



Da Amazônia ao Pacífico: documentário sobre a Rodovia Interoceânica¹

Emanuela Rodrigues PALMA²

Laelho Barrozo da SILVA³

Orientador: professor Benedito TELES⁴

Faculdade Interamericana de Porto Velho, Uniron/Iuni, Porto Velho, RO

RESUMO

Esta pesquisa registra as expectativas e as percepções da sociedade sobre a Rodovia Interoceânica, estrada que liga o norte do Brasil ao Pacífico. O trabalho é fruto de uma pesquisa exploratória realizada durante a produção da série de reportagens sobre a Interoceânica. A proposta é mostrar por meio de um vídeo documentário o que a sociedade espera dessa obra de infra-estrutura que integra fisicamente Brasil e Peru e envolve direta e indiretamente mais de 30 milhões de habitantes. Para a produção do vídeo percorreu-se mais de 2.500 quilômetros, saindo de Porto Velho, Rondônia, até o porto de Matarani, no oceano Pacífico. Nas entrevistas, ao longo da viagem, dezenas de pessoas manifestam suas diferentes expectativas sobre a estrada. Em viagem à Lima e Brasília, foram entrevistadas autoridades peruanas e brasileiras que esclarecem detalhes da execução do projeto.

Palavras-chave: América Latina; rodovia; Pacífico, Peru, Brasil; integração.

1 INTRODUÇÃO

A Rodovia Interoceânica ou Estrada do Pacífico faz parte de um dos projetos da Iniciativa de Integração Regional Sulamericana (IIRSA). O objetivo é integrar Brasil e Peru e estreitar as relações comerciais e culturais entre os dois povos, que historicamente viveram isolados, embora naturalmente unidos. A integração, não apenas entre esses dois países, é um sonho antigo, desde a época de Simon Bolívar⁵, que defendia a união dos países latino-

¹ Trabalho submetido ao XVII Prêmio Expocom 2010, na Categoria Jornalismo, modalidadedo IX Congresso de Ciências da Comunicação na Região Norte, realizado de 27 a 29 de maio de 2010.

² Líder do grupo e recém formada do Curso de Jornalismo Uniron/Iuni, 2009/2. email: emanuelapalma@yahoo.com.br

³ Recém formado do Curso de Jornalismo Uniron/Iuni, 2009/2. email: laelhobarrozo@yahoo.com.br

⁴ Orientador do trabalho. Professor do Curso de Jornalismo da Uniron/Iuni, email: benedito.teles@uol.com.br

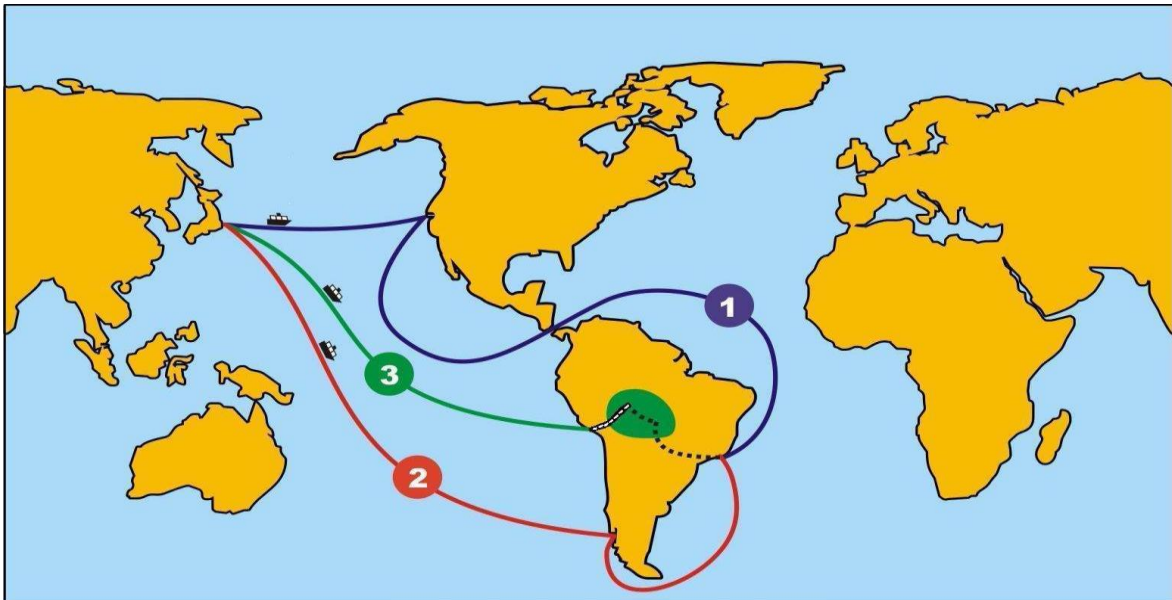
⁵ Revolucionário sul-americano nascido em Caracas, no Vice-Reinado de Nova Granada, posteriormente Venezuela, que dedicou sua vida à luta contra a presença espanhola na América do Sul. Filho de família ilustre e abastada, fazendeiros de origem espanhola, tornou-se órfão aos nove anos e foi entregue a um tio, Carlos Palacios, e aos cuidados maternos de uma negra, Hipólita, a quem dedicou afeição filial. Foi educado sob os cuidados de Simón Carreño Rodríguez (1771-1854), pedagogo revolucionário, que lhe infundiu o amor à liberdade.

Disponível em www.venezuelatuya.com <http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias>

americanos. Acreditava que a unificação tornaria a região fortalecida diante dos interesses espanhóis.

Foram várias as articulações em busca do desenvolvimento regional e no foco da integração sempre prevaleceram os aspectos econômicos, como a criação do Mercosul e da própria IIRSA. Esta foi criada com o propósito de promover o desenvolvimento da infraestrutura de transporte, de energia e de comunicações da região (IIRSA,2009). Avaliações de especialistas apontam que esses projetos de integração vão além da relação entre os países sulamericanos.

A pesquisadora Elisângela Soldatli Paim (2003) se aprofunda na idéia de que os interesses econômicos são o grande objetivo do projeto, já que os principais envolvidos não teriam sido consultados. “Fica muito claro que essa integração está voltada para escoar mais facilmente os recursos naturais dos países sulamericanos [...] inclusive a opção de não consultar a sociedade civil dos 12 países envolvidos é estratégica (2003)”. A Interoceânica, por exemplo, além de cortar a Amazônia, entre os dois países, facilita o escoamento da produção brasileira pelos portos peruanos aos países asiáticos, como Japão e China. A figura⁶ abaixo ilustra como as exportações ocorrem hoje e como será quando a estrada for concluída.



⁶ Dnit,2008.

Linha 1 – (azul) – Santos (SP) até Yokohama, no Japão.

Linha 2 - (vermelha) – Santos (SP) – Val Paraíso, no Chile, até Yokohama.

Linha 3 – (verde) - Matarani até Yokohama.

Com a nova rota, o percurso das exportações vai reduzir em aproximadamente três mil milhas, o equivalente a 4.827 quilômetros. Do porto de Santos (Brasil) a Yokohama (Japão), passando por São Francisco nos EUA, percorre-se 12.966 milhas (20.862 km). A Alternativa menos utilizada também sai de Santos a Yokohama, mas passa pelo porto de Valparaíso (Chile), 12.250 milhas (19.710). A partir da Interoceânica, saindo de Santos, passando por Rio Branco, Matarani e por fim Yokohama será de apenas 9.699 milhas (15.605) (DNIT, 2008).

A estrada atravessa diversas regiões com características e culturas diferentes na América Latina: Amazônia, selva alta, cordilheira, altiplano e deserto. As impressões de dezenas de pessoas que estão em torno da “Estrada do Pacífico” foram registradas num vídeo-documentário produzido durante uma pesquisa exploratória ao longo da estrada que começa no Acre e vai até o oceano Pacífico.

2 OBJETIVO

Por meio do vídeo-documentário “Da Amazônia ao Pacífico”, foram registradas as diferentes visões que a sociedade tem dessa obra de infra-estrutura. O vídeo e a estrada, dois instrumentos de comunicação no mundo globalizado tomado pelos avanços tecnológicos. Duas ferramentas que transformam a sociedade como já refletia o filósofo e educador Marshall McLuhan sobre uma delas:

A estrada de ferro não introduziu movimento, transporte, roda ou caminhos na sociedade humana, mas acelerou e ampliou a escala das funções humanas anteriores, criando tipos de cidades, de trabalho e de lazer totalmente novos (1964, p. 22).

Então, analisando essa idéia de McLuhan e trazendo para a realidade da construção da Interoceânica que liga Brasil e Peru, é possível refletir sobre a diversidade cultural dessas duas nações e o impacto da obra. Como será o contato entre esses povos que já estão integrados pela rodovia? Como será o impacto na vida de quem está às margens da estrada? Ao longo desse trajeto existem povoados, comunidades tradicionais, indígenas que de alguma forma foram ou ainda serão afetados. Para a pesquisadora do Instituto de Pesquisas da Amazônia no Acre (IPAM), Elza Mendonza, a preocupação é que esse projeto não repita o que aconteceu em outras obras, como na BR-364 e na perimetral Norte.

Ao longo do tempo quem está localizado na margem dessas estradas não são os pequenos agricultores, são grandes fazendeiros, são grandes proprietários de terras. E a gente quer que isso não se repita com a

Rodovia Interoceânica. Mas ainda não foi trabalhado isso, ainda falta trabalhar muito, então a gente não tem certeza se vai conseguir ter um modelo diferente de uso da terra ao longo dessa estrada (MENDONZA, 2009).

A preocupação de Mendonza é elencada por outro pesquisador que analisa os impactos culturais. O antropólogo da Universidade de Brasília, Críthian Teófilo, alerta para a sustentabilidade da integração proposta, considerando os direitos que esses povos conquistaram na construção de suas histórias.

A sustentabilidade delas às vezes tem uma retaguarda política dos líderes de governo desses países da América do Sul, que esbarra em legislações nacionais desses mesmos países. Então, o problema passa a ser como coadunar desenvolvimento com legislações que promovem direitos sociais, ambientais, culturais das populações que vivem nessas regiões? (TEÓFILO, 2009).

Os dois pesquisadores apontam no vídeo documentário questões que precisam ser observadas quando se analisa a situação das pessoas que estão diretamente envolvidas nesse contexto. Como destaca Teófilo, parece um desafio equacionar tantas diferenças sociais e culturais. Mas a pesquisa também apresenta as perspectivas econômicas e turísticas em torno da rodovia que atravessa o território peruano desde a fronteira com o Brasil, no Acre, até o porto de Matarani, no oceano Pacífico.

3 JUSTIFICATIVA

A produção de um vídeo documentário sobre a Rodovia Interoceânica se dá devido a carência de registros com enfoque social, cultural e ambiental, especificamente sobre esse grande projeto, que é um dos eixos da Iniciativa de Integração Regional Sulamericana (IIRSA). Mas a pesquisa também destaca os aspectos econômicos, os quais os estudos estão bem adiantados em relação aos outros citados.

A Amazônia distribuída entre os dois países e cortada pela estrada é um dos pontos que merecem destaque. Na região estão as maiores fontes de recursos naturais do planeta. Além das fontes energéticas, como gás, petróleo e os recursos hídricos, tem os produtos típicos da região e a madeira (ZEVALLO, 1993).

Mas estaria do outro lado do oceano Pacífico a proposta não explícita desse projeto. Da costa peruana se tem a menor distância da América do Sul até o nordeste asiático. “O Japão é o centro desse nordeste onde coincidem os interesses dos Estados Unidos, da China e da ex-União Soviética” (idem, apud KERBER, 1993). Diante do contexto a Amazônia aparece como rota estratégica, pois reduz as distâncias das exportações e os custos com



transportes terão uma redução significativa. Com o vídeo documentário fica registrada a se espera dela.

4 MÉTODOS E TÉCNICAS UTILIZADOS

A produção do vídeo documentário “Da Amazônia ao Pacífico” é fruto de uma pesquisa exploratória feita durante a produção de uma série de reportagens sobre a Rodovia Interoceânica. O projeto realizado ao longo de um ano foi executado a partir de uma bolsa de investigação jornalística da Fundação Avina⁷. No vídeo estão registradas as expectativas e impressões das pessoas envolvidas nesse eixo de integração sulamericana.

O levantamento de dados foi feito a partir de setembro de 2008 junto a instituições, órgãos oficiais, livros e a comunidade envolvida diretamente na construção da estrada. Especificamente sobre o eixo amazônico Peru-Brasil há poucos estudos, por isso os dados técnicos foram coletados junto aos órgãos oficiais dos dois países. Já as informações de contexto social vieram de pesquisa documental das Universidades de Brasília, do Acre e outras instituições.

Os contatos foram feitos via *email* e telefone com apoio de órgãos, como Federação das Indústrias de Rondônia, DNIT⁸, Itamarati, embaixadas e consulados brasileiro e peruano. Foram quatro meses (setembro/09 a janeiro/10) para agendar as entrevistas realizadas durante a viagem, quando também foram coletados depoimentos com moradores ao longo da estrada. A equipe percorreu todo o trecho da estrada, de Porto Velho até os portos de Ilo e Matarani, no Peru em três semanas, de 9 a 30 de janeiro de 2009. Para viajar num carro, Land Rover, foi definida a equipe com cinco pessoas, duas jornalistas, um cinegrafista, uma fotógrafa e um motorista.

5 DESCRIÇÃO DO PRODUTO OU PROCESSO

Além do trabalho de produção e de campo – pesquisas, agendamento de entrevistas e gravações – foram necessários os trabalhos de um editor de imagem, tradutor, arte finalista e revisor. Os equipamentos utilizados foram: filmadora profissional Mini DV AZ1-Sony 3CCD, de alta resolução com 1/4 de polegada, lente grande angular, visor lateral LCD de 2,5 polegadas, entradas de áudio canon XLR, microfone direcional sem fio (SONY

⁷ Instituição do Panamá que apóia reportagens sobre o desenvolvimento sustentável da América Latina.

⁸ Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes.



WRR-810), 40 fitas Mini DV, com duração de uma hora cada uma e ilha de edição com os programas: Adobe Premier, Adobe Premier After Effects e Avid 7.2.

Durante os 21 dias de viagem pela Rodovia Interoceânica foram entrevistadas cerca de 70 pessoas, que junto com as imagens da estrada e da obra somam 30 horas de gravação. Com o material coletado foi decidido o tempo do documentário, entre 30 e 40 minutos, com narração apenas dos personagens, valorizando as imagens com som ambiente, trilhas sonoras e arte gráfica para ilustrar informações.

6 CONSIDERAÇÕES

A partir das pesquisas e das entrevistas realizadas é possível observar que a proposta de integração entre Brasil e Peru não seria o principal objetivo dos idealizadores dessa grande obra de infra-estrutura na América do Sul. De um lado está comunidade que já sente os impactos sociais e ambientais, mas vê na estrada uma grande oportunidade de desenvolvimento para a região. Por outro lado, estão aqueles que apostaram na construção da Interoceânica olhando para o outro lado do Pacífico, como o diretor de planejamento de projetos do DNIT.

Esse mercado fantástico, 2/3 da população do planeta terra, esse mercado da China, da Índia, que é o mercado que está reagindo, inclusive a essa grande crise internacional, que precisa consumir, que quer o nosso milho, feijão, arroz, nossa carne, a madeira, e tudo aquilo que nós produzimos (SOUZA,2009).

Então, o documentário como uma ferramenta de representação social (NICHOLS,2008), apresenta a expectativa das pessoas que esperam integração social, cultural, turística, e daquelas que declaram abertamente que a estrada está sendo construída para fomentar as relações econômicas entre o Brasil e os países asiáticos. Registro importante neste momento em que a rodovia ainda não foi concluída, quando se pode ter uma noção expectativa que a sociedade tem em torno desse projeto que claramente está sendo executado para estreitar as relações econômicas com a Ásia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MCLUHAN, Marshall. **O meio é a mensagem**. Ed. Record. Tradução: Ivan Pedro de Martins, 1969;

NICHOLS, Bill. **Introdução ao Documentário**, 3 ed. Campinas, SP: Papyrus, 2008;



ZEVALLLOS, Enrique Amayo. **Revista de Estudos Avançados**. São Paulo, vol. 7, n. 17, 1993;

IIRSA. Brasília, 2009. Disponível em

www.iirsa.org/BancoMedios/Archivos/info_construyendo_un_futuro_comun.pdf

Acesso: 20 de setembro de 2009, 18h25;

PAIM, Elisangela Soldatelli. Núcleo Amigos da Terra. São Paulo, 2003. Disponível em:

http://www.natbrasil.org.br/Docs/instituicoes_financeiras/iirsa%202003.pdf. Acesso: 30 de

agosto de 2009, 23h50.

Entrevistados

TEÓFILO, Cristhian. Universidade Federal de Brasília, 2009.

MENDONZA, Elza. Instituto de Pesquisa da Amazônia, 2009.