

TRANSAMAZÔNICA

Luciana Magno, (USP)¹

Resumo: Realizado na Transamazônica em 2014, o vídeo de 1'11" retrata a rodovia inaugurada em 1972 que ainda apresenta grandes trechos sem pavimentação e grandes áreas de conflitos agrários. Na imagem, a artista que integra o corpo a paisagem e a paisagem ao corpo está em posição fetal, assume uma postura que remete àquela em que alguns indígenas são enterrados. A obra reflete sobre questões territoriais e aponta para a invisibilidade indígena ante as estruturas de poder.

Palavras-chave: Transamazônica; Videoarte; Arte e natureza.

Abstract: Produced in the Transamazônica in 2014, the video of 1'11" 'portrays a highway inaugurated in 1972 that still presents large unpaved sections and large areas of agrarian conflicts. In the image, the artist that integrates the body to the landscape and the landscape to the body is in a fetal position, assumes a posture that refers to the one in which some natives are buried. The work reflects on territorial issues and points to the indigenous invisibility before the structures of power.

Keywords: Transamazônica; Video art; Art and nature.

UMA EXPERIÊNCIA EM PERFORMANCE NA AMAZÔNIA

A Transamazônica era para nós, até então, uma via de acesso que nos levaria a outros lugares, uma grande ponte que foi transformada pela experiência e pelo imaginário desconstruído durante o trajeto. Era final de 2013 quando saímos de Belém. Íamos em direção a algumas regiões do estado do Pará, entre elas, a rodovia, que nos levaria ao Xingu, às regiões ao redor afetadas pela usina hidrelétrica de Belo Monte e à Altamira.

Demorei alguns meses, antes da viagem, fazendo o mapeamento do trajeto que seria parte do projeto Orgânicos, realizado com o apoio do prêmio “Bolsa de pesquisa e experimentação artística do Instituto de Artes do Pará” em 2013, onde busquei traçar uma cartografia do estado do Pará de lentes afetivas que englobava tentar entender a

¹ Graduada em Artes Visuais e Tecnologia da Imagem, mestre em artes pela Universidade Federal do Pará, cursa doutorado em Poéticas Visuais na Escola de Comunicação e Artes da universidade de São Paulo. Desenvolve pesquisa focada no corpo, frequentemente direcionada para câmera. lulumagno@usp.br

utilização da terra pelo homem, as transformações decorrentes desta relação e as políticas públicas empregadas na região, que na maioria das vezes eram inexistentes ou não eram aplicadas de fato.

Depois de muita pesquisa e encontros com alguns artistas que já haviam feito algumas vezes este trajeto, partimos inflados de uma inconsequente coragem e com muito pouco preparo, em um carro pequeno (sem tração), eu e mais dois tripulantes: a Luciana Lemos que trabalhou junto comigo na operação dos equipamentos eletrônicos e o Rafael Gomes, meu irmão, que era nosso motorista amigo não oficial, mas que tinha a verdadeira função de um ajudante de cena vestido de um corpo de homem (a pesquisa e as conversas encheram a mim e a Luciana Lemos de um medo ancestral dos ditos perigos da floresta e das terras sem dono da estrada, dos conflitos e das maldades que dizem as pessoas e as estatísticas, fazem tradição por aqueles lados).

Nossa primeira parada foi em Marabá, uma cidade enevoada de um barro fino castanho e por vezes de um prata claro do minério que desprende dos vagões do trem da Vale, que seguem em direção ao porto do Maranhão. Ali dormimos, enchemos o tanque do carro de gasolina, compramos comida e água e seguimos por alguns poucos quilômetros adentro nos pavimentos esburacados da transamazônica, que se revelava uma via como muitas outras do Pará, até chegarmos na estrada de barro cru que se estirava como uma ferida aberta entre os pastos e plantações de monoculturas ao redor da estrada a perder de vista na poeira levantada pelos motores dos caminhões, carros e motocicletas.

De marabá a Altamira eram quase 600 quilômetros a percorrer, mas devido às terríveis condições da estrada, fizemos o trajeto em três dias e meio. A rodovia estava a passar por um processo de pavimentação por conta da construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, que precisava de bom acesso para transportar as gigantescas turbinas, e de repente como fonte de água no deserto, brotavam alguns trechos impecavelmente pavimentados na rodovia.



Rodovia transamazônica, trecho próximo ao município de Pacajá, 2013. (Imagem de arquivo)

O trajeto de ida até o Xingu foi permeado pela dualidade das memórias das leituras, pelos medos e alertas transferidos pelos amigos, mas sobretudo por aquela poeira densa que me colocava em um estado meditativo o tempo todo, num misto de relâmpagos de visão e iluminação dos pensamentos, no movimento da estrada que esfumaça às nossas costas a medida que avançávamos.

“A Amazônia, ainda sob o aspecto estritamente físico, conhecemo-la aos fragmentos. Mais de um século de perseverantes pesquisas e uma literatura inestimável, de numerosas monografias, mostram-no-la sob incontáveis aspectos parcelados. O espírito humano, deparando o maior dos problemas fisiográficos, e versando-o, tem-se atido a um processo obrigatoriamente analítico, que se, por um lado, é o único apto a facultar elementos seguros determinantes de uma síntese ulterior, por outro, impossibilita o descortino desafogado do conjunto.” (CUNHA, 1986, p. 200).

O jornalista Flavio Alcaraz Gomes, a convite do governo Médici, documentou o processo de construção da Transamazônica. Em seu livro “Transamazônica: a redescoberta do Brasil, ele transcreve a fala de pronunciamento do Presidente Médici em Manaus a 8 de outubro de 1970:

“A Amazônia ainda não encontrou sua vocação econômica. O café e o cacau, a madeira e a borracha, o boi, a juta e a castanha tem sido momentos passageiros de riqueza, momentos que não trouxeram mais duradouras mudanças na infra estrutura sócio-economia. Não encontrou a Amazônia a sua vocação porque, sendo mais da metade do Brasil, não se fez ainda de todo conhecida” (1972, p. 10).

“Quero dizer que o problema inicial da Amazonia é conhece-la de verdade. E que para conhecê-la como é preciso, impõe-se torna-la mais próxima e mais aberta, para se poder povoá-la. Assim, a política de meu Governo na Amazônia esta voltado prioritariamente para a realização de um gigantesco esforço de integração, no duplo objetivo da descoberta e da humanização...” (1972, p. 11).

“Impõe-se oferecer um novo horizonte ao nordestino carente de terra e de capital, e mostrar-lhe os caminhos de ser formador da riqueza, valorizador da terra, fator de poupança e acelerador do crescimento econômico nacional. Aquilo que não se pode fazer devido à escassez de capital pode ser feito com um programa integrado de colonização e desenvolvimento, com um mínimo de recursos econômicos, capaz de gerar rapidamente a riqueza, para completar, sem inflação, o esforço necessário à solução de dois problemas: o do homem sem terras do Nordeste e o da terra sem homens na Amazônia...” (1972, p. 12).

Colonização e desenvolvimento de quem para quem? duas palavras que não combinam na mesma frase?

O Presidente angustiado com seca, com seu discurso integracionista e desenvolvimentista sem arreios, pensou alguma vez que transamazônica possibilitaria a transformaram da região farta em seca?

Já se sabia da quantidade de minérios preciosidades escondidas pela densa floresta no solo da Amazônia

A construção da transamazônica como uma estratégia política, como uma ocupação nacional ante os olhares de fera do mundo todo que também, assim como o Brasil o fez, utilizando o mesmo discurso, estariam dispostos a ajudar a humanidade. Na década de 1960 o Hudson institute apresentou o projeto chamado “Grande Lago”, financiado pelo governo americano e realizado sem autorização do Brasil

Não sem motivos nos anos 2000 surgiu um boato que havia livros escolares norte americanos que estariam divulgando o território da Amazônia como um território internacional

A Amazônia é rica, e muito! E não teríamos um direcionamento de governo supostamente competente para administrá-la e preservá-la, além do fato de haverem outros países politicamente / belicamente mais fortes que o Brasil.

Origem da palavra pânico pan

“Se tivéssemos de pensar em conjunto os discursos dos diferentes trabalhadores da região amazônica, os termos que reuniriam estas vozes seriam: sobrevivência, respeito às identidades, respeito à natureza que permite a eles e a seus filhos viverem e, finalmente, justiça. Eles viveram e continuam vivendo, atualmente, num mundo de desigualdades e violências, num universo onde impera, em grande medida, a lei do mais forte; estão sujeitos a invasões de terra sob ameaça de caciques locais e pistoleiros contratados, à chegada de missionários que constroem seus aeroportos e à instalação de centros de cultivo e processamento de drogas.” (PIZARRO, 2012, p.212).



Frames do vídeo Transamazônica.

REFERÊNCIAS

CUNHA, Euclides da. **Um paraíso perdido**: Ensaios, estudos e pronunciamentos sobre a Amazônia. Rio de Janeiro: José Olympio Editora em co-edição com a fundação de desenvolvimento de recursos humanos, da cultura e do desporto do governo do estado do Acre, 1986.

FARIA, Priscilla Menezes de. **O Feminino mal-dito como abertura ao pensamento poético**. 2018. 141 f. Tese (Instituto de Artes) - Centro de Educação e Humanidades da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

GOMES, Flavio Alcaraz. **Transamazônica**: a redescoberta do Brasil. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

PIZARRO, Ana. **Amazônia**: as vozes do rio: imaginário e modernização. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.