, interessadas em acessar e ocupar terras através dos diferentes projetos estatais de colonização derivados do PIN, o que resultou em diversas frentes de ocupação da terra na região de influência das estradas, dirigidas e induzidas pelo Estado em diferentes níveis. Assim, os eventos relacionados ao PIN e seus muitos desdobramentos atravessam enormemente as histórias de inúmeras cidades e comunidades no eixo das rodovias, representando um evento que transformou profundamente a malha urbana-rural da região. Nesse contexto, algumas cidades de ocupação mais antiga foram substancialmente transformadas pelos projetos e pelo fluxo de migrantes que atraiu para a região; outras, literalmente foram criadas nesse contexto, delimitando um quadro onde podemos encontrar diversas histórias de origem sobre os lugares que identificam no PIN o marco das ocupações que, com o passar dos anos, levaram a criação de uma nova comunidade/cidade.

Entre 2018 e 2019, percorri algumas dessas localidades em busca de construir uma etnografia em torno desse objeto carregado de poética civilizatória (LARKIN, 2013) e metáforas de penetração (MCCLINTOCK, 2010): as estradas, mais especificamente essas, as “estradas faraônicas” do PIN,

que acabaram por se tornar o principal eixo de minha tese de doutorado. Grande parte de minha pesquisa de campo foi realizada no contexto do governo Bolsonaro e quando se realizavam obras para a “finalização” da rodovia Cuiabá-Santarém, uma promessa de campanha do atual presidente – contexto este que, conforme poderão observar, acabou por marcar profundamente o enredo da pesquisa. No Pará, estive em Santarém – de onde sou natural –, Marabá, Rurópolis, Novo Progresso e, no Mato Grosso, estive em Sinop: um conjunto de cidades marcadas de diferentes maneiras pelos projetos e processos coloniais derivados do PIN. Essas localidades, indicadas no mapa abaixo, orientaram os trechos das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica que escolhi percorrer.

Ao longo do campo, realizei pesquisa nos lugares, mas também ao longo dos caminhos, nas viagens, nos ônibus e nos pontos de passagem. Marabá-Altamira-Santarém. Santarém-Rurópolis. Rurópolis-Campo Verde. Rurópolis-Santarém. Santarém-Rurópolis-Novo Progresso. Novo Progresso-Sinop. Sinop-Novo Progresso-Rurópolis-Santarém. Esses foram os trechos/lugares que percorri, onde pude construir um percurso etnográfico conformado pelo trânsito entre diferentes espaços e cenários, dialogando com militares da reserva, “pioneiros” e moradores antigos das localidades; e buscando registrar um vasto mundo de experiências e conversas no espaço das viagens: nos terminais rodoviários, nos hotéis, em postos de triagem e pontos de parada de caminhões, em restaurantes de beira de estrada e no interior dos ônibus.



**FIGURA 1** – PERCURSOS E CIDADES DA PESQUISA

Fonte: Adaptada de Google Maps (2020).

Há, na antropologia da Amazônia, uma longa presença de debates em torno do tema das experiências de mobilidade, tratando, sobretudo, de experiências migratórias. Nessas terras pensadas no marco do “vazio”, a migração foi tratada como uma espécie de solução. Desde o marco histórico do PIN, muito tem sido ponderado sobre esses eventos, sobre a “expansão da fronteira” e as experiências de migração derivadas das políticas estatais de colonização. Penso que o imenso foco de interesse dirigido aos processos de ocupação da terra e às experiências migratórias acabou por delimitar um debate sobre “movimentos” sempre muito pautado por um marco territorializado, centrado na chegada e permanência dos sujeitos à região. Conforme Guedes (2013), considero que pesquisas etnográficas sobre experiências migratórias muitas vezes acabam obliterando o debate sobre os movimentos em si, na medida em que a própria definição da migração carrega uma ideia de trânsito pautado pelo espaço, pelo ato de sair de um lugar para chegar e fazer a vida em outro, fazendo com que os pesquisadores, muitas vezes, acabem privilegiando o enredo da partida do lugar de

origem e o da fixação no lugar destino, oferecendo pouca atenção às experiências que se desenrolam no próprio espaço do trânsito e do movimento. Há ainda, portanto, muitos outros universos relacionais pautados pelo ato de mover-se e deslocar-se (CARNEIRO; DANIESE, 2015) pela Amazônia e todo um mundo de experiências a se considerar na vida que se desenrola no “entre” dos caminhos, os quais ainda não temos interpelado com o mesmo volume de interesse.

Interessada em explorar outros enquadramentos dos movimentos pela Amazônia de beira de estrada que percorri, nesse texto, primeiramente, buscarei apresentar algumas considerações sobre o processo de construção de uma investigação etnográfica em torno de rodovias, um objeto de pesquisa que, recentemente, tem recebido maior atenção em agendas de investigação relacionadas ao campo de estudos sobre experiências de mobilidades e projetos de infraestrutura. Nessa direção, apresentarei de que maneira tenho buscado interpelar as rodovias amazônicas que tomo como eixo de minha pesquisa, indicando como essas estradas, suas histórias e seus trânsitos relacionados me levaram a interpelar disputas políticas mais amplas, enquadrando etnograficamente processos de estado e gramáticas do cotidiano mobilizadas para justificar a necessidade de intervenções “civilizatórias” na Amazônia. Desde o escrutínio das muitas camadas de história que se sobrepõem à imagem de estradas produzidas como caminhos para a “conquista”, tratarei, portanto, de um conjunto de disposições e sistemas de pensamento permeados por processos de outridade e racialização que, conforme pretendo demonstrar, trazem o passado a “pressionar” o presente sob a forma de uma presença colonial (STOLER, 2016).

Em uma perspectiva sensível à dimensão durável do colonialismo no mundo contemporâneo, buscarei explorar como as “promessas” de uma estrada e as expectativas que estas movimentam povoam o espaço-tempo dos trânsitos, acercando um universo relacional marcado por diferentes temporalidades. Abordando um contexto marcado de diferentes formas pela necessidade rotineira do trânsito para “caçar trabalho”, “se cuidar” e “resolver coisas”, apontarei como os cálculos acerca da duração relativa

de um deslocamento, muitas vezes, fizeram emergir “memórias coloniais enterradas” (DAS, 2020; STOLER, 2016), onde a lembrança de um cotidiano marcado pela demora, a sensação do tempo perdido e a experiência do convívio com a deterioração têm adensado sentimentos de “frustração” e dado vazão a teorias racializadas de culpabilização, definindo um enredo que, recentemente, passou a se cruzar de diversas formas com a gramática bolsonarista dirigida à Amazônia e a suas populações.

## Uma antropologia (a partir) de estradas

Ainda que à primeira vista aparente ser uma proposta incomum, etnografar estradas e materialidades voltadas à mobilidade – ou a partir delas – não é exatamente uma proposta nova no campo da Antropologia. Conforme pontuam Dalakoglou e Harvey (2012), propostas similares podem ser encontradas inclusive em trabalhos clássicos na disciplina, como a conhecida etnografia de Max Gluckman na Zululândia, aonde o antropólogo volta seu olhar e sua narrativa para a inauguração de uma ponte, apresentando aquela “situação social” como uma entrada para etnografar relações sociais sedimentadas em uma cidade africana sob dominação colonial. Ultimamente, essas etnografias têm sido recuperadas em balanços voltados à demarcação das possibilidades analíticas delimitadas por etnografias sobre infraestruturas, posição esta que tem sido demarcada através da produção de reflexões em profundidade sobre as particularidades de estratégias metodológicas que precisarão ser empregadas por antropólogos interessados em construir seus trabalhos em torno de estradas, trilhos, portos, hidrelétricas, dentre outros (LARKIN, 2013; APPEL; ANAND; GUPTA, 2018).

No contexto da consolidação dessa discussão, vimos surgir também um movimento mais específico voltado a debater e fundamentar os desafios metodológicos particulares envolvidos na construção de etnografias em torno de estradas. Buscando apresentar uma contribuição nessa direção, Harvey e Knox (2015) retomam elementos do processo de construção de sua pesquisa em torno de duas rodovias peruanas para defender que aque-

les interessados em fazer antropologia a partir de infraestruturas de grande porte como o são as estradas necessariamente deverão confrontar-se com a heterogeneidade dos dados empíricos que emergem das indagações em torno dessas materialidades. No contexto dessa discussão, as autoras buscam positivar a heterogeneidade, argumentando que os maiores desafios e as maiores contribuições concernentes a investigações como essa residem na forma como estas tornam indispensável a mobilização de um esforço analítico que obriga o antropólogo a delimitar seu campo etnográfico sem basear-se em uma única escala (de tempo, de território, de grupo) para a produção da pesquisa. Desse modo, Harvey e Knox (2015) demonstram que uma parte fundamental do trabalho de investigação proposto por elas consistiu em delimitar uma pergunta a partir da qual produziram recortes e “selecionaram” personagens, entendendo que a investigação não seria sobre as estradas, mas a partir delas.

Desdobra-se do debate acerca da dimensão multiescala das estradas e dos projetos de infraestrutura, um interesse por abordagens diacrônicas que permitam trazer para a etnografia a profundidade histórica de determinadas relações sociais, considerando que o projeto e a execução da abertura e manutenção de uma rodovia carregam em si todo o peso dos regimes de discurso e de verdade, estes mobilizados ao longo do tempo para produzir a necessidade da construção de determinados caminhos. Nesse contexto, etnografias a partir de estradas têm demonstrado como certas infraestruturas voltadas à integração, sobretudo aquelas produzidas na chave de uma intervenção rumo a territórios representados como “vazios”, movimentam e (re)inventam relações de poder e processos de outridade e de racialização tributários de experimentos coloniais (URIBE, 2018; HARVEY; KNOX, 2015).

Nesse sentido, diante de um vasto universo de enquadramentos possíveis, inspirada por essas discussões, retomei as observações de diversos autores ligados ao debate pós-colonial para trazer à minha investigação em torno das estradas amazônicas uma perspectiva que leve em conta como os processos coloniais forjaram relações e representações duráveis que

permanecem “pressionando” o presente de formas particulares. Conforme Stoler (2016), uma investigação voltada a compreender essa “pressão” não deverá estar pautada por uma premissa de que as conectividades entre passados coloniais e presentes “pós-coloniais” serão autoevidentes e fáceis de identificar. Interessada em explorar as “inovações metodológicas” que podem emergir de uma “[...] proposta de escrever histórias que não sejam nem continuidades suaves, nem rompimentos abruptos entre os intervalos de época” (STOLER, 2016, p. 6, tradução minha), a autora sugere uma forma própria de refletir sobre os efeitos do colonial na contemporaneidade, mobilizando o conceito de presença colonial.

Para Stoler (2016), ao insistentemente indagarmos o colonial enquanto “legado”, mobilizamos um vocabulário que reforça uma relação linear entre passado/presente, que restringe as possibilidades de pesquisa sobre os efeitos do colonialismo a uma busca por analogias e similitudes a partir da comparação. Nesse sentido, para a autora, indagar o colonial enquanto “presença” significa construir termos e vocabulários apropriados a produção de enquadramentos não embasados em linearidades rasas, assumindo uma proposta contínua de escrita como experimentação, que seja capaz de subverter o binarismo ruptura/continuidade, em uma busca por registrar as representações que permanecem apesar da transformação da linguagem. Para acessar essas gramáticas muitas vezes difusas, devemos permanecer atentos às minúcias de formulações indicativas de pensamentos enraizados, exercitando a atenção a expressões e termos marcados pelas projeções da raça, seguindo imagens e percepções reveladoras de histórias oclusas, imersas em narrativas de Estado, no senso comum e no universo dos desejos (STOLER, 2016).

Desde esse enquadramento, as estradas em sua dimensão material representam apenas um dos caminhos da “conquista” a se considerar na etnografia. Existem outros, mais sutis, que se sobrepõem ao traçado concreto das rodovias construídas para “povoar vazios”: são os caminhos rumo à (re)produção de sistemas de pensamento racializados mobilizados para (re)produzir a crença de que determinados territórios e populações care-

cem de intervenções civilizatórias, para que possam sair de um estado de “atraso” e seguir rumo à “modernidade”. Com essas questões em mente, sugiro que precisamos olhar com maior atenção a temporalidade de determinadas relações, trazendo a história dos lugares e o fluxo do tempo para o centro das análises sobre determinadas frustrações, sentimentos e expectativas relacionadas a estradas carregadas de memórias coloniais.

Das (2020) sugere que, enquanto etnógrafos, precisamos nos atentar à dimensão da violência que se “enterra” no cotidiano, no sentido de uma memória enterrada, mas não reprimida, de uma “memória que não precisa ser exumada”, pois “sempre presente” como “o padrão de fundo da trama”, ainda que “não totalmente visível”. Em diálogo com as abordagens etnográficas de Das (2020) e Stoler (2016), busquei interpelar as rodovias com a mirada de quem olha para a vida como um todo, direcionando minha atenção a essas “memórias” e às formas como o passado se “enterra” no presente e se (re)produz no cotidiano. Nesse movimento, encontrei no espaço-tempo dos trânsitos uma via para observar o espaço do ordinário, do cotidiano e do rotineiro da vida feita às margens das estradas e no “entre” dos caminhos, em um exercício de observação que me permitiu refletir sobre as estradas desde histórias, movimentos, usos, impactos e relevâncias em um sentido amplo, não setorizado a um grupo/território/lugar específico. Tendo realizado grande parte de meu trabalho de campo nos primeiros meses após a vitória de Jair Messias Bolsonaro para a presidência da República, vi surgir em minhas interações inúmeras elaborações sobre passado/presente/futuro da região, que convergiam de diversas formas à gramática mobilizada por Bolsonaro em sua campanha eleitoral recente dirigida à região.

De modo a explorar narrativamente algumas linhas desse processo de convergência, apresentarei minhas reflexões em partes, percorrendo primeiramente alguns pontos de história e memória, centrais no quadro das questões que pontuo. Meu objetivo não será, no entanto, construir uma espécie de quadro de fundo que contextualiza o que vem a seguir, mas conduzi-los em uma narrativa que evidencie a dispersão de determinadas

percepções na região de beira de estrada que percorri, e que me permitirá apresentar algumas observações sobre as dinâmicas mais amplas que permeiam a vida no local e sobre a dimensão durável de certas ideias e representações recentemente capturadas pelo bolsonarismo na Amazônia. Em seguida, aos poucos irei conduzi-los a observar como essas estradas detêm uma posição central no emaranhado de relações que definem o fluxo da vida na região, apresentando uma narrativa em camadas, descendo cada vez mais ao ordinário e ao cotidiano, recuperando alguns elementos de minha etnografia em trânsito nos ônibus e terminais rodoviários locais nas rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica.

### Esmiuçando “memórias enterradas”

No dia 16 de junho de 1970, o então presidente militar Emílio Garrastazu Médici assinou um decreto-lei definindo a criação do Programa de Integração Nacional (PIN), determinando, dentre outros encaminhamentos, a “construção imediata” de duas rodovias federais: a Cuiabá-Santarém e a Transamazônica. Apenas um mês após a publicação do decreto-lei determinando a criação do PIN, no final de agosto de 1970, militares do escalão avançado do 2º Batalhão Rodoviário, localizado em Lages, no Rio Grande do Sul, desembarcaram em Santarém, no Pará, com o objetivo de realizar os arranjos para a transferência integral do Batalhão para a cidade, onde a instituição passaria a se chamar 8º Batalhão de Engenharia de Construção (8º BEC). Em janeiro de 1971, chega ao local a última leva de civis e militares transferidos do 2º Batalhão, com a “missão de implantar a rodovia BR-163”, de Santarém até à divisa com o Estado de Mato Grosso, na região da Serra do Cachimbo.

A construção das rodovias veio ancorada ao anseio do governo em ocupar terras que descreviam como “vazias” em vias de proteger a Amazônia brasileira da “ameaça da internacionalização, mediante distribuição das “terras sem homens” da região para os “homens sem-terra”, sobretudo do Nordeste. Conforme estabelecido pelo Programa, através de ações

geridas pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), foram deslocadas, para as margens das rodovias, milhares de famílias vindas principalmente do nordeste e do sul do país, às quais acessaram e ocuparam terras por intermédio de diferentes projetos estatais de colonização. De modo geral, entre a década de 1970 e 1980, houve dois tipos de projetos oficiais de colonização conduzidos na área de influência das rodovias, os projetos de colonização dirigida conduzidos pelo INCRA denominados de “colonização oficial” (ALMEIDA, 1992); e os projetos de “colonização particular” conduzidos por empresas privadas, as chamadas “colonizadoras”, as quais receberam do governo imensas áreas de terra e crédito fundiário para conduzirem os projetos em troca de ocuparem obrigatoriamente pelo menos 20% da área recebida (ALMEIDA, 1992). No primeiro caso, as terras foram doadas pelo governo àqueles que cumprissem os critérios estabelecidos; no segundo, cabia às empresas colonizadoras responsáveis vender as terras e garantir a infraestrutura que permitiria a fixação dos colonos na região. As terras eram vendidas a preços atrativos e os principais pontos de venda foram nos estados da região sul.

Os projetos de colonização dirigida conduzidos pelo INCRA demandavam um processo burocrático extenso, no qual as famílias interessadas deveriam se inscrever e preencher um formulário para que pudesse ser verificado se os pleiteantes cumpriam os requisitos necessários para ganhar um lote de terra na região e os subsídios do governo para a exploração da área durante um ano, o qual deveria incluir transporte até o local, direito a crédito no recém-criado Banco da Amazônia, sementes fornecidas pelo INCRA e um valor mensal fixo para cobrir gastos com alimentação. Pelo menos, essas eram as promessas.

Visando à consolidação de um processo de urbanização ordenado de longo-prazo, no bojo do Projeto Integrado de Colonização (PIC) conduzido pelo INCRA estava também prevista a construção de uma rede integrada de comunidades planejadas e interdependentes na área da Transamazônica, onde seriam oferecidos acesso a serviços públicos e privados, com o objetivo de favorecer a fixação das famílias nos lotes rurais localizados em

suas proximidades (REGO, 2016). As “urbes rurais” a serem construídas em pontos estratégicos da rodovia eram hierarquizadas conforme a complexidade dos serviços previstos de serem oferecidos em cada local; então, em uma escala de menor para maior, foram categorizadas em agrovilas, agrópolis e rurópolis (REGO, 2016).

A abertura das rodovias desencadeou também um processo denominado por muitos como “colonização espontânea” ou induzida (CORDEIRO, 2020), um movimento de ocupação não regulamentada de áreas localizadas na região de influências das estradas. Conforme me relataram em diversas localidades, beneficiários dos projetos de colonização oficial, muitas vezes “abandonados à própria sorte”, sem o suporte governamental que lhes foi prometido quando deixaram suas regiões de origem, somente conseguiram se manter na região com a renda gerada pelos inúmeros garimpos de ouro situados nas proximidades das rodovias. Esses processos delimitaram os marcos de origem de inúmeras cidades no eixo das rodovias. Dentre os municípios que percorri “nascidos” nesse contexto, Sinop, cidade situada no norte do Mato Grosso, carrega o nome da empresa “colonizadora” que a fundou; mais acima, em sentido ao Pará, temos Novo Progresso, fruto da colonização “espontânea”, “por conta própria”, induzida pelo Estado, uma base de apoio de garimpo que virou cidade; mais adiante, a Rurópolis Presidente Médici, criada no âmbito dos PICS da colonização oficial, que se tornou a cidade de Rurópolis, situada exatamente no entroncamento entre as duas rodovias do PIN, uma cidade vendida como “segunda Brasília”, carregada de memórias de promessas não cumpridas e expectativas frustradas.

A rodovia Santarém-Cuiabá foi oficialmente inaugurada em 1973, inacabada e sem asfaltamento. A estrada possui 1.767 km de extensão, atravessa 71 municípios e possui uma área de influência de 1.231,8 milhão de km<sup>2</sup> e, em parte de seu traçado, se sobrepõe à rodovia Transamazônica (BR-230), inaugurada em 1974, também inacabada e sem asfaltamento. No quadro da retórica do “milagre econômico” prometido pelos militares, a Transamazônica representava um enunciado de futuro, uma obra símbolo de grandeza e força que buscava fazer ressoar a imagem de um “Brasil gran-

de”, de um “Brasil potência”, fortemente difundida nas propagandas que tratavam de construir uma imagem positiva do regime (MENEZES, 2007). Uma imagem que, de certa forma, respingava no projeto homônimo, porém menos grandioso, da rodovia Cuiabá-Santarém. A força simbólica da Transamazônica, enquanto obra monumental representativa da força do Homem em sua luta contra a Natureza, passou a perder espaço ainda durante os governos militares, quando começou o movimento de tirá-la do centro da cena, em busca de controlar a visibilidade de sua execução fragmentada e “fracassada” em diversos sentidos. A Cuiabá-Santarém, por outro lado, ganhou mais e mais relevância política no decorrer do tempo.

Ao longo das últimas décadas, com a consolidação e modernização da exploração agrícola no Centro-Oeste brasileiro, esta última rodovia passou a ser considerada uma via estratégica na logística de transporte de *commodities* para exportação; com isso, o tráfego de caminhões de carga na região tem aumentado exponencialmente. Apesar das inúmeras obras de recuperação e manutenção realizadas desde sua inauguração, conduzidas sobretudo durante os governos petistas, em 2019, a rodovia Cuiabá-Santarém ainda possuía diversos trechos sem pavimentação dentro do Estado do Pará. Em função das péssimas condições de trafegabilidade da via no Estado, o eixo logístico majoritariamente utilizado para o escoamento de *commodities* produzidas no Brasil Central seguia para os portos de Santos em São Paulo e Paranaguá no Paraná, um trajeto considerado mais longo e dispendioso pelos produtores. Em função disso, a estruturação efetiva de um corredor de exportação mais lucrativo pelo Norte – com o uso de portos mais próximos aos locais de produção, em Santarém e Itaituba no Pará – era uma expectativa antiga de setores do agronegócio nacional (TORRES, 2005; ALARCON; MILIKAN; TORRES, 2016).

Ao longo dos eventos que antecederam sua vitória nas últimas eleições, o atual presidente brasileiro apresentou como promessa de campanha a recuperação e a finalização do asfaltamento da estrada, com discursos que buscavam inflar o apoio que vinha conquistando entre atores ligados ao agronegócio e entre a classe dos caminhoneiros. Em suas falas dirigidas

à Amazônia, Bolsonaro também buscou construir uma narrativa sobre um progresso que não chegava impedido pela ação de alguns agentes/eventos algozes: a corrupção do PT, ambientalistas que secretamente defendiam interesses externos, ativistas dos direitos indígenas, os indígenas que esses militantes queriam “deixar para sempre na pré-história” e para quem denunciava que havia sido dado “terra demais”, e mais todo um rol de agentes que, segundo ele, atrapalhavam o desenvolvimento do Brasil e daqueles que “gostavam de trabalhar” .

Ao longo de 2019, as obras de recuperação iniciadas na rodovia em parceria com o Exército Brasileiro, com o efetivo do mesmo Batalhão transferido para a região com o objetivo de construí-la no contexto do PIN, receberam grande espaço nas mídias do governo, sendo frequentemente mencionadas pelo presidente em suas redes sociais e em suas *lives* semanais. No dia 14 de fevereiro de 2020, a estrada foi (re)inaugurada. “Presidente Geisel abriu, Presidente Bolsonaro concluiu”. Assim está identificado o vídeo publicado na página do youtube do presidente da República com o registro de seu discurso no ato de inauguração da rodovia Santarém-Cuiabá, a qual, segundo a descrição do material, “estava sem pavimentação há mais de 40 anos”.

A vida e as relações entre os caminhos:  
o que faz a incompletude<sup>2</sup>

Aqui a história começa em Rurópolis. Ali, naquela cidade do entroncamento, ponto de encontro entre a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém e um dos maiores gargalos de conexões de ônibus da região. Para aqueles que cir-

---

2 A narrativa etnográfica apresentada nesta seção consiste em uma compilação de interações e observações realizadas ao longo de todo o meu período de campo. Os nomes não são reais, mas as histórias o são. Na medida em que consiste em uma remontagem criativa das conexões entre experiências permeadas pelas estradas, optei por não demarcar com aspas as falas de interlocutores reconstruídas no texto.



Era um dia quente, típico do verão amazônico, época em que as chuvas demoravam a cair. Mal chegou no terminal, Dona Maria foi informada de que seu ônibus iria atrasar. Havia acontecido um problema com o carro escalado para o trajeto até Santarém. O veículo teve um problema para sair de Altamira; por isso, toda a escala de conexões havia sido prejudicada. Dona Maria decidiu aguardar por ali mesmo. Eles moravam longe, em um lote, que ficava há alguns quilômetros dali, e Paulo precisava seguir para o trabalho. Ela não era mais tão jovem assim, mas com seus 50 para 60 anos, achava muito bem que poderia esperar no terminal. Seu exame era na manhã seguinte e havia sido um custo para conseguir marcar. Ela iria para Santarém naquele dia. Estava decidida. Nem que precisasse comprar uma nova passagem com outra empresa.

Enquanto aguardava, sentada em uma das poucas cadeiras disponíveis, ela conheceu Rita, uma jovem maranhense que viajava com a filhinha Joana, de sete anos. Elas aguardavam pela conexão para o sentido oposto, na linha que seguiria para o Mato Grosso. Aquela era a primeira vez que Rita vinha para a região, e ela parecia um pouco perdida. Há alguns meses, o marido havia conseguido um trabalho com “coisa de garimpo” lá pros lados de Moraes de Almeida e ela estava vindo encontrá-lo pela primeira vez. Atenta à expressão preocupada da moça, Dona Maria tratou logo de tranquilizá-la

Eu, minha filha, moro aqui já há muito tempo. Sou nordestina também, vim lá atrás pra cá com toda minha família. A estrada hoje tá é boa. Eu mesma já sofri muito pra andar por aqui. Hoje é muito mais tranquilo. Podia ser melhor, mas nada comparado há como era há uns anos. Só a cidade que não desenvolveu muito! Aqui era pra ser muito bonito, sabia? Até presidente já veio por aqui. O Médici. Eu lembro quando ele veio. Ficou no hotel que tem aqui pertinho da rodoviária.

A linha no sentido Mato Grosso também estava atrasada. O ônibus já se encontrava no terminal, mas a empresa aguardava a chegada do veículo que vinha atrasado de Altamira. No carro que chegaria, havia vários passageiros que seguiriam na estrada, na conexão sentido Cuiabá.

Em um dos bancos em frente ao terminal estava João, bastante impaciente. Jovem, na casa dos 30, ele estava ansioso para partir. Finalmente, depois de muito tempo, ele havia tomado coragem para se mudar de vez de Rurópolis. O destino do momento era Sinop, onde um amigo seu havia prometido arrumar para ele um trabalho provisório de garçom. Já fazia tempo que João estava insatisfeito com a vida na cidade onde havia nascido. Por ali, ele morava na casa da mãe, mas era difícil permanecer perto o tempo todo. Caçando serviço, ele já tinha viajado bastante pela região. Àquela altura, já tinha alguma experiência fazendo trabalhos para as firmas que, de vez em quando, apareciam fichando gente para trabalhar em obras na BR. Aquelas estradas ele conhecia bem. Tanto que nem conseguia mais saber ao certo quantas vezes já tinha chegado e partido daquela mesma rodoviária. Tendo viajado tanto, para ele, era até engraçado pensar, que, mesmo com tantos percursos, no rumo do sul, ele nunca tinha ido mais longe que Sinop, cidade que havia conhecido e se encantado um ano antes. Lá que era bonito, tinha emprego. Não era como Rurópolis.

Finalmente, chega o ônibus de Altamira. Dali aquele carro seguiria para Santarém. Era o ônibus de Dona Maria. Afinal, ela chegaria com alguma tranquilidade para descansar antes de fazer seu exame na manhã seguinte. Ela ficaria na casa de uma parente de sua vizinha: Uma benção! Não aguentava mais ter que ficar no abrigo da Prefeitura! Que coisa horrível aquele lugar! Muito sujo! Bom mesmo seria ter um parente com uma casinha em Santarém. Mas só pra passar uns dias!

Ela mesma não deixava Rurópolis: Era feio, mas lá que ela conquistou as coisas, tem sua casa, tem uma terra pra morar [...] Um de seus meninos até sonhava em morar em Santarém, era apaixonado por Alter do Chão, mas não tinha como. A cidade era realmente bonita, mas não tinha emprego. Fazer o que, né?

Dona Maria finalmente subiu ao ônibus e se sentou em uma das primeiras cadeiras. As pernas estavam doloridas. Melhor coisa vai ser chegar e descansar um pouco! Amanhã mesmo ela sairia do hospital e pegaria o ônibus de volta.



**FIGURA 3** – PONTO DE ENTRONCAMENTO ENTRE AS RODOVIAS CUIABÁ-SANTARÉM E TRANSAMAZÔNICA, RURÓPOLIS, PARÁ.

Fonte: Registrado pela autora (2019).

No sobe e desce de passageiros trocando de ônibus para seguir no sentido Mato Grosso, João foi um dos primeiros a embarcar. De sua janela, ele via Carlos, o motorista, guardando as malas dos passageiros no bagageiro do ônibus, com uma expressão mal-humorada. O atraso na rota atrapalharia os planos do motorista para aquele dia. Ele morava em Itaituba e havia prometido à família que chegaria a tempo para o aniversário da mãe. Sua rota iniciara ali no dia anterior. Ele fora até Santarém, descansara e agora estava retornando para Itaituba. Se não fosse pelo problema na linha Altamira, que o obrigou a aguardar mais do que o esperado em Rurópolis antes de seguir viagem, ele deveria chegar em Itaituba no final da tarde daquele dia. Agora, ele sabia que provavelmente não chegaria a tempo para a celebração.

O ônibus não saiu cheio. Logo na saída de Rurópolis se acabou o asfalto. Agora, até tinha uma firma trabalhando por ali. Diz que parece que dessa vez vão asfaltar até Itaituba. História antiga! Só acredito vendo!



**FIGURA 4** – RODOVIAS CUIABÁ-SANTARÉM E TRANSAMAZÔNICA SOBREPOSTAS, ENTRE RURÓPOLIS E ITAITUBA, PARÁ

Fonte: Registrado pela autora (2019).

Algumas dezenas de quilômetros à frente, aguardando na beira da pista, estava Dona Socorro, uma senhora de uns 70 anos, que seguia para Itaituba para sacar sua aposentadoria. Rurópolis era até mais próximo, mas não dava pra confiar no banco que tinha ali. O dinheiro sempre acabava! E ela não queria mais dar viagens perdidas. Além do mais, agora que seu filho Bruno morava em Itaituba, a viagem da aposentadoria era uma desculpa para vê-lo, colocar uma ordem nas coisas e dar um colo de mãe. Ele não tinha mulher né? Aí já viu, a casa ficava uma bagunça! Hoje, nenhum filho

mais morava com ela. Era só ela e o marido pra tomar conta da terrinha que eles tinham ali e tocar a venda que eles tinham na comunidade.

Perto do 30, começa o asfalto. É Campo Verde, o nome oficial, mas o pessoal conhece mesmo pelo nome de 30. De lá até Itaituba, está tudo certo: tem asfalto. Só já falta acabar as pontes. O problema mesmo é o pedaço depois de Moraes. E do 30 pra frente, moça, a estrada enche de carreta.



**FIGURA 5** – ROTATÓRIA ONDE AS RODOVIAS CUIABÁ–SANTARÉM E TRANSAMAZÔNICA VOLTAM A SE SEPARAR, NA COMUNIDADE DE CAMPO VERDE, VULGO “KM 30”, PARTE DO MUNICÍPIO DE ITAITUBA, PARÁ

Fonte: Registrado pela autora (2019).



FIGURA 6 – ROTATÓRIA ONDE AS RODOVIAS CUIABÁ–SANTARÉM E TRANSAMAZÔNICA VOLTAM A SE SEPARAR, NA COMUNIDADE DE CAMPO VERDE, VULGO “KM 30”, PARTE DO MUNICÍPIO DE ITAITUBA, PARÁ

Fonte: Registrado pela autora (2019).

Meu outro filho mora em Novo Progresso e, nessa época, eu tenho até medo de andar pra lá. Olha só o tanto de caminhão! E no verão, então, com esse poeiral que sobe essa pista fica um perigo! Eu e marido, a gente tem um carrinho pequeno; mas, nessa época, até evita de andar na estrada. Porque olha só essa poeira! Não dá pra ver direito, nem frear pode porque senão o de trás bate. Porque aqui é assim: no inverno, lama; no verão, poeira. Eu mesma ainda prefiro a lama, porque vai devagar, mas chega. Essa poeira é um perigo!



FIGURA 7 – POEIRA LEVANTADA NA SAÍDA DO KM 30, NO SENTIDO ITAITUBA

Fonte: Registrado pela autora (2019).

Início de julho, colheita do milho. É muito caminhão nessa pista. Os pátios dos postos de triagem do 30 ficavam lotados. Em um deles, estava Manoel, carreteiro, natural de Sorriso, aguardando sua vez na fila para ser chamado a levar sua carga em Miritituba. Todo ano, ele trabalhava naquele trecho; agora, a coisa estava ficando melhor. Bolsonaro estava arrumando a pista. Ele já tinha cansado de ficar preso em atoleiro por ali. Era muito prejuízo pros caminhoneiros! Agora uma coisa era certa. Com a pista melhor, teria que redobrar os cuidados. O povo ia querer correr ainda mais. Muitos deles eram pagos por carga, quanto mais rápido fossem e voltassem, melhor.

Naquele mês mesmo, Manoel já tinha tido um prejuízo por conta das buraqueiras na pista. Em uma viagem de Sorriso para Miritituba, a mola da

carreta deu problema na altura de Castelo dos Sonhos; então, ele precisou parar para fazer um conserto improvisado. Havia ali várias oficinas, mas ele acabou caindo na de Juarez. O lugar não era tão bem equipado quanto ele gostaria, mas dava pro gasto. Juarez havia montado a loja com um dinheiro que conseguiu juntar trabalhando nos garimpos de Moraes. Gente boa!

No dia seguinte, o carro ficou pronto e ele pôde seguir seu caminho. Mas, para piorar ainda mais o atraso no seu planejamento, quando ele chegou perto de Progresso, o fluxo estava lento por conta da fumaça que encobria a pista. Era sempre assim nessa época! O povo tacava fogo pra limpar o pasto! Aí se já não bastasse a poeira, ainda tinha a fumaça pra atrapalhar a vista.



**FIGURA 8** – FUMAÇA DE QUEIMADA NA CHEGADA DE NOVO PROGRESSO, PARÁ  
Fonte: Registrado pela autora (2019).

Mas agora ele nem estava mais com tanta pressa. Sabia que mais à frente, encontraria outro obstáculo. O Exército estava realizando obras perto de Moraes e estava fazendo “Pare e Siga”. Todo dia, os caminhões tinham uma janela exata de tempo para passar. Se não ele não chegasse antes disso, teria que esperar até abrir de novo, algumas horas depois. Pelo adiantado da hora, ele já sabia que não chegaria a tempo.



**FIGURA 9** – HOMENS DO 8º BEC TRABALHANDO NAS OBRAS DE “FINALIZAÇÃO” DA BR-163.  
Fonte: Governo do Brasil (2020).

A fila de caminhões seria grande, mas ali ele fazia gosto de esperar. Bolsonaro estava arrumando a estrada.



**FIGURA 10** – FILA DE CAMINHÕES AGUARDANDO A LIBERAÇÃO DO FLUXO PARA SEGUIR VIAGEM

Fonte: Registrado pela autora (2019).

Talvez ele até precisasse dormir na cabine estacionado em algum lugar na beira da pista. Não tinha problema. Ali era tranquilo. A depender do local, só era bom evitar sair do carro à noite. Podia ter onça.

Os tempos da estrada e o bolsonarismo na Amazônia: a espera, a frustração e o convívio com a deterioração

Vou te falar uma coisa: Tu já viu um homem rolando no asfalto? Então, é dessa vez que tu vai ver! Essa semana o povo da construtora vai chegar no trecho da minha fazenda. Domingo vai ter festa, vou matar dois bois. E pode esperar que eu vou rolar no asfalto! Foi promessa! E quero que filmem. Vou mandar pro presidente. Quem sabe ele não posta nas redes dele. (Notas de campo, nas proximidades de Novo Progresso, agosto de 2019).

No debate sobre as conexões possibilitadas pela construção de uma rodovia, a dimensão do tempo ocupa um lugar central (LARKIN, 2013; APPEL; ANAND; GUPTA, 2018). O encantamento em torno das possibilidades abertas por um novo caminho dialoga diretamente com um enredo sobre durações e velocidades, em um quadro onde a rapidez dos trânsitos e relações são produzidas como indicativos que atestam o avanço de um país rumo à modernidade, ao desenvolvimento, à “civilização”. As estradas são conexões espaço-temporais. Os projetos desses novos caminhos, usualmente, derivam da promessa em torno da possibilidade de reduzir distâncias pela diminuição do tempo de trânsito entre os lugares. Não à toa, a imagética do asfalto figura no centro do desejo daqueles que pontuam a importância de determinados caminhos e trajetos em suas vidas. Ao final, para além do contentamento produzido pelos próprios signos de modernidade e “desenvolvimento” transmitidos por uma pista perfeitamente asfaltada, a satisfação de dirigir ou transitar por um “tapete” deriva sobretudo da possibilidade de “chegar rápido”, de poder planejar o tempo que determinada viagem demandará, o que fornece aos sujeitos uma base para ponderar acerca de relações possíveis de trabalho, lazer, amor, educação e cuidado que necessariamente demandam circulação pela região de beira de estrada onde fazem suas vidas.

Com essas questões em mente, no quadro de uma região marcada por profundas desigualdades estruturais, apresento a narrativa acima para conduzi-los a imaginar o que significa conviver longamente com estradas em contínua deterioração, em um contexto marcado por promessas desfeitas. Em uma perspectiva sensível às materialidades, às paisagens e a vida das coisas (INGOLD, 2015), busquei condensar relatos e observações registrados ao longo de todas as etapas de meu trabalho de campo, forjando conexões para explorar uma sensação necessária de simultaneidade, central para que se possa compreender as relações entre os muitos eventos, personagens e matérias que fazem a vida das e nas estradas que percorri e quais têm sido os desdobramentos recentes desse enredo marcado por diversas camadas de expectativas, projeções e frustrações.

Percorrendo as rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica, encontrei pelos caminhos uma paisagem de incompletudes. No contexto dos projetos de colonização da década de 1970, a promessa de uma estrada “boa”, com estrutura adequada para que os colonos transportassem e vendessem suas mercadorias, esteve no centro da cena. Para muitos, “os militares entregaram um bom trabalho”, foi o “abandono” dos anos seguintes que os deixou em uma situação “muito delicada”, “isolados”, “sem ter como ir e vir”. Nos governos que se seguiram, diferentes projetos de recuperação, manutenção e finalização foram apresentados. Em um enredo de estradas repartidas dentre inúmeras construtoras e Batalhões de Engenharia do Exército Brasileiro, temos uma história com personagens hoje conhecidos, onde nomes de empresas como Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Odebrecht<sup>3</sup> figuram no centro das narrativas sobre as muitas vezes em que os governantes apresentaram a promessa de melhorar e finalizar as rodovias.

Entre 2018 e 2019, as estradas que pude percorrer eram estradas feitas. Em um ponto, o conforto relativo de alguns quilômetros de asfalto já em deterioração. A construtora que ali assumira, cumprira o contrato e entregara o trecho prometido. Mais à frente, um longo trecho de estrada batida, nas quais, muitas vezes, podíamos encontrar a presença de pontes precárias de madeira ou, então, pontes de concreto ligando o nada a lugar nenhum. Conforme me explicaram alguns trabalhadores do “trecho”, isso se passava porque cada empresa recebia um pedaço e uma função. Quem fazia ponte, não fazia estrada, nem passava asfalto. Nessa lógica, a construtora responsável pela ponte não poderia concluir o serviço se a empresa responsável pelo asfalto naquele trecho não cumprisse sua parte. O concreto não poderia ser conectado a estrada de chão. Os trechos inconclusos –

---

3 No marco das ações da Operação Lava Jato e do grande evento midiático que se tornou, essas foram algumas das grandes empresas que passaram a ocupar rotineiramente os noticiários acusadas de participação em grandes esquemas de corrupção, em um enredo onde as ações anticorrupção foram capturadas para reforçar o antipetismo e dar seguimento a um processo de “demonização” da esquerda. Para mais detalhes sobre esse processo, ver Pinheiro-Machado (2019).

contaram – haviam sido designados a empreiteiras que declararam falência e abandonaram as obras. “Mas havia muita sujeira nessa história”. E nos caminhos, essas memórias eram recuperadas para explicar a deterioração, os “obstáculos” e as dificuldades enfrentados cotidianamente, ao longo dos anos, para se deslocar entre as cidades e comunidades, grande parte delas originadas dos projetos e processos derivados do PIN.

Conforme pude demonstrar em outra oportunidade (BEMERGUY, 2017), no território do gigantesco estado do Pará, também como desdobramento da lógica implementada pelos projetos de colonização, os serviços públicos têm sido estruturados a partir de ações de regionalização, em um sistema que acaba por concentrar diversos serviços mais complexos na capital, Belém, e em municípios polo como Santarém, no oeste do estado, e Marabá, no sudeste. Esse quadro delimita aos moradores de cidades mais ao interior a “necessidade” de transitar para “resolver coisas” e “para buscar atendimento” em agências estatais de toda ordem, bancos, clínicas e hospitais. Nesse quadro, a linguagem, as “promessas” e o “fracasso” de determinados projetos estatais passam a “descer” mais e outra vez e a ausência ou a presença de um pedaço de asfalto se desdobra, transmutando-se no tempo de chegar ou não rapidamente para uma consulta médica decisiva, na dor de retornar operada nos solavancos de um caminho, na distância ampliada pela duração relacional de um percurso que se aprende a pensar pela imprevisibilidade.

Uma estrada – seja de asfalto ou de chão batido – demanda um monitoramento cuidadoso e dispendioso para mantê-la em condições adequadas de uso. Em um trajeto definido como um corredor de grãos, o trânsito contínuo de milhares de caminhões faz com que um asfalto malfeito se deteriore tão rapidamente quanto uma estrada de terra. Nesse sentido, uma estrada carrega em si um potencial intrínseco de deterioração que, conforme busquei registrar, se imiscui transversalmente nas mais diferentes dimensões da vida cotidiana. Assim, ao longo dos anos, todo aquele que precisasse transitar entre as cidades da região, no inverno, convivia com a lama, no verão, com a poeira, em uma temporalidade cíclica definida pelos

cálculos da deterioração e projeções contínuas de duração dos trânsitos a serem feitos.

Ainda assim, nessa lógica fragmentada, ao final de 2018, a maior parte das estradas na área que percorri já havia recebido alguma camada de asfalto ao longo do tempo, com grande parte das intervenções executadas com recursos dos Programas de Aceleração do Crescimento I e II, projetos dos governos petistas. Os trechos remanescentes na Cuiabá-Santarém, no entanto, eram considerados críticos, “os mais difíceis de concretizar”, sendo estes os cenários de famosas imagens de caminhões atolados, exibidas anualmente nas mídias local e nacional. Foram esses pequenos trechos “problemáticos” que Bolsonaro prometeu finalizar, o que, ao final, o permitiu transformar o asfaltamento de alguns segmentos remanescentes no “evento de inauguração da Cuiabá-Santarém”: “uma rodovia há 40 anos estava sem asfaltamento”.

Na gramática mobilizada por Bolsonaro acerca da Amazônia no marco de sua campanha eleitoral, a qual seguiu reforçando na forma como vem se referindo às políticas de seu governo para lidar com os “problemas” da região, podemos vislumbrar uma disputa ampla sobre as definições do que seria “bom” para a Amazônia e para o país e sobre quem são os mais “aptos” a conduzi-los na direção pretendida. Nesse enredo, as estradas da “integração nacional” que abordo em minha pesquisa – pelas próprias marcas do contexto em que acabei por realizar meu trabalho de campo – terminaram por trazer ao centro de minha etnografia alguns marcos de disputas político-ideológicas mais amplas e da forma particular como esse quadro tem emergido localmente, culminado em um forte apoio popular a Bolsonaro na Amazônia e nessa região de beira de estrada que percorri.

No “evento de inauguração”, em mais uma estratégia para reforçar uma narrativa revisionista da história oficial, a obra de “conclusão” da rodovia Cuiabá-Santarém foi utilizada para produzir uma linha de conexão entre Bolsonaro e os presidentes militares da Ditadura. No evento, narrativas elogiosas aos “homens que trabalham e amam seu país”, foram mobilizadas pelo presidente em uma fala onde produziu, concomitantemente,

um autoelogio a si mesmo, aos presidentes militares, ao Exército e aos “homens de coragem” que se deslocaram para ali com suas famílias, “penando e se sacrificando”, atendendo ao “chamado da integração nacional”. Nesse quadro, ao mesmo tempo em que elogia aqueles que são “trabalhadores” e que fazem de tudo para não “depender do Estado”, ele critica o que tem chamado de “farra das demarcações”, atacando aqueles que, segundo ele, “querem que o índio permaneça na pré-história”. Esbravejando: “Nós queremos integrar”. “O índio quer ser como nós”. “A Amazônia é nossa!”. “A Amazônia é até solução para o mundo, mas não vai continuar sendo um problema para nós”<sup>4</sup>.

Buscando potencializar uma visão “positiva” acerca da atuação dos militares na Ditadura e na Amazônia, Bolsonaro tem mobilizado uma retórica que recupera exitosamente sedimentos históricos dos processos coloniais locais, jogando com a profundidade temporal de determinadas “memórias” e “frustrações” dos “homens” do “campo” que tem buscado trazer para o centro de seu projeto político para o Brasil e para a Amazônia. Nesse quadro, surgem inúmeras narrativas marcadas por gramáticas raciais, onde elaborações sobre quem são “aqueles que trabalham” resvalam em percepções arraigadas sobre a “natureza” do nortista ou do “caboclo”, produzido como “indolente” e “incapaz” de assumir o “destino” da região, pois “preguiçoso” demais, em função dos traços de “sangue indígena” que carrega<sup>5</sup>. Na gramática bolsonarista sobre a Amazônia, as populações indígenas, por sua vez, surgem como sujeitos desejosos de assujeitamento, em um discurso que busca definir como algozes aqueles que os impedem de “evoluir”,

---

4 O discurso completo proferido pelo Presidente no evento de (re)inauguração da Cuiabá-Santarém pode ser acessado em: [https://www.youtube.com/watch?v=PtkWYpuo\\_uo](https://www.youtube.com/watch?v=PtkWYpuo_uo).

5 Esse enredo dialoga com o debate mais amplo sobre mestiçagem e as formas do racismo/sexismo no Brasil. Nessa direção, no escopo geral de minha pesquisa, tenho buscado explorar de que maneira gramáticas racializadas que permeiam as projeções, expectativas e experiências em torno de estradas projetadas para penetrar “vazios” se sedimentam e se (re)atualizam ao movimentar as gramáticas de gênero/sexo que povoam o cotidiano e o senso comum. Nos limites desse trabalho, essa camada da discussão não será aprofundada.

concretizando seu desejo de “se tornar como nós”. Ambas as elaborações revelam marcos de uma presença colonial (STOLER, 2016) que (re)atualiza estereótipos racistas e processos de racialização que negam às populações indígenas o reconhecimento de sua autonomia enquanto sujeitos, de modo a justificar ações que violentem seus direitos adquiridos.

Essa história poderia ser lida como mais uma narrativa sobre as ações do presidente voltadas à manutenção de sua base tida como “fiel” na região: ruralistas, fazendeiros, grileiros, pecuaristas, caminhoneiros, garimpeiros, grandes produtores. Sugiro, no entanto, que o enredo delimitado pelas rodovias que abordo pode nos levar em outra direção. Em diálogo com Pinheiro-Machado (2019), penso que um exercício analítico interessado em compreender como a “extrema-direita” tem ganhado força dentre os mais diferentes setores da sociedade deve manter em mente o universo particular de insatisfações que permeiam a vida de um determinado indivíduo, grupo ou região. Nessa direção, seguindo os marcos de meus registros de campo, levei em consideração todo um quadro de emoções e sentimentos que perpassa as avaliações que diferentes sujeitos dirigem a determinadas ações estatais na Amazônia, trazendo a história dos lugares para a etnografia, de modo a demonstrar como certas percepções do “abandono” que gera frustração ganham outros sentidos se enquadradas a partir de uma temporalidade longa. Desde esse enquadramento, o bolsonarismo na Amazônia não representa um quadro de ruptura – como tem sido sugerido por alguns pesquisadores em outros contextos – mas um enredo que precisa ser pensado enquanto parte de um processo de “agudização” (FREIRE, 2019) de gramáticas e imaginários coloniais preexistentes, os quais, conforme busquei demonstrar, não emergem apenas nos grandes eventos da história ou nos discursos do presidente, mas também na gramática da vida comum, nas percepções de “abandono”, no desejo pelo reconhecimento do “trabalho”, na espera de um ônibus, na duração imprevisível de um trajeto, na gestão da vida cotidiana.

## Considerações finais

Neste texto, busquei seguir as linguagens e as camadas de tempo, história e memória que se sobrepõem ao traçado das estradas do PIN de modo a demonstrar como essas rodovias representam uma via de acesso aos diversos caminhos mobilizados para justificar intervenções civilizatórias na Amazônia, um enredo que tem sido (re)atualizado de maneira aguda no contexto do governo Bolsonaro. Nesse quadro, busquei demonstrar como o cotidiano dos trânsitos por uma grande estrada amazônica carrega detritos coloniais dispersos, presente em gramáticas raciais difusas, enraizadas no senso comum, permeando projeções de modernidade, anseios por desenvolvimento e fabulações sobre futuro.

Inspirada pelos trabalhos de Stoler (2016) e Das (2020), interessei-me em seguir a força produtiva de determinados eventos passados nos trânsitos cotidianos entre cidades e comunidades cortadas pela Cuiabá-Santarém e pela Transamazônica no Pará. Mantendo em mente elementos da história da região e da colonização, busquei construir uma perspectiva etnográfica e um horizonte de observação pautado por uma busca ativa da sensibilidade necessária para observar empiricamente marcos da durabilidade colonial que permeia a vida na região, permanecendo atenta a forma como acontecimentos e linguagens relacionados aos processos coloniais e à abertura das estradas do PIN poderiam eventualmente emergir nas interações corriqueiras que estabeleci. Propus-me, portanto, a seguir, de maneira ampla, a presença de memórias coloniais enterradas na vida comum, nas relações dos sujeitos comigo e entre si, entre eles e o caminho, entre eles e a paisagem que víamos passar por nossas janelas, em um enredo onde a vida das coisas e a própria estrada enquanto matéria se impunham enquanto agentes em nossas interações, presentes nas impressões compartilhadas e nas palavras trocadas para passar o tempo nos longos percursos que dividíamos.

Nesse contexto, as reações aos meus questionamentos sobre a estrada trouxeram à tona, com alguma frequência, relatos marcados por diversos marcos temporais, onde referências ao passado eram apresentadas para

demarcar a longa convivência com um contexto de promessas, esperas, sofrimentos e frustrações. Essas interações, não raras vezes, logo se desdobravam em narrativas sobre culpas. Assim, as interações corriqueiras no decorrer dos trânsitos acabaram dando espaço a avaliações sobre a realidade bastante reveladoras de relações de causalidade êmicas tecidas por diferentes sujeitos, em um esforço por explicar as dificuldades e o “atraso” que recaía sobre a Amazônia. Nesse quadro, foram apresentadas, para mim, elaborações que sobrepunham referências à “boa estrada entregue pelos militares”, às dificuldades vividas naqueles caminhos, à corrupção dos governos petistas, às interferências dos ambientalistas, até menções a uma suposta “natureza indolente” dos “nativos” da Amazônia, que se “contentavam com pouco” e “não gostavam de trabalhar”.

Em um exercício etnográfico voltado aos deslocamentos cotidianos, fui provocada a considerar como uma estrada inserida em um quadro temporalmente longo de deterioração se torna um terreno de memórias carregado de “frustrações” capturáveis, onde os obstáculos compartilhados na vivência dos trânsitos parecem ter se tornado uma linha de conexão inesperada entre a “base” bolsonarista típica na Amazônia e inúmeros homens e mulheres comuns que apenas desejam (precisam) fazer suas vidas indo e vindo por esses caminhos.

## Referências bibliográficas

ALARCON, Daniela Fernandes; MILIKAN, Brent; TORRES, Maurício. “Saída pelo norte”: a articulação de projetos de infraestrutura e rotas logísticas na bacia do Tapajós. In: ALARCON, Daniela Fernandes; MILIKAN, Brent; TORRES, Maurício (org.). *Ocekadí: hidrelétricas, conflitos socioambientais e resistência na Bacia do Tapajós*. Brasília, DF: Internacional Rivers Brasil; Santarém, PA: Programa de Antropologia e Arqueologia –UFOPA, 2016. p. 43-78.

ALMEIDA, Anna Luíza Osório de. *Colonização dirigida na Amazônia*. Rio de Janeiro: IPEA, 1992.

APPEL, Hannah; ANAND, Nikhil; GUPTA, Akhil. Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. In: APPEL, Hannah; ANAND, Nikhil; GUPTA, Akhil (org.). *The promise of infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018. p. 01-38.

BEMERGUY, Telma de Sousa. *Criando Estado, fazendo região: gramáticas em disputa na invenção do Estado do Tapajós*. 2017. 192 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

CARNEIRO, Ana; DAINESE, Grazielle. Notas sobre diferenças e diferenciações etnográficas do movimento. *Ruris – Revista do Centro de Estudos Rurais*, Campinas, v. 9, n. 1, p. 143-166, 2015.

CORDEIRO, Manuela Souza Siqueira. “‘Quadrados burros’, ‘espinhas de peixe’ e outros caminhos no meio rural amazônico”. *Anais da 32ª Reunião Brasileira de Antropologia*, 30 out-26 nov. 2020. p. 1-18.

DAS, Veena. *Vida e palavras: a violência e sua descida ao ordinário*. São Paulo: Editora Unifesp, 2020.

DALAKOGLU, Dimitris; HARVEY, Penny. Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im) mobility. *Mobilities*, v. 7/4, p. 459-465, 2012.

FREIRE, Lucas de Magalhães. *A gestão da escassez: uma etnografia da administração de litígios de saúde em tempos de “crise”*. 2019. 388 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

GOVERNO DO BRASIL. *BR-163: Exército inicia segunda fase de obra*. Notícias sobre infraestrutura, 27 fev 2020. Disponível em: BR-163: Exército inicia segunda fase da obra – Português (Brasil) ([www.gov.br](http://www.gov.br)). Acesso em 07 out 2021.

GUEDES, André Dumans. *O trecho, as mães e os papéis*. Etnografia de movimentos e durações no norte de Goiás. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

HARVEY, Penny; KNOX, Hannah. *Roads: an anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca: Cornell University Press, 2015.

INGOLD, Tim. *Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Rio de Janeiro: Editora Vozes Limitada, 2015.

LARKIN, Brian. The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, v. 42, p. 327-343, 2013.

MENEZES, Fernando Dominience. *Enunciados sobre o futuro: ditadura militar, Transamazônica e a construção do “Brasil grande”*. 2007. 155 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

OLIVEIRA, João Pacheco de. *O nascimento do Brasil e outros ensaios: “pacificação”, regime tutelar e formação de alteridades*. Rio de Janeiro: Contracapa, 2016.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. *Amanhã vai ser maior: o que aconteceu com o Brasil e possíveis rotas de fuga para a crise atual*. São Paulo: Planeta do Brasil, 2019.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1999.

MCCLINTOCK, 2010. *Couro Imperial: raça, gênero e sexualidade no embate colonial*. Campinas: Editora da Unicamp.

REGO, Renato Leão. Comunidade planejadas na Amazônia: o urbanismo rural e a utopia de uma nova civilização. Barcelona: *Anais do XIV Colóquio Internacional de Geocrítica*, v. 14, 2016, pp 01-19.

STOLER, Ann Laura. *Duress: Imperial durabilities in our times*. Durham: Duke University Press, 2016.

TORRES, Mauricio (org). *Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163*. Brasília: CNPq, 2005.

URIBE, Simon. *Frontier road: power, history, and the everyday state in the Colombian Amazon*. Hoboken: John Wiley & Sons, 2017.

VELHO, Otávio Guilherme. *Frentes de expansão e estrutura agrária: estudo do processo de penetração numa área da Transamazônica*. Manaus: UEA edições, 2013.

VIDAL E SOUZA, Candice. *A pátria geográfica: sertão e litoral no pensamento social brasileiro*. Goiânia: Editora UFG, 2015.