

TEIAS AQUÁTICAS DA (DES)CONSTRUÇÃO: O RIO, A NOSSA RUA DA/NA AMAZÔNIA SUL OCIDENTAL

Jefferson Henrique Cidreira¹

RESUMO

Neste artigo, pretendemos fazer um estudo em torno do papel fundamental dos rios, ou, das “teias” aquáticas nas primeiras décadas do século XX na região da Amazônia Sul ocidental ou Amazônia acreana. Como tais “estradas” interligavam o território da Amazônia acreana ao restante do país, não só territorialmente, mas também trazendo as notícias, se tornando lugares de encontros e desencontros, do comércio, da prosa entre compadres, de circulação, de comunicação. O rio como um lugar de trânsito, um lugar de comunicação, de experiências, vai se tornando aqui, um elemento essencial para desconstruir, desmistificar olhares alheios, imagens retorcidas, representações de uma Amazônia vista como “inferno verde”, lugar do “atraso”, do “isolamento”, de uma “terra sem história”. O trabalho em pauta tem como principal objetivo nos mostrar que apesar dos empecilhos naturais, geográficos da região Amazônica nas primeiras décadas do século XX, o rio se tornava elemento crucial no processo desconstrutivo da Amazônia vista como um lugar de “isolamento”, lugar de “prisão”, o rio se tornava o lugar da entrada e saída de pessoas, lugar onde as notícias se concretizavam, um palco de trocas de experiências, onde o comércio acontecia e a vida se concretizava.

PALAVRAS-CHAVE: Rios, Comunicação, Isolamento, Amazônia.

ABSTRACT

In this paper we make a study about the key role of the rivers, or the "webs" Water in the early decades of the twentieth century in the western South Acre Amazon or Amazon region. Such as "roads" interconnected territory of Acre Amazon to the rest of the country, not only geographically, but also bringing the news, becoming places of matches and mismatches, trade, prose between comrades, circulation, communication. The river as a place of transit, a place of communication, experience, becomes here an essential element to deconstruct, demystify looks outside, twisted images, representations of an Amazon seen as "green hell", instead of "delay", the "isolation" of a "land without history." The study in question aims to show us that even though natural, geographic obstacles of the Amazon region in the early decades of the twentieth century, the river became a crucial element in the process of deconstructive view Amazon as a place of "isolation," place "prison ", the river became the place of entry and exit of people, where the news came about, a stage for exchanging experiences, where the trade happened and life came true.

¹ Professor do quadro efetivo da Secretaria de Educação do Estado do Acre; Gestor na Escola Municipal Boa União; formado em Licenciatura em História pela Universidade federal do Acre; acadêmico do curso de Letras/ Inglês pela referida Universidade; Pós- graduado em Planejamento e Gestão pela Universidade de Várzea Grande do Rio de Janeiro e Mestre em Letras na linha de Pesquisa: Cultura e Sociedade pela UFAC.

KEYWORDS: Rivers, Communication, insulation, Amazon.

“Êsse rio é a nossa rua”.

Raul Bopp, *Cobra Norato*, 1931.

“Os vizinhos estão rio abaixo ou rio acima, ou sobre as águas do rio, e é sobre a superfície líquida que se dão os encontros, que se efetuam os negócios, que se transmitem as notícias”.

Edison Carneiro, *A conquista da Amazônia*, 1956.

Introdução

Durante séculos perduraram representações sobre a Amazônia. Tais representações foram construídas por um imaginário europeu, eurocêntrico, que “modelaram”, construíram representações de uma Amazônia desde o século XVI, com viajantes, cientistas, comerciantes e outros. A Amazônia esta como “exótica”, lugar de “isolamento”, de “atraso”, “caos”, do “fantasioso”, do “inferno verde”.

Essa visão que foi construída, forjada com o intuito de empregar processos civilizatórios, trazer a “modernidade”, o “progresso” à região amazônica. Traz como pano de fundo, interesses econômicos, interesses estes que construíram, ou melhor, instituíram à Amazônia uma identidade homogênea. Tais discursos proferidos durante séculos são discursos carregados de poder e interesses, de representá-la como homogênea, lugar de “atraso”, de “ruínas”, enfim, uma “terra sem história” no meio do Brasil;

[...] das brutalidades antigas do processo civilizatório, na região amazônica, em vazio histórico, em fantasmagorias palidamente refletidas no percurso sinuoso e *tumultuário* desses ‘rios em abandono’ [...] fantasmagoria então projetada como ‘terra sem história’, ‘paraíso perdido’ ou paisagem remota no espaço e/ou no tempo, que permanece assim como simples rodapé [...] nessa ampla operação de esquecimento que, de todo modo, deixa rastros e ruínas [...] (HARDMAN, 2009, p. 62).

Observa-se que essa análise feita sobre a Amazônia se ancora em dois pontos importantes, onde os quais se entrecrocamos e que merecem destaque. O primeiro

ponto é que tais construtos sobre a região se ancoraram sobre a natureza, sua paisagem. Como bem nos demonstra Hardman,

[...] Em que se entremeiam o desapontamento diante da monotonia repetitiva tendente ao infinito ‘nos sem-fins daqueles horizontes vazios e indefinidos como o dos mares’ e o terror sublime diante da grande massa de água e vegetação [...] (HARDMAN, 2009, p.67).

E em segundo, é que tais construtos sempre foram construídos a partir de um “olhar” e esse olhar carrega sempre muitos significados e significações, carrega em si seu tempo, seu espaço, suas motivações e opiniões, enfim, é um olhar do outro, o qual “passa a ser entendido como o observador que entra na paisagem e dela se afasta, num processo de ir e vir” (SANTELLI, 2008, p. 77), onde esse lança seu olhar e representa uma realidade de acordo com seus valores morais, políticos, estéticos e sociais. E a partir daí teremos inúmeras possibilidades históricas possíveis de releituras, de construções modeladas e remodeladas a todo instante pelo olhar,

Ora, a paisagem é uma construção da natureza pelo olhar. Para que ela exista, deve haver um ato inaugural, de separação entre o homem e a natureza, implicando um distanciamento. O camponês não se vê a paisagem, vê a natureza, como meio no qual vive. É preciso que exista um recuo e um estranhamento, para que a natureza, reapropriada pelo olhar daquele que a contempla, se transforme em paisagem. Nesta medida, a natureza é objeto de uma construção estetizada, cujo produto, a paisagem, é uma representação daquela natureza (PESAVENTO, 2004, p. 2).

É nesse momento que procuramos instituir neste trabalho o processo desconstrutivo, romper com tais construtos, representações, com os cânones que atribuíram à Amazônia durante séculos uma imagem retorcida. Romper com essas “geografias” das normas que instituíram valores em diferentes territórios, que foram tomando as culturas como homogêneas. Que começaram a “esmagar” culturas diferentes, criar “verdades” sobre a Amazônia, nessa representação que se tem da mesma até hoje.

Portanto, abre-se aqui espaço para o questionamento,

Quem articulou o cânon – de que posição social falava, que interesses representava, qual seria seu público-alvo e qual a sua agenda política, qual o seu estatuto de classe, de gênero ou étnico, por quais critérios norteou a sua eleição e rejeição de obras e autores. A noção de valor e atribuição de sentido não são empresas separáveis do contexto cultural e político em que se produzem, não podendo, por conseguinte, ser desconectadas de um quadro histórico (REIS, 1992, p. 73).

Logo, nosso objetivo vai se encontrando em dar voz aos silenciados, excluídos, aqueles que foram colocados às margens da história e (re) construir com um olhar diferente, um olhar de dentro da Amazônia, ou seja, um olhar amazônico o que realmente é de direito, ou seja, em mostrar que na verdade não temos uma Amazônia singular, homogênea, mas sim “Amazônias”, um lugar cheio de diversidades não só da fauna e flora, mas de culturas, etnias. Um espaço de experiências, vivências, de troca identitárias, lugar de diásporas que produzem e reproduzem identidades a todo instante.

É inegável a importância de reconhecemos a Amazônia como sendo plural, ou seja, lugar de diversidades, um lugar heterogêneo, de práticas culturais, enfim, devemos quebrar, desconstruir, desmistificar com esse reinado simbólico, desses discursos carregados de poder e interesses, interesses esses de representar (sabendo que essa representação é uma imagem e não uma realidade) a Amazônia como sendo homogênea, lugar de “atraso”, “terra sem história”.

Esse é o nosso papel na construção de um trabalho novo, comprometido em romper com esses construtos que vigoraram como verdades inquestionáveis. Tentar aqui desconstruir essa ideia de “paraíso perdido”, “miniatura trágica do caos”, lugar de isolamento.

Trazemos então um elemento importante para quebrar com essas visões que vigoraram sobre essa região, principalmente no que se refere ao sempre atribuído lugar de “isolamento” por sua vegetação densa e por ser cortada e costurada por vias fluviais, tal elemento de crucial importância para apreendermos o nosso processo desconstrutivo é o rio.

Palco de experiências: o rio como (des)construtor, o rio nossa estrada

O rio, não o rio da visão euclidiana ou o da de Guimarães Rosa, como “ciclo infernal de isolamento” ou de “natureza vingativa”, como nos afirma Hardman:

Na vertigem do rio, é representado o drama das ‘estradas’ circulares dos seringais ou dos cauchais, vistas como labirintos modernos e transfiguradas pela soledade em alegorias de uma história interrompida ou sequer começada, como desenhos do ciclo infernal e arruinado daquelas vidas fronteiriças. [...] Esse rio que se propaga e se repete a si mesmo é um fluxo de desterro, da

morte e, ao contrário de uma metáfora muito frequente, seu fluir representa antes que qualquer *thélos*, a suspensão da história. [...] Diante da melancolia e da desilusão do progresso (o rio não leva a nenhuma parte) não é possível tampouco erigir uma pátria a ser compartilhada, uma nação a ser dividida [...] (HARDMAN, 2009, p. 300-301).

Ao contrário, o rio torna-se aqui figura de preponderante importância ao processo de desconstrução dessas representações, pois o rio, ou melhor, os rios se tornaram lugares de trocas identitárias, lugares de fluxos e movimentos que possibilitaram aos moradores dessa vasta região, os “povos da floresta” se locomoverem, comercializassem, sobreviverem, enfim, “o rio comanda a vida”, ou pelo menos, permite que ela (a vida) seja concretizada. Como aqui é demonstrado:

O rio [...] símbolo dos símbolos, símbolo de experiências temporais, o rio é igualmente símbolos das experiências espaciais, pela contemplação (devaneante, poética dos homens) e a obtenção da sobrevivência, pois no rio: ‘O homem pesca a lida/ e seus milagres./ Aqui, fundou-se o tempo./ Aqui, lendou-se a idade’. Mas no rio também ‘o homem mais se pesca do que o peixe (...)’, ou seja, constrói com e a partir da interação com o rio sua identidade. Mas, se o homem se reconhece pelo rio, no rio que conhece, na Amazônia: ‘A natureza e o homem se prospectam’, pois do rio retira sua sobrevivência, no rio também encontra a morte, a incerteza do destino e o sentido da vida (PEREIRA, 2008, p. 184).

Assim durante muitos anos o rio teve esse papel primordial, o rio como estrada que ligava e interligava os moradores da região amazônica, sendo o principal caminho de locomoção, veículo que permitia o transporte de todos os tipos de embarcações existentes na região, que permitia o trânsito, a chegada e a saída, lugar de encontros que interligava os povos da região.

O rio determinava o lugar das moradias, pois ele próprio era o ponto de entrada e saída. Ele foi elemento norteador para o estabelecimento humano na região como nos elucidava Tocantins,

A ocupação do espaço territorial acreano revê como elemento norteador a estrutura fluvial da região [...] O sentido do rio dá a conformação do perfil da distribuição populacional. As cidades assentam-se às margens dos caminhos fluviais [...] (TOCANTINS, 2003, p. 84).

Ou ainda, como nos mostra Edilson Carneiro:

“Os estabelecimentos humanos- arraiais, vilas e cidades- se situavam à beira do rio, de preferência na foz, mas sempre no barranco. Salta-se da canoa já

em pleno arruado, diante dos primeiros chegados, que se volta para as águas” (CARNEIRO, 1956, p. 9).

Observamos aqui o seu papel vital, onde o mesmo também era lugar de impressões na vida humana, lugar de referência para se indicar de onde vinha ou onde morava,

A noção do *jus soli* parece que se priva de seu conteúdo sentimental em detrimento do rio. Quando alguém se refere à terra natal só costuma dizer: eu nasci no Juruá, eu nasci no Purus. [...] As ocorrências da vida de cada um estão ligadas ao rio e não a terra: fui muito feliz no Tarauacá, fiquei noivo no Envira e casei no Muru. O rio, sempre o rio, unido ao homem, em associação quase mística [...] (TOCANTINS, 1983, p. 233-234).

Entretanto, um questionamento nos surge nesse momento, como se deu o processo de comunicação na Amazônia brasileira antes da construção das estradas de terra?

As estradas, como já salientamos, eram *estradas* fluviais. Não havia ainda rodovias de rodagem. Era através dos rios que os “automóveis” fluviais (ubás², chatinhas³, regatões⁴, batelões⁵, gaiolas⁶, vapores, canoas, lanchas etc.) se locomoviam, entravam e saíam, traziam as notícias aos seus destinatários, por meio deles e, claro, através dos rios que a comunicação acontecia, onde cartas e as mídias escritas, como jornais impressos e revistas, chegavam à região acreana. As notícias transitavam através dos rios, tanto notícias que vinham de outros Estados brasileiros, como também as próprias notícias da região acreana. Assim, interligando a Amazônia, o Acre ao restante do Brasil.

O rio, em nossa análise, “é sempre visto como um caminho, quer dizer, lugar por onde as pessoas, de certa maneira, andam. O índio diz que o igarapé (pequeno curso d’água) é um caminho de canoa. Daí sua associação natural com a estrada e a rua” (LOUREIRO, 1995, p. 122), ou, ainda, como reafirma o poeta Raul Bopp: “esse rio é nossa rua”.

² Pequenas embarcações feitas com a técnica rudimentar dos índios, equivalente a uma canoa.

³ Embarcação a vapor movida por roda à polpa. O nome vem do formato do casco- chato – para melhor vencer os baixios e paus nos altos rios da Amazônia.

⁴ Embarcações usadas para o comércio ambulante nos rios e igarapés.

⁵ Embarcação pequena com toldo e motor a polpa.

⁶ Embarcação de hélices movida a vapor. Desempenhou, junto com a chatinha, o mais importante papel nos transportes acreanos.

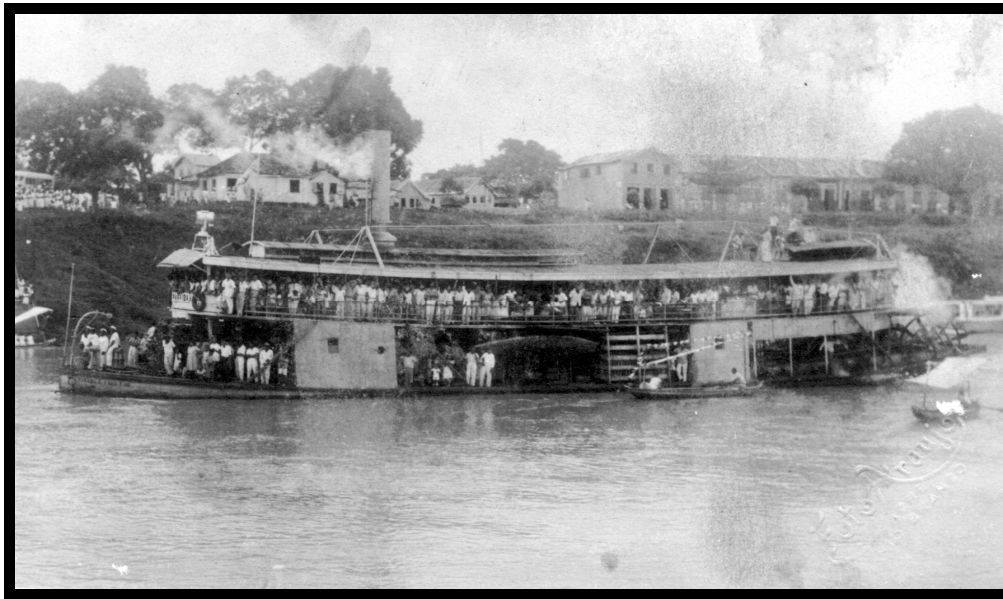


Figura 1. Chata lotada de passageiros navegando pelo rio Acre, ao fundo a rua do Comércio no 2º Distrito.

Nessa fotografia observamos outro meio de transporte que trafegavam pelos rios acreanos, as Chatas. Estas conduziam os tripulantes pelo Território acreano, ligando a capital com as colocações e seringais de outros Departamentos acreanos. As Chatas serviam também para transportar alimentos, remédios, notícias, jornais, livros etc. Além do serviço de transporte de pessoas oriundas de outros Estados, como Pará e Amazonas.

Dessa forma, pelas vias fluviais, que essa ideia de “isolamento” do Acre se esfarelava e voava pelo ar. Pois era através dos rios, desse “asfalto” aquático que a comunicação se efetivava entre os moradores do espaço acreano, e ligava o território acreano com as cidades brasileiras e principalmente com aquelas que o Acre tinha ligação direta ou maior, Manaus e Belém, “Dado que os rios acreanos integram a grande bacia amazônica, todos, sem exceção, seguem um mesmo sentido, o do grande Amazonas” (TOCANTINS, 2003, p.85). Além do mais, tal comunicação se efetivava também no interior do território, de uma colocação a outra, entre os povos que compunham tal espaço.

O rio como lugar de trânsito se consolidava como lugar de comunicação, não reduzindo o espaço acreano as suas determinações, mas como os homens aqui apreenderam e aprenderam usá-lo a seu favor. Este elemento natural torna-se lugar de passagens, de ligação entre os moradores do território, os habitantes desse local vistos por olhares alheios como “prisioneiros” de um isolamento natural.

Claro que vale ressaltarmos as distâncias a percorrer para se chegar a determinados lugares que se pretendiam e em consequência, o enorme tempo desperdiçado nessas travessias,

Para ir, via fluvial, de Tarauacá a Rio Branco, o viajante é obrigado a descer os rios Tarauacá, Juruá, Solimões, e neste procurar, a montante, o Purus, aonde uma longa jornada conduz à boca do Acre, e por esta via, chega, afinal, a Rio Branco, vencidos 5.432 quilômetros em um mês de viagem. [...] Desde logo, o aspecto marcante do Acre no cenário geográfico do país: a sua posição no espaço, submetida a tirania das distâncias [...] (TOCANTINS, 1983, p. 110-111).

Além dos determinismos causados pelos períodos de chuvas que causavam as cheias, ou nos períodos em que haviam as secas dos rios que permitiam certos tipos de navegações em tais períodos. Como nos assegura Tocantins (2003) “Rios sujeitos às cheias (repiquetes) e às vezes vazantes. No inverno, de dezembro a maio, o volume das águas permite tráfego de embarcações maiores. No verão, rio seco, só canoas”.

Contudo, apesar das distâncias, do tempo gasto, dos empecilhos geográficos, o rio fez com que o dito “isolamento” defendido por aqueles que lançaram seus olhares de outro tempo, de outro lugar sobre nossa região fossem questionados, derribados, enfim, desconstruídos. Pois apesar das grandes distâncias e demora, as notícias chegavam, o comércio acontecia, a vida se realizava.

E apesar dos períodos de chuva que causava cheias ou nos períodos em que as chuvas cessavam e os rios baixavam seus volumes, ainda assim o homem agia sobre a natureza, como nos assevera Leandro Tocantins, “[...] A natureza preparou a paisagem e o homem irá tirar proveito dela” (TOCANTINS, 193, p.86). Fazendo embarcações menores podendo assim trafegar naquelas *estradas* fluviais.

A comunicação tornava-se uma “celebração móvel” naquele espaço, um lugar de encontros e desencontros, onde os “compadres” se encontravam, onde compravam e vendiam mercadorias, lugar de trocas não só comerciais, enfim, lugar de partida e de chegada de notícias, pois era através dos rios que tais notícias chegavam, se sabiam das “novidades” da época, se noticiava a fuga de seringueiros, a chegada dos *regatões*, o preço da borracha, dos acontecimentos nas demais localidades da região acreana e do nosso país. Através dessas *estradas* as vozes ecoavam, se locomoviam até chegarem aos seus destinatários. As embarcações em geral trafegavam naquelas *estradas* que ligavam nossa região.

A “geografia” da navegação criou, instituiu “Os tipos de barcos adaptados ao regime dos rios (desde a ubá do índio, canoa dos civilizados, ao batelão, com motor à popa, à *gaiola*, à *chatinha*)” (TOCANTINS, 2003, p. 23). Dessa forma, observamos a essencial importância desses “automóveis” aquáticos que percorriam, cortavam, rompiam tais *estradas* levando os mais variados tipos de objetos, alimentos, de notícias e etc., enfim, aquilo que era essencial para a vida daqueles que aqui viviam. Como observamos aqui:

Navegar é preciso [...] A vocação do meio em querer o inteiro rio para navegar, comerciar, comunicar-se, transmitiu a permanência preocupação humana de encher os rios de cascos móveis, refletindo nas águas o bulício de bordo: as regras e os mandados colhidos nesses caminhos que rasgam a terra e ditam ao homem o dever, o ser, o querer de construir a obra ousada, até onde os longes fossem o perto e que jamais o separasse. Eis por que a vela, o remo, a sirga, as canoas, desde logo se sagraram como o todo, ou o todo, indispensáveis [...] (TOCANTINS, 1983, p. 221).

Eram através desses “automóveis” fluviais que, como já mencionamos, as notícias eram trazidas e colocadas em circulação, ou seja, elas (As notícias) se concretizavam por tais embarcações,

Pondo em comunicação as cidades, as vilas, os povoados e os barracões à margem dos rios, as chatinhas, os vaticanos e os gaiolas têm sido um dos fatores de maior influência política, social e econômica na vida da Amazônia (TOCANTINS, 1983, p. 230).

Mesmo com a construção das primeiras rodovias na região da Amazônia acreana na década de 1950 e os *varadouros* que serviam para o fluxo de pessoas, para o trânsito humano, o rio não perdeu seu caráter eminente de espaço de fluxos humanos, de local de encontros e de trocas de experiências. O rio conota-se aqui mais que sua simples grafia, ou mais que a simples representação que fazemos dele, ele é o lugar de vida e de sobrevivência humana, ou seja, recorro ao título do livro de Leandro Tocantins, *O rio comanda a vida*. Ou como nos assevera Carneiro (1956) a despeito de sua importância, “O rio alimenta, transporta, enriquece, protege o homem- e o seduz com a perspectiva da aventura ou da fuga” (TOCANTINS, 1983, p. 9).

Assim como Heródoto, historiador grego, lançou em sua observação sobre a região africana onde se localizava a civilização egípcia: “*O Egito é a dádiva do Nilo*”, na Amazônia, em destaque a Amazônia acreana, os rios desempenharam papel de crucial importância, o que não torna nenhum exagero parafrasearmos tal

citação e afirmar que o Acre é uma dádiva de seus rios, igarapés, enfim, das águas que lhes cercam e fazem parte de sua geografia. O homem e o rio são os dois mais ativos agentes da geografia humana na Amazônia. “O rio enchendo a vida do homem de motivações psicológicas, o rio imprimindo à sociedade rumos e tendências, criando tipos característicos na vida regional” (TOCANTINS, 1983, p. 233).

Vejamos essas “teias” de ligação, de vida para termos maior noção desses tão importantes meios que nos propiciavam a vida acontecer, os rios:

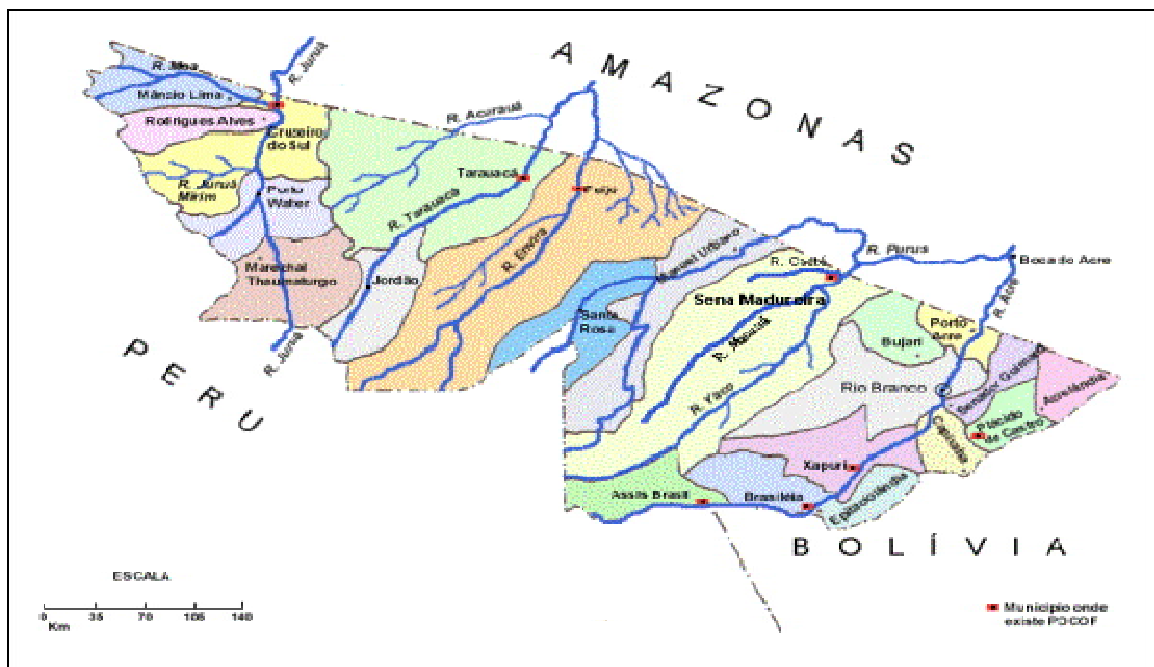


Figura 2. Mapa hidrográfico do Estado do Acre.

Dentre os principais rios da região acreana, destacam-se os rios: Juruá, Purus, Tarauacá, Yaco, Acre, Envira, Caeté, Gregório, dentre outros, vide figura 2, além dos igarapés Judia, São Francisco, Liberdade e etc., que foram essenciais ao desenvolvimento da região e sua integração ao restante do país.

Portanto, a comunicação na Amazônia acreana fluía e reflúa através dos rios. Pensá-la, não é mais que inseri-la nesse espaço que como já mencionamos é um lugar de

experiências, de vivências. Um lugar onde a morte e a vida eram noticiadas pelo/através dos rios.

A partir de 1907 já víamos planos de governo para a abertura de estradas de rodagens no Acre para auxiliar as *estradas* fluviais, encurtar caminhos, enfim, facilitar o transporte, a comunicação do território acreano. Logo no ano corrente é criada uma comissão de obras federais no território do Acre, sob decreto federal de Nº 6.406 de oito de março do ano de 1907.

Como observamos nos relatórios dos anos de 1907 e 1908 do Ministério da Justiça e Negociações Interiores:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, para dar execução ao disposto no art. 8º, letra C, da lei n. 1617, de 30 de dezembro de 1906, decreta: Art. 1º Fica creada no Territorio do Acre uma commissão de obras com jurisdicção nos tres departamentos do mesmo Territorio e immediatamente subordinada ao Ministerio da Justiça e Negocios Interiores. [...] Art. 7º Compete á commissão promover a realização das seguintes obras: 1º, abertura de estradas; 2º, desobstrucção de rios; [...] (BRASIL, Ministério da Justiça, 1907 e 1908, p. 4-5).

O incessante desejo de ligar o Território do Acre às demais localidades do Brasil e interligar seu próprio território eram as metas do governo do país, já que o Território acreano era interligado apenas pelas vias fluviais e também para encurtar distâncias, ou melhor, para não desperdiçar o longo tempo que se consumia nas viagens fluviais e não ficar refém dos períodos de enchentes ou secas dos rios.

Passo agora a relatar o esforço da comissão de obras no Acre, desde sua chegada a Cruzeiro do Sul até esta data, para executal-o. **Estradas das tres Prefeituras-** O trabalho de maior relevancia contido no vasto programma de melhoramentos no Acre é o da ligação entre as tres Prefeituras por uma estrada de rodagem que, continuada em direcção Leste-Oeste, abre-lhe tambem escoadouro em ponto perenne navegação no Purús ou no Madeira. [...] O opulento e fertilissimo Territorio do Acre acha-se actualmente ligado ao Brazil apenas por duas vias de comunicação fluvial- o Juruá e o Purús. Durante os mezes de junho a outubro as aguas destes rios baixam tanto que só permitem navegação de canoas e pequenas lanchas de exiguo calado, um ou dous pés no maximo.[...] Durante a baixa do rio os habitantes do Alto Acre, Alto Purús e Alto Juruá, separados do mundo, raramente recebendo noticias de seu paiz [...] A constancia das communicações, a frequencia das noticias e a facilidade das viagens, pela construcção da estrada Leste-Oeste e de seus accessorios telegraphicos. Virá sanar tantos males e melhorar as condições sociaes da população nesta zona residente (BRASIL, Ministério da Justiça, 1907 e 1908, p. 12-13).

Como observamos, as estradas de terra entram em cena na primeira década no território acreano, já com o intuito de dar mais possibilidades, de efetivar o tal sonhado

“progresso”, a rapidez nos transportes e na comunicação, além da integração das terras acreanas que agora faziam parte do território brasileiro. Então a partir dos anos de 1907 e 1908 começaram as aberturas de estradas de terra, valendo ressaltar que o que realmente almejavam eram as tão sonhadas estradas de rodagem terrestres. Contudo as primeiras estradas terrestres eram somente trafegadas por pessoas, *comboios* de animais e carroças.

Deve-se procurar outros meios de comunicação perenne, de construção mais rápida, e, aliás, de necessidade sempre indeclinável: as estradas de rodagem. Como plano geral impõe-se à primeira vista: 1º- Estradas de rodagem ligando entre si as três sedes de administração, atravessando sempre território federal. E pelos estudos e informações colhidas, o terreno presta-se, em geral, sem dificuldade de alta montar, e até esse serviço já foi atacado em vários trechos embora de modo rudimentar. No Território do Alto Juruá, partindo de Cruzeiro do Sul existe já aberto um picadão de 190 quilômetros, do qual 110 têm sido percorrido a cavalo; os outros 80 quilômetros prolongados no mesmo rumo geral alcançam Cocamera na margem do Tarauacá (BRASIL, Ministério da Justiça, 1907 e 1908, p. 46-47).

Tal estrada ligava Tarauacá a Cruzeiro do Sul, como nos elucidava Tocantins (1983) “existiu, por volta de 1908, uma picada de um metro de largura e com extensão de 300 quilômetros, unindo Cruzeiro do Sul ao seringal Cocamera, nas margens do Tarauacá, pouco acima da cidade deste nome” (TOCANTINS, 1983, p.114).

Porém, foi a partir do final da década de 1940 e início da década de 1950, que as rodovias entram em cena na região acreana. Em 1947, houve a abertura do primeiro trecho que ia de Rio Branco a Plácido de Castro,

A praticável política rodoviária foi iniciada em 1947, com a abertura do primeiro trecho da Transacreana, de Rio Branco a Plácido de Castro, vila às margens do Abunã. A estrada mede 105 quilômetros e por ela já se cruzam caminhões, transportando borracha e castanha do vale daquele rio para o do Acre, e fazendo o giro de mercadorias (TOCANTINS, 1983, p. 113).

Por volta dos anos 1950, houve a abertura da BR- 317 que ligava Boca do Acre (Amazonas) a Rio Branco, capital do Acre, financiada por verbas federais. Já na década de 1960, outra BR é inaugurada, a BR- 364, conhecida em seu início como BR- 29. O até então presidente da República Juscelino Kubitschek no ano de 1960 decide construir tal rodovia e determina por decreto presidencial inaugurá-la no mês de dezembro do mesmo ano.

Vale ressaltarmos, que caberia aqui um olhar maior e mais que contemplativo da história da construção dessas BRs, pois dessa história, participaram inúmeras vidas,

desbravadores, homens que perderam suas vidas nessa empreitada de integração do território brasileiro, de mulheres que mais uma vez foram ocultadas ou silenciadas na história dessa grande construção, de conflitos, expulsões e violência contra os índios que moravam na floresta, a qual precisava ser derrubada para a construção da rodovia, entretanto, como bem observamos no dizer de Aijaz Ahmad, onde toda tomada de posição política implica em fechar a porta para outras possibilidades. Continuamos aqui o nosso olhar superficial para tão somente a inserção das rodovias no Acre, já que nosso objetivo de análise é o rio.

Contudo, as primeiras estradas tinham condições precárias, ainda mais quando estávamos no verão amazônico, nos períodos de chuva, tais estradas se tornavam intrafegáveis, conforme elucidada a figura 3, além de suas limitações quanto a sua ligação com toda a região acreana, ou seja, ligações no seu interior, ligações de um distrito com o outro, além da ligação com o restante do Brasil. Então, apesar da inserção das rodovias, da abertura de estradas terrestres no Acre, observamos ainda a preponderante importância do rio nessa época. O rio continuava sendo o principal meio de integração, de comunicação que interligava, que deixava o Território e depois Estado acreano, antenado com os próprios moradores do local, com o restante do país e com o mundo.



Figura 3. Estrada Rio Branco – Abunã.

Fonte: Documentário Fotográfico - Dr. Valério Magalhães - 1957 a junho de 1958.

Nesta fotografia nos são elucidadas as condições das primeiras estradas de rodagem do Acre, nesse caso, a estrada do Abunã, que ligava o Território acreano intraterritorialmente, que no período chuvoso tornava-se quase certa a sua intrafegabilidade. Observamos um veículo motorizado conhecido como Rural, que foi vencido pelas péssimas condições das estradas.

REFERÊNCIAS

BRASIL, Ministério da Justiça. **Relatório do ministro Augusto Tavares de Lyra**, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brazil em março de 1908.

CARNEIRO, Edison. **A Conquista da Amazônia**. Rio de Janeiro: Coleção Mauá, 1956.

FRANÇA, Júnia Lessa. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**/ Júnia Lessa França, Ana Cristina de Vasconcellos; colaboração: Maria Helena de Andrade Magalhães, Stella Maris borges. – 8ed. Ver e ampl. Por Júnia Lessa França e Ana Cristina de Vasconcellos. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2007.

HARDMAN, Francisco Foot. **A Vingança da Hiléia – Euclides da Cunha, a Amazônia e a literatura moderna**. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

TOCANTINS, Leandro. **Estado do Acre: geografia, história e sociedade**. Rio Branco: Tribunal de Justiça, 2003.

_____. **O Rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1983.

LEONARDI, Victor. **Os historiadores e os rios: natureza em ruína na Amazônia brasileira**. Brasília: Ed. UNB, 1999.

LOPES, Luis Paulo da Moita; BASTOS, Liliana Cabral, organizadores. **Para Além da identidade: fluxos, movimentos e trânsitos**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

LOUREIRO, João de Jesus Paes. **Cultura amazônica: uma poética do imaginário**. Belém: Editora CEJUP, 1995.

PEREIRA, Mirlei Fanchini Vicente. **Uso do Território e Território usado no sudoeste da Amazônia: Considerações a partir do sistema hidroviário**. In: I SIMPÓSIO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DO ESTADO DE SÃO PAULO / VIII SEMINÁRIO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNESP, CAMPUS RIO CLARO. Rio Claro: AGETEO, 2008.

PESAVENTO, S.J. **A invenção do Brasil- o nascimento da paisagem brasileira sob o olhar do Outro**. *Revista de História e Estudos Culturais*. Rio Grande do Sul, ano 1, v.1, n.1, 2004. Disponível em: revistafenix.pro.br. Acesso em 25 de outubro. 2011.

REIS, Roberto. **Cânon**. In: JOBIM, José. *Palavras da Crítica*. Rio de Janeiro: Imago, 1992.

SANTELLI, Adriana Delgado; Lima, Simone de Souza (orgs.). **Amazônia pós-moderna: tradições e contradições**. Rio Branco: Editora Opus, 2008.

