

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE DO PARANÁ – UNICENTRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH

COMPLEXO DE PONTES DO PORTO CAMARGO:
PROGRESSO, REDENÇÃO E IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS 1985 - 2002

IRATI/PR
2021

MATEUS ARAÚJO RAFAEL SILVA

**COMPLEXO DE PONTES DO PORTO CAMARGO:
PROGRESSO, REDENÇÃO E IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS 1985 - 2002**

Dissertação apresentada como requisito final à obtenção do grau de Mestre em História, Curso de Pós-Graduação em História, Área de Concentração “História e Regiões”, linha de pesquisa Espaços de Práticas e Relações de Poder, Universidade Estadual do Centro-Oeste – UNICENTRO-PR.

Orientador: Prof. Dr. Ancelmo Schörner

**IRATI/PR
2021**

Catálogo na Publicação
Rede de Bibliotecas da Unicentro

S586c Silva, Mateus Araújo Rafael.
Complexo de pontes do Porto Camargo: progresso, redenção e impactos socioambientais 1985 - 2002 / Mateus Araújo Rafael Silva. – Irati, 2021.
xiii, 134 f. : il. ; 28 cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual do Centro-Oeste, Programa de Pós-Graduação em História, área de concentração em História e Regiões, 2021.

Orientador: Ancelmo Schörner
Banca examinadora: Ancelmo Schörner, Samira Peruchi Moretto, Oseias de Oliveira

Bibliografia

1. Região. 2. Impactos socioambientais. 3. Conceito de Progresso.
I. Título. II. Programa de Pós-Graduação em História.

CDD 981



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE/UNICENTRO
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação - PROPESP
Programa de Pós-Graduação em História – PPGH Área
de Concentração – História e Regiões



TERMO DE APROVAÇÃO

Mateus Araújo Rafael Silva

**Complexo de Pontes do Porto Camargo: progresso,
redenção e impactos socioambientais (1985-2002).**

Dissertação aprovada em 21/12/2021, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre, no Programa de Pós-Graduação em História, área de concentração em História e Regiões, da Universidade Estadual do Centro-Oeste, pela seguinte Banca Examinadora:

Dr^a. Samira Peruchi Moretto
Universidade Federal da Fronteira Sul
Titular

Dr. Oseias de Oliveira
Universidade Estadual do Centro-Oeste
Titular

Dr. Ancelmo Schörner
Universidade Estadual do Centro-Oeste
Orientador e Presidente da Banca Examinadora

Irati – PR
2021

DEDICATÓRIA

Este estudo é dedicado aos moradores e moradoras do Porto Camargo e região que foram impactados de diferentes maneiras com a construção do Complexo de Pontes.

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho é o resultado de um esforço e dedicação muito grande, desde querer fazer um mestrado, elaborar um projeto, passar pelo processo seletivo, a ida para outra cidade cursar as disciplinas do programa de pós-graduação em Irati e o difícil processo de escrita. Mesmo sendo uma atividade individual, muitas pessoas me ajudaram a não desistir, incentivando, dando força, conselhos, indicações de leituras, entre outras coisas. Posso falar que ninguém faz nada sozinho. Inúmeras pessoas passaram na minha vida nessa trajetória do mestrado e me ajudaram de diferentes maneiras e eu só tenho de agradecer do fundo do meu coração. Aqui não tem ordem de importância, todos foram essenciais para a concretização deste estudo.

Gostaria de agradecer o meu orientador professor Ancelmo Schörner, que me ajudou ao longo de todo o processo do mestrado, indicando eventos para participar, orientando na correção e dando apoio para eu não desistir, muito obrigado, professor. Agradeço também à professora Samira Moretto e ao professor Oseias de Oliveira, que gentilmente compuseram as bancas de Exame de Qualificação e de Defesa da dissertação. Obrigado pelas indicações, conselhos, correções e a empatia com minha saúde mental. Aqui estendo meus agradecimentos ao programa de pós-graduação em História de Irati, os professores e as professoras que compõem o corpo docente e foram importantes nas disciplinas e eventos. À Cibele secretária do PPGH que esteve sempre à disposição para sanar qualquer dúvida e aos estagiários que passaram pela secretaria do mestrado.

Um agradecimento muito especial à minha família que me deu apoio emocional e material para eu conseguir terminar essa dissertação. Parte desse trabalho é dedicado a vocês. Agradeço a minha querida mãe Lúcia e ao meu pai Amarildo por me colocarem no mundo e cuidarem tão bem de mim. A pessoa que mais acreditou e me apoiou ao longo da minha vida foi minha mãe, sem seu apoio eu não estaria aqui. A meu pai, agradeço por tentar ser mais sensível, humano, honesto e grato às pessoas e coisas que acontecem na vida. Obrigado meus irmãos Jéssica e Rafael, que me apoiaram desde o início dessa trajetória. Sei que não sou uma pessoa muito fácil de lidar, mas vocês sempre estiveram ao meu lado, ensinando-me e apoiando, vocês são um exemplo que espero seguir.

Agradeço ao meu cunhado João, um grande amigo, e à cunhada Carla, às minhas avós, tios, tias, primos e primas e a você Pedrin, futuro da nossa família, futuro tenista, que esse trabalho te ajude de alguma forma.

Os amigos e amigas são uma dádiva em minha vida e gostaria de agradecer. Ao grande amigo que fiz no mestrado, Alcir, meus sinceros agradecimentos por toda ajuda, apoio e os conselhos que recebi nas conversas que fizemos nas madrugadas frias de Irati, em que ficávamos acordados estudando o texto da aula na manhã seguinte e pensando como seria nossa dissertação, o futuro e a vida. Fico muito feliz de poder ter conhecido você, um grande amigo, humilde e muito sábio. Aos meus “parças” que me apoiaram muito e estão sempre comigo no meu coração, fazendo minha vida mais alegre: Faísca, Daniel, Ale, Ana, Paloma, Matheus, André, Andressa, Fran, Léo, Toyota, Edvaldo, Cláudio.

Agradeço também os colegas do mestrado que estiveram no mesmo barco que eu. Um agradecimento muito especial à “equipe” que vem cuidando da minha saúde nos últimos anos. Agradeço a minha excelente psicóloga, Josiane Bonatto, meu médico psiquiatra, Guilherme Derenusson e a minha dedicada *personal trainer*, Adriana Silva, que vêm fazendo um trabalho muito importante para a melhora da minha saúde mental e física, muito obrigado a vocês. Sem vocês e todo suporte familiar não estaria superando a depressão. Não sei se existe uma divindade, mas às vezes sinto uma energia positiva me indicando a melhorar, então agradeço o amor criador da vida por me abençoar com a finalização dessa dissertação que tanto busquei. A todos e todas vocês, meus sinceros agradecimentos.

RESUMO

Este trabalho teve como objetivo problematizar os impactos na natureza e sociedade da região de Porto Camargo, um distrito do município de Icaraíma que fica no noroeste do Paraná. O recorte da pesquisa se concentrou entre os anos de 1985 a 2002, onde foi possível visualizar o processo de construção da obra. No primeiro capítulo discutiu-se o conceito de Região pensando como era Porto Camargo antes da criação. No segundo capítulo é exposto o conceito de progresso, um discurso que foi criado para legitimar a edificação da obra. Ou seja, esse esclarecimento está presente em fotografias, relatórios, jornais, cuja obra iria desenvolver a região. O terceiro capítulo apresenta os impactos socioambientais que ocorreram em Porto Camargo, após tal construção a partir da perspectiva da História Ambiental. Para o estudo, a metodologia de Análise de Discurso e a Iconografia foram pertinentes, a fim de analisar e discutir jornais, relatórios e fotografias que são as fontes desta dissertação. Foi possível perceber, então, que ocorreram mudanças na região de Porto Camargo, e que o progresso é mais um discurso do que propriamente concreto. No desenvolvimento desta pesquisa, o que se quis evidenciar são somente os efeitos positivos. No entanto, foram analisados quais os pontos sejam positivos e/ou negativos e as consequências destes para a natureza e sociedade.

Palavras-chave: Região. Impactos socioambientais. Conceito de Progresso.

ABSTRACT

This dissertation aimed to problematize the impacts on nature and society in the region of Porto Camargo, a district of the municipality of Icaraíma, located in the northwest of the State of Paraná. The period analyzed was between the years 1985 to 2002 to follow the bridge construction process. In the first chapter the concept of Region was discussed, as way of thinking about the situation of Porto Camargo before the construction of the bridge. In the second chapter, the concept of progress was exposed and how it was used in a discourse to legitimize the construction. In other words, this point of view is present in photographs, reports, newspapers, whose build would develop the region. The third chapter presents the environmental impacts that bridge construction process caused in Porto Camargo through the perspective of Environmental History. For this study, Discourse Analysis and Iconography were the methods used to understand the sources of this dissertation, composed of newspapers, reports and photographs. Therefore, the bridge construction process changed the Porto Camargo region and the progress was just a discursive argument. In the development of this study, it was identified that the discourse emphasized the positive effects of the bridge construction. However, positive and negative effects were identified, mainly the consequences for nature and society.

Keywords: Region; Socio-environmental impacts; Progress Concept.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMERIOS (Associação dos Municípios Entre Rios)
AMUNPAR (Associação dos Municípios do Noroeste do Paraná)
CBPO (Companhia Brasileira de Projetos e Obras)
CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe)
DER/PR (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná)
EIA/RIMA (Estudo de Impactos Ambientais)
FHC (Fernando Henrique Cardoso)
MS (Mato Grosso do Sul)
PFL (Partido da Frente Liberal)
PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro)
PR (Paraná)
PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro – Oeste)

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Especificações técnicas de quatro pontes em Porto Camargo.....	18
Tabela 2 - Jornais publicados entre 1980 e 1992 selecionados para análise discursiva.....	25
Tabela 3 - Jornais publicados entre 1997 e 1998 selecionados para análise discursiva.....	26
Tabela 4 - Jornais publicados entre 1997 e 2019 selecionados para análise discursiva.....	27

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Inauguração do Complexo de Pontes de Porto Camargo – 2002.....	14
Imagem 2 – Mapa do Paraná com destaque à Icaraíma-PR.....	15
Imagem 3 – Mapa político do Complexo de Pontes de Porto Camargo.....	16
Imagem 4 - Entrada de Porto Camargo.....	32
Imagem 5 - Mapa político da cidade de Icaraíma (PR).....	39
Imagem 6 - Ponte sobre o canal leste.....	41
Imagem 7 - Paredão ou Buraco das Araras.....	42
Imagem 8 – Pilares da construção.....	43
Imagem 9 – Placa com mensagem ao governador Jaime Lerner.....	56
Imagem 10 – Estrada Boiadeira no mapa de obras e viação do Estado do Paraná de 1908....	70
Imagem 11 – Rodovia planejada 163 (em vermelho).....	74
Imagem 12 – Mulher na venda.....	91
Imagem 13 – Esboço das vigas de sustentação.....	106
Imagem 14 – Projeto da ponte sob rio Ribeirão do Veado.....	106
Imagem 15 - Ferragens da estrutura de uma ponte.....	107
Imagem 16 – Ponte em processo final de construção.....	108
Imagem 17 – Máquinas na área de pântano.....	109
Imagem 18 - Terraplanagem.....	109
Imagem 19 - Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.....	110
Imagem 20 - Cabeceira canal oeste.....	111
Imagem 21 - Obra na ilha bandeirantes.....	112
Imagem 22 – Condomínio residencial.....	118
Imagem 23 – Estrutura para embarque e desembarque.....	119
Imagem 24 – Casa a venda.....	120
Imagem 25 – Casa em construção.....	120

SUMÁRIO

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	X
LISTA DE TABELAS.....	XI
LISTA DE IMAGENS.....	XII
INTRODUÇÃO.....	14
CAP 1. A REGIÃO DE PORTO CAMARGO.....	32
1.1 CONCEITO DE REGIÃO.....	34
1.2 ASPECTOS SÓCIOPOLÍTICOS DE PORTO CAMARGO.....	38
1.3 UMA REGIÃO IMAGINADA.....	43
CAP 2. CONCEITO DE PROGRESSO: REDENÇÃO E TEMPESTADE.....	53
2.1 SOBRE PROGRESSO.....	54
2.2 PROJETOS E A REDENÇÃO.....	64
2.3 A ESTRADA BOIADEIRA E O PRODOESTE.....	69
2.4 AS RELAÇÕES EM TORNO DA PONTE.....	73
2.5 PORTO CAMARGO EM BUSCA DA REDENÇÃO.....	81
CAP 3. IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO DE PONTES DE PORTO CAMARGO.....	95
3.1 SOBRE HISTÓRIA AMBIENTAL.....	95
3.2 RELAÇÕES ENTRE SER HUMANO E O MEIO AMBIENTE.....	100
3.3 IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO DE PONTES DE PORTO CAMARGO.....	103
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	122
REFERÊNCIAS.....	125

INTRODUÇÃO

Em 14 de março de 2002, ocorreu a inauguração oficial do complexo de pontes, um ambicioso projeto de infraestrutura fluvial iniciado ainda na década de 1980. Esse conjunto de pontes foi construído com a finalidade de conectar o Estado do Paraná ao Estado do Mato Grosso do Sul, criando uma rota alternativa sobre o Rio Paraná para o escoamento da produção da região centro-oeste do país às regiões portuárias do sul. O projeto levou quase vinte anos para ficar pronto e ficou paralisado na década de 1990 por falta de recursos, mas em 2002, durante o último ano do mandato do então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, a obra foi inaugurada.

Na **Imagem 1**, é possível verificar a presença de várias pessoas reunidas, como o Prefeito de Icaraíma, Paulo Valles Zampieri, o Governador do Estado do Paraná, Jaime Lerner, o Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, entre outras autoridades políticas locais e regionais. A fotografia projeta uma percepção de progresso para a região, ou melhor, produz um discurso sobre progresso, no qual a obra representaria uma abertura comercial que traria novas oportunidades, novos empregos e reacenderia a economia após um período de crises que retardou o crescimento econômico do país¹.

Imagem 1:Inauguração do Complexo de Pontes de Porto Camargo – 2002



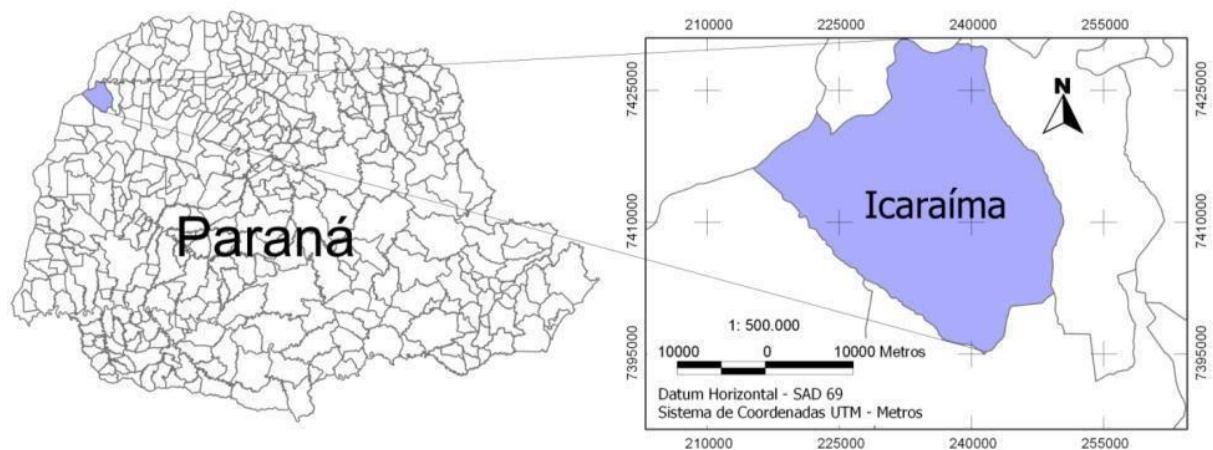
Fonte: Foto de moradora de Icaraíma, gentilmente cedida ao autor.

¹ Mesmo que a política de reajuste fiscal e cambial de FHC tenha ajudado a diminuir a inflação do país durante o seu segundo mandato (1999-2002), a crise econômica na Argentina, a crise do setor energético e o racionamento de energia impactaram o setor econômico do país nos anos finais do seu governo. Cf. REZENDE, Ricardo Pazzotti. **Uma análise das políticas macroeconômicas do governo FM, governo Lula**. Florianópolis. 67 f. Monografia (Graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio-Econômico, 2009, p. 33.

Essa foto ajuda pensar uma das questões centrais dessa dissertação: ela representa a materialização do discurso do progresso para região. Contém um aspecto de expectativa e entusiasmo, que veio com a construção, mas, ao mesmo tempo, não demonstra a preocupação com os impactos ambientais e socioeconômicos que obra provocaria, como o desmatamento, o aumento de incêndios na região, o tráfico de drogas interestadual, a crise de habitat de animais silvestres, entre outras consequências visualizadas a longo prazo. É isso que se investigou neste estudo: os impactos socioambientais que ocorreram com a construção do complexo de pontes de Porto Camargo, pelo discurso encontrado em fontes jornalísticas, fotográficas relatórios e documentos oficiais

A discussão não começa (no sentido do recorte temporal) em 2002, ela se inicia com as menções que aparecem nos jornais da região e da capital, por volta do ano de 1985. O recorte temporal, portanto, é de 1985 a 2002, quando se tem a inauguração oficial da obra. Esse recorte é sobre o período de construção da obra e os efeitos por ela produzido, tanto positivos quanto negativos, que muitas vezes não são lembrados ou discutidos, como é o caso da fotografia (**Imagem 1**), que representa um clima de celebração devido a obra ser uma possível redenção para a região de Porto Camargo, um pequeno distrito da cidade de Icaraíma, no Estado do Paraná, conforme a **Imagem 2**.

Imagem 2: Mapa do Paraná com destaque à Icaraíma-PR.



Fonte: Mapa Adaptado de Almeida, Araújo e Cardoso, 2014.

Uma ponte que pudesse ligar os estados do Mato Grosso do Sul com o Paraná já era almejada desde 1964, quando aparece em discursos de autoridades políticas da região, segundo o jornal Correio do Paraná, que noticiou a visita de um deputado federal que à época foi até Icaraíma e salientou: “(...) a importância dessa estrada para a economia do nosso

Estado, uma vez que permitirá o escoamento de toda a produção daquela região mato-grossense, através do nosso Estado”.² Entretanto, só na década de 1980 que a obra começou a sair do papel.

Antes das pontes, se uma pessoa de Porto Camargo (ou da região) quisesse ir ao estado do Mato Grosso do Sul tinha duas opções: A primeira teria que ir até o distrito vizinho do Porto Figueira (Vila Alta) para pegar uma balsa até uma das ilhas e de lá atravessar uma estrada, seguindo para outra balsa até o Município de Itaquiraí (MS). A segunda forma seria ir pela ponte Airton Senna, localizada entre Guaíra (PR) e Mundo Novo (MS), sendo esse o trajeto mais longo. Com a inauguração do complexo de pontes de Porto Camargo (conforme a **Imagem 3**), além da ponte que liga o Paraná ao Mato Grosso Sul pela cidade de Guaíra, o serviço das balsas foi desativado. Os balseiros viram que o trabalho deles, ali na região por mais de 30 anos não era mais viável, tendo em vista a facilidade que a travessia com as pontes proporcionou. Tais impactos se mostraram diretamente ligados com a construção.

Na **Imagem 3** é possível perceber a divisa do estado do Paraná (Porto Camargo) com o Mato Grosso do Sul (Itaquiraí), o rio que separa os dois estados é o rio Paraná e a ponte sob esse rio marca ainda mais a divisão oficial. Nesse complexo há um posto da Polícia Rodoviária Federal que faz seu trabalho na divisa entre os estados, fiscalizando quem entra e sai.

Imagem 3. Mapa político do Complexo de Pontes de Porto Camargo.



Fonte: Google Earth. 2021. (-23.35062454477484, -53.849016114508444).

² CORREIO DO PARANÁ. **Ligação com Mato Grosso**. Ed. 01521, v. 1. Curitiba, 1964, p. 03. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/171395/25961?pesq=Icaraíma>. Acesso 27 de dezembro de 2020.

Nas fontes documentais disponíveis não aparecem evidências de que nesse momento da inauguração a discussão quanto aos impactos que a obra poderia causar estava colocada. Ela apenas vai começar a aparecer em fontes de outros períodos, quando os problemas já se tornaram evidentes. A discussão desse tema é pertinente, pois mostra que em muitos casos o que se tem é uma imposição de governantes e autoridades políticas de projetos e obras públicas, com a intenção de beneficiar determinados setores da área econômica, mas escondido sob um discurso desenvolvimentista que, em tese, traria benefícios para superar um certo tipo de atraso existente nessas regiões afastadas dos grandes centros comerciais.

Esse foi o caso de Porto Camargo, pequeno distrito do Município de Icaraíma, localizado na mesorregião noroeste do Estado do Paraná, um lugar distante dos grandes centros metropolitanos e com sua população ribeirinha que vive hoje do turismo, da pesca, da agricultura e de serviços locais. Por conseguinte, ver uma obra pública desse porte ser implantada na região alimentou o imaginário da população pela expectativa de um crescimento econômico da cidade, com a abertura de novos postos de trabalho e uma potencial melhora na qualidade de vida social. Tal imaginação é percebido nos ditos e escritos sobre a obra, onde o discurso dá ênfase ao avanço e ao progresso da região, todavia, por outro lado, procura silenciar as discussões referentes aos impactos socioambientais que foram gerados.

Essa obra teve início em 1988 e só foi concluída no ano 2001. Trata-se de um conjunto de cinco pontes e aterros com cerca de 16 km de extensão que atravessam o Rio Paraná e trechos dos rios Amambaí e Veado, ligando o Estado do Paraná ao Mato Grosso do Sul. Inicialmente, a construção recebeu investimentos do Ministério de Transportes do Governo de José Sarney e do Governo do Estado do Paraná, com Álvaro Dias à frente do Palácio Iguazu.

(...) O projeto da construção de um trecho rodoviária ligando os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, através da BR-487, em Porto Camargo, Distrito de Icaraíma, foi iniciativa da Secretaria dos Transportes do Estado do Paraná, através do Departamento de Estradas de Rodagem (DER/PR). Em 1987, o Departamento elaborou o projeto de engenharia, que previu a construção de quatro pontes, a saber: sobre o Ribeirão do Veado, Canais Leste e Oeste do Rio Paraná e Rio Amambaí (MS). As mesmas seriam interligadas por trechos rodoviários, numa extensão total de cerca de 16 km. Através de concorrência pública, foram as obras licitadas, sendo divididas em quatro lotes: dois de terraplenagem e pavimentação, um especificamente das Obras de Arte Especiais e o quarto de Consultoria. A firma vencedora da concorrência das Obras de Artes Especiais foi a Cia. Brasileira de Projetos e Obras - CBPO, assinando esta com o DER/PR o Contrato N° 314/87 em 19.12.87. Os serviços foram iniciados em 01.02.88, conforme Ordem de Serviço n° 011/88, assinada em 14.01.88 pelo Diretor de Obras do DER/PR. O prazo inicialmente previsto foi de 720 dias úteis, com previsão de término em 05/06/90. O Contrato previa a construção das seguintes pontes: a. Ponte sobre o Ribeirão do

Veado (PR); b. Ponte sobre o Rio Paraná Canal Leste (PR); c. Ponte sobre o Rio Paraná Canal Oeste (PR/MS); d. Ponte sobre o Rio Amambaí (MS).³

O Relatório final do Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR) traz alguns dados interessantes a respeito de quatro pontes. A quinta ponte que foi acrescentada pouco se sabe sobre dados técnicos, tampouco dos méritos políticos de criação⁴. A supervisão das quatro pontes ficou sob a responsabilidade dos engenheiros Sergio Luiz Antoniasse e Saulo Bellettini, enquanto a fiscalização ficou a encargo de Antonio Roberto Villibor e Jaroslau André Pesch. Podem ser vistas algumas dimensões técnicas, a seguir:

Tabela 1. Especificações técnicas de quatro pontes em Porto Camargo.

PONTE SOBRE O RIBEIRÃO DO VEADO	
Extensão Total	90,00 m
Largura da Plataforma	12,80 m
Pista de Rolamento (3 x 3,60m)	7,20 m
Acostamento (2 x 2,40 m)	4,80 m
Barreiras em Concreto (2 x 0,40 m)	0,80 m
Número de pares de pilares	4
Número de vãos	2 x 25,00 m 1 x 40,00 m

PONTE SOBRE O CANAL LESTE DO RIO PARANÁ	
Extensão Total	1.483,10 m
Largura da Plataforma	12,80 m
Pista de Rolamento (2 x 3,60 m)	7,20 m
Acostamento (2 x 2,40 m)	4,80 m
Barreira em Concreto (2 x 2,40 m)	0,80 m
Número de pilares, inclusive 2 encontros	33
Número de vãos	3 x 100,00 m 1 x 62,50 m 1 x 63,30 m 27 x 39,10 m 2 x 0,80 m (encontros) Estacas = 100% Blocos = 100% Pilares = 30%

PONTE SOBRE O CANAL OESTE DO RIO PARANÁ	
Extensão Total	694,80 m
Largura da Plataforma	12,80 m
Pista de Rolamento (2 x 3,60 m)	7,20 m
Acostamento (2 x 2,40 m)	4,80 m
Barreiras em Concreto (2 x 0,40 m)	0,80 m
Número de pilares, inclusive 2 encontros	17

³ DER/PR. Departamento de Estradas e Rodagem do Paraná. **Complexo de Pontes em Porto Camargo: Relatório Final.** 6ª Supervisão de Obras, Curitiba, outubro de 1998, p. 3.

⁴ A quinta ponte foi acrescentada por exigência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), ela passa sobre a Ilha do Jacaré próximo ao Porto Camargo.

Número de vãos	1 x 86,00 m 2 x 50,00 m 13 x 39,10 m 2 x 0,25 m (encontros)
Observação: Serviços executados na Fase I	

PONTE SOBRE O RIO AMAMBAI	
Extensão Total	538,40 m
Largura da Plataforma	12,80 m
Pista de Rolamento (2 x 3,60 m)	7,20 m
Acostamento (2 x 2,40 m)	4,80 m
Barreira em Concreto (2 x 0,40 m)	0,80 m
Número de pilares, inclusive 2 encontros	13
Número de vãos	1 x 86,00 m 2 x 50,00 m 9 x 39,10 m 2 x 0,25 m (encontros) Estacas = 100% Blocos = 45%

Fonte. Adaptado do Relatório do DER/PR (1988).

Tendo em vista a conjuntura política e econômica do Brasil no final da década de 1980, onde a espiral inflacionária e a estagnação das atividades econômicas deixaram inúmeros problemas para a década de 1990, a obra ficou paralisada por 6 anos por falta do repasse de verbas do Governo Federal, somente sendo reiniciada em 1996, quando o governo paranaense investiu cerca de 155 milhões de reais para que ela fosse concluída. Uma feito oneroso, demorado, e interferiu na economia, na política, na cultura, e, principalmente, no meio ambiente da região de ambos os estados.

Além da equipe de funcionários da construtora responsável (a antiga Companhia Brasileira de Projetos e Obras – CBPO), foi preciso também envolver muitas pessoas das regiões de Porto Camargo. Homens e mulheres foram contratados temporariamente para trabalharem em diversos setores, como no transporte aquático e terrestre, na cozinha, na construção de ferragens, na segurança e vigilância dos espaços e bens, além dos serviços técnicos, administrativos, etc. O fato é que essa obra pública foi um fenômeno que inaugurou inúmeras discussões em torno dos efeitos positivos e negativos para Porto Camargo e região.

As relações discursivas em torno desse fenômeno são complexas e combinam o jogo de forças políticas, sociais e econômicas de vários agentes, com interesses múltiplos, ora concordante, ora conflitantes. Com base nessas relações de poder que esta dissertação irá analisar os discursos sobre progresso em fontes documentais e jornalísticas para identificar

como esses discursos silenciaram os debates acerca dos impactos socioambientais e deram ênfase ao suposto desenvolvimento econômico generalizado que seria trazido pela construção do Complexo de Pontes.

Contudo, o próprio conceito de progresso não é singular, mas formado por múltiplas noções e definições ao longo do tempo. Da perspectiva dos racionalistas do século XVIII, o crescimento seria o avanço histórico em relação ao passado arcaico, onde a transformação da natureza humana representaria uma melhora na condição de vida e a superação de uma condição ruim. O progresso, nesse sentido, seria a oposição ao atraso, seja econômico, político, cultural, intelectual, social, etc.⁵

Por outro lado, talvez a definição que melhor se aplique a esse conceito foi apresentada pelo marxista George Sorel, na sua obra *A ilusão do progresso*⁶, onde o progresso é entendido como ideologia dos vencedores, uma ideologia que representa os interesses das classes dominantes. Diante da definição, o discurso, em torno do complexo de pontes de Porto Camargo é um reflexo da progressão econômica de certos grupos sociopolíticos e setores agroindustriais que se beneficiaram com a construção da obra, sem considerar os impactos provocados à vida das populações tradicionais (ou pessoas que desenvolvem alguma atividade às margens das barragens, nas hidrelétricas ou nas pontes), pois forçou uma transformação no modo de vida, nas relações de trabalho e nas questões identitárias tradicionais desses povos.

Dupas (2006), em seu livro, faz uma discussão sobre o conceito de progresso que, para esta dissertação, é relevante. O autor faz uma historicidade do conceito de progresso ao longo do tempo e como foi se transformando até chegar num discurso que é facilmente identificado entre as elites globais, dando indícios das possíveis implicações desse imaginário para a sociedade. Nesse sentido, ele aponta que; no século XXI há um ataque constante ao meio ambiente em virtude “(...) da lógica da produção global e da direção dos seus vetores tecnológicos contidos nos atuais conceitos de progresso”.⁷ Dessa maneira, com as novas tecnologias aliadas ao desenvolvimento industrial, tem-se alterado profundamente os ecossistemas ao redor do mundo. Segundo Dupas (2006), a mudança climática e a extinção de espécies se tornaram recorrentes, porém, as alterações que vêm ocorrendo de forma acelerada,

⁵ CONDORCET, Jean-Antoine-Nicolas de Caritat. **Esboço de um quadro histórico dos progressos do espírito humano**; trad. Carlos Alberto Ribeiro de Moura. Campinas, São Paulo: Unicamp, 1993.

⁶ SOREL, Georges. **The illusions of progress**. California: University of California Press, 2020.

⁷ DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso; ou progresso como ideologia**. São Paulo: Editora UNESP, 2006, p. 219.

têm ação humana. E, no seu entender, é extremamente urgente que o ser humano tenha consciência ecológica dos seus atos a fim de evitar a devastação ambiental e, por conseguinte, a sua própria existência.

A escolha de estudar o Complexo de Pontes de Porto Camargo nesta dissertação iniciou-se ainda na graduação e tem relação com as contradições provocadas pelo discurso de progresso tão comum na imprensa local e regional, no entanto, contrasta com uma realidade socioambiental que não parece ter se beneficiado com a construção do complexo. Por isso, surgem alguns questionamentos: a quem essa obra interessou? O que mudou depois da sua construção? Quais os impactos que o feito trouxe para o modo de vida das pessoas que vivem nessa região?

Para responder essas e outras questões que surgiram ao longo da pesquisa, pretendeu-se avaliar, sobretudo, a dimensão dos impactos socioambientais que foi silenciada pelos discursos de autoridades políticas e atenuadas pela imprensa regional. Durante o período analisado, a discussão socioambiental em torno da construção do complexo de pontes, foi relegada, a segundo plano, das páginas de jornais e recebeu uma abordagem superficial para minimizar os impactos que o evento provocaria, pois, deste modo, daria viabilidade para o projeto econômico de setores agroindustriais interessados na construção da obra.

Até o momento, há poucos trabalhos científicos publicados a respeito da mesorregião noroeste do Estado do Paraná, em especial, à região de Porto Camargo. E considerando esse limite de informações, os conteúdos, deste estudo pretendem colocar luz em um assunto que, embora seja difícil, é necessário para provocar a conscientização da população, em relação às obras públicas de grande impacto socioambiental, mas que tiveram aceitação e tolerância devido aos efeitos simbólicos do discurso de progresso, permeando o imaginário social daquela população.

Como se trata de fontes escritas, cheias de elementos gráficos e ilustrativos, é importante considerar a abordagem da Análise do Discurso que, de acordo com o Dicionário de Conceitos Históricos (2009), tem se tornado um dos principais métodos de pesquisa que, rapidamente, difundiu-se no Brasil do século XXI. Essa metodologia vem de disciplinas como a Semiótica e a Linguística, que buscam interpretar as regras do discurso, visto que todos os indivíduos nascem e apreendem uma linguagem e fazem uso de diferentes configurações

linguísticas para expressar suas convicções, ideias, emoções etc., através de elementos historicamente determinados⁸.

Segundo Silva e Silva (2009), todo discurso é composto por uma ideologia, pois, em um idioma com vocabulário tão abrangente, a escolha de determinadas palavras, a fim de enunciar uma ideia, é uma escolha seletiva e com base na formação ideológica do sujeito. Se cada discurso possui uma ideologia na sua composição, logo é possível observar os ditos e escritos jornalísticos, por exemplo, ao analisar como o discurso reproduz certas noções e visões de mundo, e como elas se relacionam para gerar efeito de poder, de verdade e consolidar determinados interesses sociais.

Deste modo, um dos componentes do discurso são os significados históricos que estão presentes no imaginário de quem elabora. A fala é a representação do imaginário de quem a elabora, porém, mesmo que seja manifestada por uma única pessoa, esse sujeito não é responsável pelos sentidos e significados contidos, internamente, nos elementos da sua narrativa, pois, tanto os conceitos são históricos quanto a junção de enunciados reproduzem aspectos da memória coletiva. O discurso, portanto, não é derivado unicamente de opiniões particulares, e sim, de uma parcela do imaginário dominante que envolve cada indivíduo.⁹

É nesse contexto que o analista se preocupa em entender como os símbolos e a língua produzem significados. Silva e Silva (2009) alertaram para o fato de que analisar um discurso não é ler um texto e buscar informações que trazem consigo, pois isso é outra coisa e que pode ser comparada à análise de conteúdo. Dessa forma, de acordo com os autores, a Análise do Discurso não detém a intenção de verificar o que um texto diz, mas sim como diz, em que pode ter elementos históricos, linguísticos e sociais que compõe o discurso. Em outras palavras, tanto a linguagem quanto os sujeitos (emissor e receptor) de um relato, estão inseridos em um contexto sociohistórico e por ele são afetados, podendo o analista identificar determinados conceitos e elementos que foram enunciados pelo emissor.¹⁰

Uma das maiores referências em relação à Análise de Discurso no Brasil é Eni Orlandi (1999), que chama a atenção para esse método, pois como seu próprio nome diz, não se trata de um estudo da língua, do idioma, nem da gramática, mesmo que esses elementos façam parte da análise. A análise, portanto, trata do discurso e essa palavra, etimologicamente falando, possui uma ideia não estática, mas de movimento, uma palavra que é dinâmica e

⁸ SILVA, Kalina V. SILVA, Maciel H. **Dicionário de conceitos históricos**. 2.ed.São Paulo: Contexto, 2009.

⁹ Ibidem., p. 101.

¹⁰ Ibidem., p. 102.

ativa, que acompanha a humanidade ao longo do tempo e com ela se desenvolve, adapta-se, transforma-se, conforme explica a autora:

(...) a linguagem como mediação necessária entre o homem e a realidade natural e social. Essa mediação, que é o discurso, torna possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento e a transformação do homem e da realidade em que ele vive. O trabalho simbólico do discurso está na base da produção da existência humana¹¹.

Considerando essa perspectiva de Orlandi, a relação que o sujeito tem com o mundo, com as coisas e com outros sujeitos é mediada pela linguagem. E sendo a linguagem o próprio discurso, então é possível identificar os elementos linguísticos adotados pelo sujeito e como esses elementos colocam em evidência sua forma de pensar, de agir, seus interesses e os jogos de força que permeiam o seu discurso.¹²

Do mesmo modo, a perspectiva de Durval Muniz de Albuquerque Júnior (2009) entende que as palavras, discurso e pronunciamento são conceitos históricos que podem ser interpretados de inúmeras maneiras. Para o autor, quando se fala em discurso é falar de um objeto simbólico extremamente complexo e que se refere:

(...) a uma peça oratória proferida em público ou escrita como se fosse para ser lida para um dado público. Estarei me referindo a uma fala ou oração feita para dada audiência, podendo ser escrita previamente ou dita de improviso, tendo ficado registrada de alguma forma, seja através da memória daqueles que a ouviram ou presenciaram, seja através de sua versão original, quando por escrito, seja através de sua reprodução, veiculação e repercussão através dos distintos meios de comunicação social: o jornal, a revista, o rádio, a televisão, o cinema, a internet, a fotografia etc.¹³

Albuquerque (2009) aponta que ao se tomar um discurso ou pronunciamento como fonte, não se pode perguntar apenas o que ele remete sobre o passado e as informações que ele traz consigo; é preciso, portanto, perguntar como esse discurso foi produzido, em que momento, por quem e em quais circunstâncias políticas, econômicas, sociais. Em um diálogo com Foucault, o autor aponta que todo discurso pertence a uma ordem discursiva, isto é, o discurso segue regras culturais e historicamente estabelecidas, além do jogo de forças que faz parte das relações sociais, permitindo, limitando ou interditando certos discursos¹⁴. Pois, um discurso está ligado a outros discursos e com eles compartilha enunciados, conceitos e

¹¹ ORLANDI, Eni P. **Análise de Discurso**: princípios e procedimentos. Campinas: Pontes Editores, 1999, p. 15

¹² Idem.

¹³ ALBUQUERQUE JUNIOR, Duval Muniz de. Discursos e pronunciamentos: a dimensão retórica da historiografia. In: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. (org.) et al. **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009, p. 224.

¹⁴ Ibidem., p. 235.

palavras que podem ser analisadas, afinal, todo discurso foi dito ou escrito em um dado lugar e época.

Essa perspectiva da Análise de Discurso contribuiu para a análise das fontes jornalísticas, em que aparecem citados pronunciamentos de autoridades políticas durante e após a construção do complexo de pontes. O mesmo se aplica a um relatório feito pelo DER/PR (1999) referente ao complexo de pontes, trazendo em seu corpo diversos elementos textuais que permitem questionamentos do ponto de vista técnico da construção. Por fim, é possível fazer uma análise semiótica¹⁵ do discurso a partir das fotografias encontradas nesse relatório, e também às obtidas por concessão de uma moradora local.

Quanto aos jornais, o primeiro jornal diz respeito ao Correio de Notícias, um folheto impresso que circulou, em Curitiba, entre os anos de 1980 a 1992. O cientista social Marco Aurélio Barbosa (2018), relata em seu estudo que houve uma segunda fase desse jornal, sob o nome de Correio de Notícias: a serviço do Paraná, e circulou de 1990 a 1992. Com isso passou a ser chamado de Hora H.¹⁶ Todas as edições analisadas, nesta dissertação, estão disponíveis na plataforma eletrônica da *Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional*¹⁷, onde constam notícias e reportagens, desde a confirmação da construção da ponte até a paralisação da obra em 1990. Nas informações do jornal, percebe-se a expectativa de mudança econômica da região e como a obra traria mudanças à vida dos moradores. Além disso, é interessante perceber que há notícias com pequenos intervalos de tempo de uma a outra, em que o jornal, de certa forma, cria um discurso de expectativa referente à construção e ao crescimento que poderia trazer à região. A hipótese é a de que, se o assunto foi se desenrolando e o público recebendo notícias da construção, foi algo que rendeu para o jornal.

Dessa forma, foi feita uma busca no *site* da *Hemeroteca* com a palavra-chave Icaraíma, desde a época de sua criação oficial (isso por volta da década de 1960) até o final da construção do complexo de pontes de Porto Camargo, em 2002. Pela estratégia de pesquisa, o *site* indicou 1.297 ocorrências com essa palavra-chave, sendo que a maior ocorrência foi 471, no periódico Diário do Paraná, e cerca de 213, no Correio de Notícias (que foi o mais

¹⁵ Assim como a Análise do Discurso, a análise semiótica é uma variação analítica que permite analisar a composição das imagens, o uso de cores, o *layout*, os elementos gráficos, a editoração e diversos outros elementos não-escritos, mas que fazem parte do conjunto discursivo e produzem efeitos simbólico no sujeito receptor. Cf. MAGALHÃES, I. Análise do discurso publicitário. *Revista da ABRALIN*, v.4, n.º.1, pp: 231-260, 2005, p. 14.

¹⁶ BARBOSA, Marco Aurélio. **A construção do 20 de novembro: identidade negra e afirmação na “cidade de todas as gentes”**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2018, p. 33.

¹⁷ Para mais informações sobre a Hemeroteca Digital. Cf.: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

utilizado). Após conferir a relação da palavra-chave com a temática, foram identificadas e selecionadas, algo em torno de 40 a 45 ocorrências, para compor este estudo.

Nesses episódios, o que se destaca são notícias e matérias bem curtas sobre o lugar, e o que se relacionava com Porto Camargo foi sendo separado. A palavra-chave Icaraíma, ao invés de Porto Camargo, foi escolhida por apresentar resultados mais objetivos e as notícias/matérias que falavam de Porto Camargo foram encontradas a partir da relação com Icaraíma. O conteúdo de todas essas ocorrências são temas variados, desde a criação de Icaraíma, como campanhas de vacinação de gado, enchentes, principalmente no Porto Camargo, entre outros assuntos, até que se percebeu o conteúdo relacionado aos rumores da construção das pontes e todo o processo inicial disso.

O garimpo digital de fontes foi a alternativa encontrada para as limitações impostas por um contexto pandêmico, no qual o ofício prático do historiador de campo precisou ser suspenso. De todo modo, a investigação digital possibilitou a análise completa do periódico Correio de Notícias e suas publicações entre 1980 e 1989 e, posteriormente, em 1990 e 1992. As menções sobre Icaraíma e Porto Camargo não aparecem nas primeiras páginas ou nas manchetes desses periódicos. Geralmente, estão na metade da edição, variando o destaque e o tamanho do texto. Em sua maioria são textos curtos e sem muito destaque. O periódico, no período de 1980-1989, expõe cerca de 180 ocorrências com a palavra-chave Icaraíma e, no período de 1990-1992, tem há ocorrências. Esses dados foram selecionados para compor esta pesquisa, conforme a **Tabela 2**.

Tabela 2. Jornais publicados entre 1980 e 1992 selecionados para análise discursiva.

<i>NOME DO JORNAL</i>	<i>DIA/MÊS/ANO DE PUBLICAÇÃO</i>	<i>NÚMERO DA EDIÇÃO</i>
Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989	30/01/1985	01081
	09/05/1985	01163
	10/05/1985	01164
	15/01/1986	01369
	05/03/1986	01409
	03/08/1986	01535
	19/10/1986	01601
	09/11/1986	01619
	25/01/1987	01680
	15/02/1987	01698
	28/03/1987	01731
	29/03/1987	01732
	05/04/1987	01738
	12/04/1987	01744
	26/04/1987	01754
	03/05/1987	01759

	12/05/1987	01766
	14/05/1987	01768
	01/08/1987	01843
	14/08/1987	01856
	08/11/1987	01932
	21/12/1987	01969
	07/04/1988	02049
	16/04/1988	02057
	21/06/1988	00031
	22/06/1988	00032
	23/06/1988	00033
	24/06/1988	00034
	27/06/1988	00036
	29/06/1988	00038
	09/07/1988	00047
	16/07/1988	00053
	07/11/1989	00144
	29/11/1989	00163
Correio de Notícias : A serviço do Paraná (PR) - 1990 a 1992	10/01/1990	00192
	16/01/1990	00197
	21/03/1990	00249
	23/03/1990	00251

Fonte: autoria própria.

O segundo periódico analisado é o Nossa Ponte, um jornal que teve, ao todo, 15 edições publicadas, porém, apenas seis, lançadas ao longo de 1998, foram analisadas nesta dissertação. Esse jornal foi produzido e escrito pela Companhia Brasileira de Projetos e Obras ao longo dos anos de 1997 e 1998. A ideia era, aparentemente, um boletim informativo, destinado aos trabalhadores da construção da ponte e seus familiares, quanto ao andamento da obra, cuidados com a saúde, assuntos relacionados à segurança, mas também contendo entrevistas e reportagens sobre temas diversos que aparecem nos jornais. As edições foram cedidas por um dos trabalhadores que colaborou na construção. Os dados foram digitalizados e analisados, conforme a **Tabela 3**.

Tabela 3. Jornais publicados entre 1997 e 1998 selecionados para análise discursiva.

<i>NOME DO JORNAL</i>	<i>MÊS/ANO PUBLICAÇÃO</i>	<i>NÚMERO DA EDIÇÃO</i>
Nossa Ponte	Fevereiro/1998	00009
	Maio/1998	00012
	Junho/1998	00013
	Julho/1998	00014
	Agosto e setembro /1998	00015
	Novembro e dezembro/1998	00016

Fonte: autoria própria.

O terceiro jornal é a Folha de Londrina que, ainda, está em circulação, seja de forma online ou impressa, e é um dos principais veículos de informe popular, nas mesorregiões norte e noroeste do Estado do Paraná. De certa forma, é um periódico grande e com vários

anunciantes, com uma posição mais conservadora. Através de duas edições especiais, guardadas e cedidas por um trabalhador da cidade de Icaráima, para a digitalização, é possível observar vários elementos da construção e, posteriormente, a inauguração da ponte, assim como as várias apreensões de cigarro e drogas, após a inauguração, feitas no posto da Polícia Rodoviária Federal que fica no complexo de pontes. Na versão impressa, duas edições foram utilizadas, nelas, as manchetes tratam da inauguração da ponte e uma edição especial que fala sobre a expectativa de crescimento e desenvolvimento na região. Na versão online, tem cerca 92 ocorrências. O conteúdo dessa versão varia entre a construção, a inauguração e como ficou a região depois da construção, bem como as várias apreensões, em sua maioria são notícias curtas. Na modalidade digital, o periódico não possui número de edição, apenas a data de publicação, segundo a **Tabela 4**.

Tabela 4. Jornais publicados entre 1997 e 2019 selecionados para análise discursiva.

<i>NOME DO JORNAL</i>	<i>DATA DE PUBLICAÇÃO</i>	<i>NÚMERO DA EDIÇÃO</i>
Folha de Londrina (impresso)	Março/2002	15.455
	Março/2002	15.456
Folha de Londrina (digital)	18/02/1997	-
	30/04/1997	-
	02/06/1997	-
	03/07/1997	-
	23/07/1997	-
	24/07/1997	-
	29/11/1997	-
	31/01/1998	-
	18/02/1998	-
	10/03/1998	-
	31/07/1998	-
	01/10/1998	-
	05/10/1998	-
	16/10/1998	-
	30/10/1998	-
	13/11/1998	-
	18/11/1998	-
	02/03/1999	-
	13/04/1999	-
	27/07/1999	-
	27/07/1999	-
	25/09/1999	-
	29/09/1999	-
	21/10/1999	-
	10/03/2000	-
	12/03/2000	-
	13/03/2000	-
	17/06/2000	-
	10/11/2000	-
	30/03/2001	-
11/04/2001	-	

	27/04/2001	-
	25/05/2001	-
	19/08/2001	-
	24/08/2001	-
	11/10/2001	-
	19/10/2001	-
	06/02/2002	-
	11/03/2002	-
	11/03/2002	-
	11/03/2002	-
	13/03/2002	-
	13/03/2002	-
	14/03/2002	-
	29/03/2002	-
	29/03/2002	-
	10/04/2002	-
	11/04/2002	-
	15/04/2002	-
	26/04/2002	-
	02/05/2002	-
	24/05/2002	-
	03/06/2002	-
	04/06/2002	-
	28/08/2002	-
	07/09/2002	-
	03/10/2002	-
	22/11/2002	-
	06/03/2003	-
	02/04/2003	-
	05/04/2003	-
	15/04/2003	-
	18/04/2003	-
	29/09/2003	-
	06/12/2003	-
	13/12/2003	-
	01/06/2004	-
	04/09/2004	-
	22/08/2005	-
	30/11/2005	-
	11/01/2006	-
	20/04/2006	-
	28/11/2006	-
	27/10/2007	-
	29/09/2009	-
	05/10/2009	-
	11/08/2010	-
	13/01/2014	-
	27/11/2014	-
	12/12/2014	-
	22/01/2015	-
	11/02/2015	-
	03/12/2015	-
	05/06/2015	-
	01/08/2015	-
	05/10/2015	-
	14/10/2015	-

	24/11/2015	-
	19/09/2016	-
	25/01/2018	-
	14/06/2019	-

Fonte: autoria própria.

Nos informes referentes ao complexo de pontes, produzido pelos membros do DER/PR, há informações técnicas quanto às medidas das pontes, contendo fotografias da construção, além de relatos contratuais, entre outras informações de valor analítico. Por se tratar de um relatório, é possível que tenha sido elaborado nos últimos meses, antes da entrega da obra, visto que a data, no documento, é imprecisa, devido à deterioração causada pelo tempo, mas, pelo conjunto de elementos textuais e discursivos, é possível identificar que a elaboração é dos anos finais da obra.

Já as fotografias selecionadas para análise, encontram-se no acervo pessoal de uma moradora de um município vizinho de Icaraíma. Ela cedeu, gentilmente, para a digitalização, cujo acervo possui fotografias que vão desde o canteiro de obras até a sua inauguração. Tem-se, também, fotografias, anexadas no relatório final do DER/PR, em que é possível perceber o avanço da obra e os impactos causados. Foram selecionadas, ainda, fotografias atuais do Porto Camargo, a fim de analisar a dimensão turística do espaço.

A iconografia foi muito útil à pesquisa. De acordo Com Silva e Silva (2009) essa palavra define “(...) qualquer imagem registrada e as representações por trás da imagem. Como conceito, abarca desde desenhos, pinturas e esculturas, até fotografias, cinema, propaganda, outdoors; tanto a imagem fixa quanto a imagem em movimento.”¹⁸ Dessa forma, as imagens, aqui analisadas e discutidas, representam ideias, sonhos, expectativas de uma época. Lima e Carvalho (2009) traçam um histórico de como a fotografia passou a ser uma fonte utilizada pelos historiadores (as) ao longo do tempo. Segundo as autoras a fotografia:

(...) difundiu-se de forma capilar na sociedade contemporânea, sendo presença constante nas mais diversas esferas públicas e privadas. Utilizar as fontes fotográficas para a pesquisa história, portanto, significa inicialmente entender que tamanha diversidade de usos gerou arquivos e coleções que podem ser encontrados não somente em instituições de guarda (arquivos, museus, bibliotecas etc.), mas também nos seus locais de origem de produção ou no final do caminho de sua circulação¹⁹.

As fotos utilizadas apontam informações que os textos não são capazes de fornecer, elas não só ilustram a construção do complexo de pontes, como é possível perceber uma

¹⁸ SILVA; SILVA, 2009, op cit., p. 198.

¹⁹ LIMA, Solange Ferraz de. CARVALHO, Vânia Carneiro de. Fotografias: usos sociais e historiográficos. In: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. (org.) et al. **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009, p. 34-45.

narrativa. Nelas, há um vestígio do passado que pode ser compreendido ao fazer uma crítica interna e externa, relacionando com seu contexto de produção, foi o que, aqui, tentou-se fazer.

Esta dissertação está estruturada em três capítulos. No primeiro, a discussão gira em torno de Porto Camargo, como era esse lugar antes da construção do complexo de pontes. Para isso, fez-se uso do conceito de Região como forma de estudar o lugar, as mudanças físicas, no caso dos aspectos ambientais, além das transformações sociais. Nesse sentido, é possível ver que o discurso do progresso agiu, um lugar que era, praticamente como extinto, na década de 1980, passou a ser um lugar de investimentos de uma grande infraestrutura e, também, do turismo, após a inauguração da obra.

O segundo capítulo discute e analisa o conceito de progresso, o que significa, que tipo de relações ele carrega em seu conceito, como é materializado no discurso acerca das obras e, de que modo aparece nos pronunciamentos de autoridades públicas, à época da inauguração da obra, em 2002. Foi analisado como esse conceito de progresso, empregado nos discursos para produzir um efeito de legitimidade à construção da obra, e alimentar a esperança e expectativas da população com um futuro utópico, um futuro que traria benefícios a todos, sem mencionar os possíveis danos socioambientais.

Na análise das fontes, utilizou-se uma bibliografia especializada, objetivando entender essa lógica de investimentos em obras públicas, a noção de progresso capitalizada pelo discurso, além de seus conceitos históricos que demonstram uma espécie de ideologia da redenção, isto é, uma visão elitista de que a obra pública criaria as condições necessárias para salvar aquela localidade do esquecimento, da pequenez econômica, das limitações socioculturais, além de alimentar o imaginário popular com expectativas de melhorias à qualidade de vida. Essa ideologia da redenção não aconteceu somente em Porto Camargo, mas em outros lugares, seja no próprio Estado do Paraná ou em outras regiões do Brasil. Este capítulo analisa, principalmente, os primeiros indícios da construção nos discursos contidos em trechos jornalísticos, publicados por volta de 1985, quando a obra começou a ser projetada e executada.

No sentido de entender essas mudanças, é necessário discutir o Porto Camargo antes, durante e depois da construção. Logo, é importante uma reflexão sobre História Ambiental, que foi feita no terceiro capítulo, a fim de verificar que a natureza dessa região foi alterada pelo discurso do progresso. Nesse caso, a análise das fotografias é necessária, bem como do relatório final do DER/PR, incluindo, é claro, as fontes jornalísticas.

Por fim, o terceiro capítulo analisa os impactos ambientais e sociais que a obra causou na região, sobretudo a partir das fotografias, do relatório da DER/PR, e das fontes que registraram esses aspectos, evidenciando as mudanças na natureza e no distrito. Impactos que, às vezes, não são pensados, quando se fala em progresso, ou seja, não aparecem, de modo nítido, nos discursos de autoridades políticas, que dão ênfase, aos efeitos positivos que a obra traria. Faz-se relevante refletir acerca dos pontos que, às vezes, acabam sendo ocultados, consciente ou não, nos discursos. Até que ponto a questão ambiental fez parte do projeto das empresas? De início, haveria apenas quatro pontes, mas, depois, tornou-se necessária uma quinta ponte, por que esse acréscimo? A reflexão é para pensar a posição da empresa e dos governos (Estadual e Federal) quanto ao possível impacto ambiental.

Além disso, perceber os efeitos sociais, como é o caso do tráfico de drogas que, com o complexo de pontes, intensificou-se. O recorte, neste capítulo, ocorre durante a construção e nos momentos após sua inauguração, isso por volta de 1996 a 2002.

Devido à Pandemia da Covid-19, a *Internet* foi fundamental para o desenvolvimento deste trabalho. Em razão dos protocolos de segurança sanitária, a pesquisa oral prevista não foi realizada e a *internet* ofereceu uma possibilidade de procurar outras fontes, de discutir outros pontos de vista relativos à construção do complexo de pontes. Como aponta Napolitano (2008):

(...) A rede mundial de computadores representa grande apoio a historiadores, sobretudo àqueles que não têm acesso às grandes instituições de coleta e preservação dos acervos audiovisuais. A internet, no entanto, é mais um depósito de informações, um grande arquivo virtual de referência, do que um arquivo material de fontes primárias. O pesquisador iniciante deve ter muito cuidado com a pesquisa na internet, pois muitos websites não citam referências ou atestam a origem dos documentos transcritos.²⁰

Foi essencial uma reflexão sobre as fontes disponíveis, uma metodologia que levasse em conta a não disponibilidade física dos materiais, para isso, a ferramenta da *Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional* ofereceu ao leitor deste trabalho um acesso democrático a todos os materiais utilizados.

²⁰ NAPOLITANO, Marcos. A história depois do papel. In: PINSKY, Carla (org.) et al. **Fontes históricas** 2.ed., I a reimpressão.— São Paulo : Contexto, 2008, p. 264-265.

CAPÍTULO 1 – A REGIÃO DE PORTO CAMARGO

Na **imagem 4**, pode-se ver uma placa de sinalização que foi colocada, na década de 2010, e faz a recepção dos veículos e pedestres que chegam ao distrito de Porto Camargo. No entanto, essa placa só foi colocada tendo em vista os recursos que a prefeitura dispunha, à época, e a necessidade de sinalizar o distrito que passou a ser, ao longo do tempo, um local de turismo, havendo uma maior circulação de pessoas. Isso também mostra a necessidade de maior infraestrutura nesse lugar, pois a realidade do turismo e o fluxo de pessoas que atualmente se tem, nem sempre foi assim, em alguns momentos, antes da construção, a população foi mais numerosa, e, após a construção, há uma contínua diminuição de moradores²¹.

Imagem 4 – Entrada de Porto Camargo



Fonte: Acervo pessoal do autor, fotografia tirada em 15 de janeiro de 2021.

Essa fotografia diz respeito a uma nova fase do Porto Camargo, a da exploração do turismo e, com ele, a ascensão do setor imobiliário e sua relação com os impactos socioambientais, que serão analisados e discutidos no terceiro capítulo. No entanto, pode-se perceber que o turismo e a movimentação de pessoas em torno de Porto Camargo, tem registro ainda antes da construção do complexo de pontes. O investimento em infraestrutura e a venda de lotes de terras para o turismo em Porto Camargo começa por volta de 1985, a

²¹ IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas populacionais enviadas para o TCU, estratificadas por idade e sexo pelo MS/SGEP/Datasus.** (2012). Disponível em: www.tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?ibge/cnv/poppr.def. Acesso em 1 nov. 2021.

partir das primeiras notícias sobre a possível construção de tal complexo, veiculadas pelo jornal Correio de Notícias-PR, o que atraiu os olhos dos especuladores imobiliários.

Quanto ao uso das fotografias, Peter Burke (2004) faz algumas considerações:

(...) é desnecessário dizer que o uso do testemunho de imagens levanta muitos problemas incômodos. Imagens são testemunhas mudas, e é difícil traduzir em palavras o seu testemunho. Elas podem ter sido criadas para comunicar uma mensagem própria, mas historiadores não raramente ignoram essa mensagem a fim de ler as pinturas nas “entrelinhas” e aprender algo que os artistas desconheciam estar ensinando. Há perigos evidentes nesse procedimento. Para utilizar a evidência de imagens de forma segura, e de modo eficaz, é necessário como no caso de outros tipos de fonte, estar consciente das suas fragilidades.²²

Conforme explica Burke, as fotografias não são reflexos da realidade, elas são feitas para comunicar, não foram feitas para os futuros historiadores e historiadoras, foram feitas para registrar um dado momento, a partir da perspectiva do emissor (autor da foto). Nesse caso, a **imagem 4**, assim como outras que aparecerão ao longo dos capítulos, foram produzidas pela perspectiva do autor desta dissertação, com a finalidade de pensar a problemática da pesquisa.

Quando o historiador se utiliza de uma fonte fotográfica, há uma série de fatores que o circundam. Suas intencionalidades com a foto podem produzir discursos e visões seletivas da realidade. Alguns fotógrafos interferem na arrumação dos objetos, nos ângulos, na tonalidade, cor da imagem, etc. No entanto, as imagens permitem imaginar o passado de forma mais vívida. E é com esse objetivo que se quer usar as fotografias de Porto Camargo, visando possibilitar a criação de uma ilustração do passado, a partir das suas características presentes, além de discutir como se construiu esse presente.

Na **imagem 4**, essa não é a entrada somente de Porto Camargo, ela transmite uma ideia de que ali naquela região existe história. Uma história que começa, muito antes da construção das obras, com pessoas que vivem de forma simples, modesta, cujas práticas produtivas estão conectadas à natureza, como a experiência dos ribeirinhos, povos esses que residem às margens do Rio Paraná. Mas, para compreender melhor essa região, é importante começar pelo seu conceito.

²² BURKE, Peter. **Testemunha Ocular**. Bauru, SP: EDUSC, 2004, p. 18

1.1 O CONCEITO DE REGIÃO

Falar em região é pensar em um conceito múltiplo, complexo, e com várias possibilidades de ser abordado. A acepção mais comum de região está relacionada aos estudos naturais, onde o seu conceito é empregado para representar uma delimitação territorial com base em aspectos políticos, geográficos, sociais, culturais, religiosas, étnicas etc. Porém, de acordo com Pierre Bourdieu (1989), a ideia de região cria uma fronteira simbólica que, embora possa usar de referenciais reais (como um rio cortando duas porções de terra ou uma falésia separando pessoas), trata-se de uma divisão imaginária estabelecida por um ato vontade.²³

Esta vontade, ato seletivo e arbitrário, é também um ato de poder e, portanto, objeto de disputa entre os grupos sociais. Os geógrafos reivindicam para si o monopólio conceitual de região por terem o espaço físico como o seu principal objeto de estudo, contudo, alguns objetos em torno do conceito de região, coincidem com os estudos historiográficos, economicistas, etnográficos, linguísticos etc. Segundo o geógrafo francês Paul Claval (2010), um dos principais referenciais teóricos para os geógrafos contemporâneos:

(...) Não existem saberes sobre a sociedade, a economia, a vida política ou a cultura que se constituíssem em um universo a-espacial e que os geógrafos não tivessem que aplicar diferentemente, segundo os lugares. As sociedades são fenômenos espaciais. As ciências que permitem compreender sua natureza e seu funcionamento devem levar em consideração os meios ambientes e as distâncias: elas têm necessidade da geografia²⁴

Considerando a perspectiva de Claval, os geógrafos devem se ater aos aspectos físicos do mundo, mas também precisam incluir, em seus estudos, os aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais. As ciências que buscam compreender a natureza e o funcionamento do mundo também precisam incluir aspectos físicos e geográficos em seus conhecimentos. Nesse sentido, os geógrafos, como Paul Claval, buscam expandir as fronteiras epistemológicas da Geografia sobre regiões que são objeto de outras ciências, tal é o caso da História, segundo registra Pierre Bourdieu, com clara ironia:

(...) A região é o que está em jogo como objeto de lutas entre os cientistas, não só geógrafos, é claro, que, por terem que ver com o espaço, aspiram ao monopólio da definição legítima, mas também historiadores, etnólogos e, sobretudo desde que

²³ BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa, Difel/Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1989.

²⁴ CLAVAL, Paul. **Epistemologia da Geografia**. Florianópolis, Editora da UFSC, 2010, p. 377

existe uma política de ‘regionalização’ e movimentos ‘regionalistas’, economistas e sociólogos.²⁵

O que Bourdieu explica é que a região não é um conceito de exclusividade dos geógrafos, pois desde que a Administração Pública passou a organizar e dividir seus espaços territoriais em regiões administrativas de acordo com as características locais da população, o conceito se tornou parte dos assuntos políticos. Bem como os movimentos regionalistas e separatistas que surgiram em contraposição às ideias de Estado-Nação, tornando o conceito de região um assunto das análises sociológicas. O mesmo ocorre entre os historiadores que incorporaram o conceito de região para realizarem suas reflexões sobre as relações humanas em seus múltiplos aspectos físicos e subjetivos, além dos processos históricos em suas diferentes escalas e locais.

José D’Assunção Barros (2012), por sua vez, aponta que a História não é somente a ciência dos homens no tempo, é preciso acrescentar a categoria do espaço. Algo como o estudo do Homem no tempo e no espaço. Além da categoria tempo (que é a primeira noção que vem à mente do historiador quando se quer pensar na História como um campo de saber), não tem como negar que os processos históricos se desenvolvem no tempo e no espaço. Nesse sentido, as ações que afetam a vida humana podem ser consideradas historicamente construídas, num espaço geográfico ou político e que irá se constituir em espaço social²⁶.

De acordo com esse mesmo autor, se os geógrafos vêm aguçando a consciência temporal, então os historiadores também precisam incluir em suas discussões a consciência espacial.²⁷ É a partir dessa perspectiva de Barros, no qual o diálogo interdisciplinar da História com a Geografia é que se torna possível pensar a região como um elemento histórico, onde “a região pode ser compreendida como uma unidade definível no espaço que se caracteriza por uma relativa homogeneidade interna com relação a certos critérios.”²⁸

Tendo em vista que a História é o estudo da humanidade, no tempo e no espaço, e que as transformações e ações, que interferem na humanidade, podem ocorrer num espaço que é, às vezes geográfico ou político, e, especialmente, um espaço social²⁹ A espacialidade, de acordo com Barros, foi se expandido ao longo dos anos, acompanhando o desenvolvimento da

²⁵ BOURDIEU, 1989, op. cit., p.118.

²⁶ BARROS, José D’Assunção. **O campo da história**: especialidades e abordagens. São Paulo: Editora Vozes Limitada, 2012, p. 1.

²⁷ Ibidem, p. 2.

²⁸ Ibidem, p. 3.

²⁹ Idem. História, Espaço e Tempo: interações necessárias. **VARIA HISTÓRIA**, Belo Horizonte, vol. 22, nº 36: p.460-476, Jul/Dez 2006, p. 462

historiografia do século XX, do espaço no sentido físico ao espaço social, político, imaginário até o campo de forças que pensa as práticas discursivas.

Sobre o espaço, José D'Assunção Barros (2006) tece algumas considerações que reafirmam a posição apresentada por Paul Claval, na qual o espaço físico é o objeto central da Geografia, mas que não deixa de incluir os elementos culturais e simbólicos, daí a importância de se estabelecer um diálogo interdisciplinar com essa ciência. Espaço, portanto, seria uma área indeterminada que existe na materialidade física. E, a partir dessa noção, na Geografia tradicional, começaram a emergir outras categorias com a de paisagem, território e de região, noções que logo os historiadores passaram a se apropriar³⁰.

Fernand Braudel foi um dos principais expoentes da historiografia contemporânea no que se refere à utilização de conceitos da geografia. Em *Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II* (1945), Braudel divide o tempo histórico em três temporalidades diferentes (longa, média e curta duração), em que o espaço geográfico deve ser entendido como um ponto de partida para os estudos historiográficos, um palco onde os eventos sociais ocorrem, pois suas transformações físicas ocorrem lentamente e influenciam várias gerações.

De acordo com o autor, a curta duração são acontecimentos de “tempo breve, ao indivíduo, ao evento (...) é o tempo do cronista, do jornalista”³¹, sobretudo, dos eventos políticos que marcam o percurso de uma sociedade no tempo. São acontecimentos pontuais que, em categoria numérica, resumem-se em alguns dias ou poucos anos. A Revolução Francesa (1789) ou Proclamação da República, no Brasil (1889), podem ser considerados acontecimentos de curta duração. Esses eventos, normalmente, desprendem-se de conjunturas específicas àquele contexto. Essas conjunturas são definidas pelo autor como média duração e envolvem uma ou mais décadas. Em geral, associada a fenômenos econômicos e seus ciclos.

(...) Ontem, um dia, um ano podiam parecer boas medidas para um historiador político. O tempo era uma soma de dias. Mas uma curva dos preços, uma progressão demográfica, o movimento dos salários, as variações da taxa de juro, o estudo (mais

³⁰ Foi a aproximação da Escola dos Annales com a escola geográfica de Vidal de La Blache uma das primeiras e principais no que se refere ao uso de conceitos tradicionais da Geografia utilizado pelos os historiadores. Exemplos como os de Lucien Febvre e Fernando Braudel que utilizaram conceitos como de espaço e região, e vai ser a partir da década de 1950 que tem-se estudos de história local em quantidade. O modelo geográfico de La Blache se formou em oposição ao da escola geográfica alemã que tinha como expoente Ratzel, em que este era determinista, e La Blache abordava uma visão que leve em conta um possibilismo geográfico. Cf. BARROS, 2006, op. cit., p. 466.

³¹ BRAUDEL. História e Ciências Sociais: a longa duração. In: _____. **Escritos sobre a História**. Trad. J. Guinburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. São Paulo: Perspectiva, 2007, p. 44-45.

imaginado do que realizado) da produção, uma análise precisa da circulação reclamam medidas muito mais amplas.³²

Em sua obra, Braudel classifica a temporalidade em conceito de longa, média e curta duração. Sob o primeiro conceito, ele descreve o mediterrâneo, centrado no aspecto geográfico daquele espaço, mas em um determinado tempo: época de Filipe II. Por ser um aspecto com transformações lentas e que perpassam vários séculos, sua dimensão ganha valor estrutural e histórica, uma espécie de Geo-História³³. Isto é, “uma estrutura é sem dúvida, articulação, arquitetura, porém mais ainda, uma realidade que o tempo utiliza mal e veicula mui longamente. Certas estruturas (...) tornam-se elementos estáveis de uma infinidade de gerações”.³⁴

E, no que se refere a história ao Porto Camargo, a temporalidade poderia ser classificada de curtíssima duração, uma história dos eventos imediatos³⁵. Essa temporalidade compreende a geografia como uma chave de leitura para a história, o espaço, nesse sentido, passa para o primeiro plano, passa a ser um sujeito da história, isso possibilita o exame da longa duração, ou seja, é uma história quase imóvel que se desenrola sobre uma estrutura, onde os elementos climáticos, geológicos e animais encontram-se, um ambiente de equilíbrio em que se instala o homem. Dessa maneira, percebe-se a indissociável mistura entre o tempo, o homem e o espaço, pois ora a espacialidade se comprime, ora ela se dilata, sobretudo, quando se leva em conta um determinado período ou outro.

³² Ibidem, p. 47.

³³ Ibidem, p. 48.

³⁴ Ibidem, p. 49.

³⁵ O historiador Fernand Braudel (1902-1985) esteve à frente da Escola dos Annales entre 1946 e 1968 aproximadamente, e lidou com conceitos como estrutura, conjuntura e novos métodos, tais como a História Serial, longa duração no que se refere ao tempo. Braudel, no artigo *História e Ciências Sociais: a longa duração* (1965) passou a utilizar outras terminologias em relação ao tempo, três categorias da duração. Tais como a história dos eventos, segundo o autor a história tradicional se debruça ao tempo breve, aos acontecimentos, é um fôlego curto, é a história dos acontecimentos políticos, de personagens (BRAUDEL, 1965, p. 263). O tempo médio que se refere à conjuntura. Uma nova história econômica que aborda a oscilação cíclica há ao lado do relato, um recitativo da conjuntura que focaliza o passado em períodos maiores: dez vinte ou cinquenta anos (BRAUDEL, 1965, p. 263). E por fim, tem-se a categoria da terceira duração, que é um fôlego muito mais lento, que abarca períodos maiores, essa é a história da longa da duração, conhecida também como a geo-história. Conforme Braudel, muito para além deste segundo recitativo, encontra-se uma história de fôlego ainda mais lento e devagar, neste caso de uma amplitude secular: a história de longa, de muito longa duração (BRAUDEL, 1965, p. 265). Dessa forma, o tempo geográfico (o das montanhas, rios, planícies, mares, estações do ano etc.) tempo que segundo Araújo é quase imóvel e de lentas transformações, porém de é de permanências e regularidades. Nesse caso é o tempo estrutural da história para Braudel, é uma geo-história que pode revelar estruturas profundas dos homens. O tempo social (tempo este das sociedades, civilizações, sistemas da economia, etc.) é um tempo lento, cíclico, conjuntural. E por fim, o tempo individual (esse dos acontecimentos, que é o dos personagens políticos) é um tempo muito rápido, que possui uma curta duração, passageiro, e quando comparado à vista dos outros dois, é pequeno. Cf. ARAÚJO, George. Considerações sobre as relações entre estruturalismo e história. *OP SIS*, v. 11, n. 2, pp. 153-166, Catalão, 2011. p. 158-159.

Uma região é algo que pode ser uma unidade definível no espaço, que possui uma homogeneidade, que possui algo de específico. Nessa unidade, há práticas que são específicas, não é só o lugar, é também o que acontece nele. A região possui elementos internos (que podem ser estáticos ou não) que dão identidade a ela, as relações sociais criam as regiões, e nessa identidade e delimitação dentro de seus limites, possui padrões que são possíveis analisar. É algo suscetível ao olhar micro e o seu diálogo com questões macro, é algo que abre espaço para estabelecer comparações e explicações dos processos históricos a serem analisados.

A história regional fornece dados para a história comparada, e isso auxilia a perceber coisas que ocorrem entre um nível e outro. Dessa forma, a história regional é importante, pois possibilita entender acontecimentos históricos e sociais que afetam uma localidade, mas também em nível global, fazendo paralelos e comparações, percebendo especificidades.

Sobre isso, a região pode ter sua identidade delimitada e definida dentro dos seus limites, pode ser evidenciado um padrão de interrelações entre elementos específicos e que refletem, também, nas relações sociais, pois há uma lógica interna, um certo padrão que a singulariza e que pode ser percebida como uma unidade que contrasta com outros contextos. Nesta dissertação, a região é o Porto Camargo, pois nesse espaço, num determinado período histórico, houve uma grande circulação de pessoas, onde se estabeleceram acordos e relações sociais, pois, conforme afirmou Barros, se há pessoas circulando por um espaço, então há uma região.³⁶

1.2 ASPECTOS SÓCIOPOLÍTICOS DE PORTO CAMARGO

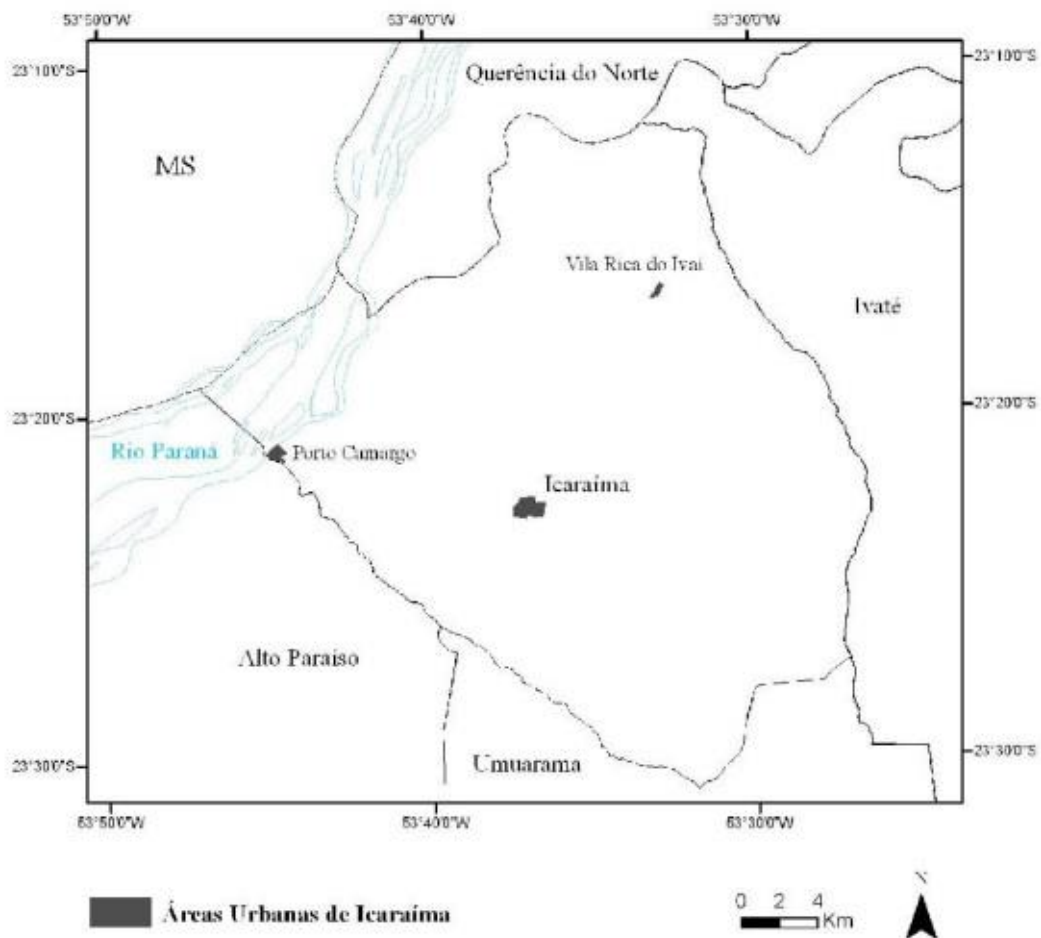
Localizada na mesorregião noroeste do Estado do Paraná, a cidade de Icaraíma (ver **imagem 5**) foi emancipada à condição de Município por lei estadual, desde 25 de julho de 1960³⁷. Esse espaço, que antes era ocupado por povos Xetá e Guaranis, na margem esquerda do Rio Paraná, passou a ser ocupado pela Companhia Brasileira de Imigração e Colonização (COBRINCO), que, nos anos de 1950 foi a responsável por promover a colonização da Gleba Vila Alta, onde hoje se localizam os municípios de Alto Piquiri, Alto Paraíso, Icaraíma, Ivaté. Essa empresa, com ajuda das autoridades locais, foi denunciada por ocupar o território dos povos Xetá e retirar os indígenas para limpar essa região e torná-la atrativa para os

³⁶ Idem.

³⁷ “Histórico de Icaraíma” segundo o site da prefeitura municipal de Icaraíma. Disponível em: <http://www.icaraima.pr.gov.br/sobre>. Acesso 20 de julho de 2020.

compradores, conforme a denúncia vinculada pelo jornal Gazeta do Povo (1959), que relata: “(...) seus caminhões teriam sido vistos pelo menos duas vezes conduzindo índios para fora da Serra dos Dourados. Qual o destino? Nada se sabe. Ninguém, ao que parece, procurou averiguar (...). Pessoas temem fazer denúncias.”³⁸

Imagem 5 – Mapa político da cidade de Icaraima (PR).



Fonte: Adaptado de Cardoso e Lima (2009).

A questão das terras é outro capítulo da história das disputas dessa região, onde os povos indígenas perderam seu território e os interesses das companhias colonizadoras foram mantidos com a colaboração das autoridades locais. Tal situação não é um fenômeno isolado, pois, nesse mesmo lugar, entre 1988 a 2002, ocorreu a construção do complexo de pontes de

³⁸ Jornal Gazeta do Povo, 03, dez, 1959. In: PARANÁ, Secretaria de Estado da Cultura. **Quem são os Xetá?** Produção e execução: Museu Paranaense, Secretaria de Estado da Cultura e CELEPAR – Companhia de Informática do Paraná. Curitiba, 2000. 1CD-ROM.

Porto Camargo que, apesar das críticas em torno dos impactos socioambientais que a obra poderia provocar, o discurso das autoridades políticas e de representantes dos setores produtivos da região prevaleceu, associando a construção da obra a um grande projeto de desenvolvimento econômico, sem considerar os efeitos negativos que acompanhariam a obra.

De acordo com o plano de manejo do Parque Nacional de Ilha Grande, elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente, em 2008, o Bioma da região de Porto Camargo é, predominantemente, Mata Atlântica. Esse Bioma é caracterizado pela presença de vegetação mista, floresta densa, facilmente identificada pela presença de árvores de Araucária e formações florísticas típicas de litorais. É constituído de extensas várzeas, manguezais pântanos decorrentes do contato com o Rio Paraná. Em termos gerais:

O Bioma Mata Atlântica pode ser visto como um mosaico diversificado de ecossistemas, apresentando várias estruturas e composições florísticas em função de diferenças de solo, de relevo e de características climáticas existentes na ampla área de ocorrência desse bioma no país³⁹

Em função das características desse Bioma, ou melhor, que pode ser chamado de Fitofisionomia, a região também mantém grandes populações de animais, cujo habitat principal são as áreas de várzeas. Algumas das principais espécies identificadas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) são os cervo-do-pantanal, capivaras, antas e os jacarés-de-papo-amarelo. Entre as aves há o macucu, uirapuru-laranja, o sabiá, o estalador, o bicudo, além dos felídeos, como a onça-parda, a onça pintada e outros mamíferos como os catetos, javalis, cachorro-do-mato, veados, tamanduá-mirim, tamanduá-bandeira, bugio, lontra e uma diversidade de outras espécies que compõem a heterofauna aquática, como peixes, anfíbios, lagartos, serpentes, cágado-pescoço-de-cobra e outros répteis que habitam esse vasto ecossistema.⁴⁰

Na década de 1990, a população de Icaraíma chegou a 12.405, tendo a prestação de serviços a principal atividade econômica da região, com cerca 63,31%, seguido de 33,67% da atividade agropecuária e apenas 3,02% de atividades industriais.⁴¹ Esse aumento da população poderia ser explicado pela necessidade de pessoas vindas de outros locais para compor a equipe de trabalhadores na construção do complexo de pontes, o que daria uma certa legitimidade aos discursos de progresso atrelado à movimentação econômica da região.

³⁹ SVOLENSK, A. C., G. LEONHARDT, G. VIVEKANANDA K. L. et al. **Plano de Manejo para o Parque Nacional de Ilha Grande**. Ministério do Meio Ambiente, Curitiba: ICMBio, 2008, p. 41.

⁴⁰ Ibidem, p. 140-142.

⁴¹ PARANÁ. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Participação dos Municípios Paranaenses na Economia do Estado 1990-93**, Curitiba: IPARDES, 1996, p. 45.

No entanto, havia uma tendência de decaimento na população de Icaraíma, como indica o censo demográfico de 1980, que registrou cerca de 16.391 habitantes,⁴² número esse que é muito superior se comparado as décadas seguintes. Apesar da necessidade de mão de obra para executar a obra, o número da população se manteve em redução e, sem uma população crescente, a economia também tende a decair.

Quando a ponte foi iniciada, cerca de 700 funcionários fizeram parte e a maioria foi contratada na própria região. De certa forma, essa rápida demanda por trabalho aumentou a população de Icaraíma e de Porto Camargo, Contudo, Lucena (2013) indica que, ainda assim, a população de Porto Camargo está estimada em cerca de 800 habitantes (sendo 600 na área urbana e 200 na área rural), “composta por ribeirinhos, pescadores, pequenos sitiantes e comerciantes”⁴³

A respeito das pontes, têm-se as seguintes informações: ponte sobre o Ribeirão do Veado com uma extensão total de 90 metros e 12,8 metros de largura; ponte sobre o canal leste do rio Paraná com uma extensão total de 1.483,10 metros e 12,8 de largura; ponte sobre o canal oeste do rio Paraná com uma extensão de 694,80 metros e 12,80 de largura; ponte sobre o rio Amambaí com uma extensão de 538,40 metros e 12,8 metros de largura, de acordo com o Relatório Final do DER/PR sobre o complexo de pontes. Na **Imagem 6**, pode-se observar a ponte sobre o rio Paraná, no canal leste. Essa ponte corta o rio e adentra à mata, lugar este abrigado por animais silvestres, porém, que nas folhas dos jornais a construção teria assegurado a preservação da natureza. Tal discussão será melhor elaborada no capítulo três.

Imagem 6 – Ponte sobre o canal leste



Fonte: Adaptado de DER/PR (1998).

⁴² IBGE, 2012, op. cit.

⁴³ LUCENA, 2005, op. cit. p. 5.

A região de Porto Camargo é formada, principalmente, por ribeirinhos, pequenos produtores rurais e pescadores, tendo o turismo uma das principais atividades econômicas, onde a pesca esportiva, a visitação do Paredão das Araras, conforme a **Imagem 7**, a comercialização de produtos nas prainhas, que recebem banhistas em busca de lazer e descanso. Além do mais, os passeios marítimos atraíram empresas de locação de barcos e alimentaram o setor hoteleiro, as pousadas, as lanchonetes, loja de produtos de caça etc, fazendo movimentar toda a economia local em torno do turismo.⁴⁴

Até 2012, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) registrou uma população de aproximadamente 700 pessoas vivendo em Porto Camargo. Pouco mais de 8% do total de 8.657 habitantes do Município de Icaraíma.⁴⁵

Imagem 7. Paredão ou Buraco das Araras



Fonte: Adaptado de TripAdvisor (2014).

⁴⁴ Construção do perfil socioeconômico de Porto Camargo. Cf. LUCENA, Margot Ieda C. **Memórias dos Ilhéus de Porto Camargo, Rio Paraná (1984-2013):** cotidiano, trabalho e sala de aula. UNESPAR: Programa de Desenvolvimento Educacional - PDE, Icaraíma, 2013. p. 5-7.

⁴⁵ IBGE, 2012, op. cit.

Esse paredão é um ponto muito visitado pelos turistas através dos passeios de barcos e, de certa forma, é um símbolo identitário da região. De acordo com relatos de moradores locais, ao longo do ano, é possível ver algumas araras formando ninhos e se reproduzindo, tal como verifica-se na **Imagem 7**. Isso ocorre devido à formação geológica e as espécies da flora rupícola, que atraem as aves, em especial, a arara-vermelha *Ara chloroptera*⁴⁶.

Por essas características turísticas, o passeio de barco, guiado pelos moradores da localidade, tornou-se uma importante fonte de renda. Alguns pescadores dividem-se entre a pesca e a atividade de marinheiro, transportando pessoas ao longo do Rio Paraná. Quando não podem pescar, arrumam alguns trabalhos temporários como marinheiro, pedreiro até poderem retornar à atividade de origem, ou mesmo nem voltam, pois, o fluxo do rio e seus períodos de baixa acabam afetando a pesca e o estilo de vida dessas pessoas.

1.3 UMA REGIÃO IMAGINADA

Como dito na introdução, o lugar antes da construção do complexo de pontes foi, visto pelo jornal Correio de Notícias como local em processo de extinção, talvez por ser uma localidade pequena, com poucas oportunidades de emprego e a ideia de ser um lugar fim de linha, na **Imagem 8** pode-se ver o vão a ser superado, o progresso se sustentando pelos pilares que foram sendo montados para construir um das pontes do complexo.

Imagem 8 – Pilares da construção



Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal de Icaraíma, 1990.

⁴⁶ SVOLENSK, A. C., G. LEONHARDT, G. VIVEKANANDA K. L. et al. **Plano de Manejo para o Parque Nacional de Ilha Grande**. Ministério do Meio Ambiente, Curitiba: ICMBio, 2008, p. 609.

O Rio Paraná é um marco geográfico que divide as regiões administrativas do Paraná e do Mato Grosso do Sul. Por ficar às margens do rio, a cidade de Icaraíma foi rotulada como o fim da linha e somente com a construção de uma travessia que ligasse ambos os lados do rio é que a cidade se tornaria um lugar bem-visto, próspero, e com possibilidade de crescimento. Paulo Valle Zampieri (PFL), então prefeito de Icaraíma, em 2002, teria pronunciado, no evento de inauguração, que “pelas pontes, vai passar nossas esperanças, trazendo mais empresas e empregos para a nossa cidade. Isso vai acabar com o estigma de Icaraíma (Noroeste), que era chamada de ‘fim da linha’, pelas dificuldades de transpor o Rio Paraná”⁴⁷. Pode ser visualizado no trecho, que essa lacuna entre os territórios seria preenchida por esperança, trabalhos, e o almejado progresso da região.

De acordo com Bourdieu (1989), a região geralmente é um fenômeno idealizado, imaginado e compartilhado pelos jornais e pelas autoridades políticos, estando indissociável das relações de poder e do poder simbólico.⁴⁸ Mônica Nogueira (2009), por sua vez, auxilia na compreensão dessa questão, afirmando que a relação da identidade regional ou étnica contribuem para a ampliação da perspectiva dessa questão colocada por Bourdieu, onde as estruturas simbólicas possuem um papel decisivo na construção do mundo social, sendo constitutivas a partir do agente ou ator social que disputam o monopólio da região.⁴⁹

Segundo Bourdieu, as lutas a respeito da identidade são um caso particular das lutas das classificações pelo monopólio de fazer ver e fazer crer. A palavra região (*regio*), conforme Benveniste, conduz a uma *di-visão*, uma visão dupla, um olho no espaço e outro na sociedade, e na utilização desse recurso de dividir a palavra. Bourdieu chama atenção para o poder de impor uma visão, que abriga o ato de dividir e classificar.⁵⁰ O ato de traçar fronteiras, separando o interior do exterior, do sagrado do profano, é de acordo com Bourdieu

⁴⁷ FOLHA DE LONDRINA. **Para prefeitos haverá mais crescimento.** FL- Cidades, ed. 15.455, Londrina: 14 de março de 2002, p. 6

⁴⁸ Conforme Bourdieu, “poder simbólico é um poder de construção da realidade que tende a estabelecer uma ordem gnosiológica” (BOURDIEU, 1989, op. cit p. 9). O poder simbólico é, com efeito, esse poder invisível o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não o querem saber onde lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem. Para Bourdieu, o poder simbólico só se exerce se for reconhecido, se for ignorado como arbitrário (BOURDIEU, 1989, op. cit. p. 14). O poder simbólico é esse poder quase mágico, que ganha algo tanto quanto a força (seja ela física ou econômica) e para ser reconhecido precisa-se acreditar nele, na sua existência, só assim passa a significar alguma coisa. A classe dominante é uma hierarquia de elementos hierarquizados, a fração do dominado almeja a qualquer custo o capital cultural da classe dominante, o poder assim vem de cima, e ele se exerce seu poder pela língua, pois ela já está estruturada, pois isso é preciso acreditar para fazer efeito.

⁴⁹ NOGUEIRA, M. C. R. **Gerais a dentro e a fora: identidade e territorialidade entre Geraizeiros do Norte de Minas Gerais.** Tese de Doutorado pelo Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 124-125.

um ato religioso, realizado pela pessoa que mais possui autoridade, para trazer à existência as regras ordenadas. Nesse sentido, o discurso regionalista é um discurso performativo que tem o objetivo de impor uma nova definição de fronteiras e tornar legítima a região delimitada pela perspectiva do enunciador.⁵¹

Quando um discurso é amplificado pela imprensa, e encontra legitimidade na opinião pública, ele ganha força para construir uma ideia de região alinhada com os interesses e vontades de quem o criou. No caso de Porto Camargo, popularizou-se um discurso cheio de adjetivos depreciativos para desqualificar a região, buscando criar uma imagem no imaginário popular, de que naquele lugar havia uma terra assolada pela solidão, pela falta de esperança, sem oportunidades de crescimento social e econômico, um lugar que, aos poucos, iria desaparecer senão fosse o projeto de redenção, isto é, a construção da ponte como forma de impedir o temeroso destino da região.

(...) A ponte representa não só a possibilidade de um significativo impulso na economia interna de Icaraíma, mas acima de tudo, garantia de sobrevivência de Porto Camargo, que há quatro anos atrás, chegou a ser considerada uma localidade em processo de extinção.⁵²

Nota-se que a região de Porto Camargo foi considerada quase extinta, todavia a construção do complexo de pontes viria a ser possível salvação desse lugar. Isso, possivelmente, instigou as autoridades políticas e o setor imobiliário a investirem cada vez mais em Porto Camargo. O jornal *Correio de Notícias-PR* apresenta uma perspectiva sobre Porto Camargo, antes da construção das pontes e a sua relação com o turismo. Em 1985, tem-se a primeira menção da construção do complexo de pontes, em 24 de fevereiro de 1985. Justamente nesse ano, é possível observar uma notícia que tem o seguinte título: “Porto Camargo pode ser interesse turístico”, isso, em 09 de maio de 1985.⁵³

Nessa notícia, evidencia-se o interesse do prefeito João de Paula, em conversa com o Deputado Estadual Ervin Bonkoski (PMDB), que visitou a região e teria feito um projeto de lei para incentivar o turismo local. O jornal relata que: “(...) já está tramitando na Assembleia Legislativa do Estado Paraná, projeto de lei de sua autoria [de Bonkoski] declarando de interesse turístico a localidade de Porto Camargo, naquele município [de Icaraíma].”⁵⁴.

⁵¹ BOURDIEU, 1989, op. cit. p. 16.

⁵² CORREIO DE NOTÍCIAS. **Confirmada a ponte de Porto Camargo**, Curitiba, 1987. p. 4. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=325538_01&pagfis=17901. Acesso 12 de agosto de 2020.

⁵³ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Porto Camargo pode ser interesse turístico**. Curitiba, 1985. Disponível em: : [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=325538_01&pagfis=17901). Acesso: 21 de dezembro de 2020.

⁵⁴ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Porto Camargo pode ser interesse turístico**. Curitiba, 1985, p. 12. Disponível em: : [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=325538_01&pagfis=17901). Acesso: 21 de dezembro de 2020.

Durante a visita do deputado, ocorreu uma festa típica da região, a Pesca ao Pacu⁵⁵, e pode ter sido decisiva para gerar uma boa impressão ao parlamentar e levá-lo a considerar, publicamente, que ali havia um grande potencial turístico.

O problema é que não foi possível encontrar outras notícias e nem relatos que informassem se houve repasses de verbas parlamentares ou algum tipo de benefício à Porto Camargo, após a visita do parlamentar. O que se sabe é que em 15 de janeiro 1986 foi noticiado nesse mesmo jornal, a informação de que o distrito começaria a vender lotes de terras, conforme o anúncio a seguir: “(...) a prefeitura de Icaraíma está loteando áreas às margens do rio Paraná. Os terrenos medem aproximadamente 300 metros quadrados ao preço de dez mil cruzeiros o metro”.⁵⁶

Dessa maneira, percebe-se que, ao longo dos anos, a festa de Pesca ao Pacu ocorreu com uma variedade de atrações e o concurso de pesca passou a oferecer um catálogo de premiações, como animais de abate, equipamentos de pesca, barcos, e até mesmo lotes de terras localizadas no distrito. No ano de 1987, antes de as obras terem sido iniciadas, foi estimado que o evento atraiu para a região “(...) pelo menos 10 mil pessoas em Porto Camargo”⁵⁷. Para uma região que aparece descrita, nos discursos das autoridades locais, em decadência econômica e que estaria em processo de extinção, há uma evidente contradição e uma afirmação que não encontra legitimidade empírica, pois, nos dados obtidos pela Prefeitura Municipal de Icaraíma, durante os períodos de festividades, a população de Porto Camargo ultrapassa 8 mil pessoas⁵⁸.

Nesse sentido, quais seriam os critérios que permitiriam afirmar que essa região estava em extinção? Pois, como poderia ser considerada decadente uma localidade que, em um único evento anual, é capaz de movimentar um público dez vezes maior que a sua própria população residente? Além do mais, o evento é somente uma das atrações turísticas da região, que recebe a visita ao longo do ano todo em Porto Camargo e nas ilhas ao redor, segundo indicam os

⁵⁵ Festa tradicional do distrito do Porto Camargo que ocorre todos os anos entre os meses de março e abril, e que no ano de 2020 comemorou 35 anos de existência, mas não houve celebração em virtude da pandemia do Covid-19.

⁵⁶ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Lotes às margens do rio Paraná**. Curitiba, 1985, p. 10. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/9862?pesq=Icaraíma. Acesso 22 de dezembro de 2020.

⁵⁷ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Secretário na festa do pacu**. Curitiba, 1987, p. 10. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/17235?pesq=Icaraíma. Acesso 22 de dezembro de 2020.

⁵⁸ MENEGUEL, Cinthia Rolim de Albuquerque. **Turismo fluvial de base comunitária como alternativa econômica sustentável aos Municípios do Alto do Rio Paraná**. Dissertação (Mestrado em Análise Geoambiental) pela Universidade de Guararulus, Guarulus, SP, 2010.

registros demográficos e socioeconômicos, desde antes da construção da ponte.⁵⁹ É possível constatar pelo discurso que há uma tentativa, seja por parte das autoridades locais ou da equipe editorial do jornal, de justificar a construção da ponte nessa região.

Em uma das entrevistas, realizada pelo jornal Nossa Ponte (1997/1998), com os trabalhadores da construção do complexo de pontes do Porto Camargo, um dos participantes é Maurício, supostamente um oficial especializado nesse tipo de obra. O discurso do jornal apresenta Maurício como um residente de longa data em Porto Camargo e, logo em seguida pergunta-lhe qual a importância da ponte para a economia regional, ele responde:

(...) As pessoas só vão se dar conta da importância da ponte depois que ela estiver concluída. A região vai ser outra, com mais movimento e alternativas de investimentos. Ficaremos muito mais próximos do Mato Grosso do Sul e isso será positivo. Haverá a oportunidade de novos investimentos. Sem falar que quem tem propriedade por aqui deve ganhar no valor do imóvel⁶⁰.

De acordo com as historiadoras Tania R. de Luca e Carla B. Pinsky (2009), durante uma entrevista, não basta analisar apenas o que o trabalhador fala, mas o modo como ele fala, além de considerar o direcionamento dado pelo entrevistador às perguntas realizadas. Os discursos adquirem significados de muitas maneiras, seja pela tonalidade de voz, na intensidade do questionamento, na expressão facial e corporal, nas pausas, no silenciamento, no direcionamento das ideias, para provocar reação em um público-alvo e entre tantos outros aspectos que produzem sentidos ao interlocutor.

(...) o historiador, de sua, parte, dispõe de ferramentas provenientes da análise do discurso que problematizam a identificação imediata e linear entre a narração do acontecimento e o próprio acontecimento, questão aliás, que está longe de ser exclusiva do texto da imprensa.⁶¹

Considerando a indicação das autoras, é preciso analisar o discurso do jornal Nossa Ponte, a começar pelo conjunto de edições disponíveis das entrevistas que foram realizadas. É possível perceber que há um roteiro semelhante de perguntas. Primeiro, inicia-se questionando se a pessoa entrevistada é da região de Porto Camargo ou não. Talvez, essa abordagem inicial seja uma estratégia comunicacional para gerar interesse nos leitores e leitoras. Se considerar que público-alvo das edições foram os trabalhadores e trabalhadoras da

⁵⁹ Segundo Lucena, a população de Porto Camargo era mais numerosa nas décadas de 1970 e 1980 que a atual, muitos moradores moravam nas ilhas que estão no entorno do distrito. A autora nota toda a dificuldade dos ilhéus com as enchentes, mas que muitos gostavam de morar lá e que foi sendo retirada devido a construção do Parque Nacional de Ilha Grande. No entanto, isso não explica a diminuição da população ao longo dos anos mesmo após a construção do complexo de pontes. Cf. LUCENA, 2013, op. cit.

⁶⁰ NOSSA PONTE. **Cafeicultor, mecânico, oficial...** Edição de maio de 1998, p. 2

⁶¹ PINSKY, Carla B; DE LUCA, Tania R. (Org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009. p. 144

construção, e seus familiares, então faz um certo sentido iniciar contextualizando quem é o entrevistado e sua relação com o local, pois, assim como o entrevistado, os leitores poderiam se sentir representados.

Na maioria das edições disponíveis, as entrevistas aparecem, logo nas primeiras páginas e numa posição de destaque, onde aparecem fotos da pessoa, mesmo que o seu conteúdo imagético tenha sido feito em preto e branco. De todo modo, a intenção é chamar a atenção do leitor para que o conteúdo da entrevista seja um convite para a leitura do restante do jornal.

Ainda nesse jornal, não se verifica publicidade de empresas fazendo anúncios de seus produtos e serviços, há apenas a obra como a propaganda-chave sendo divulgada, ela e os seus potenciais benefícios são os produtos a serem vendidos e expostos ao público. Nesse sentido, as perguntas das entrevistas têm esse objetivo de saber quem é a pessoa e como é o seu trabalho na obra, qual a importância que a obra e a empresa têm na sua vida, e é nítida a ênfase dada pelo entrevistado aos benefícios que a obra traria à região. A empresa contratada para realizar a construção da obra é apresentada ao lado dos colaboradores, termo esse que se popularizou com a ascensão de uma economia neoliberal, que usa dessa estratégia discursiva para atenuar condição operária dos trabalhadores.⁶²

O discurso vinculado ao jornal cria uma imagem de que a construção das pontes teria por objetivo beneficiar os moradores e fazer progredir economicamente toda a região, mas o discurso também coloca o foco na empresa construtora como a materialidade dessas promessas de benefícios, assim, mesmo antes da conclusão já teria gerado inúmeros cargos de trabalho e proporcionado mudanças na vida dos moradores do Porto Camargo. Desse modo, a obra é usada como exemplo para demonstrar que, naquele lugar, havia oportunidades de trabalhar e uma possível ascensão econômica e social, caso as pessoas se dedicassem para viabilizar a obra o quanto antes.

Nessas entrevistas, o que chama a atenção é outro aspecto referente ao assunto, que são as perguntas para identificar o que o trabalhador fazia, antes da obra e o que ele pretendia fazer depois de sua conclusão. A estratégia do jornal é fazer um comparativo de dois momentos, a fim de demonstrar que a obra seria um alicerce para o crescimento econômico e pessoal dos trabalhadores. Mas, conforme os relatos da entrevista, nota-se que a

⁶² De acordo com Netto e Braz, essa estratégia discursiva surge junto o movimento neoliberal na década de 1980, criando diversos conceitos que disfarçam a realidade, tentam camuflar a condição operária dos trabalhadores e impedir o desenvolvimento de uma consciência de classe. Cf. NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. **Economia política**: uma introdução crítica. São Paulo: Cortez, 2006, p. 217.

maioria dos trabalhadores pretendem se manter empregados efetivos das empresas, mesmo após o término da obra, pelos vários benefícios e vantagens salariais que ela teria proporcionado aos funcionários.⁶³

Contudo, ao se analisar o discurso com maior atenção, é possível identificar que há uma clara tentativa de persuadir o leitor a uma ideia de que a obra não apenas era necessária para a região, como também para a vida dos trabalhadores. Isso é algo planejado e acompanha o desenvolvimento histórico da imprensa no Brasil e, possivelmente, ao redor do mundo, destaca Maria Helena Rolim Capelato:

(...) Na segunda metade deste século, os artifícios de sedução do público se sofisticaram. A concorrência com os veículos de comunicação de massa eletrônicos obrigou os jornais a reestruturarem sua roupagem gráfico-editorial. Novas técnicas vêm sendo constantemente introduzidas para melhorar a apresentação do produto ao consumidor⁶⁴.

Nessa perspectiva de Capelato, os jornais atualmente se preocupam com a apresentação do conteúdo e da eficácia da venda do seu produto, não apenas com o conteúdo informacional, propriamente dito, mas sim, com o que atrai compradores pela embalagem. Por isso, suas páginas introdutórias do jornal, concentram-se a maioria dos recursos persuasivos da propaganda de mercadoria⁶⁵. As primeiras páginas do jornal Nossa Ponte são coloridas, cores quentes e impactantes, chamativas e que atraem o olhar. O destaque é dado às imagens utilizadas, geralmente sobre o andamento da construção. Foi até criado uma mascote em formato de anta, chamado de Nina, com a finalidade de simpatizar com o leitor. Em termos estratégicos, a embalagem é bem-feita para vender o produto do jornal, tornar interessante a grupos específicos os quais se beneficiariam com a construção da obra, como se fosse um desejo de toda a população.

Essa intenção se manifesta na própria nomenclatura do jornal, que adotou o nome de 'nossa ponte' para produzir uma identidade indissociável da ponte e, desse modo, alimentar a sensação de pertencimento da população. Isso fica ainda mais evidente pela forma como o conteúdo é moldado e apresentado aos leitores, cuja preocupação é menor em relação à

⁶³ É preciso salientar que aparentemente o jornal foi encomendado por uma empresa e um jornalista foi responsável pela criação, redação e edição, como o jornal não tem anunciantes talvez isso se torna mais fácil de agradar somente quem lê e a empresa obviamente. Para isso, a organização do periódico é essencial. A escrita é algo simples, direta, talvez pensando no seu público-alvo (os trabalhadores e trabalhadoras), com imagens e textos coloridos, lúdicos e didáticos para facilitar a compreensão.

⁶⁴ CAPELATO, Maria Helena R. **Imprensa e história do Brasil**. Contexto, Editora da Universidade de São Paulo, 1989, p. 16.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 17.

matéria e maior quanto à impressão que o jornal quer fabricar na opinião pública. Essa estratégia corresponde ao que De Luca e Pinsky já haviam indicado:

Em síntese, os aspectos até agora destacados enfatizaram a forma como os impressos chegaram às mãos dos leitores, sua aparência física (formato, tipo de papel, qualidade da impressão, capa, presença/ausência de ilustrações), a estruturação e divisão do conteúdo, as relações que manteve (ou não) com o mercado, a publicidade, o público que visava atingir, os objetivos propostos⁶⁶.

Percebe-se pelo discurso do jornal que, tanto a região de Porto Camargo quanto as relações dentro da empresa construtora, são espaços democráticos, abertos ao diálogo, ao respeito mútuo, pois as pessoas entrevistadas são de várias funções e cargos diferentes, como os trabalhadores de chão de obra (todos homens) e também os de cargos especializados, como odontologia e contabilidade, que aparecem sendo ocupados por mulheres.

Para que a obra funcionasse, o discurso destaca a necessidade de cada homem e mulher fazerem o seu trabalho com eficiência e qualidade. Porém, em nenhum momento é evidenciado alguma pessoa fazendo um trabalho malfeito em sua função. Nesse sentido, todas as pessoas estariam trabalhando com o máximo de capacidade e alcançando o melhor do desempenho, uma vez que a empresa é apresentada pelo discurso do jornal sendo um lugar que leva a sério o trabalho duro, sem contar a harmonia que predomina no ambiente, afinal, não se tem qualquer informação sobre conflitos interpessoais.

A ideia que se tem é a de que tudo funcionou conforme o planejado, porque as pessoas dessa região, assim como aquelas que vieram de outras regiões, seriam batalhadoras, eficientes e com alto nível de desempenho, pelo menos é isso que o jornal tenta convencer o leitor. A afirmação de que empresa era um ambiente democrático e harmônico foi produzido pelo discurso do jornal para construir essa imagem, mas não há relatos precisos para avaliar se as oportunidades eram iguais entre os gêneros, nem se a relação hierárquica provocou algum conflito. Pelo que o jornal diz e como diz, foram muitas as pessoas empregadas, mas, em certos cargos, percebe-se a prevalência da presença masculina exercendo as funções mais básicas e gerais da obra, enquanto a presença feminina se concentra em funções que exigem mão de obra especializada.

O que, de certa forma, soa contraditório, pois o espaço que o jornal tenta vender seria democrático, com oportunidades para todos e todas, no entanto, mesmo sem dizer explicitamente, demonstra uma certa desigualdade em funções básicas. Ou será que não havia mulheres interessadas em trabalhar no canteiro de obra? Ou homens interessados nas funções

⁶⁶ DE LUCA; PINSKY, 2009, op. cit. p. 138

de cozinha, cuja totalidade de vagas foram ocupadas por mulheres? É difícil saber se existiu uma igualdade salarial, tendo em vista as limitações das fontes que não permitem observar essa questão. Entretanto, essa é uma realidade que não aconteceu, e acontece somente nessa empresa, infelizmente é uma realidade no Brasil⁶⁷, isso demonstra que os conflitos e problemas que aconteceram, na obra, não estão desvinculados da história do Brasil.

Outra questão que o jornal Nossa Ponte traz, para se pensar o discurso de progresso, no qual a região viria um crescimento da sua economia, da sua população e desenvolvimento urbano, industrial, tecnológico, é uma entrevista com outro trabalhador, chamado João Paulo Rodrigues, que foi um dos encarregados de coordenar e fiscalizar o andamento da obra no Porto Camargo: “Hoje as pessoas ainda não pensam na transformação que a região vai sofrer, mas já está na hora de acordar. Caso não siga a empresa, planejo montar alguma coisa por aqui, ter um negócio, ou até mesmo investir na agropecuária.”⁶⁸

Quando o entrevistado diz ‘está hora de acordar’, seu discurso produz uma percepção de que a construção da obra já estaria trazendo resultados tão evidentes, mas que seria preciso acordar para se dar conta dessas oportunidades. Porém, se é tão evidente assim, então por que as pessoas precisariam acordar? Ou será que essa percepção é apenas a visão de quem está se beneficiando, direta e indiretamente, com a construção da obra? De todo modo, o discurso expõe que a região de Porto Camargo seria transformada num lugar de oportunidades, e que só os que estão acordados iriam aproveitar, tal como é o caso de alguns comerciantes que aparecem citados no jornal Folha de Londrina: “(...) o aumento do tráfego de veículos na região vai beneficiar o comércio, como postos de combustíveis, restaurantes, lanchonetes, farmácias e oficinas mecânicas. Muita gente já começou a ampliar seu negócio”⁶⁹.

De acordo com esse jornal, os comerciantes já estariam investindo em seus comércios e outros iriam surgir com a construção do complexo de pontes, algo que seria um indicativo do crescimento da população, mas, pelos dados demográficos e socioeconômicos do

⁶⁷ “Qualquer um que não viva em Júpiter sabe da discrepância salarial entre homens e mulheres: em 2019, o rendimento médio mensal deles no Brasil foi 28,7% maior. Segundo o IBGE, enquanto os profissionais do sexo masculino receberam R\$ 2.555 – acima da média nacional de R\$ 2.308 -, as mulheres ganharam R\$ 1.985. Mas há outra informação, também preocupante: as mulheres são maioria entre quem busca trabalho e não encontra. Em agosto, 12,9 milhões de brasileiros estavam na fila do desemprego e a taxa de mulheres sem trabalho é de 16,2% – maior que a média nacional de 14,4% e que a taxa de homens, de 11,7%”. Cf. AMÉRICO, Juliana. **Veja como o machismo afeta o mercado de trabalho**. VC S/A - Carreiras (online), 04 dez. 2020. Disponível em: <https://vocesa.abril.com.br/carreira/veja-como-o-machismo-afeta-o-mercado-de-trabalho/> Acesso em 14 nov. 2021.

⁶⁸ NOSSA PONTE. Edição de agosto de 1997, p. 2.

⁶⁹ FOLHA DE LONDRINA. **Engenharia de resultados**. Edição 15.455. 2002, p. 4.

IPARDES⁷⁰, identificam-se poucas instalações comerciais e uma economia industrial tímida, concentrada no turismo, como já ocorria antes mesmo do início das obras. Ou seja, a promessa de um amplo desenvolvimento para a região seria apenas uma manobra discursiva idealizada para legitimar a obra e os interesses que, pelo contrário do que se tentou propagar, não era o de toda a população, apenas de grupos específicos que se beneficiariam, direta e indiretamente, com a existência de um acesso entre os dois estados. Dito isso, a ideia agora, no segundo capítulo, é perceber esse discurso que legitimou a construção, o discurso do progresso, da redenção da região. O conceito de progresso é fundamental para entender essa discussão, nesse sentido foi feita historicidade deste, percebendo suas implicações e contradições.

⁷⁰ PARANÁ. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Participação dos Municípios Paranaenses na Economia do Estado 1990-93**, Curitiba: IPARDES, 1996, p. 45.

CAPÍTULO 2 – CONCEITO DE PROGRESSO: REDENÇÃO E TEMPESTADE

*Projetada pra aproximar
Do centro o são Sebastião, o lago e o Paranoá
Desafogaram o tráfego na região
Visitantes de chegada, nova opção
Fique ligado, acompanhe passo a passo
Condomínios luxuosos de todos os lados.
Lenine e Gog⁷¹*

A epígrafe, acima, é um trecho da música de Lenine e Gog e faz referência à Ponte Juscelino Kubitschek, localizada em Brasília, mas também pode servir para pensar a ponte que foi construída em Porto Camargo. O complexo de pontes, antes de serem construídas, foi tema de debates voltados ao desenvolvimento socioeconômico que sua construção poderia proporcionar aos moradores locais e regionais, pois instalar uma infraestrutura faraônica atrairia muitas pessoas, geraria novos empregos e movimentaria a economia da região. O distrito de Porto Camargo se tornou aquilo que Gog e Lenine disseram em sua canção: desafogou o tráfego, virou ponto turístico, conectou regiões, uniu pessoas e alimentou o imaginário de que “a ponte vai até onde vai o meu pensamento”, numa clara semelhança com a noção de progresso.

Dessa forma, neste capítulo, quer se discutir a ideia de progresso no discurso, como ela foi constituída, isso feito a partir do diálogo com outros trabalhos que se aproximam na sua temática. O objetivo é ver quais as suas características nos discursos e pronunciamentos de políticos e da imprensa. Além de como isso pode reverberar nos modos de vida da comunidade, no seu modo de trabalho e até mesmo implicar na sua identidade subjetiva.

Portanto, é importante refletir as concepções de progresso e de desenvolvimento, bem como a sua materialização nos discursos de autoridades políticas, de representantes dos setores produtivos e dos setores empresariais, encarregados pela construção do complexo de pontes de Porto Camargo, sobretudo o discurso vinculado por jornais da imprensa local e regional.

A construção do complexo de pontes de Porto Camargo ocorreu entre 1988 e 2002 em um trecho do rio Paraná (na divisa entre os estados do Paraná e do Mato Grosso do Sul) e foi uma das grandes apostas do governador Álvaro Dias (PMDB), que, à época, capitalizou a

⁷¹ A música representa o processo que foi a construção do complexo de pontes e o que ela se tornou, um ponto de ligação, de turismo e com certos problemas. Cf. ELSON DE PAULA. **A Ponte Lenine e Gog**. Youtube, 22 de outubro de 2012. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=zufUOwQFTYI>. Acesso em: 30 de jun. 2021.

construção das pontes como um projeto político de seu governo (1987-1991) para impulsionar o progresso da região noroeste. No entanto, ao longo da construção a obra foi criticada devido ao custo e ao tempo de construção⁷².

O que chama atenção, nessa obra e em outras (como é o caso da hidrelétrica de Barra Bonita e o canal de navegação em Guaíra), é a importância da imprensa, cujo papel é legitimar projetos de construção custeados pelo Estado. Ou seja, a imprensa assumiu, nesses casos, um papel de defensor dos investimentos para que o tal progresso viesse a ser concretizado. No entanto, houve conflitos e, em determinados momentos, a imprensa foi um lugar de denúncia dos problemas que poderiam causar à natureza e à população. Como foi o caso em Barra Bonita em que assumiu uma posição favorável e, depois uma posição de conscientização sobre os problemas que vieram com a construção.⁷³

Cada uma das fontes jornalísticas aborda uma específica temporalidade da construção da ponte. O Correio de Notícias trata mais da parte inicial da construção, enquanto os jornais Nossa Ponte e o Folha tratam da parte final e da inauguração. Nesse sentido, esses materiais serão pertinentes para se pensar a construção da obra e os elementos que trazem consigo a ideia de progresso, mas, primeiro, é preciso discutir o que é progresso, ou melhor, qual a perspectiva foi adotada nesta dissertação.

2.1 SOBRE O PROGRESSO

Theodor Adorno (1992) apontou a dificuldade em se construir uma definição para progresso, dizendo que “quem busca precisar o conceito corre o risco de destruir seu alvo”⁷⁴, portanto, não é tarefa fácil refletir e tentar definir esse conceito. Muitos são os intelectuais e

⁷²A obra que custou em torno de 155 milhões de reais é uma das maiores obras fluviais da América Latina, “a obra foi iniciada no governo de Álvaro Dias, em 1988, e paralisada em 1990 aparentemente por falta de recursos tanto federal quanto estadual. Após essa paralisação, que durou seis anos, em 1996 foi retomada os trabalhos, concluindo e inaugurando a obra, em 2002 durante a administração do governador do Paraná Jaime Lerner, em 2002”(SILVA, 2017, p.9). Sobre a construção ver mais em: SILVA, Mateus Araújo Rafael. A construção do complexo de pontes do Porto Camargo e ribeirinhos em Icaraíma-Pr. 2017. 49 fls. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) – Curso de História, Departamento de Centro de Ciências Humanas, Educação e Letras, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2017.

⁷³ MASSEI, Roberto. **A construção da Usina Hidrelétrica Barra Bonita e a relação homem natureza: vozes dissonantes, interesses contraditórios** – (1940-1970. Tese de Doutorado pelo Programa de Estudos de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.

⁷⁴ ADORNO, T. Progresso. Lua Nova, n. 27, p. 217-236, 1992. _____. Progresso. In.: **Palavras e sinais: modelos críticos 2**. Tradução de Maria Helena Ruschel. Petrópolis: Vozes, 1995, p. 217.

pensadores racionalistas do século XVIII e XIX que refletiram o assunto em suas múltiplas dimensões, por exemplo: Immanuel Kant, Karl Marx, Auguste Comte etc⁷⁵.

Direta ou indiretamente, esses autores percorrem um raciocínio que tornaram o progresso um conceito difícil de mensurar pela sua gama de possibilidades. Contudo, para se ter um ponto de referência, na escrita desta dissertação, foi adotada a perspectiva crítica de progresso, conforme Theodor Adorno e Walter Benjamin fizeram. É a partir dessas duas alegorias sobre o progresso, o Anjo da História e o Gigante, que se tomará como referência.

Em Walter Benjamin (1987), no seu trabalho *Sobre o Conceito de História* é possível perceber, em algumas passagens, a crítica que o autor faz à noção de progresso⁷⁶. Evidencia-se a famosa passagem do quadro de Paul Klee, sob o nome de *Angelus Novus* (1920), em que Benjamin aponta que o anjo da história percebe uma catástrofe chegando para a humanidade. O anjo da história ao olhar para o passado, não gosta. Dessa forma, se assusta e se afasta, ele não enxerga algo que vai de encontro ao progresso como sendo algo positivo, pelo contrário, percebe ruínas, catástrofes, é uma tempestade do progresso que aguarda a humanidade no futuro⁷⁷

Na **Imagem 9**, há uma placa afixada entre a vegetação, às margens da rodovia, que dá acesso ao complexo de pontes em Porto Camargo, que, na época, estava com a construção paralisada, desde 1990. Nessa placa, há uma mensagem dedicada a Jaime Lerner, então governador do Estado do Paraná, pedindo que a obra fosse concluída, pois representaria o progresso para a região, um progresso que estaria vindo com as pontes. Depois de anos de paralisação, a obra foi retomada, em 1996, e com ela a expectativa de que o progresso viria com o término dessa construção. O apoio dado pela Câmara Municipal de Icaraíma evidencia que esse projeto era pertinente, tanto para as esferas estaduais quanto municipais.

⁷⁵ Comte transformou o progresso em um dogma, entendendo como uma contínua progressão rumo a um objetivo, e também o que seria uma melhoria contínua não apenas da nossa condição, como também de nossa natureza (BRESSER-PEREIRA, 2014, p 37).

⁷⁶ Em Carmo (2018), o progresso é sem dúvida uma lei histórica, e isso não implica dizer que Benjamin recuse os avanços tecnológicos quando estes têm por objetivo melhorar nossas condições de vida. O que pretende é indagar a fé cega na crença obstinada de armas nucleares ou químicas em que civis são morte sem qualquer crise de consciência (CARMO, 2018, p. 131). Ainda sobre isso o autor aponta que se por um lado tem-se a confiança cega no progresso tecnológico, por outros tem-se a precarização da ética como conduta e que “sendo extremamente emblemáticos que os párias sociais do mundo sejam também os oprimidos que vivem em estado de exceção permanente. Todos os progressos tecnológicos alardeados aos quatros cantos, viraram as costas aos direitos de milhões de seres humanos”. (CARMO, 2018, p. 132).

⁷⁷ BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito de História. In: **Magia e técnica, arte e política**. Obras escolhidas. V1. 3 ed. 1987, p. 226.

Imagem 9 – Placa com mensagem ao governador Jaime Lerner.



Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal de Icaraíma, fotografia do ano de 2002,

Na placa, não há nenhum indício de autoria em evidência, senão a menção de apoio dada pela Câmara de Vereadores Municipais. Contudo, é possível identificar olhar crítico de quem escreveu a mensagem, pois o argumento se apoia na visão de progresso, como o objetivo final da conclusão da obra, exigindo, portanto, que o governador tome as devidas providências.

O conceito de progresso que será discutido, aqui, tem uma história, em seu sentido moderno e no senso comum. Tem origens ainda no século XVIII, no Século das Luzes, e emerge junto a um discurso que carrega em si uma ideologia dominante, que alguns autores vão chamar de a ideologia dos vencedores⁷⁸, é um discurso elitista que diz respeito à progressão das coisas, que carregam o sentido de mais e de melhor. Esse discurso foi bem visto pelas autoridades locais de Porto Camargo, como foi demonstrado na Imagem 4, com o apoio das autoridades legislativas municipais à construção.

Esses elementos textuais se aproximam do pensamento de Adorno, que está situado, de acordo com Lowy e Varikas, nos opostos do otimismo progressista e da identificação com a marcha conquistadora da razão dominante⁷⁹. Os autores vão ainda dizer que Adorno foi muito influenciado pelo pensamento de Benjamin, principalmente, pela sua tese nove.

Benjamin critica a crença cega, no progresso econômico e técnico, que poderia contribuir para humanidade, mas, talvez, tenha tido essa interpretação devido ao período de sua escrita e vivência. No caso, foi o período entre as guerras mundiais e as investidas do

⁷⁸ SOREL, 2020, op. cit.

⁷⁹ LOWY, M.; VARIKAS, E. A crítica do progresso em Adorno. *Lua Nova*, n. 27, p. 201-216, São Paulo, 1992, p. 201.

nazi-fascismo pela Europa, o qual modelou a sua ideia para pensar a história como algo contínuo e linear, conforme explica Corrêa e Souza (2014):

(...) Nela, o autor traz a imagem de um quadro de Paul Klee, *Angelus Novus*, que representa, para Benjamin, o anjo da história que vê a catástrofe iminente do nosso tempo. Lowy explica que parte da fama da nona tese de Benjamin diz respeito ao caráter profético que ela carrega. Ao anunciar a tempestade do progresso, o autor parece antever as tragédias de Auschwitz e Hiroshima, as duas grandes catástrofes da história humana. Na tese, a tempestade do progresso impele o anjo irresistivelmente para o futuro e o futuro é catastrófico.⁸⁰

De acordo com Turini (2004) o anjo olhando para o passado tenta reconstruir a experiência perdida, porém, sente-se imobilizado, impotente para agir, no presente, diante da tempestade representada pelo progresso. A autora continua afirmando que a alegoria revela o caráter da modernidade capitalista: uma tempestade que acumula ruína sobre ruína, separa o passado do presente enfraquecendo a experiência e destruindo a memória coletiva.⁸¹

Nessa perspectiva apontada, a partir da leitura de Benjamin, Turini (2004) tece algumas considerações. Uma delas é a questão da temporalidade da História à qual Benjamin chamou atenção. Segundo a autora, Benjamin destaca que o tempo da história é identificado como o tempo da evolução, e que essa seria um sinônimo de progresso.⁸² Nesse caso, temos o seguinte: o presente é uma etapa que avança para melhor, de acordo com a autora, dessa forma tem-se um passado percebido como ultrapassado, ou melhor, atrasado, e tem-se que a “humanidade evolui inexoravelmente para um ‘fim superior’ ou adiantado”.⁸³

Porém, Turini (2004) faz um diálogo com Jacques Le Goff, demonstrando que a crença no progresso linear é um modelo que em todas as sociedades não existe, pois, no século XX, com os problemas do marxismo, os horrores do fascismo e do nazismo, colocaram em xeque esse modelo. Essa concepção linear é mais associada à tradição positivista, mas foi também a base de outras escolas históricas, tais como o próprio marxismo, esse com a ideia na sucessão evolutiva dos modos de produção⁸⁴.

Walter Benjamin aponta para a possibilidade de se repensar a ideia de progresso contínuo e, sendo assim, a ideia linear de história, vazia e homogênea. Para Turini (2004) o

⁸⁰ CORRÊA, C.; SOUZA, S. Sobre experiência e progresso: contribuições de Walter Benjamin para uma análise das jornadas de junho. *Rev. Polis e Psique*, 2014, p. 109.

⁸¹ TURINI, Leide Alvarenga. A crítica da história linear e da ideia de progresso: um diálogo com Walter Benjamin e Edward Thompson. In *Educação e Filosofia*. V. 18, n. 35/36, jan/dez. 2004, p. 111.

⁸² *Ibidem*, p. 98.

⁸³ *Idem*.

⁸⁴ MARX, K. **O Capital**. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

questionamento de Benjamin se insere no avanço da modernidade capitalista do século XX. Segundo a autora,

no epicentro da noção de modernidade, razão e progresso são expressos como parceiros 'naturais' da nova cultura antropocêntrica e secular: a confiança ilimitada na razão alimenta a crença numa trajetória humana que conduziria a sociedade para estágio cada vez melhor.

Todavia, essa razão instrumental foi criticada por Benjamin. Na modernidade capitalista não se tem progresso, há o dilaceramento social. Os humanos são transformados em autômatos, não se tem experiência com o passado. Nesse sentido, Turini (2004) aponta uma possibilidade, a partir de Benjamin, para se romper com essa perspectiva, isso feito a partir do elo entre o materialismo histórico e a teologia judaica:

(...) Na reflexão benjaminiana a perspectiva messiânica da tradição mística judaica abre as portas ao imprevisível e portanto, ao que está prenhe de possibilidade; é o que pode afastar a acomodação de romper com a visão da história como um contínuo linear e homogêneo. Portanto, o materialismo histórico de Benjamin é diferenciado, não apenas suporta o convívio com a teologia como faz dessa convivência uma expressão de sua força e riqueza.⁸⁵

Tanto Adorno quanto Benjamin seguem uma visão parecida sobre o conceito de progresso, ou seja, ambos se preocupam com o que é necessário para se chegar ao progresso e os efeitos em torno disso. Leal (2007), por sua vez, destaca que Benjamin não despreza o progresso científico e que suas análises consideram tantos os aspectos positivos quanto negativos.⁸⁶ Dessa forma, é preciso considerar os efeitos negativos do progresso e avaliar se ele acompanha o mesmo ritmo do desenvolvimento social e humano do progresso científico.

Segundo Junkes (2018), o progresso se manifesta de forma mais imediata no domínio da natureza externa ao homem e carrega a si uma contradição: da mesma maneira que é esclarecimento da razão, ele é também o ofuscamento, o perigo que atinja uma totalidade e não haja mais espaço para o diferente. Nesse mesmo raciocínio, tem-se a reflexão de Adorno:

Se a imagem da humanidade em seu progresso evoca a de um gigante que – após sono imemorial – lentamente se pusesse em movimento para, depois desembestar e pisotear tudo o que surgisse em seu caminho, ainda assim seu despertar é o único potencial de emancipação; que o constrangimento à natureza, o qual o próprio progresso se enreda, não tenha a última palavra⁸⁷.

Lowy e Varikas (1992) apontam que Adorno não apresentou, em seus escritos, uma crítica sistemática ao conceito de progresso, nem uma teoria da história, que pudesse servir de

⁸⁵ Ibidem, p. 110.

⁸⁶ LEAL, Tito Barros. Como um anjo olha o progresso? Contribuições de Walter Benjamin ao pensamento historiográfico. Revista de filosofia Polymatheia. Fortaleza, vol. III, n° 3, p. 129- 142, 2007, p. 134.

⁸⁷ ADORNO, 1995, op. cit., p. 46-47.

fundamento para possível crítica. Ele esboçou, por aproximações sucessivas, uma tentativa de problematização dialética da noção de progresso. Para esses autores, Adorno buscou trazer à discussão as contradições e perigos que implicam na ideia do progresso, além disso, seu pensamento não se repousa e não se satisfaz com nenhuma conclusão, nele reside um pessimismo e uma recusa de sucumbir ao canto de sireia do progresso e da modernidade. Porém, talvez, até o momento da escrita do trabalho desses autores, não tinha publicado o livro de Adorno: *Palavra e sinais: modelos críticos 2* (1995), em que há um tópico (seguindo seu método fragmentário) onde faz uma crítica ao conceito de progresso.

Adorno (1995) aponta que o conceito de progresso se desfaz com a especificação daquilo que propriamente se quer dizer com o que progride e o que não progride, e nisso evidencia que:

(...) Exclusivamente sobre isso recai a possibilidade de progresso, a possibilidade de afastar a catástrofe extrema total. Nisso deveriam cristalizar-se todos os problemas relativos ao progresso. A penúria material que, durante tanto tempo, pareceu zombar do progresso está potencialmente afastada: tendo-se em conta o nível alcançado pelas forças produtivas técnicas, ninguém mais deveria padecer fome sobre a face da terra. Que continuem ou não a escassez e a opressão – ambas são a mesma coisa – dependerá exclusivamente de que se evite a catástrofe mediante a organização racional da sociedade total como humanidade⁸⁸

Não dá para pensar a ideia de progresso sem que esta esteja relacionada com a ideia de humanidade e de redenção, de acordo com Adorno (1995). O discurso do progresso pressupõe uma redenção, quando se realiza. Para esse autor, o conceito de progresso é filosófico na medida em que pode articular o movimento social da mesma maneira que o contrapõe. Esse conceito agrega uma confrontação crítica da sociedade real, e o momento da redenção não pode ser apagado dele: “(...) em lugar algum, talvez paradoxo de que haja progresso e, contudo, não haja, é tão drástico como na filosofia, terra natal da ideia de progresso.”⁸⁹

Nesse sentido, ambos os filósofos se preocupam com o avanço da modernidade, o Anjo da História e o Gigante devem estar em mente, quando se quer analisar o progresso e o que dele pode vir. Porém, para os idealizadores desse tal progresso, a questão dos efeitos negativos quase não é relatada e isso pode ser percebido no caso de Porto Camargo, onde há uma ausência dessa reflexão no momento da construção desse progresso, ou melhor, da edificação das pontes.

⁸⁸ ADORNO, 1995, op. cit., p. 38.

⁸⁹ Ibidem, p. 58.

Após quase dois meses do início da obra, o governador Álvaro Dias, acompanhado do Secretário de Transportes e do Diretor-geral da DER inspecionaram a obra, de acordo com o Jornal Correio de Notícias (1988). O jornal aponta que essa talvez tenha sido a obra mais importante do governo, naquele momento e, novamente, o aspecto econômico se sobressai, ou seja, é reforçado pelo jornal: “(...) a importância desta ponte, além de fazer ligação definitiva do traçado da Estrada Boiadeira, é que ela irá aproximar o polo de Naviraí, no Mato Grosso do Sul ao Porto de Paranaguá, no litoral paranaense⁹⁰”. Aparentemente, a ligação econômica é o principal argumento utilizado para legitimar a construção da ponte, sendo esse argumento reforçado nas páginas desse e de outros jornais.

Uma reflexão sobre os efeitos negativos que a ponte poderia causar, sequer são mencionados ao longo das páginas desse jornal. O otimismo da redenção, do progresso são os elementos que vão prevalecer em cada notícia. Num primeiro momento, não é compreensível a maneira pelo qual o jornal se beneficiaria ao deixar de relatar os impactos que essas obras poderiam provocar à região. O jornal assume um papel de defensor e veiculador das benfeitorias do Governo Estadual e Federal, e o que a conclusão da ponte traria de melhor à essa região, mais empregos, mais movimento de carros e de pessoas, um desenvolvimento urbano e mobiliário etc. Posição essa que se manteve, enquanto a obra foi sendo executada, a partir de 1988, contudo, quando os indícios de sua paralisação já se tornaram evidentes, a partir de 1990, o jornal adota uma posição mais crítica, mas, no sentido de reivindicar o retorno da obra⁹¹.

A análise que se pode fazer é que as reivindicações da pavimentação da estrada Boiadeira⁹² e a construção da ponte em Porto Camargo continuam no ano de 1986, e a justificativa novamente se assenta no desenvolvimento econômico que esse corredor de exportação poderia proporcionar. A construção da ponte se deu pela necessidade de expandir as rotas econômicas entre os dois estados, porém, não fica transparente se era uma demanda das classes populares da região Noroeste do Paraná ou das elites políticas e econômicas que

⁹⁰ CORREIO DE NOTÍCIAS. Álvaro inspeciona a ponte. Hemeroteca Digital. 1988, p. 5. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=27016. Acesso 12 de agosto de 2020.

⁹¹ Ibidem, p. 6.

⁹²Essa notícia diz respeito da pavimentação de outra obra muito famosa na região, que é a pavimentação da estrada boiadeira, aberta em 1911 para que o gado do Mato Grosso fosse transportado para lugares despovoados do Paraná. Com o surgimento de outras rodovias ao longo do tempo, essa estrada não perdeu sua importância (CORREIO DE NOTÍCIAS, 1986, p.10) e já naquela época o jornal apontava uma luta de 20 anos em que as lideranças políticas estavam reivindicando sua pavimentação daquele trecho algo que só viria a ser concretizado anos mais tarde, mas apenas de alguns trechos, outros ainda necessitam de pavimentação.

buscavam potencializar seus lucros com a construção desse complexo de pontes e do fácil acesso rodoviário que reduziria os custos de escoamento de produção de um estado ao outro.

Nesse sentido, o jornal teve um papel importante em capitalizar esse projeto como se fosse uma demanda popular e um objetivo que atenderia o desejo de todos da região. O que realmente parece ter sido representado com a construção das obras foi a redenção dessa região, criando um acesso a região menos desenvolvida com a região portuária de Paranaguá, enquanto os discursos sobre os impactos sociais e ambientais, que tais obras poderiam causar, foram silenciados e renegados a segundo plano.

O complexo de pontes seria uma espécie de *mola* de propulsão do progresso, que tiraria a região da sua condição de atraso, para um lugar de redenção econômica e social; seria a certeza da mudança para melhor. Esse discurso tem seu uso mais comum, e, por vezes, ingênuo, o progresso pode aparecer como uma promessa que remete a algo que não se sabe definir o que seja, como, por exemplo, respostas às dúvidas, a felicidade absoluta, ou a esperança que pode melhorar as coisas.

Dessa maneira, não se pode dizer de forma precisa o que é o progresso, mas para o governo paranaense, o progresso era o desenvolvimento econômico da região do Porto Camargo e interligar as economias do Paraná ao Centro Oeste e com o Estado de Mato Grosso do Sul, um avanço que superaria o suposto atraso da região. E, para os trabalhadores e comerciantes, seria poder ganhar dinheiro com essa obra, mudar suas vidas. O autor ainda aponta para algo que é comum na sociedade contemporânea: a crença e esperança no progresso econômico, tecnológico, social e seu potencial de libertar a humanidade de situações indignas.⁹³ Ao que tudo indica, essa crença no progresso ultrapassou os limites do racional e adentrou ao campo do imaginário, da utopia e das ficções, onde o progresso teria uma finalidade tão sublime que tornaria os impactos socioambientais algo irrelevante.

Um aspecto difícil de rastrear foi o progresso na percepção dos trabalhadores e trabalhadoras da construção.⁹⁴ Contudo, o que se pode supor é que a noção de progresso para essas pessoas estaria relacionada ao trabalho, ou seja, à progressão profissional que poderiam ter na CBPO (Companhia Brasileira de Projeto e Obras), empresa essa que foi responsável

⁹³ JUNKES, Delcio. Progresso e Barbárie. **Revista do NESEF Filosofia e Ensino**. Curitiba v. 7, n. 2, 2018, p. 100.

⁹⁴ Em função da Pandemia provocada pela disseminação do Sars-Cov-2 (coronavírus), as entrevistas programadas para serem realizadas com os trabalhadores da região foi inviabilizada, dificultando o acesso à informações relativas ao pensamento dos trabalhadores em relação às obras.

pela execução das obras. No jornal Nossa Ponte, há algumas entrevistas com os trabalhadores, onde o objetivo, para alguns, foi:

(...) acima de tudo, independente de posição de trabalho quero continuar acompanhando a empresa. Trabalhar aqui, com esse respeito todo, é muito bom. Mas é claro que quero crescer. Quero trabalhar muito e ter o reconhecimento devido, se eu merecer.⁹⁵

Para Dupas (2007), no século XXI, a capacidade de produzir mais e melhor, não para de crescer, e isso é dado como sinônimo de progresso. Porém, esse mesmo progresso é um discurso elitista dos grupos políticos e econômicos dirigentes e traz consigo exclusão, concentração de renda, problemas ambientais entre outros aspectos problemáticos⁹⁶. De acordo com Dupas, seria insensato negar-se aos benefícios que a evolução das tecnologias proporcionou à humanidade, como se deslocar mais rápido, viver por mais tempo ou se comunicar de forma instantânea.⁹⁷ Entretanto, é preciso ter em mente que o progresso aparece no discurso de determinados indivíduos e grupos sociais, o que significa que o progresso serve àqueles que o direcionam. O oposto também é válido, pois, se de um lado há aqueles que utilizam do discurso de progresso, do outro, há aqueles que tiveram os discursos sobre os problemas socioambientais silenciados pelo jogo de força estabelecido.

Segundo Bresser-Pereira (2014) para os filósofos iluministas, a chave do progresso foi o avanço da razão, da ciência, da busca dos fundamentos racionais da moralidade, no lugar de fundamentos tradicionais e religiosos.⁹⁸ Na concepção do autor, os conceitos de progresso e desenvolvimento humano podem ser equivalentes, porém, ambos têm origens e conotações diferentes. O desenvolvimento humano está relacionado ao desenvolvimento econômico, material e envolve mudanças estruturais, ao se relacionar a um determinado Estado-Nação, e que o progresso é um conceito universal. O progresso geralmente é considerado um ideal, um permanente avanço da razão e do conhecimento, enquanto o desenvolvimento pode ser visto como um processo histórico de realização dos direitos humanos.

Nesse trabalho, Bresser-Perreira (2014) defende a tese de que o desenvolvimento humano ou o progresso é um processo histórico pelo qual as sociedades conquistaram seus objetivos políticos, de segurança, da diminuição da injustiça social e da preservação do meio ambiente, quando realizaram sua revolução capitalista. O progresso, para esse autor, em

⁹⁵ NOSSA PONTE, 1988, op. cit., p. 2.

⁹⁶ DUPAS, 2006, op. cit., p. 77.

⁹⁷ Ibidem, p. 74.

⁹⁸ BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Desenvolvimento, progresso e crescimento econômico. *Lua Nova*. n.93, pp.33-60, 2014, p. 36.

linhas gerais, é um produto de uma construção social, porém o caminho, para se chegar nele, não é algo pacífico ou linear, é um processo conflituoso, nos aspectos individual, grupal e de classe social.

Ao longo da obra *Sobre a violência*, Hannah Arendt (2004) discute, entre outros temas, a noção de progresso. Em linhas gerais, a autora aponta que esse conceito “significa crescimento, o infatigável processo de mais e de mais, de maior e maior”.⁹⁹ A noção de progresso da humanidade era desconhecida até o século XVII, segundo Arendt, e só a partir disso evoluiu para uma opinião comum no século XVIII, até se tornar um dogma no século XIX.

Dito isso, além dessa perspectiva de progresso, que se relaciona mais aos avanços tecnológicos, e como isso pode ser ruim (com a destruição da natureza e da humanidade), é possível perceber outra ideia de progresso que também apresenta traços agressivos. Essa ideia compreende o progresso, enquanto uma ideologia de redenção, a qual se apresenta também como desenvolver algo que temos e aperfeiçoá-lo, porém, é negativa em outros sentidos, que esses apresentados por Arendt, é uma violência contra a identidade, pois são afetados os modos de vida e de trabalho.

Segundo Nogueira (2009) a ideologia da modernização e do progresso é acompanhada por projetos de desenvolvimento ou, como também é chamada, de ideologia de redenção. Essa forma sugestiva tem o objetivo de legitimar tais projetos para que se realizem e passa a ser vinculada à ideia do interesse comum, porém, na maioria desses casos, atendem aos interesses de segmentos da classe dominante e não da coletividade.

A seguir, essa ideologia de redenção será melhor percebida, a partir do diálogo com outros trabalhos acadêmicos. Eles possibilitam ter uma ideia de como projetos de obras e investimentos públicos, com a intenção de alavancar o progresso e o desenvolvimento econômico aos municípios de pequeno e médio porte, tiveram impactos na vida e no trabalho das pessoas. Em Porto Camargo, não foi diferente. Por agora, é preciso refletir esses projetos e quais os seus efeitos imediatos. No caso de Porto Camargo, trata-se dos impactos sociais, como a mudança no trabalho e no modo de vida da população, mas também os danos ambientais, ou seja, a alteração da paisagem e do meio ambiente, conforme foi analisado no terceiro capítulo desta dissertação.

⁹⁹ ARENDT, Hannah. **Sobre a violência**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1994, p. 53.

2.2 PROJETOS E A REDENÇÃO

Para pensar questões relacionadas ao progresso, trabalho, identidade entre outros conceitos discutidos, foram selecionados alguns estudos específicos para analisar o funcionamento das políticas públicas de investimento, no caso, aqui, do Complexo de Pontes de Porto Camargo, e como a busca por redenção é um elemento que surge atrelado aos discursos que lutam por legitimação da obra.

Tendo por base a dissertação de mestrado em História de Cátia Sanfelice (2012) é possível pensar alguns elementos que, aqui, já foram discutidos. Contudo, na análise da autora, a preocupação foi a de problematizar as mudanças pelas quais passaram os pescadores profissionais de Guaíra, quando da formação do lago de Itaipu, no ano de 1982, e da abertura do canal de navegação, em 1996, no Rio Paraná¹⁰⁰. Limites e pressões, na vida e no trabalho, foram impostos por transformações decorrentes dessas obras, nesse sentido, a autora se propôs a entender essas mudanças e como os pescadores de um movimento social vêm resistindo e lutando para manter sua existência.¹⁰¹ O recorte temporal, analisado pela autora, foi delineado desde 1970 a 2011, fazendo uso de fontes escritas (principalmente a imprensa) e orais, na tentativa de mapear a organização dos pescadores, enquanto movimento.

Nesse trabalho, é possível perceber, também a noção de progresso e desenvolvimento e como foi discutido anteriormente, as duas noções são quase sinônimas. Ambas fizeram parte dos discursos de políticos locais (prefeitos/vereadores), bem como de agentes técnicos (engenheiros, por exemplo) que viabilizaram a construção. Um elemento que a autora chama atenção, e que vai de encontro a outros trabalhos, já mencionados, é o discurso oficial em relação ao progresso e ao desenvolvimento que beneficiaria a todos igualmente. No decorrer do seu trabalho percebe-se que esse discurso não beneficia todos, e sim uma minoria, a ideia foi de desnaturalizar esse discurso.

Isso pode ser percebido, também, em Porto Camargo, no discurso de uma Mineradora Porto Camargo, saudando a construção e o jornal Folha de Londrina destacou:

¹⁰⁰ A formação do lago de Itaipu e da abertura do canal de navegação era visto pelas autoridades políticas locais e o governo do estado do Paraná, como uma aposta para impulsionar o desenvolvimento da economia da região. O canal tem como objetivo a navegabilidade e a integração via rede hidrográfica entre São Paulo e Paraná. No entanto, de acordo com Sanfelice ao apoiar o potencial hidroviário de Guaíra na esperança de alcançar o progresso, não foram consideradas as consequências que o projeto poderia causar ao meio aquático (SANFELICE, 2012, p.47).

¹⁰¹ SANFELICE, Cátia Franciele. **Mudanças no mundo dos trabalhadores**: os pescadores profissionais de Guaíra/ PR (1970-2011). Dissertação de Mestrado pelo Programa de Pós Graduação Stricto Sensu em História da Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2012, p. 14.

(...) Mais que realização de um antigo sonho de toda a comunidade regional a inauguração da Ponte Luis Eduardo Magalhães, que liga o Paraná ao Mato Grosso do Sul, simboliza um instrumento e concreto, eficiente rumo à retomada definitiva do desenvolvimento desta importante região paranaense¹⁰²

O discurso de que é um bem de todos, almejado coletivamente, não ficou muito evidente, se era uma demanda dos políticos e autoridades, ou de fato da população, mas o que importa é tornar essa obra coletiva e não da classe dominante. O discurso apresentado pensa esse elemento da coletividade para todos, sem exclusão, o desenvolvimento vai chegar com a inauguração. No caso dos pescadores, em Guaíra, aparentemente não foram consultados quanto ao lago de Itaipu e do canal de navegação. Geralmente, esses projetos de modernização são uma imposição e a imprensa, dada sua posição ao governo, vende como se fosse de todos, ou melhor quase todos, afinal quem não quer o progresso para sua região? Mas, como foi discutido a quem geralmente serve não é para todos e todas.

No caso estudado por Sanfelice, os pescadores precisaram se adaptar¹⁰³. Parte do conhecimento, produzido pelos pescadores, sobre os costumes no trato com o rio, hábitos novos, a identificação de lugares com diferentes espécies de peixes que não eram compartilhados, pois a forma de se apropriar da natureza pelos pescadores sofreram mudanças¹⁰⁴. Já, no Porto Camargo, aconteceu algo diferente, parte dos pescadores se profissionalizaram e passaram a trabalhar na construção como transportadores, porém não se sabe se a pesca continuou em conjunto com esse trabalho. O interessante é perceber que as obras públicas produzem efeitos diferentes¹⁰⁵.

Outro trabalho para pensar esses diferentes projetos de investimentos e superar o atraso econômico, em busca da redenção, é a tese de doutorado em antropologia de Mônica

¹⁰² FOLHA DE LONDRINA. **Mineração Porto Camargo saúda autoridades**. FL - Cidades. Online. 2002. Disponível em no acervo pessoal consulta local em 10 de agosto de 2020.

¹⁰³ O meio aquático teve um impacto grande devido às explosões para se abrir o canal de navegação, Sanfelice aponta que 80% dos peixes foram contaminados ou mortos pelas substâncias químicas das dinamites. As autoridades locais não consideraram os impactos ambientais e a pesca da região, ao ponto de querer ampliar o canal para que maiores embarcações possam navegar o que sendo que pode ocorrer mais explosões e danos aos peixes e pescadores. Há dessa forma uma naturalização dessas ações.

¹⁰⁴ SANFELICE, 2012, op. cit., p. 40.

¹⁰⁵ Dadas as mudanças no seu modo de trabalho, somam-se a isso as mudanças ao seu modo de viver. Segundo a autora, os pescadores não tinham a preocupação se conseguiriam ou não seu sustento, pois encontraria ao longo do rio Paraná a produção necessária para sobreviver. Como a produção de peixes diminuiu, os pescadores passaram a trabalhar por mais tempo, tem-se um deslocamento para outros lugares, percorrendo distâncias que outrora não faziam, e há também a necessidade de desenvolver outras atividades para complementar a renda (SANFELICE, 2012, p. 40). No decorrer do trabalho de Sanfelice, esta percebe que as obras realizadas em Guaíra, visaram o progresso desse município, mas não foi o caso dos pescadores.

Nogueira (2009). Ela analisou como os Geraizeiros¹⁰⁶ (camponeses do Norte de Minas Gerais) se articularam e passaram a reivindicar seus direitos territoriais, enquanto uma população tradicional do Cerrado, em virtude do plantio empresarial de eucalipto e de expropriação de terras comunais que dificultaram a reprodução dessas populações. Nesse processo de articulação e luta, a antropóloga percebeu a forma que a identidade e territorialidade dos geraizeiros foram se transformando, na medida em que houve confrontos com a monocultura de eucalipto. Nesse sentido, a pesquisa dessa antropóloga assumiu uma perspectiva diacrônica, abrangendo a territorialização camponesa nos Gerais do Norte de Minas, isso por volta do século XVIII, bem como da desterritorialização decorrente da monocultura dos eucaliptos, nos de 1970, e da presente reterritorialização dos geraizeiros, por meio de assentamentos da reforma agrária e projetos de reservas extrativistas¹⁰⁷.

Os geraizeiros, segundo a autora, ficaram vulneráveis frente a esse impulso de desenvolvimento. Esses projetos ganharam legitimidade, pois, basearam-se na ideologia de atraso do sertão mineiro, em contraste com a ideia de redenção da modernidade. Percebe-se, dessa maneira, que os investimentos públicos, para montar as infraestruturas básicas e subsidiar a produção da agroindústria, abriram brechas para o capitalismo autoritário¹⁰⁸.

A tese de doutorado em História de Roberto Massei (2007) é pertinente para dialogar a questão do progresso e os desdobramentos socioambientais, partindo de sujeitos históricos que vinculam ou vinculavam suas atividades econômicas e seus modos de vida aos rios.

De maneira geral, Massei se propôs a discutir o papel da tecnologia na edificação da usina hidrelétrica de Barra Bonita do estado de São Paulo, problematizando os impactos sociais, econômicos, ambientais e culturais, provocados por essa construção, às populações

¹⁰⁶ Sobre os geraizeiros, este termo deriva de Gerais, que é o nome dado no Norte de Minas Gerais pelas pessoas locais aos topos de serra, as terras soltas, planaltos, encostas e os vales dominados por Cerrado (NOGUEIRA, 2009, p. 23). Além de corresponder a uma paisagem específica, refere-se também ao modo de uso, de apropriação comum por essa população tradicional do Cerrado, não sendo particulares e sim gerais. Essas pessoas viviam (e de certa maneira ainda vivem) espalhadas entre o Cerrado e Caatinga no norte de Minas Gerais. Segundo Nogueira, os Geraizeiros se constituíram numa população enraizada nessa paisagem, a qual não tem limites reconhecíveis de imediato. Os limites entre famílias, comunidades ou fazendas eram dados por trilhas nas matas e pelo curso do rio. Frutos, plantas medicinais, mel silvestre, caça e a pesca eram as principais formas de extrativismo e subsistência nos gerais. Cf. NOGUEIRA, 2009, op. cit., p. 70.

¹⁰⁷ Nogueira descreve as frentes de modernização do sertão mineiro desde o século XIX. Porém é a partir da década de 1960 que a região norte de Minas foi alvo de novas políticas de desenvolvimento e modernização. Há assim projetos de agricultura irrigada, pecuária intensiva e monoculturas de algodão e eucalipto que se desdobraram na instalação de um parque agro-industrial e outras indústrias (NOGUEIRA, 2009, p. 63). Esse padrão de monoculturas segundo Nogueira reduziu a agrobiodiversidade local e os acessos dos geraizeiros aos recursos naturais ficaram limitados, aliado a essa questão, a industrialização e urbanização em expansão modificaram o consumo dos geraizeiros. Houve assim uma troca da produção artesanal local pelos produtos industrializados

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 70.

que lidam com a olaria e cerâmica de Barra Bonita pelo recorte temporal de 1940 a 1970¹⁰⁹. O autor fez uso, ao longo de sua tese, dos fundamentos da História Oral e da História Cultural para construir uma análise das experiências de trabalhadores, como oleiros, antigos moradores da região, além de técnicos que trabalharam ou participaram, direta ou indiretamente, na construção da usina, a fim de estabelecer uma relação entre tecnologia, natureza, ambiente e sociedade.

Para o autor, o custo do progresso (representado pela construção da usina) transformou não apenas os aspectos naturais (como os biomas e a biodiversidade animal), como também forçou mudanças no modo de vida dos povos costeiros, dos trabalhadores ribeirinhos que, ao longo de gerações, construíram seus hábitos, costumes, ofícios e cultura, mas, viram-se cerceados por um projeto de modernização do país interferiu no modo de vida deles.

Massei aponta outros elementos que fazem parte dessa ideologia de redenção. Segundo o autor, a partir de 1940, a ideia desenvolvimentista nacional ganhou força e, deste modo, o país não poderia mais tolerar o seu subdesenvolvimento. Ressalta, ainda, para impulsionar o progresso, o Brasil adotou uma política de investimentos em três formas.

A primeira, o investimento em obras públicas (visando a infraestrutura ao sistema de produção); a segunda, aplicações em áreas sociais, tais como saúde, educação, previdência, por exemplo; Por último, a mediação do Estado entre patrões e trabalhadores em negociações de acordos salariais e direitos trabalhistas.¹¹⁰ Esse cenário de desenvolvimento é associado à modernização econômica do Brasil. De acordo com Massei, a ideologia do desenvolvimentismo é creditada a CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) sendo uma das principais responsáveis. Essa comissão econômica indicava que era necessário industrializar-se para fortalecer a economia do país¹¹¹.

Esse trabalho e outros, aqui explanados, ajudam a pensar como funciona a ideologia da redenção, ou seja, é apresentado às frentes de investimentos e como são feitos, em quais obras são pensadas. Com esses trabalhos é possível perceber como foram feitos investimentos

¹⁰⁹ MASSEI, 2007, op. cit., p. 8.

¹¹⁰ Ibidem., p. 43-44.

¹¹¹ Nessa ideia do país em se industrializar e se modernizar, o Brasil adotou por volta das décadas de 1950 e 1970 planos de desenvolvimento que contemplam as três formas mencionadas. Setores básicos para industrialização tais como a energia era indispensável, pois esta era vista como uma das molas propulsoras do desenvolvimento e infraestrutura. Uma usina hidrelétrica seria promissora para promover o progresso, a industrialização dessa região de São Paulo e fortalecer o sistema elétrico nacional. De acordo com Massei, o projeto da Usina de Barra Bonita foi elaborado pela empresa italiana Societá Edison em meados de 1940, e o início das obras em 1957 e concluída em 1963. Essa obra foi a primeira de um total de quatro usinas em torno do rio Tietê que fazem parte do plano de eletrificação formulado pelo governo de São Paulo (MASSEI, 2007, p. 51).

de infraestrutura ao longo do Brasil nos últimos anos. Pode-se perceber que são estudadas comunidades pequenas muito semelhantes à Porto Camargo, um lugar pequeno, com pouca população, que não recebeu tantos investimentos, e os projetos de obras chegaram, muitas vezes, sem consulta pública, nem participação popular, forjando expectativas de ver a região se desenvolver e melhorar a qualidade de vida dos moradores.

O trabalho de Massei (2007) também aborda uma tentativa do Estado e das elites políticas e sociais de legitimarem a construção da usina, pois almejavam superar o atraso econômico (visto que atividades econômicas de Barra Bonita eram baseadas na cafeicultura e atividades como a olaria e cerâmica) e creditar a redenção dessa região à obra. Ou seja, para se desenvolver, seria preciso uma obra de tal porte, como a usina, tendo uma infraestrutura básica, condições mínimas para alcançar o tão esperado progresso, no entanto, esse discurso de progresso encobriu os impactos enormes provocados pela construção da obra.¹¹²

No caso do complexo de pontes do Porto Camargo, é possível perceber semelhanças relevantes com o estudo de Massei. Pelos indícios apresentados, o que se tem é uma visão panorâmica de um projeto de desenvolvimento do país, iniciado na década de 1950, quando o governo do então Presidente da República, Juscelino Kubitschek (1955-1960) apresentou o Plano de Metas, um programa ambicioso de aceleração do crescimento econômico do país, inaugurando uma nova forma de planejamento e execução do Orçamento Público¹¹³.

Após o Golpe civil-militar, em 1964, os militares, no comando da República, retomaram e potencializaram o PAC (Programa de Aceleração de Crescimento), criando metas para expandir a malha rodoviária do país, pela modernização do sistema e da infraestrutura energética, a criação de usinas hidrelétricas, em diversos pontos do território nacional (tal como a Itaipu binacional), além de novas rotas hidroviárias, a abertura de canais, construção de eclusas, terminais, pontes, entre outras metas que fizeram parte de um projeto nacional de desenvolvimento, sustentado pelas ideias keynesianas¹¹⁴.

Nesse projeto de modernização e desenvolvimento, uma das metas foi o investimento em obras públicas, e a construção do Complexo de Pontes, em Porto Camargo, aparece pela

¹¹²Para Massei, o custo do progresso imposto por essa ideia de desenvolvimento e modernização do país foi enorme. Nesse sentido, a redenção econômica de Barra Bonita não foi de acordo com a expectativa criada, além disso houve conflitos que envolveram essa construção. Os impactos de imediato foram à desapropriação e a indenização das pessoas que moravam próximo a barragem construída. Os locais que se retiravam argila ficaram submersos afetando assim os oleiros e ceramistas, ficou explícito o impacto ambiental segundo o autor.

¹¹³ ROTTA, Edegar; REIS, Carlos Nelson. *As Práticas do Desenvolvimentismo Brasileiro: Plano de Metas e Programa de Aceleração do Crescimento. Textos & Contextos* v. 17, nº. 1, pp.: 151-166, Porto Alegre, 2018.

¹¹⁴ *Ibidem*. p. 156.

primeira vez no Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE)¹¹⁵. Criado pela Lei Federal nº 1.192, de 8 de novembro de 1971, esse programa buscou estimular o crescimento econômico da região centro-oeste do país pela construção de infraestrutura básica, conforme consta no art. 2º desta lei:

(...) O PRODOESTE objetivará a construção imediata de uma rede rodoviária básica, prioritária, conjurada a um sistema de estradas vicinais e a uma rede de silos, armazéns, usinas de beneficiamento e frigoríficos, bem como a realização de obras de saneamento geral, retificação de cursos de água e recuperação de terras¹¹⁶.

2.3 A ESTRADA BOIADEIRA E O PRODOESTE

Em 1871, após seis anos de reivindicação de engenheiros e tropeiros paranaenses, o governo imperial brasileiro concedeu uma autorização ao Visconde de Mauá para que fosse elaborado um estudo no sentido de viabilizar uma ferrovia que pudesse ligar a cidade de Curitiba, no Paraná, com a cidade de Miranda, no sul do Mato Grosso, forma de criar uma rota alternativa à navegação dos rios Ivaí, Paraná, Ivinhema, Brilhante e Mondego, principais acessos entre os dois territórios. De acordo com Domingos Nascimento (1903), havia inúmeros problemas na construção da ferrovia, especialmente pelas características topográficas do território paranaense, então foi proposto uma rota alternativa:

Este traçado não tendo em conta as modificações locais impostas pelas condições topográficas, segue no rumo geral em linha quasi recta ao valle do Paraná, e terá por isso a seu favoro encurtamento da linha, circunstancia muito attendivel na construcção de estradas estratégicas.(...) O traçado acima lembrado, dos campos de Guarapuava aos campos de Maracajú, se não busca os valles do Ivahy ou do Piquery, corre todavia por terrenos de melhor qualidade¹¹⁷

Essa estrada estratégica que ligaria os campos de Guarapuava, na região do Vale do Paraná, até os campos de Maracaju, cidade, hoje, localizada no sudeste do Mato Grosso do Sul, mencionado por Nascimento (1903). O caminho já vinha sendo demarcado por exploradores, colonizadores e negociantes, que faziam o trajeto em tropas, movimentando seus produtos pela força animal, firmando o tropeirismo como principal meio de transporte,

¹¹⁵O PRODOESTE foi um programa que foi criado na década de 1970 e que era destinado a incentivar o desenvolvimento econômico no sul dos estados de Mato Grosso, Goiás e Distrito Federal. O projeto pensava a construção de obras de infraestrutura como uma rede rodoviária, uma rede de silos, usinas, frigoríficos, obras de saneamento, etc. Cf.: BRASIL, Senado Federal. **Decreto-Lei 1.192, de 8 de novembro de 1971**. Cria o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) e dá outras providências. Brasília: Palácio do Planalto, 1971. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=96364&Norma=120842>. Acesso em 1 nov. 2021.

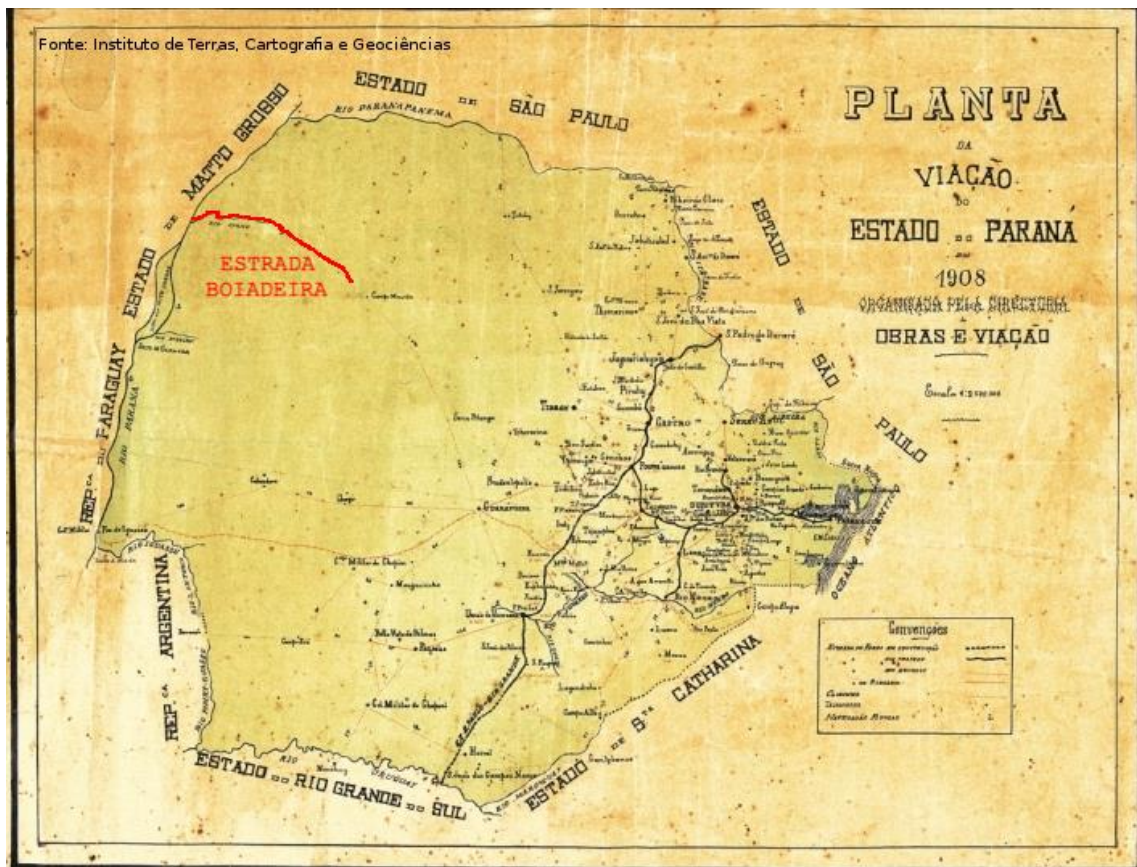
¹¹⁶ Ibidem.

¹¹⁷ NASCIMENTO. Domingos. **Pela Fronteira**. Curytiba: Typ. d'a Republica, 1903, p. 198-199.

nesse trecho. Por ser uma rota amplamente utilizada, aumentou a demanda um caminho estratégico que pudesse conectar o Paraná com a região Centro-Oeste do país, mas a falta de investimento público dificultou tal execução.

Durante o século XX, várias iniciativas foram planejadas para a construção da Estrada Boiadeira, nome que se popularizou por ser um trajeto que beneficiaria os tropeiros e criadores de gados. Conforme a **Imagem 10**, desde 1908, a Estrada Boiadeira começa a aparecer nos mapas do Paraná. E, entre 1910 e 1920, os primeiros projetos de integração do Paraná com o Mato Grosso começaram a ser executados, segundo indica Edmundo Alberto Mercer, um topógrafo e escritor que participou da abertura do trajeto de Guarapuava a Campo Mourão, que seria o pontapé inicial para a construção da rota paranaense com o Mato Grosso¹¹⁸.

Imagem 10. Estrada Boiadeira no mapa de obras e viação do Estado do Paraná de 1908.



FONTE. Mapa adaptado do Instituto de Terras, Cartografia e Geociência, 1908. Cf.: <http://www.itcg.pr.gov.br/>

¹¹⁸ MERCER, Edmundo Alberto. **Toca Mercer, um livro só para nós**. Curitiba, s/editora, 1978, p. 97.

Contudo, foi só a partir de 1918, quando o latifundiário e pecuarista, Manuel Mendes de Camargo, recebeu a concessão do Governo do Estado do Paraná para abrir uma rota entre Campo Mourão e o Mato Grosso, conhecida como Picadão.

(...) Aceitando a missão que o Governo do Estado lhe confiou, Mendes de Camargo resolveu fazer aquilo que três empresas anteriormente haviam fracassado: uma estrada boiadeira que, partindo dos campos de Guarapuava, alcançasse as barrancas do rio Paraná., passando por Campo Mourão, cruzando as terras onde hoje se localiza o município de Cruzeiro do Oeste, e indo até ao porto de São José, no rio Paraná, alguns quilômetros abaixo do Paranapanema. Através de 130 quilômetros estava aberta a primeira via de comunicação.¹¹⁹

A estrada estratégica que começou com a necessidade de um caminho para a exploração territorial, logo se tornou um ambicioso projeto de engenharia de transportes para ligar os dois estados. Entre 1920 e 1940, a turbulência política, no Brasil, congelou o investimento público e a estrada boiadeira não saiu do papel. Na década de 1940 e início de 1950, a cidade de Campo Mourão reivindicou o asfaltamento do trecho já construído, devido à grande produção agropecuária nessa região, com a intenção de facilitar o descolamento da produção para o Porto de Paranaguá¹²⁰.

Com o recapeamento asfáltico, na década de 1950, aos poucos os investimentos públicos foram sendo retomados. Entre 1956 a 1964, quem assumiu a abertura da Estrada Boiadeira foi o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR), que finalizou as obras entre Campo Mourão e Cruzeiro do Oeste, em abril de 1964, logo após os militares tomarem o poder. A obra também passava pela cidade de Tuneiras, mas foi interrompida novamente, sendo finalizada somente em 2013¹²¹.

Após o golpe civil-militar de 1964, o alto-comando das Forças Armadas assumiu o governo e administrou o país por mais de duas décadas, de maneira autoritária, repressiva, com arbitrariedades e desacertos políticos que provocaram o colapso econômico do país na década de 1980. O projeto de desenvolvimento nacional, elaborado e executado pelos militares, buscou fortalecer a posição do Brasil no modelo de produção capitalista

¹¹⁹ Trecho da justificativa escrita pelo deputado federal Darcy Deitos em 1987. In: BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Federal nº 246, de 1987**. Denomina Estrada Boiadeira-Manoel Mendes de Camargo trecho da BR-487. Brasília, DF, 1987. p. 5.

¹²⁰ RATTON, Eduardo (Org.). **Projeto “Estrada Boiadeira - Sonho que se realiza”**. Programa de Comunicação Social, edição única Curitiba: UFPR/ITTI, 2015.

¹²¹ JORNAL ESTRADAS. **Estrada Boiadeira será inaugurada hoje no Paraná**. Portal Estradas.com - Notícias, 04 de out. 2013. Disponível em: <https://estradas.com.br/estrada-boiadeira-sera-inaugurada-hoje-no-parana/>. Acesso em 14 nov. 2021.

internacional, mas, dentro de uma perspectiva de investimento nacional-desenvolvimentista, buscando modernizar diversos setores da sociedade brasileira.¹²²

Criado pelos militares, através do Decreto-Lei nº 1.192, de 8 de novembro de 1971, o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) procurou desenvolver o setor produtivo dos estados de Goiás, Distrito Federal e Mato Grosso com a construção de toda uma infraestrutura básica, conforme consta no art. 2º dessa lei:

O PRODOESTE objetivará a construção imediata de uma rede rodoviária básica, prioritária, conjurada a um sistema de estradas vicinais e a uma rede de silos, armazéns, usinas de beneficiamento e frigoríficos, bem como a realização de obras de saneamento geral, retificação de cursos de água e recuperação de terras¹²³.

De acordo com Freitas, Sobrinho e Mello (2019), um orçamento inicial de Cr\$ 650.000.000,00 (seiscentos e cinquenta milhões de cruzeiros), cerca de 78%, desse montante, foram destinados ao setor de transportes e o restante ao setor produtivo, devido à necessidade de modernizar a agricultura e a pecuária da região¹²⁴. Nesse sentido, a prioridade era ampliar, modernizar e criar novas vias de transportes, para propiciar a circulação, tanto das cargas quanto das pessoas de diferentes regiões.

Boa parte desses recursos foram investidos na compra de silos, armazéns, usinas de beneficiamento e frigoríficos, incluindo a construção de obras de infraestrutura sanitária e de recuperação de terras. Ainda assim, a maior parte dos investimentos foram direcionados à infraestrutura rodoviária, conforme destaca o texto do Decreto-Lei nº 1.192, que, no §1º do Art. 2º, designa favoritismo aos trechos:

(...) BR 060 - Trecho Goiânia - Rio Verde - Jataí; BR 452 - Trecho Itumbiara - Rio Verde; BR 050 - Trecho Cristalina - Catalão; BR 364 - Trecho Cuiabá - Rondonópolis-Jataí; BR 163 - Trecho Rondonópolis - Campo Grande - Dourados; BR 262 - Trecho Campo Grande - Aquidauana - Corumbá; BR 070/416 - Trecho Brasília - Cuiabá - Cáceres - Mato Grosso; e BR 376 - Trecho Dourados - Paranavaí¹²⁵.

O trecho da BR 376, que faz a conexão entre a cidade de Dourados, no Mato Grosso, com a cidade de Paranavaí, no Paraná, segundo o decreto, também se expande para outras rodovias, incluindo a BR-487, a chamada Estrada Boiadeira, que atravessa o território

¹²² MACARINI, José Pedro. **A política econômica da ditadura militar no limiar do “milagre” brasileiro: 1967/69.** V.1, n. 99, set. Campinas: IE/UNICAMP, 2000.

¹²³ BRASIL, 1971, op. cit.

¹²⁴ FREITAS, Wagner Abadio; SOBRINHO, Fernando Luiz Araújo; MELLO, Marcelo de Mello. A influência de Planos e Programas do Governo Federal na região Centro-Oeste: ocupação e modernização do território entre as décadas de 1960 a 1970. **Revista Política e Planejamento Regional**, v. 6, nº 1, pp.: 64-79, jan-abr, 2019. p. 71.

¹²⁵ BRASIL, 1971, op. cit.

paranaense em direção ao noroeste do Estado, terminando às margens do Rio Paraná. Nesse sentido, a proposta seria a construção de uma ponte, ou melhor, um complexo de pontes ao longo da costa noroeste do Paraná para se conectar com Mato Grosso.

Assim como o PRODOESTE, o Ministério do Interior, através da Superintendência de Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO), elaborou um Plano de Desenvolvimento Econômico-Social do Centro-Oeste (PLADESCO), com metas ambiciosas para o biênio 1973 e 1974, buscando contemplar Plano Nacional de Desenvolvimento criado em 1973 com a finalidade de promover o crescimento: econômico; do setor produtivo; de emprego e renda; das áreas urbanas e industriais e; do progresso social e distribuição de renda.¹²⁶

De acordo com Freitas, Sobrinho e Mello (2019), há uma interdependência entre PRODOESTE e o PLADESCO, pois ambas possuem um plano de desenvolvimento com diretrizes em comum, e foram os programas responsáveis pela modernização e inovação da região centro-oeste do país. Esse grande investimento público se explica pela conjuntura político-econômica do país, entre 1970 e 1980, popularmente conhecida como Milagre Econômico Brasileiro e que, na década de 1990, se revelaria um grande problema para o país.¹²⁷

2.4 AS RELAÇÕES EM TORNO DA PONTE

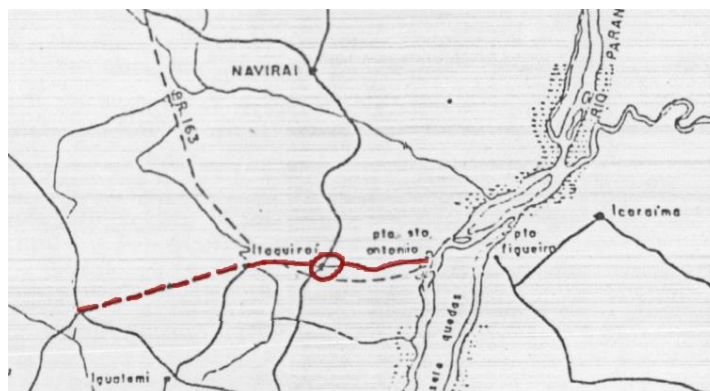
Em setembro de 1983, o Prefeito do Município Itaquiraí (MS), Sebastião Santos Tomazelli (PMDB), escreve um ofício ao Secretário de Estado de Obras Públicas do Mato Grosso do Sul, Olavo Vilella de Andrade, solicitando que o Governo do Estado determinasse a construção e a pavimentação de novas rotas a partir da rodovia que liga os municípios de Ponta Porã e Iguatemi. No ofício, o prefeito encaminha, em anexo, um mapa com a ilustração de um traçado, denominado de “Rodovia Planejada”, visando criar uma rota rodoviária marginal pela Vila Jutí, cruzando pela cidade de Itaquiraí, e em direção ao Porto Santo Antônio, localizado às margens do Rio Paraná¹²⁸, conforme a **Imagem 11**.

¹²⁶ BRASIL, Câmara dos Deputados. **Decreto-Lei 5.917, de 12 de setembro de 1973**. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Brasília, DF, 1973. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5917-10-setembro-1973-358077-publi_cacaoriginal-1-pl.html>. Acesso em: 16 nov. 2021.

¹²⁷ FREITAS; SOBRINHO; MELLO, 2019, op. cit.

¹²⁸ ITAQUIRI. Gabinete do Prefeito. **Ofício nº 359/83-EMG de autoria do Prefeito Sebastião Santos Tomazelli**. Prefeitura Municipal de Itaquiraí, MS, 09 de setembro de 1983. Disponível em:

Imagem 11. Rodovia planejada 163 (em vermelho).



Fonte. Mapa Adaptado de Itaquiraí (1983).

O prefeito relata que o seu pequeno município, recém-emancipado,¹²⁹ composto por cerca de 6 mil habitantes, teria como principais atividades econômicas a criação de gado, a indústria madeireira e as culturas de: algodão, amendoim, soja, feijão, arroz, milho, mandioca e a cana-de-açúcar, produtos de exportação para outras regiões do país, principalmente, para o Estado do Paraná. Porém, o alto-custo dos combustíveis e o encarecimento do produto final estaria prejudicando os produtores daquela cidade e, ter uma rota com maior ganho operacional, também se converteria em maior ganho econômico.¹³⁰

(...) a rodovia projetada 163m partindo de Vila Juti, desvia Itaquiraí, passando por Eldorado e convergindo a Mundo Novo, constitui um contrasenso tal projeto, certamente foi concebido com o intuito de prejudicar o nosso município (...) Não se pode desconsiderar uma abreviação tão grande nos dias de hoje, considerando-se o alto custo dos combustíveis, pois se as metas governamentais visam a economia de combustíveis, a nossa população se enquadra perfeitamente e propicia ainda o menor custo operacional das frotas, resultando daí o consequente barateamento dos fretes e o menor preço final dos produtos.¹³¹

Nota-se, pela insatisfação da escrita do prefeito, uma clara disputa regional entre os municípios, pela reivindicação da rota que melhor desse acesso ao Porto Santo Antônio, que,

http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_2m/0/0/0296_v_08/br_dfanbsb_2m_0_0_0296_v_08_d0001de0001.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

¹²⁹ Itaquiraí, que desde 1963 era um distrito de Ponta Porã, foi emancipado em 13 de maio de 1980. Cf. MATO GROSSO DO SUL. Governo do Estado. **LEI Nº 75, DE 12 DE MAIO DE 1980**. Cria o município de Itaquiraí, desmembrado da área territorial do município de Iguatemi. Diário Oficial nº 337, de 13 de maio de 1980, Campo Grande, 1980.

¹³⁰ ITAQUIRI, 1983, op. cit.

¹³¹ Ibidem. p. 3-4.

nesse contexto, estaria concentrando capital privado de pessoas de visão¹³² para o investimento em obras como o terminal petrolífero, o terminal graneleiro e vias de acessos ligando as margens do rio. O acesso que o prefeito destaca, seria a construção de uma ponte, ligando o Mato Grosso do Sul com o Paraná.

Isso fica mais claro, após de maio de 1985, quando o Prefeito Sebastião Santos Tomazelli (PMDB) envia um novo ofício, mas, desta vez, ao Ministro de Estado dos Transportes, Affonso Alves de Camargo Netto, reivindicando a construção de uma ponte sobre o Rio Paraná, ligando os dois estados.¹³³ No ofício, o prefeito relata que, na sua gestão, conseguiu junto ao Governador Wilson Barbosa Martins a pavimentação da Rodovia BR – 163, que teria sido concluída até a cidade de Itaquiraí e, ainda em execução, no trecho Itaquiraí-Eldorado, porém, depois de concluída, colocaria a cidade de Itaquiraí num local privilegiado, para receber uma obra portuária e de uma ponte ligando os dois estados, conforme relata:

A pavimentação dessa Rodovia, e a privilegiada situação geográfica de Itaquiraí, estando localizada a menos de 20 Kms do Rio Paraná e sendo o único município a possuir mais de 15 quilômetros de margens altas, com barrancas de 20 metros de altura, sendo seus acessos fáceis e sem quaisquer regiões alagadiças.¹³⁴

Tais fatos foram considerados pelo Prefeito, na hora de justificar a solicitação de uma rodovia ligando o Estado do Mato Grosso do Sul ao Estado do Paraná, partindo do município de Itaquiraí, bem como a construção de infraestrutura portuária, visando o aproveitar hidrovias para o escoamento de produção, algo que, segundo o Tomazelli, iria “contribuir para o desenvolvimento de toda região, diminuindo distâncias e poupando combustíveis, o que teria reflexo direto nos custos dos produtos transportados, oferecendo, ainda, ao Governo Federal a opção na conclusão de obra”.¹³⁵

Quando o Governo Federal é mencionado, o prefeito faz referência aos programas de desenvolvimento nacional em vigência, como o PRODOESTE que havia sido criado com o intuito de estimular o crescimento econômico da região por meio da modernização e construção de toda uma infraestrutura básica de transporte rodoviário. Em agosto de 1985, o

¹³² O prefeito não cita nomes, mas relata que algumas empresas estariam no Porto Santo Antônio realizando estudos para viabilizar o acesso entre os dois estados pelo Rio Paraná e por isso são elogiadas como “pessoas de visão” Cf. ITAQUIRI, 1983, op. cit. p. 4.

¹³³ ITAQUIRI. Gabinete do Prefeito. **Ofício nº 153/85-EMG de autoria do Prefeito Sebastião Santos Tomazelli**. Prefeitura Municipal de Itaquiraí, MS, 18 de Maio de 1985. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_2m/0/0/0296_v_08/br_dfanbsb_2m_0_0_0296_v_08_d0001de0001.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

¹³⁴ *Ibidem*, p. 2.

¹³⁵ *Ibidem*, p. 2-3.

Coronel Carlos Fragomeni, Chefe do Gabinete da Secretaria Geral do Conselho de Segurança Nacional (CSN), escreve em resposta às solicitações do Prefeito, indicando que uma equipe de técnicos seria enviada ao município para coletar informações sobre a viabilidade da obra¹³⁶.

Infelizmente, não foi possível encontrar registros dos relatórios de visita, nem documentos que assegurassem a viabilidade da construção da ponte. Há, no entanto, um único relatório do DER/PR, elaborado, após a conclusão do complexo de pontes, com a finalidade de “registrar as atividades inerentes a construção das Pontes sobre o Rio Paraná Canal Leste e Oeste, Ribeirão do Veado e Amambaí, ligando os municípios de Icaraíma e Vila Alta (PR) e Naviraí e Itaquiraí (MS)”.¹³⁷

Mesmo notando grande interesse da Prefeitura de Itaquiraí, referente às obras, não se tem informações dos outros municípios e quais razões levaram o governo a financiar não uma, mas quatro pontes principais, ligando os dois estados. O que se tem é um requerimento do Deputado Estadual, Eduardo Baggio (PMDB), aprovado pela Assembleia Legislativa do Estado do Paraná e veiculado pelo jornal Diário da Tarde (PR), em 1983.

De acordo com o jornal, o parlamentar teria solicitado à Secretaria de Estado dos Transportes a elaboração de um estudo técnico sobre a ampliação das rodovias e a construção de uma ponte ligando o Paraná ao vizinho Mato Grosso do Sul. Em sua defesa, o parlamentar teria dito que:

(...) O tráfego existente entre os dois Estados é intenso e que a construção de uma ponte sobre o Rio Paraná, localizada entre o Porto Felício e o Porto Caiuá, somente iria proporcionar benefícios para ambos os Estados, principalmente no que se refere ao escoamento da grande produção agrícola do Mato Grosso do Sul através do Porto de Paranaguá.¹³⁸

É perceptível, tanto no discurso do prefeito de Itaquiraí quanto no do parlamentar paranaense que a construção da tal ponte teria por objetivo beneficiar os ruralistas do agronegócio exportador, especialmente, da região do Mato Grosso do Sul. O Deputado Eduardo Baggio que, além de parlamentar, era um empresário do setor de exportação frigorífica, em Paranavaí, poderia ter razões para argumentar que as obras seriam um

¹³⁶ BRASIL. Secretaria-Geral do Conselho Segurança Nacional. **Ofício nº 0625/5ªSC/2085/85**. Dispõe obre a Viagem à Faixa de Fronteira. Gabinete da Secretaria-Geral do CSN, Brasília, DF: Palácio do Planalto, 22 de ago. 1985. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_2m/0/0/0296_v_08/br_dfanbsb_2m_0_0_0296_v_08_d0001de0001.pdf. Acesso em: 16 nov. 2021.

¹³⁷ DER/PR, 1998, op. cit.

¹³⁸ DIÁRIO DA TARDE (PR). **Ponte Para Ligar Mato Grosso**. Ano 84, edição nº 24512, Curitiba, 30 de setembro de 1983, p. 3.

importante projeto de desenvolvimento econômico para a região, diminuindo os custos com a exportação e assim elevando os ganhos. Mas, quem realmente ganharia com a obra? Percebe-se, portanto, que há uma insistência em fazer parecer que o interesse dos ruralistas do agronegócio e empresários da indústria exportadora com a construção da ponte, seria, na verdade, um amplo desejo popular por progresso, conforme o trecho:

(...) A grande beneficiada com o melhoramento solicitado seria a região Noroeste paranaense que receberia um grande fluxo de pessoas que por ali passariam dirigindo-se ao vizinho Estado, sem necessitar se deslocar, triplicando a viagem e passeando por outras regiões com intensos gastos (...) O que necessitamos, na verdade, é que haja, com maior urgência, uma ligação efetiva com o Estado de Mato Grosso do Sul para carrear, com isto, maior progresso para o Paraná e para o vizinho Estado.¹³⁹

Quando a obra foi aprovada e os primeiros contratos de licitação assinados, em 1987, houve disputas, entre as elites políticas e econômicas da região Noroeste do Estado do Paraná, a fim de saber onde seria construída a ponte, ou melhor, uma tentativa de mudar de local dessa construção, pois todo o projeto licitado projetava a obra em Porto Camargo. Sob as lentes do jornal *Correio de Notícias*, há relatos de que o Prefeito de Paranaíba, Benedito Pinto Dias, e o Deputado Estadual, Eduardo Baggio (PMDB), falaram que não aceitariam que a ponte fosse construída na localidade do Porto Camargo, porque essa obra estaria próxima à ponte, em Guaíra, que já estava sendo edificada na fronteira com Mato Grosso do Sul e, portanto, a nova obra deveria ser construída na foz dos rios Ivaí com o Paranapanema.¹⁴⁰

Essa declaração foi dada em uma entrevista ao jornal *Correio de Notícias-PR*, em maio de 1987 e, a partir disso, os municípios que compõem a AMERIOS (Associação dos Municípios Entre Rios) reagiram, negativamente, frente às declarações. Os representantes de Paranaíba alegaram que, se a ponte fosse construída naquele local de seu interesse, o Governo do Paraná teria muito mais lucros e mais facilidade para escoar a produção das safras agrícolas para centros de exportação, como o Porto de Paranaguá. Já os representantes de Icaraíma argumentaram, naquela época, que iriam judicializar a causa se persistisse a investida de Paranaíba, e acrescentaram que a obra já havia sido confirmada por Álvaro Dias, então governador do Paraná e pelo Ministro dos Transportes, José Reinaldo Carneiro Tavares.

Após dois dias da repercussão da notícia, nos municípios da AMERIOS, os prefeitos da Associação dos Municípios do Noroeste do Paraná alegaram que não fazia sentido duas

¹³⁹ Ibidem, p. 4.

¹⁴⁰ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Amerios não deixa que Paranaíba tome a ponte de Icaraíma**, Curitiba, 1987. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/18066. Acesso 12 de agosto de 2020.

obras tão próximas na mesma região. E que, desde 1975, foi traçado oficialmente pelo Governo Federal, quando o desenvolvimento do Noroeste do Paraná e o Sul de Mato Grosso do Sul estiveram em seus planos, inicialmente, pela ligação asfáltica entre Paranavaí e Dourados e definida, após a construção das pontes sobre o rio Paraná, no Porto de São José, por ser um local estratégico¹⁴¹ e, por esse motivo, os prefeitos queriam a ponte no traçado original.

Mesmo os prefeitos da AMUNPAR dizendo que sua região produzia mais e que o trajeto daquela ligação era mais utilizado, deputados da região de Umuarama asseguraram que a ponte se manteria na região do Porto Camargo. Os políticos salientaram que foi respaldado pelo governo de Álvaro Dias a construção da ponte e que estariam prontos para lutar caso o movimento de Paranavaí fosse levado adiante. De todo modo, não se teve outras repercussões sobre esse assunto, nos jornais e, pelo que foi possível constatar, a obra seguiu pelo lado de Porto Camargo, tendo seu início oficialmente no final de março de 1988.

Com um orçamento inicial de Cr\$ 650.000.000,00 (seiscentos e cinquenta milhões de cruzeiros), o PRODOESTE destinaria cerca de 78% desse montante para ao setor de transportes e o restante ao setor produtivo, devido à necessidade de modernizar a agricultura e a pecuária da região¹⁴². Essas formulações políticas e econômicas de participação direta do setor público na formação interna de capital, de acordo com Freitas et al (2019), trouxeram consequências não apenas às regiões socioambientais, onde essas obras foram desenvolvidas, mas também à economia brasileira que entrou em deflação e colocou o país numa crise dos anos de 1980 aos anos 2000¹⁴³.

Nesse sentido, a região de Porto Camargo, e de certa forma toda a região Noroeste do Estado do Paraná, foi inserida nessa perspectiva desenvolvimentista, recebendo investimentos públicos para projetos de modernização e superação do atraso econômico em comparação com outras regiões do estado do Paraná. Porto Camargo, após a construção das pontes, passou ser visto pelos jornais e pela população como um potencial turístico muito grande. No terceiro capítulo, será visto como obras de infraestrutura foram feitas, a fim de atender essa demanda do turismo.

¹⁴¹ CORREIO DE NOTÍCIAS: **Prefeitos da Amupar querem a ponte no traçado original**, Curitiba, 1987. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/18106. Acesso 12 de agosto de 2020.

¹⁴² FREITAS, 2019, op. cit., p. 71.

¹⁴³ *Ibidem*, p. 74.

Na notícia “Paraná define suas prioridades”, de fevereiro de 1985, é vista a primeira menção do jornal Correio de Notícias sobre a possibilidade de construção da ponte sobre o rio Paraná, na região de Icaraíma: “outra obra importante que poderá ser adotada pelo Ministério dos Transportes é a ponte sobre o rio Paraná na região de Icaraíma”¹⁴⁴. Isso demonstra que, entre outras obras, a ponte do Porto Camargo já estava em pauta, antes mesmo de o governo Álvaro Dias, um projeto que Deny Schwartz, então Secretário dos Transportes do Estado do Paraná, estava considerando como obra prioritária para o desenvolvimento da região.

Em outra notícia do Correio de Notícias, de abril de 1985, o então governador José Richa, defendeu, em um simpósio, ocorrido na cidade de Londrina (PR), a necessidade de uma maior integração econômica dos estados e países que fazem parte da bacia do médio Paraná. Ele apontou que essa região ficou isolada, economicamente, das outras regiões:

(...) apesar disso, o governador acha que é possível, sem necessidade de projetos faraônicos, estimular a cooperação mútua, e citou algumas obras que consolidarão este ideal: outra ponte sobre o rio Paraná, a região de Icaraíma, estreitando a ligação com Mato Grosso do Sul¹⁴⁵

Nesse trecho, o discurso, em torno da noção de progresso, não inicia no governo de Álvaro Dias, talvez, com uma perspectiva mais moderada, o então governador José Richa via a necessidade da construção da ponte sobre o rio Paraná e outras obras para uma maior integração regional, e a ponte seria essa forma de concretizar o progresso, esse seria o ideal daquele lugar. Mas, deixa a impressão de que é um discurso contraditório, pois a realização das obras que o governador cita, mais a frente, dependeriam de um grande projeto de infraestrutura e de um grande investimento público, que, no final das contas tornou-se um projeto faraônico, grande e oneroso.

Aos poucos, a construção da ponte foi ganhando destaque, nas páginas e espaços no jornal Correio de Notícias, e isso pode ser visto em três momentos. São notícias de dias próximos: uma notícia de 09 de maio de 1985 e outra do dia 10 do mesmo ano e mês.

Em maio de 1985, durante a audiência do prefeito de Umuarama (município que está localizado também na região noroeste do território paranaense) com o governador José Richa, entre as reivindicações apresentadas, estavam obras que envolviam Umuarama, no qual as autoridades regionais “(...) voltarão a defender a urgência da construção da ponte ligando o Paraná ao Mato Grosso do Sul, praticamente definida para ser edificada entre os municípios

¹⁴⁴ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Paraná define suas prioridades**. Curitiba, 1985, p. 2. Disponível em: [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](https://www.docreader.com.br/Correio-de-Noticias-PR-1980-a-1989). Acesso 11 de agosto de 2020.

¹⁴⁵ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Richa defende maior integração da América Latina**. Curitiba, 1985, p. 3. disponível em: [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](https://www.docreader.com.br/Correio-de-Noticias-PR-1980-a-1989). Acesso 11 de agosto de 2020.

de Icaraíma e Umuarama.”¹⁴⁶. Percebe-se que a ponte deixa de ser um problema apenas local (de Porto Camargo e Icaraíma) e começa a ganhar espaço nas demandas regionais, ou seja, a construção de uma ponte naquele momento significaria a redenção econômica de toda a região, seria a ligação do local com o estadual, tendo em vista a ligação com o Porto de Paranaguá.

Em um segundo momento, a demanda da construção se tornar um assunto de interesse regional pode ser percebida na pauta da AMERIOS (Associação dos Municípios de Entre Rios) que, em 10 de maio de 1985, participou do debate no Programa Novo Noroeste, na cidade de Maringá (PR), a qual contou com a participação de prefeitos e deputados da região. Uma das reivindicações desse grupo foi a construção da ponte: “(...) dos itens a serem discutidos na oportunidade, um já está praticamente assegurado, que é a construção da ponte sobre o rio Paraná, ligando este estado ao Mato Grosso do Sul”¹⁴⁷. Dessa maneira, o jornal destacou ao longo dos meses a organização dos municípios e das autoridades em torno da construção dessa ponte, elevando o tema à categoria de nível regional.

E o terceiro momento, uma nota de opinião assinada pelo jornalista Ivo Cardoso, apontando a necessidade da construção da ponte. Ivo relata que alguns prefeitos do PR e do MS estavam reunidos, em maio de 1985, em Maringá, num: “(...) dos maiores encontros reivindicatórios dos últimos anos. Na verdade, o que pleitearão ao Ministério dos Transportes é a construção da ponte sobre o rio Paraná, unindo o Noroeste paranaense a Dourados MS”¹⁴⁸.

Ivo menciona que a ponte fez parte do programa PRODOESTE, que estava em vigor desde 1972, e que seu objetivo era o desenvolvimento social daquela parte do PR e do MS. Esse projeto englobou obras de pavimentação de trechos da rodovia BR 376 e outros trechos do PR. No entanto, para o jornalista, faltou incluir a ponte sobre o Porto São José (distrito de São Pedro do Paraná), o que indica que teria outro traçado de ponte que ligasse os estados e não apenas o traçado de Porto Camargo. De igual maneira, a não construção proporcionaria benefícios apenas para a região paulista de Presidente Prudente. Entretanto, a construção da ponte – independentemente de onde seja seu traçado – continua sendo tratada como sinônimo de redenção para as regiões em torno dela.

¹⁴⁶ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Prefeito tem audiência hoje**. Curitiba, 1985, p. 2. Disponível em: [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](#). Acesso 11 de agosto de 2020.

¹⁴⁷ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Debates do programa novo noroeste**. Curitiba, 1985, p. 17. Disponível em: [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](#). Acesso 11 de agosto de 2020.

¹⁴⁸ *Ibidem*, p. 4.

Com a explanação desses trabalhos, a ideia foi evidenciar como a ideologia da redenção se concretizou, nos discursos acerca de obras e investimentos públicos, dedicados ao desenvolvimento local e regional. Ao fazer isso, percebe-se que há uma imposição de um modo de vida e trabalho que é atrelado ao mercado. Ou seja, costumes, hábitos, culturas, modos de vida, atividades tradicionais foram diminuídas e, de certa forma, alguma parte extinguida. Nesse sentido, há uma agressão não só ao meio natural, que com esses projetos passa a ser alterada com o objetivo de atender fins que nem sempre são da população como um todo; como também se tem uma violência à identidade dos sujeitos.

Apesar de todas as semelhanças – dados os projetos de desenvolvimento, investimento em obras públicas, mudanças nos modos de vida e trabalho, a maior diferença se dá na reação dos sujeitos diante desses projetos. Ou seja, durante sua construção do complexo de pontes no Porto Camargo e, após ela, não se percebe uma reação contrária. Os pescadores e ribeirinhos, aparentemente, não reagiram a essa modernização, como os outros pescadores, os oleiros e geraizeiros aqui analisados. A hipótese é de que os efeitos do discurso de progresso tenham causado e as pessoas que compõem a região de Porto Camargo não se mostraram contrárias à construção, algum movimento social contrário isso no conjunto de fontes analisadas. O que se observou foi um movimento de autoridades políticas, articulando o local de construção da ponte.

2.5 PORTO CAMARGO EM BUSCA DA REDENÇÃO

A partir das fontes jornalísticas, apresentadas na Tabela 1, o discurso, contido nesses materiais, coloca em evidência uma posição arbitrária da imprensa, que fez a cobertura do início das obras e foi ativa na reivindicação do retorno das obras, após o período de paralisação. Em outros momentos, assumiu um papel fiscalizador frente aos municípios da região para cobrar a agilidade e a execução dessas obras.

Em um trecho do jornal Correio de Notícias, publicado em 1985, identifica-se o empenho e a luta de autoridades, vizinhas de Icaraíma e de Porto Camargo, na busca da construção da ponte sobre o Rio Paraná. Romero Filho que, em 1985, foi prefeito de Umuarama, juntamente com o Deputado Estadual Nelson Vasconcellos, discutiram com as lideranças dos distritos de Umuarama o desenvolvimento da área urbana e rural desses lugares, e lembra que entrou na pauta a construção da ponte:

(...) o PMDB está ainda trabalhando por duas outras importantes obras. A pavimentação da estrada Boiadeira, saindo das margens do Rio Paraná até Campo Mourão, e a construção da ponte ligando o Paraná ao Mato Grosso do Sul, devendo situar-se no trecho entre Porto Camargo, em Icaraíma e Porto Figueira no município de Umuarama¹⁴⁹

Percebe-se que o partido, as autoridades, deputados e prefeitos, por meio das melhorias na infraestrutura, desejam o progresso à essa região, quase deixam de lado o protagonismo das pessoas que não aparecem em certas fontes – no caso, os trabalhadores e trabalhadoras que realmente construíram e vivenciaram o processo de instalação das obras. Isso permite pensar que o progresso é somente um discurso elitista para legitimar sua intervenção no local e garantir a reciprocidade de seus interesses. Afinal, um discurso seletivo, também é um discurso excludente, onde as reivindicações das classes populares que habitam a região e, de fato, sofreram com os impactos das obras, não são mencionados.

No dia 12 de abril de 1987, o Jornal Correio de Notícias traz, em suas páginas, a menção de um convênio assinado entre o Governo do Estado do Paraná com o Governo Federal para a construção da Hidrovia do Ivaí e, durante o evento de anúncio, o então governador Álvaro Dias anunciou que outro convênio também havia sido firmado com o Governo Federal. Desta vez, tratava-se do complexo de pontes em Porto Camargo. Essa informação traz uma concretude quanto à construção da obra, pois, desde meados de 1985, o jornal vinha mencionando apenas a possibilidade da obra, mas nada havia sido decidido.

Percebe-se que o jornal fazia um papel de veiculador oficial das ações do governo e das autoridades envolvidas. Desde 1985, o jornal noticiou a construção da ponte, suas potenciais vantagens e a expectativa das autoridades em torno dessa obra, mas, em nenhum momento, apresentou questionamentos sobre os possíveis problemas que poderiam vir com a realização da obra, tampouco a existência de algum grupo ou autoridades contrárias à empreitada.

No dia 21 de dezembro de 1987, o jornal Correio de Notícias informou que foi assinado quatro contratos para a construção de quatro pontes sobre o rio Paraná, ligando Porto Camargo a Naviraí, no Mato Grosso do Sul. Nessa notícia, é interessante ver os valores que foram pagos para as empresas realizarem a construção. Para que o progresso chegasse à região, o valor do primeiro contrato foi de 2 bilhões e 950 milhões de cruzados pagos à Companhia Brasileira de Projeto e Obras (CBPO), além de outros três contratos firmados com outras construtoras para a execução de obras da travessia do Rio Paraná, no custo de 1 bilhão,

¹⁴⁹ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Distritos de Umuarama pleiteiam novas obras**. Curitiba, 1985, p. 12. Disponível em: [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](#). Acesso 11 de agosto de 2020.

193 milhões de cruzados; de pavimentação, estimado em 1 bilhão e 99 milhões de cruzados; além do contrato de fiscalização e supervisão dos projetos, com valor de 172 milhões de cruzados pagos às empresas CR Almeida, D.M. Construtora de Obras, Dalcon Engenharia e Consultoria Ltda¹⁵⁰.

Esses valores destinados, a princípio, pelo Ministério dos Transportes, algo em torno de cinquenta por cento do valor total. O governo paranaense entraria com cerca de quarenta por cento e os dez por cento restantes ficariam a cargo do governo do Mato Grosso do Sul. Esse era o valor do progresso, ou melhor, o investimento feito para se alcançar o progresso. Valores altos, que transformaria essa ponte em um projeto faraônico, tendo em vista o custo e o tempo de execução. É difícil precisar a recepção das informações dos jornais entre a população para saber se essa era uma demanda deles ou se era uma demanda das autoridades (o que é mais provável). O jornal também não disponibilizou, em suas edições, a manifestação da população do noroeste, ao que tudo indica ter sido um projeto de cima para baixo, isto é, um projeto imposto sem o referendo popular.

O projeto inicial previa a construção de 4 pontes que deveriam ser entregues em 36 meses. No entanto, a hiperinflação e a crise política e econômica, deixadas pela ditadura militar foram fatores que paralisaram a execução da obra, visto que os repasses do Governo Federal não ocorreram conforme o previsto, além de problemas ambientais que levaram a construção de uma quinta ponte, a fim de que se evitasse uma ameaça aos animais que habitavam o Parque Nacional de Ilha Grande¹⁵¹. Nesse sentido, com o término por volta do segundo semestre de 2001, o complexo ficou com 5 pontes: duas no canal leste e oeste do Rio Paraná, duas sobre os rios Veado e Amambaí, e outra na Ilha do Jacaré, incluindo os aterros e pontilhões, criados para ajudar no acesso dos animais. O complexo, como um todo, compreende cerca de 2.896 metros de pontes e 13 quilômetros de aterros¹⁵² que ligam o Paraná (Porto Camargo) ao Mato Grosso do sul (Naviraí e Itaquirá), com um custo de 155 milhões (dólares) bancados pelo Governo do Estado do Paraná.

(...) É um novo Brasil. Para esse novo Brasil é que estamos construindo pontes. Vejo que essas pontes estão florescendo. Não só pelas cinco que aqui estão, mas

¹⁵⁰ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Paraná recebe mais de 11 bilhões para setor rodoviário**, Curitiba, 1987, Disponível em: [Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](https://www.correio.com.br/parana-recebe-mais-de-11-bilhoes-para-setor-rodoviario). Acesso 11 de agosto de 2020.

¹⁵¹ FOLHA DE LONDRINA. **Construção da ponte de Camargo entra na última fase**, FL – Cadernos Especiais, Londrina, 2001. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cadernos-especiais/construcao-da-ponte-de-camargo-entra-na-ultima-fase-355396.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

¹⁵²FOLHA DE LONDRINA. **FHC inaugura hoje complexo de pontes em Porto Camargo**. FL – Cidades, Londrina, 2002. Disponível: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/fhc-inaugura-hoje-complexo-de-pontes-em-porto-camargo-386639.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

pelo fato que por elas passa também uma corrente de ideias, que são essas que defini. Ideias que permitem um diálogo fecundo entre brasileiros e que permitem que não se perca nunca o rumo desse país¹⁵³.

Quando confirmado e assinado o convênio para construção da ponte, criou-se uma expectativa de mudança na economia interna de Icaraíma e de Porto Camargo. A obra também garantiu a sobrevivência do distrito de Porto Camargo que, em 1983, de acordo com o jornal Correio de Notícias, o então Prefeito de Icaraíma, João de Paula, chegou a cogitar a extinção da municipalidade¹⁵⁴. No entanto, não foi possível encontrar notícias ou dados que comprovassem essa possibilidade de extinção mencionada, pelo menos dentro desse conjunto de fontes do jornal Correio de Notícias. O que parece é que o jornal tenta evidenciar a importância que se construa algo ali, para que outras coisas sejam exploradas, como o turismo, apontado ao longo da notícia, como um grande benefício para a região.

Dessa maneira, durante o mandato do prefeito de Icaraíma, em 1988, João de Paula, o distrito de Porto Camargo recebeu mais investimentos em infraestrutura, como forma de explorar seu potencial turístico. Nesse sentido, ao longo dos anos foi noticiado por esse e por outros jornais a venda de lotes de terras; a construção de ligação asfáltica entre Porto Camargo e Icaraíma veio a ser realizada e, nesse momento, com a chegada da construção das pontes, um otimismo pairou sobre essa comunidade pacata. Era a redenção da região chegando, ou talvez a tempestade do progresso.

Antes do início da construção do complexo de pontes, tem-se uma indecisão sobre onde seria a obra, ou melhor, uma tentativa de mudar de local a construção e isso o jornal Correio de Notícias acompanhou de perto. O Prefeito de Paranavaí, Benedito Pinto Dias, e o Deputado Estadual Eduardo Baggio (PMDB), falaram que não aceitariam que a ponte fosse construída na localidade do Porto Camargo, porque essa obra estaria próxima de outra que também faz fronteira com Mato Grosso do Sul, isto é, a ponte em Guaíra e que já estava sendo edificada. O desejo de ambos os políticos seria que a obra projetada para o Porto Camargo fosse construída na foz dos rios Ivaí com o Paranapanema.¹⁵⁵

¹⁵³ CARDOSO, Fernando Henrique. **Discurso na cerimônia de inauguração do Complexo de Pontes Porto Camargo**. Brasília: Biblioteca da Presidência da República, 2002. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/fernando-henrique-cardoso/discursos/20-mandato/2002/34.pdf/view>. Acesso em: 04 de agosto de 2020

¹⁵⁴ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Confirmada a ponte de Porto Camargo**, Curitiba, 1987. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=325538_01&pagfis=17901. Acesso 12 de agosto de 2020.

¹⁵⁵ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Amerios não deixa que Paranavaí tome a ponte de Icaraíma**, Curitiba, 1987. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/18066. Acesso 12 de agosto de 2020.

Essa declaração foi dada em uma entrevista ao jornal Correio de Notícias-PR, em maio de 1987, e, a partir disso, os municípios que compõem a AMERIOS (Associação dos Municípios Entre Rios) reagiram negativamente frente a essa tentativa. Os representantes de Paranavaí alegaram que a ponte naquele local de interesse, o Governo do Paraná teria mais lucros e mais facilidade para escoar a produção das safras agrícolas para centros de exportação, como o Porto de Paranaguá. Já a parte de Icaraíma argumentou, naquela época, que iria se organizar junto a região se persistisse essa investida de Paranavaí, e acrescentou que a obra tinha sido confirmada por Álvaro Dias, então governador do Paraná e pelo Ministro dos Transportes, José Reinaldo Carneiro Tavares.

Após dois dias da repercussão da notícia aos municípios da AMERIOS, os prefeitos da Associação dos Municípios do Noroeste do Paraná alegaram que não fazia sentido duas obras tão próximas na mesma região. E que, desde 1975, foi traçado oficialmente pelo Governo Federal, quando o desenvolvimento do Noroeste do Paraná e o Sul de Mato Grosso do Sul estiveram em seus planos, inicialmente pela ligação asfáltica entre Paranavaí e Dourados e definida, posteriormente, a construção das pontes sobre o rio Paraná, no Porto de São José, por ser um local estratégico¹⁵⁶ e por esse motivo os prefeitos queriam a ponte no traçado original.

Mesmo os prefeitos da AMUNPAR dizendo que sua região produzia mais e que o trajeto daquela ligação é mais utilizado, deputados da região de Umuarama asseguraram que a ponte se manteria ao local de Porto Camargo. Os políticos salientaram que foi respaldado pelo governo de Álvaro Dias a construção da ponte e que estariam prontos para lutar caso o movimento de Paranavaí fosse levado adiante. De todo modo, não se teve outras repercussões sobre esse assunto nos jornais e, pelo que foi possível identificar, a obra seguiu pelo lado de Porto Camargo, tendo seu início oficialmente no final de março de 1988.

Esse respaldo dado pelo governo Álvaro Dias tem a ver com a relação que esse político estabeleceu com Icaraíma. Em um momento de solenidade, o jornal Correio de Notícias traz uma matéria informativa de novembro de 1986, no qual o ex-governador do Estado do Paraná, José Richa, e o então senador, à época, Álvaro Dias, tornaram-se cidadãos honorários, e o que chama atenção é novamente a realização da ponte aparecer no discurso de Álvaro Dias: “(...) Álvaro Dias disse que a ponte ligando Porto Camargo a Mato Grosso do

¹⁵⁶ CORREIO DE NOTÍCIAS: **Prefeitos da Amupar querem a ponte no traçado original**, Curitiba, 1987. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/18106. Acesso 12 de agosto de 2020.

Sul tem que ser uma realidade e que lutará para atender as outras reivindicações de Icaraíma”¹⁵⁷. Essa visita de Álvaro Dias à Icaraíma fez parte de um roteiro de visitas pelo noroeste do estado, ou seja, fez parte da campanha a governador que Álvaro Dias concorreu. Disso, pode-se pensar que a reivindicação da ponte deve ter sido manifestada pelos prefeitos da região. Percebe-se que o senador, na época, já tinha essa preocupação de ligar o Paraná ao Mato Grosso do Sul, o que poderia supor que essa ponte fez parte do plano de governo, tendo em vista que não era algo que surgiu do nada e sim um projeto que já se tinha em mente.

Em 1998, no momento da construção, após ter sido retomada, em 1996, no jornal Nossa Ponte, também aparece a ideia de que a obra é um desejo coletivo e de fato seria a nossa ponte, tais como essa passagem: “e assim, superando os desafios e vencendo as etapas do nosso cronograma, vamos concretizando esse grande empreendimento, marco para uma nova etapa do desenvolvimento de nossa região, de nosso estado e de nosso país”¹⁵⁸. Ou no trecho em que diz: “o avanço das obras significa também o avanço do progresso para a região, que dentro em breve terá mais uma ligação direta importante com o Mato Grosso do sul”¹⁵⁹. Nessas duas passagens, o discurso do progresso sobre a redenção, só será possível se o trabalhador, este que está envolto na construção da ponte, continuar se esforçando nos seus trabalhos para que cada etapa da obra seja concretizada, aí a redenção virá com a superação do rio, como pode ser visto nesse trecho: “(...) Mais uma vez constatamos que como o dinamismo e a motivação de todos, as metas vão sendo superadas, tornando realidade essa grande e importante obra para nossa região”¹⁶⁰.

É a união que faz a força? Para esse jornal sim, pois ao longo das edições, há um clima de amizade e união, o que resulta num bom trabalho. Tem-se uma entrevista com um trabalhador, que fala um pouco da sua trajetória ou tarefas em torno da construção. Depois o jornalista o entrevista sobre os aspectos técnicos do seu trabalho (como balanço sucessivos) e, de certa forma, assuntos pessoais, como, por exemplo, sua família, o convívio com os outros trabalhadores no Porto Camargo, e destaca a união que existia no lugar, um clima de amizade e motivação, para concluir as metas da construção. Diz o trabalhador: “(...) o trabalho vai

¹⁵⁷ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Cidadania para Álvaro e Richa em Icaraíma**. Curitiba, 1986, p. 26. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=14902. Acesso 11 de agosto de 2020.

¹⁵⁸ NOSSA PONTE, 1998, op. cit, p. 3.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ Ibidem, p, 3-4.

muito bem. Com união, acho que o pessoal está conseguindo concluir as metas. É muito bom trabalhar neste clima de amizade que temos aqui.”¹⁶¹

Logo, percebe-se que, sem o trabalhador o progresso não vem, pois depende dele para a construção acontecer, mas não é ele que proporciona, é o Estado e as empresas construtoras. Há também a possibilidade de o argumento defendido pelo jornal ser uma estratégia discursiva para convencer o leitor e popularizar a obra, dando uma aparência de harmonia, de esperança e de que era um desejo coletivo se materializando. Nesse mesmo sentido, a segurança e a saúde do trabalhador passa ser pensada pelas empresas responsáveis da construção. Como é o caso apresentado na edição de junho de 1998, com o título de notícia “convênios de saúde beneficiam colaboradores”:

(...) mais uma conquista para nossos colaboradores. A CBPO [Companhia Brasileira de Projeto e Obras] firmou convênios com o Sesi (Serviço Social da Indústria) e com laboratórios para reduzir os custos de exames, tratamentos odontológicos e atendido médico que poderão ser feitos em Icaraíma e Umuarama.¹⁶²

Sobre as edições, pelo menos as disponíveis, o discurso produz uma imagem de como a empresa quer se apresentar para o colaborador (funcionário) da obra, na tentativa de comunicar ao leitor de como é importante essa obra, de como a empresa trouxe o progresso para essa região de divisa, e também para o bem-estar do funcionário. De certa forma, seria um progresso pessoal, tendo em vista os cuidados com a saúde, higiene pessoal, meio ambiente, com a educação através da proposição do ensino supletivo, e cada elemento desses é apresentado como uma conquista, que só foi possível com a construção dessas pontes.

Em outra edição do jornal Correio de Notícias, já em 1988, tem-se uma notícia interessante, no qual o jornal é categórico ao afirmar um suposto crescimento em relação à obra, indicando logo na sua manchete: “Ponte sobre o Paraná garante o crescimento”. Mas que crescimento seria esse? Logo o jornal aponta:

(...) Geração de milhares de empregos novos com absorção de mão-de-obra especializada e não qualificada, dinamização do setor comercial, criação de novas indústrias e um considerável aumento da receita do ICM, são os efeitos esperados pelo governo Álvaro Dias com a construção da ponte sobre o rio Paraná, ligando os municípios de Icaraíma (PR) e Naviraí (MS)¹⁶³.

¹⁶¹ Ibidem, p. 2.

¹⁶² Idem.

¹⁶³ CORREIO DE NOTÍCIAS. **Ponte sobre o Paraná garante o crescimento**. Curitiba, 1988, p. 11. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%20c3%20adma&pagfis=27078. Acesso 12 de agosto de 2020.

Nessa notícia, o jornal menciona os fatores que indicam um crescimento das regiões dos dois estados com a construção e após essa. Ou seja, tem indicativos daquele presente momento que sustentam projeções para o futuro, no qual se tem um ar de muita expectativa para os dois lados, e o jornal menciona estudos de vários municípios, em torno da região da construção irão crescer. Por exemplo, Icaraíma e Umuarama foram sondadas por grupos empresariais que estariam interessados em construir fábricas nesses locais, a partir de 1990. O que, de certa forma, ocorreu, mas não necessariamente após a inauguração. Talvez as indústrias que se instalaram na região não tenham uma relação direta ou indireta com o complexo.

O que significaria crescimento para essas regiões? Para o governador Álvaro Dias, em 1988, quando estava no Porto Camargo, o crescimento seria o aumento das receitas e das vagas de trabalho ou, conforme o pronunciamento do governador: “(...) esperamos, com essa obra, um efeito multiplicador, disse ele referindo-se ao aumento da receita, da renda e ampliando as oportunidades de trabalho”¹⁶⁴. Ou seja, tanto para a equipe editorial do jornal quanto para o governador, o crescimento seria representado pela instalação de fábricas que poderiam ocorrer com a inauguração da obra, mas trata-se apenas de uma projeção da realidade que só veio se consolidar décadas mais tarde e não imediatamente com a inauguração da obra.

Ao longo dos dois estados, a geração de empregos iria fomentar o crescimento da economia e, ao mesmo tempo, as áreas sociais e culturais, aparentemente, acompanhariam seu crescimento. Porém, o que aconteceu, de fato, foi que, em Icaraíma e, principalmente, em Porto Camargo, poucas foram as empresas que se instalaram, enquanto Umuarama continuou crescendo, sendo, hoje, uma das metrópoles do noroeste paranaense. Talvez, porque, nesse município, houve mais investimento nos setores industriais, o fato é que essa cidade se tornou um ponto de concentração de pessoas na busca por empregos e de uma vida melhor.

Porto Camargo, por sua vez, teve seu crescimento econômico, mas nos setores turísticos¹⁶⁵ e não um crescimento industrial e urbano, tal qual se tinha expectativa durante o período de construção da ponte. Hoje, Icaraíma junto com o Noroeste do estado é um

¹⁶⁴ CORREIO DE NOTÍCIA. **Ponte muda o perfil da economia**. Curitiba, 1998, p. 11. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=27182.

¹⁶⁵ FREIRE, Lúcio. **Porto Camargo: 2º Destino Turístico mais procurado da região**. EcoTurismo Rio Paraná, Umuarama, 2021. Disponível em: <https://retur.com.br/porto-camargo-2-destino-turistico-mais-procurado-da-regiao/>. Acesso em: 14 abr. 2021.

expoente da produção de fécula de mandioca.¹⁶⁶ Ou melhor, cresceu, mas não tanto quanto o projetado. A pergunta que fica é: será que o investimento em obras públicas ainda é uma forma eficaz de se ter progresso? Esse é um elemento para se pensar, pois, de fato, com a construção de obras públicas, muitos empregos foram gerados, houve movimentação na economia, porém, quais foram os custos desse progresso? Custos esses que não são financeiros, mas ambientais, sociais e outros aspectos que sofreram com a construção da obra.

Assim como o discurso de progresso foi passageiro, a geração de empregos e a movimentação econômica da região também não se manteve. Uma coisa que se torna evidente é a necessidade de o poder público estabelecer melhores canais de comunicação para discutir com a sociedade antes de se investir em obras faraônicas, além de refletir sobre as consequências (positivas e negativas) e pensar em outras alternativas de investimento. Essas questões serão analisadas e melhor discutidas no terceiro capítulo desta dissertação.

O Governador Jaime Lerner, que assumiu o Estado do Paraná, em 1995, participou, desde a retomada das obras, em 1996, como também à entrega que ocorreu em 2002. Na inauguração, o jornal menciona que Lerner foi um dos entusiastas do tal progresso: “para o governador, o complexo ajuda a alavancar economia do Oeste do PR e cria novo corredor de ligação com o Centro-Oeste e o Mercosul”¹⁶⁷.

Nesse mesmo jornal, em sua versão impressa, há uma enorme propaganda do complexo de pontes, onde alguns aspectos são ressaltados:

(...) Com R\$ 155 milhões de investimentos em toda a obra – recursos aplicados integralmente pelo Governo do Paraná – o Complexo de Porto Camargo traz benefícios não apenas para a região. As pontes vão permitir que o transporte de toda a produção agrícola do Centro-Oeste do país seja feito através do Paraná, fortalecendo a economia no interior do Estado e abrindo novos caminhos para o desenvolvimento¹⁶⁸

Ao longo da propaganda tem-se um discurso de como a obra seria importante não só para a região do Porto Camargo, mas para toda a população paranaense, sugerindo que a consolidação desse projeto representaria um marco para a infraestrutura rodoviária e seria um dos principais acessos ao escoamento de produção. Nesse trecho, é possível perceber isso: “(...) De carona, a vida dos paranaenses do noroeste irá mudar para melhor. Ganham os

¹⁶⁶ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Informações Diversas sobre a produção agrícola em 2010**. IBGE, 2011. Disponível em: <www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: 20 jun. 2011.

¹⁶⁷ FOLHA DE LONDRINA. **Complexo de Porto Camargo. Cinco pontes e um só caminho**: o crescimento do Paraná. FL – Cidades, Londrina, 2002., p. 3. Disponível no acervo físico do jornal, consultado em 10 ago. 2020.

¹⁶⁸ *Ibidem*, p. 6.

moradores, com maior oferta de empregos. Ganham os exportadores, com o menor custo na movimentação de cargas. E ganham os turistas com a redução no tempo de viagem.”¹⁶⁹.

Ou seja, as pessoas poderiam ganhar com o tráfego de carros e de caminhões, poderiam ganhar com a possível chegada de empresas na região e, por conseguinte, teriam números mais elevados de geração de empregos, assim como trariam vantagens para quem exporta. Quanto aos aspectos da preservação e conservação ambiental, somente há uma breve menção na propaganda, ressaltando que a construção teria observado o meio ambiente. O tom adotado no discurso dessa propaganda e ao longo dessa edição impressa do jornal, é a materialização de um imaginário de otimismo, de expectativas, com as conquistas que seriam trazidas pelas obras.

Nesse caso, os efeitos negativos que poderiam estar associado à construção da ponte parecem ter menor importância do que os efeitos positivos que essa obra viria a trazer. Quase que uma paráfrase maquiavélica de que os fins justificam os meios. O problema, no entanto, é que para alcançar esses fins, os problemas não são mencionados e, possivelmente, foram omitidos pelo discurso do progresso. Tem-se pessoas trabalhando, girando a economia, mais turismo, esses são os efeitos que mais aparecem nos jornais e no discurso de políticos. Um tipo de progresso que beneficiaria diretamente a região de Porto Camargo, mas indiretamente toda a população paranaense.

Outro material que traz como referência o progresso em seu discurso é um vídeo-propaganda produzido à época da inauguração do complexo de pontes. Criado pela agência JWP (J. Walter Thompson Brasil), dirigido pelo cineasta Oswaldo Zanetti, em 2001, a pedido do Governo do Estado do Paraná¹⁷⁰ e com a intenção de demonstrar a transformação no distrito de Porto Camargo com a construção do complexo de pontes, conforme a **Imagem 12**.

¹⁶⁹ Ibidem, p. 7

¹⁷⁰ DEIROFILMES. **Governo do Paraná - Porto Camargo**. [2001]. Youtube: Canal Deirofilmes, 102seg, 25 set. 2009. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HWgYEJaRZHs>. Acesso 01 de agosto de 2020.

Imagem 12 -Mulher na venda.

Fonte: DEIROFILMES, [2001] 2009, 013seg.

No vídeo aparece um restaurante, aparentemente à beira da estrada, onde uma mulher ouve música no rádio, além dos sons do ambiente, como o vento, a torneira pingando, aspectos que remete a uma vida pacata, simples e de pouco movimento. No entanto, a música no rádio é substituída por uma notícia sobre o complexo de pontes do Porto Camargo. A mulher então sintoniza em outra frequência, a que poderia se chamar de frequência da mudança. Logo, o semblante da mulher se altera, ficando com uma expressão mais contente e, nessa nova frequência, tem-se mais movimento em seu restaurante.

Os lugares, antes vazios, são rapidamente ocupados por pessoas que ali não passavam. Tudo isso ao som do narrador informando que a vida de muitos moradores do Paraná iria mudar para melhor, pois esse complexo, naquele momento, era a maior obra fluvial da América Latina. Era a representação do progresso chegando à região, um caminho que liga o Centro-Oeste do País ao porto de Paranaguá. Por fim, a mulher novamente aparece, agora com uma expressão de esperança e de otimismo.

Essa propaganda faz parte do conjunto de fontes em que também aparece o discurso de progresso para a vida dos moradores da região de Porto Camargo. O restaurante faz alusão ao que seria o distrito de Porto Camargo. Ou seja, um lugar pacato, sem tanto movimento e com uma estrutura pequena para receber outras pessoas. Nesse sentido, precisaria de um fenômeno fora do comum para romper esse modo de vida pacato, em que é possível ouvir até o som do

vento. Esse fenômeno seria o complexo de pontes e sua construção, o qual ajudaria a superar o atraso econômico de Porto Camargo e da região, seria a materialização daquele progresso imaginado.

Aos 102 segundos do vídeo, a propaganda exprime o papel do Estado como interventor do progresso, sendo responsável pelo epíteto da maior obra fluvial da América Latina, com seus 16 km de pontes e aterros, sob os rios Paraná, Ribeirão do Veado e rio Amambaí, um corredor do progresso, escoando a produção do Centro-Oeste, e trazendo mais movimento aos municípios pequenos que, raramente, experienciam a vida agitada e o comércio intenso das grandes metrópoles. A obra seria um atrativo de pessoas o que fortaleceria o mercado interno, levando o progresso e o desenvolvimento para esses lugares. Esses elementos materializam o desejo por redenção, tornando, assim, o complexo de ponte um importante projeto para a consolidação do desenvolvimento econômico da região

Em versão impressa de uma reportagem da Folha de Londrina, tem-se o título “Municípios esperam ‘boom’ econômico”, informando e trazendo em seu discurso esse tom otimista de mudança, de que novos comércios iriam abrir e os já existentes se fortalecer com a chegada da ponte sobre o rio Paraná. Estima-se o progresso chegando nessa região, antes isolada dos grandes centros, mas, agora, teria uma nova rota de escoamento, e isso pode ser percebido nesse trecho da Folha de Londrina: “(...) O complexo abre uma nova perspectiva para a economia do Noroeste do Estado. A indústria, a agricultura, o comércio e o turismo já começaram a sentir os reflexos da obra”¹⁷¹.

A construção do complexo de pontes gerou uma expectativa enorme para os municípios, pois havia um desejo de crescimento, desde os aspectos econômicos, produtivos e comerciais, quanto aos aspectos sociais, demográfico e culturais da população. Porém, as disputas que inicialmente se concentravam na localização da construção da ponte, passou a ser uma disputa entre os municípios de Icaraíma e de Alto Paraíso sobre os benefícios correlatos trazidos pela construção da obra. Isto é, se os locais das pontes já haviam sido definidos, então o local de instalação das indústrias e das empresas atraídas para a região, além de outros projetos que representariam o desenvolvimento local, acabaram se tornando objetos dessas novas disputas.¹⁷²

¹⁷¹ FOLHA DE LONDRINA. **Pontes ligam o Paraná a novas oportunidades**. FL – Folha Especial, Londrina, 2002, p. 1. Disponível no acervo pessoal consulta local em 11 de agosto de 2020.

¹⁷² *Ibidem*. p. 2.

Fernando Henrique Cardoso, então Presidente do Brasil, em 2002, durante o seu discurso de inauguração, pontuou o fato de o seu governo ter conquistado importantes avanços pela união entre as regiões e que isso teria sido um fator de extrema relevância para realizar o complexo de pontes. O que passa nesse complexo vai além da ideia de escoar a produção do Centro-Oeste do país ao Porto de Paranaguá, pois representa uma ideologia da redenção dessa região que estava ansiosa, à esperava de um *boom* econômico, no qual iria ver passar cerca de 2 mil, carros diariamente, empolgando os comerciantes e empreendedores dessas regiões¹⁷³

(...) Não digo 500 km, e nem vou repetir Juscelino Kubitschek – 50 anos em 5. Mas, pelo menos com a convicção – e que foi refeita essa minha convicção, nesta manhã – de que o Brasil não está parado. Está andando, está correndo, buscando seu futuro. E vai encontrar cada vez mais apoio, neste povo, para chegar àquele destino que o povo merece. (Discurso na cerimônia de inauguração do Complexo de Pontes Porto Camargo, 2002, p. 293).¹⁷⁴

Essa preleção mostra o Brasil indo em busca do tão desejado progresso. No entanto, após a inauguração da Estrada Boiadeira, esse progresso não veio por completo, conforme havia sido prometido pelo presidente, durante o discurso de inauguração. As estradas, em 2003, ainda não tinham uma estrutura para receber o transporte no novo corredor da exportação. Isso dificultou para consolidar como um corredor progresso. As safras vindas da Região Centro-Oeste do país¹⁷⁵ passaram pelas pontes, assim como passaram outras coisas mais, por exemplo: cigarro, drogas, armas, o tráfico de produtos ilícitos e diversos outros contrabandos.¹⁷⁶

Isso é sério, pois, mesmo com toda expectativa e uma mídia inflando o desejo de progresso, a realidade foi diferente ao avanço, que se desejava, não foi alcançado, sendo que os poucos progressos obtidos não beneficiaram a todos, apenas determinadas classes e grupos sociais. Como diria Le Goff (1988), em seu diálogo com Georges Sorel, o discurso do progresso é somente uma ideologia burguesa, uma espécie de doutrina da burguesia e não uma visão de mundo popular, das classes trabalhadoras.

¹⁷³ FOLHA DE LONDRINA. **Municípios esperam ‘boom’ econômico**. FL – Cidades, Londrina, 2002. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/municipios-esperam-boom-economico-386640.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

¹⁷⁴ CARDOSO, 2002, op. cit, p. 2.

¹⁷⁵ FOLHA DE LONDRINA. **Estradas ruins desestimulam nova rota de carga do Paraná**. FL – Opinião, Londrina, 2003, Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/opiniaop/estradas-ruins-desestimulam-nova-rota-de-carga-do-parana-441357.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

¹⁷⁶ MORTEAN, Dorival. **Descaminho e contrabando: a construção de estratégias a partir da experiência do Sétimo Batalhão de Polícia Militar**. 86 f. Monografia (Ciências Contábeis), Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2007.

Foi oportuno perceber, então, como um discurso, criado pelas elites globais, o discurso do progresso, teve a função de legitimar construções num determinado período aqui no Brasil. Cabe analisar assim os impactos que tal complexo de pontes causou na região. Isso ficará mais evidente no capítulo a seguir, que terá como auxílio a História Ambiental, fundamental para entender a relação da humanidade com a natureza.

CAPÍTULO 3 – IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO DE PONTES DE PORTO CAMARGO

No processo de construção do complexo de pontes, antes e depois, a região do Porto Camargo se alterou. Seja pelos impactos que a obra causou na natureza, seja pelo aumento do tráfego de drogas, ou aumento imobiliário com muitas construções de casas e condomínios, o investimento em infraestrutura etc. E, este capítulo vai discutir essas transformações, tanto na sociedade quanto na natureza, a partir de fotografias da construção e do distrito, o relatório do DER e o auxílio da História Ambiental, e os impactos que têm sobre as populações que lidam com rios, especificamente.

O discurso do progresso, materializado na construção desse complexo de pontes, criou uma expectativa nas pessoas do distrito e dos municípios vizinhos (e foi inflada pela mídia regional e nacional) e, dessa forma, cabe pensar os efeitos desse progresso. Vale lembrar que o crescimento pode ser uma tempestade, às vezes silenciada ou ignorada, esse seria o custo do progresso, a natureza pagou por ele em alguns aspectos que serão vistos. Para tanto, segue-se a discussão de como a História Ambiental trata o tema e exemplos de desastres ambientais, analisados por outros (as) pesquisadores (as).

3.1 SOBRE HISTÓRIA AMBIENTAL¹⁷⁷

Para Paulo Henrique Martinez (2005) a questão ambiental, em escala mundial, é algo novo para a historiografia, mas ela vem adquirindo grande importância nas últimas décadas, nos debates políticos e acadêmicos. Ela pode corroborar na desconstrução do discurso do progresso que legitima construções de obras públicas que podem agredir o meio ambiente:

(...) A História Ambiental no Brasil pode lançar luz sobre a racionalização das desigualdades sociais e dos interesses econômicos, contida na mistificação do “progresso”, dos benefícios ou malefícios do emprego da ciência e da tecnologia na “conquista” da terra e da natureza e outros mitos criados, cotidianamente, pela mídia, governos, empresas, movimentos ambientalistas, cientistas e acadêmicos em geral¹⁷⁸.

Um trabalho que aparece em referências bibliográficas, no que se refere a História Ambiental é o do estadunidense Donald Worster (1991), que expõe como a disciplina passa a

¹⁷⁷ Esse tópico faz alusão ao grande trabalho sobre esse tema de José Drummond (1997).

¹⁷⁸ MARTINEZ. P.H. . Brasil: Desafios para uma História Ambiental. pp. 26-35, Nômadás (Bogotá, Colômbia), 22 abril 2005, p. 34.

entrar no meio historiográfico, possuindo problemas e questões que são pertinentes para se debater, e aponta:

(...)A ideia de uma história ambiental começou a surgir na década de 1970, à medida que se sucediam conferências sobre a crise global e cresciam os movimentos ambientalistas entre os cidadãos de vários países. Em outras palavras, ela nasceu numa época de reavaliação e reforma cultural, em escala mundial.¹⁷⁹.

Como o próprio autor menciona, a História Ambiental se situa num esforço revisionista para tornar a disciplina de História mais inclusiva em relação à velha história (em que os temas como política eram mais presentes nos trabalhos de historiadores e historiadoras), nesse sentido, a História Ambiental rejeita a ideia convencional de que a experiência humana se desenvolve sem restrições naturais, de que os seres humanos são uma espécie distinta, em que as consequências ecológicas podem ser ignoradas¹⁸⁰. E, aqui, elas não podem ser ignoradas, elas passam ser mais presentes nas pesquisas que acompanham a História Nova e além. O principal objetivo da História Ambiental se tornou aprofundar o entendimento de como a humanidade foi através dos tempos afetada pelo seu ambiente natural, e de forma inversa, como a humanidade afeta o ambiente e com quais resultados.

Trata-se assim pensar o papel e o lugar da natureza na vida humana, e que a natureza se refere ao mundo não humano, aponta Worster. Este, comenta que a História Ambiental pode se desenrolar em três níveis: o primeiro aborda o entendimento da natureza, propriamente dita, e como se organizou e funcionou no passado; nesse caso, aborda tanto os aspectos orgânicos como inorgânicos da natureza; o segundo introduz o domínio socioeconômico de forma de que este interage com o ambiente; é pensar as relações sociais que são construídas na medida que os povos criaram bens a partir de recursos naturais. Por fim, “o terceiro nível de análise busca jogar luz em questões exclusivamente humanas – percepções, estruturas de significação, instituições imaginárias das sociedades e seus diálogos com a natureza”¹⁸¹.

Essas são as sugestões que Worster apresenta aos historiadores ambientais, procurando entender o pensamento sobre a natureza, é compreender que a humanidade também faz parte de um ecossistema tanto quanto organismos biológicos, e, por isso, faz-se necessário entender

¹⁷⁹WORSTER, Donald. Para fazer História Ambiental. Trad. José Augusto Drummond. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 4 n. 8, 1991. p. 198-215

¹⁸⁰ Ibidem, p. 199.

¹⁸¹ WORSTER *apud* OTOYA, Natascha. Petróleo e progresso: uma abordagem em História Ambiental. In anais do XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: saberes e práticas científicas, 2014, p. 05.

tal relação. Para tanto, a História Ambiental se aproximou de outras disciplinas como a Antropologia e Geografia, entre outras, ao longo dos anos.

Dito isso, é necessário pensar algumas características sobre a História Ambiental que José Drummond (1997) traçou em seu livro, de que modo ela vem sendo praticada nos Estados Unidos e em outros países de língua inglesa. A primeira característica que ele aponta é a singularidade de sua produção e que as análises se focam em uma região geográfica com certa homogeneidade natural. De acordo com o autor “a história ambiental quase sempre tem parentesco com a história regional na sua ênfase em processos locais ou geograficamente circunscritos”¹⁸².

A segunda característica é o diálogo com as ciências naturais, pensando a aplicabilidade do entendimento de quadros físicos e ecológicos das regiões analisadas. Os estudos de História Ambiental fazem uso de textos de Geologia, Meteorologia, Biologia Vegetal e Animal e, principalmente, de Ecologia. Essas ciências auxiliam os historiadores (as) a saberem como funcionam ecossistemas que não têm interferência humana, para que se possa identificar os efeitos, no ambiente, pela ação humana.

A terceira característica que Drummond indica é conhecer as interações entre os recursos naturais e os estilos e níveis de civilização das sociedades humanas. “As ciências naturais mais uma vez contribuem para o entendimento ‘material’ do conjunto de recursos naturais disponíveis”¹⁸³ é através da história das civilizações que os historiadores (as) encontram conceitos para avaliar as formas de uso dos recursos.

A quarta característica diz respeito a variedade de fontes, e elas podem ser escritas, orais, censos demográficos, inventários naturais, relatos de viajantes, notícias sobre os aspectos naturais (fauna, geologia, flora e assim por diante). Tudo que permite conhecer os recursos naturais usados nas sociedades analisadas.

E a última característica exposta, neste estudo, é o trabalho de campo. Nesse sentido muitos historiadores (as) ambientalistas têm percorrido, pessoalmente, as regiões estudadas e vão incorporando, nos seus estudos, as informações coletadas sobre as paisagens naturais, clima, fauna e flora. Essa ida aos locais pesquisados serve para perceber e identificar os rastros deixados na paisagem pelos usos humanos.

¹⁸² DRUMMOND, J. A. Devastação e preservação ambiental: os parques nacionais do estado do Rio de Janeiro. Niterói: EDUFF, 1997, p. 16.

¹⁸³ Ibidem, p. 17.

Algumas dessas características foram percebidas, no decorrer desta dissertação, as informações coletadas nas idas ao distrito de Porto Camargo, a troca de ideias com moradores, as fotografias registradas, o diálogo com a História Regional, que é muito pertinente. Enfim, são coisas que enriquecem a pesquisa e, não só estão sendo praticadas no exterior, como também aqui no Brasil. Nesse sentido, a menção aos trabalhos, a seguir, é para definir a História Ambiental e como ela pode ser usada.

Sobre a História Ambiental, nos últimos anos, José Pádua (2010) aponta que:

(...) A história ambiental apresenta-se hoje como um campo vasto e diversificado de pesquisa. Diferentes aspectos das interações entre sistemas sociais e sistemas naturais são esquadrihados anualmente por milhares de pesquisadores. A produção atual engloba tanto realidades florestais e rurais quanto urbanas e industriais, dialogando com inúmeras questões econômicas, políticas, sociais e culturais¹⁸⁴.

Para esse autor, a História Ambiental, como uma ciência social, deve incluir as sociedades humanas, e reconhecer a historicidade dos sistemas naturais, o desafio é construir uma leitura da relação entre os dois. Adotar essa postura aberta deve considerar o abandono da visão catastrófica que o ser humano é destruidor, pode-se pensar, também, nos vínculos culturais que as populações criam com o meio ambiente, é uma visão de construção entre o ser humano e a natureza. Pádua recomenda se manter atento e aberto durante a pesquisa.

Janes Jorge (2017), em seu livro, sobre o rio Tietê aponta como o ecossistema em volta desse rio foi alterado, com a destruição aos poucos de matas ciliares, a diminuição de peixes e pássaros na região e como isso afetou as pessoas que dependiam da pesca e caça, ao longo de 1890 e 1940. Com o auxílio não só da História Ambiental, como também da História do Cotidiano, a História Regional e da Geografia o autor apresenta uma análise sobre a relação entre o processo de urbanização da capital paulista e o rio que atravessa a cidade, em que a sociedade industrial aos poucos destruiu. E, logo no prefácio desse livro, tem-se como a História Ambiental pode ser útil para entender o ser humano e sua relação com o meio ambiente. De certa forma:

(...) A História Ambiental permite enxergar as mazelas sociais abertas pela degradação ambiental e pela pilhagem econômica do espaço e dos recursos naturais, tanto no âmbito local, a cidade de São Paulo, por exemplo, como em dimensões regionais mais amplas, como a Amazônia, e no conjunto do país. Aos poucos vai se descortinando, na História do Brasil, o fato de que a violência contra a natureza foi e é precedida pela violência contra seres humanos, individual e coletivamente. A condição em que vivem indígenas, ribeirinhos, quilombolas, posseiros, caiçaras, trabalhadores rurais sem-terra, comunidades atingidas pela construção de barragens, moradores de rua, em cortiços e favelas, expõem não apenas a chaga da segregação

¹⁸⁴ PÁDUA, J. A. As bases teóricas da História Ambiental. Estudos Avançados 24 (68) p. 81-101, 2010, p. 96

social, mas a da voraz apropriação mercantil dos espaços, da mão-de-obra e dos recursos naturais. Essa é a maior contribuição que a História Ambiental pode oferecer para a compreensão crítica da nossa realidade social, passada e presente, e para o alargamento da atuação e do papel das ciências humanas.¹⁸⁵

A História Ambiental se apresenta assim, como forma de perceber os desastres ambientais causados pelo ser humano e a sociedade industrial, e os efeitos que isso causa em populações que vivem em meio a natureza e que dependem dela. Os impactos que causou no Porto Camargo não se restringem somente nessa localidade, é preciso perceber como em outros lugares as obras públicas, que tem o discurso do progresso como legitimador dessas realizações, afetaram de maneiras diferentes, por isso a História Regional, aliada à História Ambiental, torna a análise dos processos mais compreensíveis, sem perder de vista o diálogo com as questões mais amplas, como aponta Martinez, no prefácio do livro de Jorge.

Outro trabalho, que trata da questão da História Ambiental, e necessário para essa pesquisa, é a dissertação de Ilyane Kmitta (2010) em que se discute como a enchente enquanto um fenômeno que afeta a humanidade, e, por sua vez, elabora respostas para garantir sua presença nesse lugar. Assim, esta pesquisa se insere na perspectiva da História Cultural, do Tempo Presente e aspectos e conceitos da História Ambiental que, aqui, mais interessa. Ela é relevante para se pensar como a humanidade, que vive no pantanal, e suas experiências humanas se relacionam com as enchentes e as secas que acontecem nesse ecossistema.

Ao longo de seu trabalho, Kmitta, em discussão com outros intelectuais, ressalta que a História Ambiental se desenrola na relação mútua entre a humanidade e a natureza, nesse sentido, há uma interferência do ser humano, ao longo do tempo, nos ecossistemas do mundo. Dessa forma, a autora aponta a importância dessa área da História ao oferecer respostas às questões levantadas,

(...) Ações individuais e/ou coletivas que procuram entender as transformações impostas ao meio ambiente, no decorrer do tempo, podem significar a prevenção dos impactos negativos produzidos pelo homem nos pantanais, possibilitando a reversão de alguns desses danos operados, contribuindo, assim, para uma consciência de preservação e conservação dos recursos naturais em áreas com características singulares, como o Bioma Pantanal, bem como auxiliar na compreensão dos resultados desse processo de trocas e interações em constante construção.¹⁸⁶

¹⁸⁵ JORGE, Janes Tietê - O rio que a cidade perdeu 1890-1940 São Paulo, 2017. p 08. xx.

¹⁸⁶ KMITTA, Ilyane do Rocio. **Experiências vividas, naturezas construídas: enchentes no Pantanal (Porto Murtinho – 1970-1990)**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). 2010, p. 221.

Ao pensar a História Ambiental, aqui, é também contribuir na ideia de preservação e de crítica aos impactos ambientais, causados pelo complexo de pontes no distrito de Porto Camargo. Ao mesmo tempo destacar que esse lugar paradisíaco tem que ser preservado, pois muitas pessoas dependem dele, não só economicamente, mas as relações sociais que essa comunidade construiu ao longo dos anos com a natureza que cerca o distrito.

3.2 RELAÇÕES ENTRE SER HUMANO E O MEIO AMBIENTE

Janes Jorge percebeu como o rio Tietê era importante para as populações ditas tradicionais que dependiam do rio em vários aspectos, não só na pesca, como também o transporte, o lazer, a energia elétrica, entre outros benefícios que relata, detalhadamente, no decorrer do capítulo e, depois, como essa relação foi modificada, ou deixou de existir em vários municípios que o rio passa:

(...) o tietê e seus afluentes se faziam sentir na vida dos moradores de São Paulo de diferentes maneiras. Fundamentais na urbanização da cidade, mesmo aqueles que não se relacionavam diretamente com os rios, usufruíam seus benefícios, como ao consumir energia elétrica. Mas para muitos habitantes de Piratininga, em especial àqueles pertencentes às classes populares, o convívio com os rios era cotidiano. Afinal, o Tietê se tornara lugar de trabalho para muitos, de lazer para outros, e, em sua vizinhança, crescia o número de moradias, fábricas e estabelecimentos diversos, o mesmo ocorrendo no Tamanduateí e, em menor escala, no Pinheiros.¹⁸⁷

E, no caso de Porto Camargo, o rio Paraná também tem uma importância muito grande não só na economia do lugar, mas na própria constituição na identidade dos pescadores e ribeirinhos que se relacionam com o rio. A construção impactou da identidade das pessoas que ali viviam e vivem, de forma que muitos trabalhadores que participaram da construção deixassem suas atividades tradicionais (como a pesca por exemplo) e trabalhassem, na obra, como pedreiros, marinheiros (homens em sua maioria). Por apresentar mais garantias do que as incertezas da pesca, alguns encontraram uma oportunidade de ter um progresso nas suas vidas. De acordo com o relato dos moradores, as pessoas aproveitaram e construíram um pé de meia com os salários pagos pelas construtoras, e investiram esse dinheiro no lugar em que moram (melhorando suas casas, ou abrindo pequenos comércios, comprando materiais para a pesca, etc..). A pesca tem se alterado no decorrer dos anos, as pessoas têm tomado diferentes atitudes e ações para poder sobreviver em meio a instabilidade, e isso não é só no Porto Camargo

¹⁸⁷ JORGE, Janes Tietê - O rio que a cidade perdeu 1890-1940 São Paulo, 2017. p. 83

Roberto Pereira (2014), em seu artigo, traz questões que contribuem para a reflexão desta dissertação, ao pensar que o homem não é só destruidor da natureza, é ir além disso, pensar que a humanidade constrói relações com o meio ambiente de diferentes formas ao longo do tempo. Esse autor refletiu, em seu trabalho, os modos de vida e das atividades de pescadores artesanais que trabalham ao longo do rio São Francisco, a ideia é pensar o lugar construído pelo pescador artesanal nesse rio, num determinado tempo e espaço, e que esse pescador tem percebido que não só o seu ambiente de trabalho tem mudado (no caso o rio), mas também o ritmo e o trabalho têm se transformado.

A principal mudança que Pereira traz, de certa forma, é em relação à construção de hidrelétricas, em que elas:

(...) ‘tomaram’ as águas do rio para produção de energia elétrica; barragens foram feitas para atender esse objetivo, mas também para a destinação da água para projetos de irrigação; as árvores das margens do rio foram engolidas pelas fornalhas para a produção de carvão a serviço do capitalismo industrial; e, diante de tudo isso, é relevante compreender como tem se dado a vida e o trabalho dos pescadores que atuam no São Francisco..¹⁸⁸

Dessa forma, os pescadores (as) que o autor acompanhou não se limitam apenas estar vinculado a uma colônia de pescadores (como muitos e muitas estão), existe uma relação social com esse trabalho, “significa, pois trazer consigo um rol de experiências cotidianas que os fazem ter uma visão de mundo capaz de dar sentido aos seus posicionamentos diante da vida, aos seus pensamentos, às suas ações”. (PEREIRA, 2014, p. 257)¹⁸⁹. Incerteza é a palavra que o autor utiliza para definir a situação da pesca no século XX (e quem sabe também no XXI) no rio São Francisco, pois essas pessoas saem para o rio em busca de peixes e talvez não os encontrem. E os motivos que podem ser vistos, na fala de pescadores entrevistados por Pereira, nesse caso, e, talvez, em outras localidades também, são os seguintes: (1) nível de água muito baixo; (2) a qualidade e temperatura das águas; (3) períodos extensos de seca e poluição; (4) excesso de pescadores trabalhando no rio; (5) pesca predatória; (6) falta de fiscalização; (7) presença de veneno nas plantações próximas ao rio; (8) poluição de mineradoras; (9) barulho dos motores dos barcos e o desmatamento de matas ciliares e por último (10) processo de barramento das águas e a construção de represas o que impede a desova e reprodução dos peixes. Talvez alguns desses fatores se estendam a outras localidades, como é o caso do Porto Camargo, nos últimos anos. Segundo o relato de

¹⁸⁸ PEREIRA, Roberto M. Ramos. **O rio mudou, o peixe sumiu e a vida foi cada vez amais difícil: modos de vida e trabalho dos pescadores artesanais do rio São Francisco.** In Revista Outras Fronteiras, Cuiabá, vol. 1, n. 2, jul-dez., 2014, p. 256.

¹⁸⁹ Ibidem, p. 257.

pescadores: a poluição, pesca predatória, falta de fiscalização, a construção de barragem ao longo do rio Paraná, nível baixo do rio, são fatores evidenciados em outro trabalho¹⁹⁰.

Nota-se, assim, a relação entre a humanidade com o meio ambiente e, mesmo com todos esses desafios, que interpelam o trabalho de pescadores, estes não desistem das suas atividades e procuram formas para sobreviver, o rio é mais que o ganha pão para essas pessoas. E, isso é exposto no trabalho de Joycelaine de Oliveira (2009) que, também, estuda o rio São Francisco, em sua dissertação, com base em lembranças de pessoas que atuaram nos vapores, nas barcas, e aponta que esse rio é um espaço social. A autora menciona que, para muitos ribeirinhos, ele é vivenciado de forma íntima, seja pelo trabalho, na arte, na contemplação dele, construindo-se, assim, a alma do rio, como sugere Oliveira. Além disso:

(...) o rio é expresso na alma do seu povo como um centro de significâncias, um lugar de expressiva intimidade, bordado, simbolicamente, por fios de afinidades e sentimentos impregnados por vivências do passado e do presente, possuindo uma força efetiva de expressão simbólica. E essas representações simbólicas, as diversas maneiras que representamos a realidade resultam num emaranhado de ações, nas quais os significados são produzidos e compartilhados entre as pessoas de um mesmo grupo cultural.¹⁹¹

Nesse sentido, o rio, para essas pessoas, de acordo com Oliveira, apresenta-se uma paisagem múltipla de significados, em que se pode perceber o tradicional e o moderno, o rio como um espaço do sagrado e do simbólico, no qual as dimensões ecológicas, sociais e espirituais estão emboladas, é uma relação de trocas de sobrevivência segundo a autora.

É uma rede de significados, criados na relação da humanidade com o meio ambiente, e isso pode ser percebido também no Porto Camargo, antes da construção do complexo de pontes, pelo trabalho de Margot Lucena (2013), professora e moradora do distrito. Nesse artigo, que foi desenvolvido pelo Programa de Desenvolvimento Educacional (PDE), aborda-se a história de vida dos ex-moradores das ilhas pertencentes ao Parque Nacional de Ilha Grande. É pertinente a perspectiva que a autora traz de pessoas que viviam em meio as ilhas que ficam no Porto Camargo, pois vai ao encontro do ser humano com o meio ambiente.

Muitos moradores levavam uma vida simples, de acordo com Lucena, dependiam da pesca e do comércio daquilo que plantavam e colhiam, “interferindo na fauna e flora local somente como meio de sobrevivência”¹⁹², não saíam muito do local que moravam e, se saíam era por necessidade (em caso de doenças ou pelas enchentes que entravam nas suas casas

¹⁹⁰ SILVA, 2017, op. cit.

¹⁹¹ OLIVEIRA, Joycelaine Aparecida de. Ciclos de águas e vidas: o caminho do rio nas vozes dos antigos vaporzeiros e remeiros do São Francisco. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal de Uberlândia, 2009, p. 44.

¹⁹² LUCENA, 2013, op. cit., p. 9.

simples). Para Lucena, a vida simples, mencionada pelos moradores, nas entrevistas, destaca um convívio harmônico com o meio ambiente e com as outras pessoas que residiam nas ilhas. A tristeza era lembrada quando tinha as enchentes que os forçavam a sair.

Outra relação que se tem entre os moradores do Porto Camargo com o meio ambiente quanto à Festa ao Pacu, comentada, brevemente, no capítulo. Essa festa, organizada pelos moradores, pelo Clube de Pesca e pela prefeitura municipal, tem-se realizado, nos últimos 30 anos, com a presença de muitos turistas e pescadores amadores. É um momento de confraternização dos moradores e a população turística, e há todo um protocolo de controle da pesca, com regras que visaram e visam o menor impacto possível desde a primeira edição

(...) No ato da inscrição os participantes recebem da comissão organizadora da promoção de um manual contendo todas as instruções sobre a competição, como número de pescadores por embarcação, delimitação da área de pesca, duração da pescaria, critérios de julgamento, etc.¹⁹³

É uma ligação que os moradores têm com o lugar, uma forma de se conectar, respeitando os limites do rio Paraná (pelo menos durante a festa), isso, antes e após a construção do complexo de pontes, a vida dos ilhéus muda quando estes são retirados das ilhas por conta da criação do parque. Por isso, antes de falar dos impactos, foi preciso apontar o vínculo que a humanidade cria com o meio ambiente seja, no Brasil, ou no Porto Camargo. E esse é um ponto que entra em discussão sobre os impactos socioambientais, abordados no próximo tópico.

3.3 IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO DE PONTES DE PORTO CAMARGO.

Pensar os impactos da construção do complexo de pontes de Porto Camargo é algo problemático, porque a imprensa (os jornais que são citados ao longo dessa pesquisa) apresentam apenas o lado positivo (toda a questão do discurso do progresso), enquanto as fontes disponíveis aponta para outra perspectiva, o silenciamento da construção no que se refere aos impactos ambientais. Ou melhor, é destacado quando se torna um problema. E isso é algo rico para pesquisa, pois é válido ter diferentes perspectivas do fato histórico, e, que, cabe pensar os impactos a partir de outro ângulo, algo que não é falado:

¹⁹³ CORREIO DE NOTÍCIAS. Em **Icaráima, 1º concurso de pesca ao pacu**. Hemeroteca Digital. 1985, p. 12 Disponível em: [.Correio de Notícias \(PR\) - 1980 a 1989 - DocReader Web \(bn.br\)](#). Acesso 21 de dezembro de 2020.

(...) O diretor geral do DER, Paulinho Dalmaç, reconhece que a ponte vai causar danos ao meio ambiente no parque (uma área de quase 100 mil hectares distribuídos por 300 ilhas e várzeas do Paranazão). Entretanto, ressaltou que a ligação é de extrema importância para o desenvolvimento econômico dos dois estados.¹⁹⁴

A construção do complexo de pontes do Porto (incluindo não só as pontes, mas todos os aterros e passagens para os animais, por isso a ideia de complexo) causou impactos não só no meio ambiente, mãe à sociedade, e será discutido neste tópico. Para tanto, as palavras de Gilmar Arruda (2008), em seu artigo, analisam as relações do Paraná com os rios desse estado e indicam que os rios, a partir das décadas de 1940 e 1950, começaram a surgir com a função de fornecedor de energia elétrica. Os rios na província do Paraná, já apareciam nas primeiras décadas, isso por volta de 1860 a 1870 (uma forma de se penetrar no interior do estado e estabelecer comunicação com a província de Mato Grosso). Segundo Arruda, “a necessidade de construir pontes vai ser uma constante nas mensagens e relatórios do governo”¹⁹⁵. O autor vai dizer também que as primeiras “políticas de governo” no que se referem aos rios, foi a de descobrir a os caminhos para navegação, e a utilização destes como estradas para a comunicação e comércio.

Para pensar as pontes do complexo, é preciso encará-las, descreve Arruda:

As pontes (...) são objetos técnicos que permitem aos homens superarem ou transformarem os limites impostos pelo meio natural, ‘tecnologias’ criadas para a apropriação do natural. Nesse caso, a circulação de homens, animais e mercadorias por caminhos de terra. É nesse sentido que se deve entender a preocupação constante das autoridades com as pontes e as estradas.¹⁹⁶

Essa definição das pontes, enquanto objetos que permitem superar os limites, tem relação com o discurso do progresso, de avançar sobre o meio natural. As pontes são isso, elas unem caminhos, possibilitam a transição para lugares antes inacessíveis. Nesse sentido, as imagens que aparecerão, a seguir, têm esse objetivo de vislumbrar as pontes que formam o complexo e problematizar os impactos causados por elas.

Peter Burke (2004) comenta que as fotografias registram um ponto de vista, desde o início de sua história, elas surgiram para auxiliar a história. “o problema para os historiadores é saber se, e até que ponto, pode-se confiar nessas imagens. Tem sido dito com frequência que ‘a câmera nunca mente’”¹⁹⁷. Sobre esse problema, Burke sugere que o caminho para resolvê-

¹⁹⁴ FOLHA DE LONDRINA. “**Obras de ponte preocupam ecologistas**”. Londrina, 1998. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/obras-de-ponte-preocupam-ecologistas-60776.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

¹⁹⁵ ARRUDA. Gilmar. Rios e governos no Estado do Paraná pontes: “força hidráulica” e a era das barragens (1853-1940). VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, vol. 24, nº 39: p.159 , jan/jun 2008. p. 159

¹⁹⁶Ibidem, p. 157.

¹⁹⁷ BURKE, 2004, op. cit. p. 25.

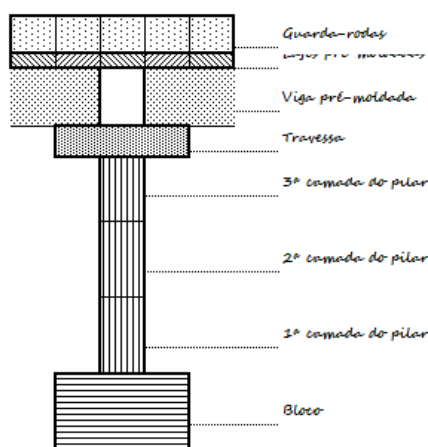
lo é contextualizar as fotografias, embora seja difícil, nesse caso, pois a identidade dos fotografados e dos fotógrafos, às vezes, é desconhecida. Elas são, ao mesmo tempo, evidências da história e a própria história, ressalta o autor, no decorrer do seu livro. É preciso entender que algumas fotografias são *performances* especiais que apresentam evidências para o historiador, por isso elas querem comunicar algo, descreve Burke:

(...) a arte da representação é quase sempre menos realista do que parece e distorce a realidade social mais do que refleti-la, de tal forma que historiadores que não levem em consideração a variedade das intenções de pintores e fotógrafos (sem falar nos patronos e clientes) podem chegar a uma interpretação seriamente equivocada.¹⁹⁸

Esses são os desafios de lidar com as fotografias, mas como o próprio Burke reforça, elas podem testemunhar algo que não pode ser falado com palavras. As fotografias auxiliam a posteridade sintonizar com uma sensibilidade coletiva de um tempo passado. Elas nos revelam mesmo sendo mudas, mas quem as criou tinha seus próprios objetivos, intenções, mensagens e, cabe, aqui, tentar identificar os significados de cada fotografia utilizada nesta pesquisa.

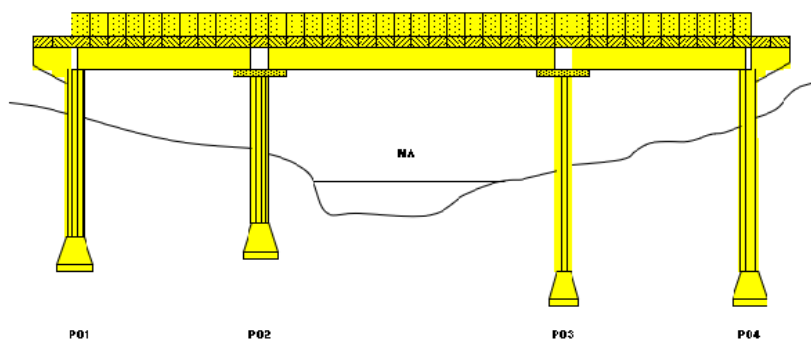
A seguir, veremos três imagens da construção da ponte sobre o Ribeirão do Veado, construída entre 1996 e 2002, para discutir a questão do discurso do progresso e os seus impactos. Na **imagem 13** tem-se o esboço de como seriam as vigas que sustentariam a estrutura da ponte. Nota-se que cada parte é uma camada, construída previamente pelos trabalhadores da construção do complexo, antes de ser colocada no lugar planejado.

¹⁹⁸ Ibidem, 2004, p.37

Imagem 13 – Esboço das vigas de sustentação**1. Vãos com vigas transversinas e lajes pré-moldadas**

Fonte: Adaptado de DER/PR (1998).

Já na **imagem 14** pode-se ter um vislumbre da estrutura da ponte montada sob esse rio, percebe-se que não há verde nenhum representando o meio ambiente, é uma área limpa com um rio passando por baixo.

Imagem 14 – Projeto da ponte sob rio Ribeirão do Veado

Fonte: Adaptado de DER/PR (1998).

Nessa **imagem 15**, percebe-se a estrutura de uma das pontes que compõe o complexo das 5 pontes, nota-se o canteiro de obras que a circunda, mais ao fundo o rio Ribeirão do Veado. A área do canteiro de obras está limpa da natureza, foi desmatado para montar a estrutura da ponte, era tido como necessário para instalar e com o tempo parecia que o que foi tirado, cresceria novamente, era uma estrutura em meio paisagem. Ou, como o jornal Nossa Ponte, informa “Nossa obra ajuda dar um brilho mais especial ao pôr-do-sol. No final da

tarde, é como a obra estivesse pronta, concretizando antecipadamente um sonho de milhares de pessoas¹⁹⁹”. A obra é um acréscimo à natureza, o que dá a sensação de incompleta, com a superação do ser humano mediante à natureza isso pode ser visto como belo. Quem tirou essa foto, talvez, tinha a intenção de mostrar que a obra estava em andamento, diferente dos anos em que ela ficou parada, em 1990 a 1996. O discurso do jornal era mostrar que a empresa CBPO estava conseguindo superar a natureza de forma que realizaria o sonho do progresso para a região de Porto Camargo.

Imagem 15 – Ferragens da estrutura de uma ponte.



Fonte: Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.

A **imagem 16** exhibe a ponte finalizada e, percebem-se os aterros para ligar a ponte as outras que compõe o complexo, logo, com o tempo, iria ser feita a pavimentação dessa parte. Nota-se que há um pouco de verde no barranco que sustenta esse trecho. É possível que a intenção da foto seja mostrar que, apesar de a obra estar adentrando o meio natural, estaria mantendo uma certa área conservada e até restaurada, como se pode visualizar na grama recém-plantada.

¹⁹⁹ NOSSA PONTE. **Rumo ao pôr do sol**. Edição fevereiro de 1998, p. 1.

Imagem 16 – Ponte em processo final de construção.



Fonte: Adaptado de DER/PR (1998).

Outras fotografias permitem ter uma noção do discurso do progresso com os impactos ambientais. Como é o caso da imagem 16 que de acordo com o nome dessa fotografia, que estava no álbum da moradora, é uma área de pântano no rio Amambaí e que foi feito um trabalho de

(...) Fundações profundas, com cravação de camisa metálicas e escavação mecânica, sendo quatro estacas para os pilares dos vãos pré-moldados, e dez estacas para os vãos em balanço sucessivo, totalizando um total de 65 estacas. As estacas foram coroadas por blocos em concreto armado.²⁰⁰

Nesse sentido, foi feita uma escavação no rio, a fim de colocar as estacas para os pilares que sustentariam a ponte. Ou seja, cavou-se um rio e colocou-se, nele, concreto, e não fica compreensível, até que ponto isso seria prejudicial para os organismos que ali habitam. Esse foi um trabalho feito entre 1996 a 1998, como o jornal Nossa Ponte destacou na área “Giro pela obra” que em maio de 1998, estava em processo de solidarização das lajes que sustentavam os pilares.

²⁰⁰ DER/PR, 1998, op. cit., p. 8.

Imagem 17 - Máquinas na área de pântano.



Fonte: Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.

Nas **imagens 18 e 19**, vemos a presença, novamente, de máquinas que fizeram o processo de terraplanagem, para, depois, a pavimentação.

Imagem 18 – Terraplanagem



Fonte: Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.

Imagem 19 – Cabeceira do canal leste.



Fonte: Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.

Nota-se, nessas fotografias, que a empresa CPBO, simbolizada pelo trator, fez o trabalho de terraplanagem, é como se fosse um corte em meio à área do rio Ribeirão do Veado. O verde antes ali intocado, era preenchido com o vermelho da terra escavada, a paisagem foi se modificando aos poucos em direção ao futuro que, ali hoje, há uma estrada pavimentada e as pessoas ali circulam (talvez era um espaço que era percorrido pelos indígenas Guaranis no passado mais longínquo e os ribeirinhos e com o tempo mais pessoas passaram a ocupar e circular). Percebe-se, também, uma cerca, local de preservação, para que animais não circulassem nesse local de trabalho, pois ali não era mais deles. Era o ser humano estabelecendo limites aos animais não racionais.

Nas **imagens 20 e 21**, aparecem as pessoas que construíram esse complexo de pontes. Homens e, talvez mulheres ingressaram na construção dessa obra, a fim de venderem sua força de trabalho e construírem um sonho (apontado pela empresa como de todos e para a região), sonho de trabalhar numa empresa que iria oferecer estabilidade até quando durasse a obra. As pessoas pouco apareceram no conjunto das fotografias do acervo da moradora. Isso é curioso, pois foram registrados 211²⁰¹ processos trabalhistas contra a empresa CBPO em

²⁰¹ A análise de alguns processos se encontra em: SILVA, 2017, op. cit.

função das condições insalubres de trabalho, o não pagamento do adicional de insalubridade, e das horas extras, o não fornecimento mensal de uma cesta básica, entre outras questões.

Muitos trabalhadores e trabalhadoras, aparentemente, não estavam satisfeitos com a imagem que a empresa demonstrou, no jornal Nossa Ponte, como acolhedora, que promoveu uma série de benefícios, para quem ingressasse nela. Os processos são um indicativo de que as condições eram difíceis, o trabalho foi pesado, mas essas pessoas precisavam do dinheiro. É necessário mencionar que o progresso não é para todos e todas, existem dificuldades, percalços que implicaram essa construção, os impactos existiram, seja para os trabalhadores e moradores, seja para os ecossistemas existentes na região.

Imagem 20 – Cabeceira canal oeste.



Fonte: Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.

Imagem 21 – Obra na ilha bandeirantes.



Fonte: Acervo pessoal, fotografia tirada entre 1996 e 2002.

O complexo de pontes do Porto Camargo foi idealizado como um projeto que não causou impactos ambientais, conforme a imprensa e o relatório apontam. Mas, o que são impactos ambientais? Ilsyane Kmitta (2016) explica:

(...) todo impacto ambiental se inicia no exato momento em que grupos humanos passam a ocupar uma determinada área e nela desencadeiam uma sequência de ações e/ou processo de transformações recorrentes concatenados com a ocupação, a produtividade e a sobrevivência e a regularidade de suas ações, ou seja, são as práticas que possibilitam essa relação, pois sem as práticas não há relação e, portanto, nenhuma produção, seja econômica, cultural ou política, está alijada de ideologias e de poder norteadores de todo leque de relações advindas.²⁰²

O que foi feito foi pensando no progresso e redenção do distrito e da região. No entanto, teve a preocupação de ecologistas pressionando essa construção:

(...) Porto Camargo foi a primeira obra desse porte no Brasil a ser realizada com o mínimo de impacto ambiental. Preocupação presente não só no projeto, que previu desde a abertura de espaços para a passagem de animais até a criação de aterro para

²⁰² KMITTA, Ilsyane do Rocio. Descortinando os pantanais: a construção de um paraíso às avessas entre o limite das águas e dos homens. Tese apresentada ao Programa de PósGraduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), 2016. 334f.

preservar as ilhas do rio Paraná, como também na execução, feita com respeito ao ecossistema e sem prejuízos à natureza em pleno Parque Nacional de Ilha Grande.²⁰³

Nesse sentido, os ecologistas (não informam quem são, apenas apresentam a preocupação da construção em ter um EIA/RIMA) não apresentam considerações de preservação ambiental. O EIA/RIMA (Estudo de Impactos Ambientais), atualizado, não foi encontrado nos arquivos da prefeitura de Icaraíma e biblioteca municipal, mesmo com as tentativas de contato com esses órgãos. Quando procurados junto as essas estâncias foram dadas como inexistentes. As fontes disponíveis não especificam quem são. O documento, quanto ao enfoque de preservação, não foi encontrado, obteve-se, nas pesquisas de *internet*, foi um arquivo original sem essas inclusões:

(...)Para o reinício das obras em 1996, houve a necessidade de se atualizar o RIMA, bem como tomar cuidados com o meio ambiente. Por exigência do IBAMA para a renovação da Licença de Instalação, foi instalado no Distrito de Podo Camargo um Posto de Polícia Florestal, com um efetivo de quatro policiais. Numa etapa posterior, a mata nativa localizada junto ao início da ponte sobre o Canal Leste recebeu um alambrado em seu perímetro, visando protegê-la.²⁰⁴

O fato de ter uma interferência, no meio ambiente, que antes não era tocado pode ser considerado como impacto ambiental. Os seres humanos agiram nesse espaço, transformando-o em local tido como útil para o ser humano. Foi processo de limpeza e utilização dos recursos naturais que visasse o progresso, ali, os efeitos de imediato, talvez não tenham prejudicado os ribeirinhos, mas com o passar dos anos, foi possível perceber os efeitos sociais que a obra causou, como é o caso do tráfico de drogas e cigarro que se potencializou.

Conforme visto, anteriormente, o objetivo da construção da ponte era a ligação com o Mato Grosso do Sul, reduzindo distâncias e possibilitando escoar a produção agrícola do Centro-Oeste ao Porto de Paranaguá, é assim um corredor de exportação, porém, além disso, esse corredor se transformou em uma via para o tráfico de drogas e contrabando de cigarro. Esse é um dos efeitos da construção da ponte, com ela ficou também mais fácil e rápido o tráfego de substâncias e produtos ilegais. Dessa maneira, o jornal Folha de Londrina (em forma digital) presenciou e registrou, em várias oportunidades, tal problema.

As apreensões se deram logo após a inauguração das pontes, mais precisamente, em 2003, quando foi apreendida a primeira carga de maconha no posto rodoviário de Porto Camargo. “(...) A maconha estava apreendida nos estofamentos e laterais de um gol com

²⁰³ FOLHA DE LONDRINA. **Complexo de Porto Camargo. Cinco pontes um só caminho: o crescimento do paraná.** Edição 15. 455, Londrina, 2002 p. 06-07.

²⁰⁴ DER/PR, 1998, op. cit. p. 4.

placas de Maringá²⁰⁵”. Essa foi a primeira apreensão de muitas que viriam no decorrer dos anos, até chegar num recorde em 2015 de “(...) 20 toneladas de maconha. A quantidade pode ser a maior já registrada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). A droga era transportada escondida em meio a uma carga de milho²⁰⁶”. Esses são os efeitos da tempestade do progresso, como bem alertou Walter Benjamin, ele traz consigo aspectos que não são refletidos (ou talvez não consideraram mesmo) quando imaginaram investir em um projeto do tamanho e do custo como foi o complexo de pontes do Porto Camargo.

A segunda oportunidade de apreensão se deu, em 2003, também, logo após duas semanas, aproximadamente no mesmo lugar, com uma carga de 200 quilos de maconha²⁰⁷. E isso viria ser corriqueiro ao longo dos anos, como, em 2004, quando foi apreendida uma carga de 800 quilos, no mesmo posto rodoviário, sendo “(...) uma das maiores apreensões de maconha realizadas este ano em Porto Camargo²⁰⁸”. O ano de 2015 foi um período em que se teve várias apreensões de drogas, em especial maconha, e poucas quantidades de cocaína e crack. Em uma apreensão nesse mesmo ano, um menor foi abordado “(...) Polícia Rodoviária Estadual (PRE) abordou o coletivo, que saiu de Naviraí (MS), no trecho entre Icaraíma e Porto Camargo. Nas malas do menor havia 34 tabletes de maconha, totalizando 29,5 kg²⁰⁹.” Isso demonstra que, aquele espaço se transformou num local de abordagens e apreensões, ao longo dos anos, e o que fica, para reflexão, são os casos, que na pior das hipóteses, não foram apreendidos e passaram pelo posto policial.

Em 2018 tem-se outra apreensão pela PRF de 7,2 toneladas de maconha, e o que chama atenção é a forma que essa rodovia BR-487 é apresentada pelo jornal Folha de Londrina “(...) A rodovia é considerada rota de tráfico internacional de drogas, principalmente

²⁰⁵ FOLHA DE LONDRINA. Maconha é apreendida em Porto Camargo. FL – Cidades. 02 abr. 2003. Disponível em: [Maconha é apreendida em Porto Camargo \(folhadelondrina.com.br\)](https://www.folhadelondrina.com.br). Acesso 06 de agosto de 2020.

²⁰⁶ FOLHA DE LONDRINA. Apreensão histórica de maconha em Porto Camargo. FL – Cidades. 24 nov. 2015. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/apreensao-historica-de-maconha-em-porto-camargo-933760.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

²⁰⁷ FOLHA DE LONDRINA. Apreendidos 200 quilos de maconha. FL – Cidades. 15 de abr. 2003. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/apreendidos-200-quilos-de-maconha-442656.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

²⁰⁸ FOLHA DE LONDRINA. Polícia apreende 800 quilos de maconha. FL – Cidades, Londrina, 04 set. 2004. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/policia-apreende-800-quilos-de-maconha-503455.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

²⁰⁹ FOLHA DE LONDRINA. Menor escondia maconha em ônibus que vinha para Londrina. FL – Cidades, Londrina, 14 out, 2015. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/menor-escondia-maconha-em-onibus-que-vinga-para-londrina-930326.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

de maconha vinda do Paraguai e de cocaína oriunda de países como Bolívia e Peru²¹⁰.” Essa colocação do jornal, é quase uma consolidação dessa rodovia como lugar que transmite uma ideia problemática e perigosa para a sociedade. O que chama atenção é a facilidade de os produtos ilegais chegarem logo nesse ponto da divisa, e o que acarreta ao passar pelos postos rodoviários, e isso circular no distrito de Porto Camargo e sua região em torno. Os possíveis problemas sociais que as drogas podem causar à sociedade são prejudiciais e esse foi um aspecto não pensado na idealização do projeto das pontes. Dá a impressão que, se é para o progresso, isso não é tão relevante, porém não é bem assim, isso traz consequências²¹¹.

As apreensões que se deram no espaço de Porto Camargo vão além do tráfico de drogas, em 2010, a apreensão de “(...) cerca de 200 aves silvestres, conhecidas como cardeais do sul, que eram transportadas em minúsculas gaiolas amarradas embaixo de um automóvel, próximo ao escapamento²¹².” Em 2015 a PRF prendeu, em flagrante, um homem que tinha em posse 35 filhotes de aves silvestres, “(...) os policiais rodoviários federais o abordaram em frente a unidade operacional Porto Camargo da PRF, na BR 487.”²¹³ Os filhotes, de acordo com a notícia, eram espécies de papagaios e araras, animais que são da região do Porto Camargo, o que indica os efeitos da construção da ponte.

Diante disso, pode-se pensar, que além de escorrer a produção do Centro-Oeste, nesse espaço se percebeu os efeitos adversos e contraditórios da ideologia do progresso, devido à intensificação de atividades ilegais. É difícil calcular os efeitos sociais que isso pôde provocar no Porto Camargo e sua região, mas é evidente que se tem um aumento entre os jovens o consumo de drogas, pela facilidade de encontrar na região, que vai da maconha ao crack.

No que se refere ao objeto desta pesquisa, o distrito de Porto Camargo e sua região, a História Ambiental permitiu ter uma perspectiva que não foi pensada em outros momentos, no

²¹⁰ FOLHA DE LONDRINA. PRF apreende 7 toneladas de maconha no Noroeste. FL – Geral, Londrina, 25 jan. 2018. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/prf-apreende-7-toneladas-de-maconha-no-noroeste-998870.html>. Acesso 07 de agosto de 2020.

²¹¹ É preciso fazer uma ressalva sobre isso também. O tráfico de drogas e contrabando de cigarros não se deu com a inauguração do complexo de pontes, possivelmente ele ocorria de outras formas de transporte como o das balsas pelos outros três pontos de divisa com o MS por exemplo. No entanto, aparentemente essas atividades ilegais se intensificam com a facilidade de percorrer a ponte e isso que é um problema, e há de se destacar o trabalho da PRF em combater isso. Nos materiais consultados não se encontrou notícias sobre apreensões de drogas na região do Porto Camargo. O que se encontra é a apreensão de materiais irregulares de pesca ao longo dos rios e de animais, porém drogas antes da inauguração das pontes não se encontraram nos materiais da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e nos jornais da região noroeste do Paraná.

²¹² FOLHA DE LONDRINA. Apreensão de animais. FL – Geral, Londrina, 11 ago. 2010. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/apreensao-de-animais-722292.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

²¹³ FOLHA DE LONDRINA. PRF apreende homem com 35 filhotes de aves silvestres no Paraná. FL – Geral, Londrina, 05 out. 2015. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/prf-prende-homem-com-35-filhotes-de-aves-silvestres-no-parana-929525.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

decorrer da trajetória do autor desta dissertação. Permite, assim, pensar a relação do ser humano com a natureza, pensar essa como um ecossistema que sofre interferência do ser humano ao longo do tempo, e como isso tem desdobramentos problemáticos. As mazelas, causadas pela degradação do meio ambiente de Porto Camargo, têm uma história, tem-se uma relação antiga dos ilhéus que viviam nas ilhas e que com a criação do Parque Nacional de Ilha Grande. Esse parque

(...) Em 30 de setembro de 1997, por meio de um decreto, foi criado o Parque Nacional de Ilha Grande (PNIG), como medida compensatória para minimizar os impactos ocasionados pela submersão das Sete Quedas, no município de Guaíra-PR, causada pela construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu, em Foz do Iguaçu.²¹⁴

Sobre a ideia de Parque Drummond aponta que:

(...) O conceito de parque nacional evoluiu e se desdobrou em muitas direções desde 1872. Os critérios para seleção de áreas a serem protegidas, por exemplo, se sofisticaram, abandonando a ênfase inicial nas paisagens meramente espetaculares. As políticas de criação de parques passaram a se guiar por critérios científicos como representatividade ecossistêmica, escassez relativa de paisagens, proteção à flora, fauna e recursos hídricos, defesa da diversidade biológica e dos ciclos reprodutivos de espécies vegetais e animais, e sociais, como a oferta de lazer, o desenvolvimento de programas de pesquisa científica e educação ambiental etc. O próprio conceito de parque nacional foi desdobrado, gerando áreas protegidas para outros fins, ou fins específicos: reservas biológicas, estações de pesquisa, refúgios de vida selvagem, rios cênicos, áreas selvagens, reservas da biosfera etc.²¹⁵.

O Parque Nacional de Ilha Grande teve a contribuição do complexo de pontes com sua criação, como foi apontado em outro momento:

(...) o complexo de pontes contribuiu de forma indireta na criação do Parque Nacional de Ilha Grande, na ideia de preservação ambiental. A retomada das obras em 1996 acelerou a criação do parque um ano depois, conforme aponta a então diretora do parque Maude Nancy Joslin Motta.¹³ O parque abrange cinco municípios do Paraná (Guaíra, Altônia, São Jorge do Patrocínio, Alto Paraíso e Icaraíma), e quatro do MS (Mundo Novo, Eldorado, Naviraí e Itaquiraí) em um total de 79 mil hectares.²¹⁶

Um dos impactos positivos, além de estabelecer a ligação concreta com o Mato Grosso do Sul, foi o caso da profissionalização dos pescadores de Porto Camargo, os quais com a construção do complexo de pontes se tornaram marinheiros, ou seja, trabalhadores da construção civil se tornaram marinheiros. Um dos impactos foi a profissionalização dos pescadores em Porto Camargo, como aponta Lucena (2013)

²¹⁴ LUCENA, 2013, op. cit. p. 7.

²¹⁵ Drummond, 1997, op. cit. p. 136-137.

²¹⁶ SILVA, 2017, op. cit. p. 18-19.

(...)Antes da mobilização em torno da construção do Parque os pescadores não possuíam carteira profissional, nem para fins de aposentadoria. As primeiras carteiras de pescador surgiram após o ano de 1982, com a criação da Colônia de Pescadores, em Guaíra. Grande parte daqueles que saíam das ilhas naquela época se tornavam pescadores por não ter outra opção, outros praticavam a agricultura, eram diaristas em sítios e fazendas próximas, trabalhavam em olaria, extração de areia ou realizavam outras atividades. Em 2014, a Colônia de Pescadores de Porto Camargo, denominada Z 18, possui aproximadamente cem pescadores cadastrados e com registro na carteira profissional. Esses associados têm seus direitos garantidos por lei e durante o período da piracema (em que os peixes sobem o rio para a desova, entre os meses de novembro a fevereiro), recebem do governo federal o seguro desemprego.²¹⁷

Assim, muitos pescadores obtiveram licença e direitos com a carteira profissional assinada. Os pescadores passaram a trabalhar como marinheiros na construção do complexo, causando impacto na identidade dessas pessoas. E isso pode ser visto nos casos de Nogueira (2009) e Massei (2007), em que modificaram o trabalho das pessoas que dependiam do meio ambiente, atividades foram sendo deixadas de fazer, com o tempo, devido a esses projetos modernizadores. Atualmente, no Porto Camargo, mesmo tendo uma colônia de pescadores, com uma carteira profissional, o curso do rio Paraná tem se alterado, ao longo do tempo, o que tem feito muitos pescadores deixarem sua atividade principal e tentando se encontrar no mercado de trabalho em outra função. No diálogo com alguns moradores, desse distrito, muitos apontam que a construção não alterou o rio, como foi caso em Guaíra com Sanfelice (2012) e Pereira (2014), o que acontece que barragens ao longo do rio Paraná tem prejudicado o processo de reprodução dos peixes, causando a baixa do rio (e isso tem relação com a estiagem de chuvas também).

Outra questão que impactou a região de Porto Camargo foi o crescimento imobiliário de casas (principalmente de turistas que vão passar os feriados, finais de semanas e as férias). Isso pode ser percebido na fala de um dos entrevistados por Silva (2017):

(...) Turista. Porque hoje, se um pescador profissional vim aqui no Camargo e querer comprar um terreno hoje, por exemplo, e construir uma casinha pra pescar aqui, ele não tinha condições. Porque o terreno ficou lá em cima, né? É um absurdo o terreno aqui hoje. Então, não tem condições, mas turista tem um monte.²¹⁸

Foram poucos os moradores fixos de Porto Camargo que conseguiram construir ao longo dos anos, a população turística aumentou e muito, principalmente com a baixa do rio Paraná e o surgimento de ilhas (chamadas de prainhas), conforme as **imagens 22,23, 24 e 25**. São construções que, atualmente, estão na região de Porto Camargo, tem-se não só a construção de condomínios, como de uma estrutura para embarque e desembarque de barcos

²¹⁷ LUCENA, 2013, op. cit. 14.

²¹⁸ SILVA, 2017, op. cit. p.26.

para esses condomínios. Percebem-se várias casas e locais para construção, à venda, se passear pelo distrito. De acordo com relato de moradores de Porto Camargo, muitos trabalham nessas obras e no atendimento à população turística, no caso de restaurantes, marinas e na construção civil. Essa população turística (ou parte dela) que circula por lá coloca fogo nas ilhas segundo os moradores. Há, também, o aumento na criminalidade, na pesca predatória. Isso tudo não foi pensando, quando se imaginou o crescimento da localidade.

Na **imagem 22** tem-se um dos dois condomínios residenciais que há, atualmente, no Porto Camargo, condomínios hoje que custam muito para parte da população construir e desfrutar dos seus benefícios. Percebe-se que, desde a década de 1980, no Porto Camargo, existe o incentivo ao turismo (como foi dito anteriormente), essa imagem a realidade almejada pelas autoridades políticas da época e, talvez, da gestão atual. Porém, mais uma vez, para quem foi o progresso? A população que trabalhou na construção do complexo de pontes ou os pescadores (as) que sequer têm condições de adquirir um terreno, nesse local, e construir.

Imagem 22 – Condomínio residencial.



Fonte: Acervo pessoal do autor, fotografia tirada em 15 de janeiro de 2021.

A **imagem 23** acompanha essa discussão do incentivo ao turismo, a construção de uma orla e uma entrada alternativa aos rios Paraná e Ivaí próximos de um dos dois condomínios, o que poderia supor que seria para os moradores desse local? Seria isso uma das vantagens de

adquirir um terreno em tal condomínio? O fato é que essa construção foi feita por volta década de 2010 a 2020. Mais uma vez, por que só naquele momento? Isso implica pensar os recursos que a gestão municipal, dessas épocas, tinha para construir, mas percebe-se a tentativa de estruturar Porto Camargo, criar mais um atrativo para os moradores (as) e turistas que frequentam o lugar.

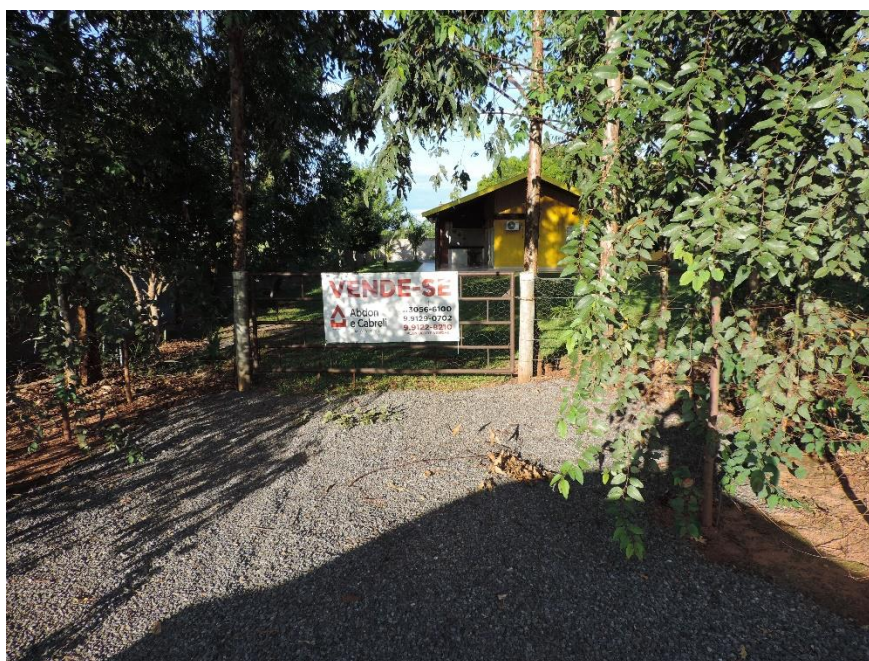
Imagem 23 – Estrutura para embarque e desembarque.



Fonte: Acervo pessoal do autor, fotografia tirada em 15 de janeiro de 2021.

As **imagens 24 e 25** também possibilitam discutir o aumento de construções e imóveis para alugar ou adquirir em Porto Camargo, nas últimas décadas e atualmente, essa é uma realidade possível visualizar ao andar pelo distrito. Também indica que a população que construiu o complexo de pontes, agora constrói casas para turistas e locais, é uma fonte de renda para pescadores e pessoas que deixaram as empreiteiras após sua conclusão, agora ingressam na construção civil.

Imagem 24 – Casa a venda.



Fonte: Acervo pessoal do autor, fotografia tirada em 15 de janeiro de 2021.

Imagem 25 – Casa em construção.



Fonte: Acervo pessoal do autor, fotografia tirada em 15 de janeiro de 2021.

A construção de barragens, hidrelétricas, canais de navegação, pontes são algo que tem prejudicado muitos pescadores (as) e as pessoas que dependem dos rios e do meio ambiente no Brasil. Isso é visto pelas elites e pelos governos, como algo necessário. Produzir energia elétrica e distribuir água para as pessoas, evidente que é algo essencial. É tido como uma questão para que o capitalismo se desenvolva ainda mais, que chegue o progresso para as pessoas. Novamente, esse discurso é primordial na idealização de uma região desenvolvida, porém, em muitos trabalhos analisados, os impactos não são levados em consideração, é imposição de um projeto desenvolvimentista, de cima para baixo, e, nota-se a resistência de diferentes formas nas pessoas que são prejudicadas. É complexo pensar isso, pois, progresso e meio ambiente são duas coisas que não se dialogam, pelo contrário, é a superação da humanidade frente à natureza. Desenvolver-se, nessa perspectiva, é utilizar os recursos naturais para progredir, não que isso não pode ser feito (como já está sendo feito no Brasil e no mundo), precisa-se refletir os projetos de forma que o diálogo seja possível, que nada e ninguém saia prejudicado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto e analisado, é preciso compreender que obras públicas e privadas, que visam um ideal de progresso e desenvolvimento, têm suas contradições e problemas. Como pôde ser visto, a região de Porto Camargo se alterou e, isso, tem implicações positivas e negativas para a sociedade. Mesmo se tratando de uma localidade, no interior do Paraná, pode-se estabelecer diálogos com outros lugares do Brasil. As transformações que ocorreram nesse distrito, também pôde ser percebido em outros lugares, o meio ambiente tem sofrido com a ação humana, desenfreada. Os trabalhos que apareceram aqui, bem como essa dissertação, não se resumem num caráter de denúncia desses projetos de desenvolvimento, teve também como objetivo refletir a ação humana, como um discurso se materializa e traz implicações para natureza e para a sociedade. É necessária a participação da comunidade local nas audiências públicas, quando se tem alguma construção desse porte, a fim de refletir os possíveis impactos que podem ocorrer.

A redenção do progresso tão almejada ou idealizada pelas elites e o Estado é um discurso que traz muitas implicações. Em alguns casos, esse discurso pode se apresentar como uma tempestade ou como um gigante que pisoteia tudo em seu caminho, daí a necessidade de se refletir a História Ambiental, como oferece uma perspectiva crítica dos impactos ambientais, mas também pensa a relação do ser humano com o meio ambiente. A ligação com o Mato Grosso do Sul foi vendida pelo discurso do progresso como necessária para se ter um crescimento econômico e social na vida das pessoas, e houve um progresso de certa forma para parte dessas pessoas, ele pode ser mais efêmero do que durável. Como pôde ser percebido, além dos impactos ambientais e sociais que ocorreram no Porto Camargo e em outros lugares, revela-se uma relação entre o ser humano e o meio ambiente, como pode ser nociva, e, ao mesmo tempo de respeito e preservação.

Esta dissertação teve como objetivo tornar-se mais um trabalho historiográfico sobre o Noroeste do Paraná, visto que são poucos os trabalhos sobre a região Noroeste do estado. A ideia de se discutir esse tema, iniciou-se, em 2015 com os projetos de iniciação científica. De lá para cá, foi possível constituir um acervo de fontes variadas sobre a região e a construção. No entanto, possuir muitas fontes não quer dizer sinônimo de qualidade, os materiais utilizados dialogaram, constantemente, com a problemática da pesquisa. Este trabalho não é a história pronta e acabada sobre a construção do complexo de pontes, ele vem com o objetivo de somar, talvez, de ser uma referência no que se refere à História Regional e os impactos

socioambientais. É um caminho de interpretação que pode ser útil para quem queira entender o que foi esse fato que ocorreu. Os problemas existem como em qualquer outro trabalho, talvez evidenciem que o conhecimento histórico está em constante construção, e são necessárias mais discussões sobre esse tema. Percebeu-se, ao longo dos três capítulos, que houve um discurso de que seria vantajoso ter uma ponte que ligasse o Paraná ao Mato Grosso do Sul. Esse discurso, para se tornar concreto, buscou elementos na sociedade, pois os jornais venderam que seria uma vontade da população não só das autoridades políticas e elites regionais. O primeiro capítulo explorou como era a região de Icaraíma e, principalmente, do distrito de Porto Camargo (onde teve a construção do complexo de pontes). Em termos de população, esta diminuiu ao longo dos anos, não se instalou tantas indústrias como imaginado, o que possibilitou problematizar o discurso de progresso para esse lugar. O segundo capítulo foi o momento de perceber como o discurso do progresso foi criado, primeiro pensou o conceito e depois sua aplicabilidade pelas elites globais nas falas e ações. E, por fim, refletiu-se a relação da humanidade com a natureza, no caso, a construção e a natureza que há em Porto Camargo, pensando como as pessoas dessa localidade se relacionavam com a natureza, antes da construção e após esta, e aí sim pensar os impactos positivos ou negativos para sociedade e para a natureza.

O caso de Porto Camargo e os trabalhos, que aqui foram analisados e discutidos, puderam visualizar que muitas vezes obras gigantescas são vendidas como algo positivo e necessário para o desenvolvimento da sociedade. Porém, os efeitos negativos existem, a população precisa participar, de forma ativa, quando houver as consultas públicas, discutir os efeitos positivos e negativos. Ter em mente mais a coletividade do que beneficiar seu próprio negócio. É uma tentativa que, de fato, todos e todas se beneficiem, e ir além da humanidade e pensar a natureza, os animais e os ecossistemas que compõem os lugares onde existem essas construções.

A região imaginada é uma questão que ficou mais na expectativa, no embate discursivo, do que de fato. Imaginou-se um crescimento, uma circulação maior de carros pelos municípios da região, em torno de Porto Camargo, só que isso não ocorreu, ou melhor, não correspondeu ao tamanho da expectativa. E isso poderia ser explicado mediante o discurso de autoridades políticas de que precisaria de outra obra para concretizar o complexo de pontes como corredor do progresso, a concretização da estrada boiadeira. Mais uma vez, outra obra gigantesca que dependia de muitos recursos financeiros, como também de discussão sobre seus impactos, de averiguar as indenizações para as pessoas em que o traçado

da estrada vai passar. Ou seja, fica a reflexão, será que o dinheiro, que é investido nessas construções faraônicas, não poderia ser investido em áreas como educação, saúde, cultura, do que pensar apenas no aspecto econômico, e que esse seria o realizador dessas outras áreas? Fica para outro momento pensar a temática da estrada boiadeira, se ela, atualmente, causa, nas pessoas da região, a mesma expectativa de crescimento de facilidade de se chegar ao município que mais cresceu em termos de população e indústrias da região, Umuarama. Essa é a cidade metrópole da região noroeste, é a cidade que os moradores, em volta dela vão para ter serviços comerciais, de saúde e de educação (como é o caso das universidades).

Não se sabe ao certo, pelo menos o que as fontes disponíveis mencionam, um movimento contrário ou de reflexão dos impactos socioambientais poderiam causar. Infelizmente, as entrevistas não puderam ser feitas, dado o contexto de pandemia que o momento, em que a dissertação foi escrita passa, o que inviabiliza ter uma perspectiva dos trabalhadores e trabalhadoras, dos engenheiros, de policiais, das autoridades políticas do recorte analisado. Isso pode ser um projeto, para outro momento, com outros problemas e questões.

REFERÊNCIAS

- **FONTES**

BRASIL. Secretaria-Geral do Conselho Segurança Nacional. **Ofício nº 0625/5ªSC/2085/85**. Dispõe sobre a Viagem à Faixa de Fronteira. Gabinete da Secretaria-Geral do CSN, Brasília, DF: Palácio do Planalto, 22 de ago. 1985. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_2m/0/0/0296_v_08/br_dfanbsb_2m_0_0_0296_v_08_d0001de0001.pdf. Acesso em: 16 nov. 2021.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Federal nº 246, de 1987**. Denomina Estrada Boiadeira-Manoel Mendes de Camargo trecho da BR-487. Brasília, DF, 1987.

BRASIL, Câmara dos Deputados. **Decreto-Lei 5.917, de 12 de setembro de 1973**. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Brasília, DF, 1973. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5917-10-setembro-1973-358077-publifcaoriginal-1-pl.html>. Acesso em: 16 nov. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Discurso na cerimônia de inauguração do Complexo de Pontes Porto Camargo**. Brasília: Biblioteca da Presidência da República, 2002. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/fernando-henrique-cardoso/discursos/2o-mandato/2002/34.pdf/view>. Acesso em: 04 de agosto de 2020.

CORREIO DO PARANÁ. **Ligação com Mato Grosso**. Ed. 01521, v, 1. Curitiba, 1964. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/171395/25961?pesq=Icaraíma>. Acesso 27 de dezembro de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Confirmada a ponte de Porto Camargo**. Curitiba, 1987. p. 4. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=325538_01&pagfis=17901. Acesso 12 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Porto Camargo pode ser interesse turístico**. Curitiba. 1985. Disponível em: : Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso: 21 de dezembro de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Em Icaraíma, 1º concurso de pesca ao pacu**. Hemeroteca Digital. 1985, p. 12 Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=325538_01&pagfis=17901. Acesso 21 de dezembro de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Lotes às margens do rio Paraná**. Curitiba, 1985, Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/9862?pesq=Icaraíma. Acesso 22 de dezembro de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Secretário na festa do pacu.** Curitiba, 1987, Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/17235?pesq=Icaraíma. Acesso 22 de dezembro de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Álvaro inspeciona a ponte.** Hemeroteca Digital. 1988, p. 5. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=27016. Acesso 12 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Amerios não deixa que Paranavaí tome a ponte de Icaraíma.** Curitiba, 1987. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/18066. Acesso 12 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS: **Prefeitos da Amupar querem a ponte no traçado original.** Curitiba, 1987. Disponível na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/325538_01/18106. Acesso 12 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Paraná define suas prioridades.** Curitiba, 1985. Disponível em: Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Richa defende maior integração da América Latina.** Curitiba, 1985, Disponível em: Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Prefeito tem audiência hoje.** Curitiba, 1985, p. 2. Disponível em: Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Debates do programa novo noroeste.** Curitiba, 1985, p. 17. Disponível em: Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Distritos de Umuarama pleiteiam novas obras.** Curitiba, 1985, p. 12. Disponível em: Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Paraná recebe mais de 11 bilhões para setor rodoviário,** Curitiba, 1987, Disponível em: Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989 - DocReader Web (bn.br). Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Cidadania para Álvaro e Richa em Icaraíma.** Curitiba, 1986, p. 26. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=14902. Acesso 11 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIAS. **Ponte sobre o Paraná garante o crescimento.** Curitiba, 1988, p. 11. Disponível em:

http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=27078. Acesso 12 de agosto de 2020.

CORREIO DE NOTÍCIA. **Ponte muda o perfil da economia**. Curitiba, 1998, p. 11. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=325538_01&Pesq=Icara%c3%adma&pagfis=27182.

DEIROFILMES. **Governo do Paraná - Porto Camargo**. [2001]. Youtube: Canal Deirofilmes, 102seg, 25 set. 2009. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HWgYEJaRZHs>. Acesso 01 de agosto de 2020.

DER/PR. Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná. **Complexo de Pontes em Porto Camargo: Relatório Final**. 6ª Supervisão de Obras, Curitiba, outubro de 1998.

DIÁRIO DA TARDE (PR). **Ponte Para Ligar Mato Grosso**. Ano 84, edição nº 24512, Curitiba, 30 de setembro de 1983.

FOLHA DE LONDRINA. **Para prefeitos haverá mais crescimento**. FL- Cidades, ed. 15.455, Londrina: 14 de março de 2002.

FOLHA DE LONDRINA. **“Obras de ponte preocupam ecologistas”**. FL- Cidades, Londrina, 1998. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/obras-de-ponte-preocupam-ecologistas-60776.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Engenharia de resultados**. Edição 15.455. 2002.

FOLHA DE LONDRINA. **Mineração Porto Camargo saúda autoridades**. FL - Cidades. Online. 2002. Disponível em no acervo pessoal consulta local em 10 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Construção da ponte de Camargo entra na última fase**. FL – Cadernos Especiais, Londrina, 2001. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cadernos-especiais/construcao-da-ponte-de-camargo-entra-na-ultima-fase-355396.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **FHC inaugura hoje complexo de pontes em Porto Camargo**. FL – Cidades, Londrina, 2002. Disponível: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/fhc-inaugura-hoje-complexo-de-pontes-em-porto-camargo-386639.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Complexo de Porto Camargo. Cinco pontes e um só caminho: o crescimento do Paraná**. FL – Cidades, Londrina, 2002., p. 3. Disponível no acervo físico do jornal, consultado em 10 ago. 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Maconha é apreendida em Porto Camargo**. FL – Cidades. 02 abr. 2003. Disponível em: [Maconha é apreendida em Porto Camargo \(folhadelondrina.com.br\)](https://www.folhadelondrina.com.br). Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Apreensão histórica de maconha em Porto Camargo.** FL – Cidades. 24 nov. 2015. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/apreensao-historica-de-maconha-em-porto-camargo-933760.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Polícia apreende 800 quilos de maconha.** FL – Cidades, Londrina, 04 set. 2004. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/policia-apreende-800-quilos-de-maconha-503455.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **PRF apreende 7 toneladas de maconha no Noroeste.** FL – Geral, Londrina, 25 jan. 2018. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/prf-apreende-7-toneladas-de-maconha-no-noroeste-998870.html>. Acesso 07 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **PRF apreende homem com 35 filhotes de aves silvestres no Paraná.** FL – Geral, Londrina, 05 out. 2015. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/prf-prende-homem-com-35-filhotes-de-aves-silvestres-no-parana-929525.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Apreensão de animais.** FL – Geral, Londrina, 11 ago. 2010. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/apreensao-de-animais-722292.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Menor escondia maconha em ônibus que vinha para Londrina.** FL – Geral, Londrina, 14 out, 2015. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/menor-escondia-maconha-em-onibus-que-vingha-para-londrina-930326.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Apreendidos 200 quilos de maconha.** FL – Cidades. 15 de abr. 2003. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/apreendidos-200-quilos-de-maconha-442656.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Pontes ligam o Paraná a novas oportunidades.** FL – Folha Especial, Londrina, 2002, p. 1. Disponível no acervo pessoal consulta local em 11 de agosto de 2020.

FOLHA DE LONDRINA. **Estradas ruins desestimulam nova rota de carga do Paraná.** FL – Opinião, Londrina, 2003, Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/opiniao/estradas-ruins-desestimulam-nova-rota-de-carga-do-parana-441357.html>. Acesso 06 de agosto de 2020.

ITAQUIRI. Gabinete do Prefeito. **Ofício nº 359/83-EMG de autoria do Prefeito Sebastião Santos Tomazelli.** Prefeitura Municipal de Itaquirí, MS, 09 de setembro de 1983. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_2m/0/0/0296_v_08/br_dfanbsb_2m_0_0_0296_v_08_d0001de0001.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

ITAQUIRI. Gabinete do Prefeito. **Ofício nº 153/85-EMG de autoria do Prefeito Sebastião Santos Tomazelli.** Prefeitura Municipal de Itaquirí, MS, 18 de Maio de 1985. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_dfanbsb_2m/0/0/0296_v_08/br_dfanbsb_2m_0_0_0296_v_08_d0001de0001.pdf. Acesso em: 15 nov. 2021.

MARTINEZ, P.H. **Brasil: Desafios para uma História Ambiental.** Nômadias (Bogotá, Colômbia), 22 (abril 2005).

MATO GROSSO DO SUL. Governo do Estado. **LEI Nº 75, DE 12 DE MAIO DE 1980.** Cria o município de Itaquirai, desmembrado da área territorial do município de Iguatemi. Diário Oficial nº 337, de 13 de maio de 1980, Campo Grande, 1980.

NOSSA PONTE. **Cafeicultor, mecânico, oficial...** Edição de maio de 1998

NOSSA PONTE. **Rumo ao pôr do sol.** Edição fevereiro de 1998.

PARANÁ. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Participação dos Municípios Paranaenses na Economia do Estado 1990-93,** Curitiba: IPARDES, 1996.

• **BIBLIOGRAFIA**

ADORNO, T. Progresso. Lua Nova, n. 27, p. 217-236, 1992. _____. Progresso. In: *Palavras e sinais: modelos críticos 2.* Tradução de Maria Helena Ruschel. p.37-61. Petrópolis: Vozes, 1995.

ALBUQUERQUE JUNIOR, Duval Muniz de. Discursos e pronunciamentos: a dimensão retórica da historiografia. In: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. (org.) et al. **O historiador e suas fontes.** São Paulo: Contexto, 2009.

AMÉRICO, Juliana. **Veja como o machismo afeta o mercado de trabalho.** VC S/A - Carreiras (online), 04 dez. 2020. Disponível em: <https://vocesa.abril.com.br/carreira/veja-como-o-machismo-afeta-o-mercado-de-trabalho/> Acesso em 14 nov. 2021.

ARAÚJO, George. **Considerações sobre as relações entre estruturalismo e história.** OPSIS, v. 11, n. 2, pp. 153-166, Catalão, 2011. p. 158-159.

ARRUDA, Gilmar. **Rios e governos no Estado do Paraná pontes: “força hidráulica” e a era das barragens (1853-1940).** *VARIA HISTORIA*, Belo Horizonte, vol. 24, nº 39: p.153-175, jan/jun 2008.

ARENDDT, Hannah. **Sobre a violência.** Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1994.

BARBOSA, Marco Aurélio. **A construção do 20 de novembro: identidade negra e afirmação na “cidade de todas as gentes”.** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2018.

BARROS, José D'Assunção. **O campo da história: especialidades e abordagens.** São Paulo: Editora Vozes Limitada, 2012.

BARROS, José D'Assunção. História, Espaço e Tempo: interações necessárias. *VARIA HISTÓRIA*, Belo Horizonte, vol. 22, nº 36: p.460-476, Jul/Dez 2006.

BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito de História. In: **Magia e técnica, arte e política**. Obras escolhidas. V1. 3 ed. 1987.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Lisboa, Difel/Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1989.

BRAUDEL. História e Ciências Sociais: a longa duração. In: _____. **Escritos sobre a História**. Trad. J. Guinburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Desenvolvimento, progresso e crescimento econômico. **Revista Lua Nova**. n.93, pp.33-60, 2014.

BURKE, Peter. **Testemunha Ocular**. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

CAPELATO, Maria Helena R. **Imprensa e história do Brasil**. Contexto, Editora da Universidade de São Paulo, 1989.

CARDOSO, Agnaldo Alberto; LIMA, Maria das Graças. **A importância da percepção no ensino de geografia - o caso do arquipélago de Ilha Grande - Porto Camargo - Icaraíma PR**. Cadernos do PDE, v. 1. Versão Online, 2009. Disponível em: www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/cadernospde/pdebusca/producoes_pde/2009_uem_geografia_artigo_aginaldo_alberto_cardoso.pdf. Acesso 09 de dezembro de 2021.

CONDORCET, Jean-Antoine-Nicolas de Caritat. **Esboço de um quadro histórico dos progressos do espírito humano**. trad. Carlos Alberto Ribeiro de Moura. Campinas, São Paulo: Unicamp, 1993.

CORRÊA, C.; SOUZA, S. Sobre experiência e progresso: contribuições de Walter Benjamin para uma análise das jornadas de junho. **Rev. Polis e Psique**, v. 4, n. 2, 2014.

CLAVAL, Paul. **Epistemologia da Geografia**. Florianópolis, Editora da UFSC, 2010.

DRUMMOND, J. A. **Devastação e preservação ambiental: os parques nacionais do estado do Rio de Janeiro**. Niterói: EDUFF, 1997.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso; ou progresso como ideologia**. São Paulo: Editora UNESP, 2006, p. 219.

ELSON DE PAULA. **A Ponte Lenine e Gog**. Youtube, 22 de outubro de 2012. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=zufUOwQFTYI>. Acesso em: 30 de jun. 2021.

FREITAS, Wagner Abadio; SOBRINHO, Fernando Luiz Araújo; MELLO, Marcelo de Mello. A influência de Planos e Programas do Governo Federal na região Centro-Oeste: ocupação e modernização do território entre as décadas de 1960 a 1970. **Revista Política e Planejamento Regional**, v. 6, nº 1, pp.: 64-79, jan-abr, 2019.

FREIRE, Lúcio. Porto Camargo: **2º Destino Turístico mais procurado da região**. EcoTurismo Rio Paraná, Umuarama, 2021. Disponível em: <https://retur.com.br/porto-camargo-2-destino-turistico-mais-procurado-da-regiao/>. Acesso em: 14 abr. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas populacionais enviadas para o TCU**, estratificadas por idade e sexo pelo MS/SGEP/Datasus. (2012). Disponível em: www.tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?ibge/cnv/poppr.def. Acesso em 1 nov. 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Informações Diversas sobre a produção agrícola em 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1. Acesso em: 20 jun. 2011.

JORGE, Janes. **Tietê - O rio que a cidade perdeu 1890-1940**. São Paulo, 2017.

JORNAL ESTRADAS. **Estrada Boiadeira será inaugurada hoje no Paraná**. Portal Estradas.com - Notícias, 04 de out. 2013. Disponível em: <https://estradas.com.br/estrada-boiadeira-sera-inaugurada-hoje-no-parana/>. Acesso em 14 nov. 2021.

JUNKES, Delcio. Progresso e Barbárie. **Revista do NESEF Filosofia e Ensino**. Curitiba v. 7, n. 2, 2018.

KMITTA, Ilsyane do Rocio. **Experiências vividas, naturezas construídas: enchentes no Pantanal (Porto Murtinho – 1970-1990)**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). 2010.

LEAL, Tito Barros. Como um anjo olha o progresso? Contribuições de Walter Benjamin ao pensamento historiográfico. **Revista de filosofia Polymatheia**. Fortaleza, vol. III, n ° 3, p. 129- 142, 2007.

LIMA, Solange Ferraz de. CARVALHO, Vânia Carneiro de. Fotografias: usos sociais e historiográficos. In: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. (org.) et al. **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009, p. 34-45.

LOWY, M.; VARIKAS, E. A crítica do progresso em Adorno. **Revistas Lua Nova**, n. 27, p. 201-216, São Paulo, 1992.

LUCENA, Margot Ieda C. **Memórias dos Ilhéus de Porto Camargo, Rio Paraná (1984-2013): cotidiano, trabalho e sala de aula**. UNESPAR: Programa de Desenvolvimento Educacional - PDE, Icaraíma, 2013.

MAGALHÃES, I. Análise do discurso publicitário. **Revista da ABRALIN**, v.4, n°1, pp: 231-260, 2005.

MACARINI, José Pedro. **A política econômica da ditadura militar no limiar do “milagre” brasileiro: 1967/69.** V.1, n. 99, set. Campinas: IE/UNICAMP, 2000.

MARX, K. **O Capital**. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

MASSEI, Roberto. **A construção da Usina Hidrelétrica Barra Bonita e a relação homem natureza: vozes dissonantes, interesses contraditórios – (1940-1970)**. Tese de Doutorado pelo Programa de Estudos de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.

MENEGUEL, Cinthia Rolim de Albuquerque. **Turismo fluvial de base comunitária como alternativa econômica sustentável aos Municípios do Alto do Rio Paraná.** Dissertação (Mestrado em Análise Geoambiental) pela Universidade de Guararulus, Guararulus, SP, 2010.

MERCER, Edmundo Alberto. **Toca Mercer, um livro só para nós.** Curitiba, s/editora, 1978.

NASCIMENTO, Domingos. **Pela Fronteira.** Curytiba: Typ. d'a Republica, 1903.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. **Economia política: uma introdução crítica.** São Paulo: Cortez, 2006.

NOGUEIRA, M. C. R. **Gerais a dentro e a fora: identidade e territorialidade entre Geraizeiros do Norte de Minas Gerais.** Tese de Doutorado pelo Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

OLIVEIRA, Joycelaine Aparecida de. **Ciclos de águas e vidas: o caminho do rio nas vozes dos antigos vaporazeiros e remeiros do São Francisco.** Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal de Uberlândia, 2009.

ORLANDI, Eni P. **Análise de Discurso: princípios e procedimentos.** Campinas: Pontes Editores, 1999.

OTOYA, Natascha. **Petróleo e progresso: uma abordagem em História Ambiental.** In anais do XVI Encontro Regional de História da Anpuh-Rio: saberes e práticas científicas, 2014.

PARANÁ, Secretaria de Estado da Cultura. **Quem são os Xetá?** Produção e execução: Museu Paranaense, Secretaria de Estado da Cultura e CELEPAR – Companhia de Informática do Paraná. Curitiba, 2000. 1CD-ROM.

PARANÁ. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Participação dos Municípios Paranaenses na Economia do Estado 1990-93,** Curitiba: IPARDES, 1996.

PEREIRA, Roberto M. Ramos. O rio mudou, o peixe sumiu e a vida foi cada vez amais difícil: modos de vida e trabalho dos pescadores artesanais do rio São Francisco. In **Revista Outras Fronteiras,** Cuiabá, vol. 1, n. 2, jul-dez., 2014.

PINSKY, Carla B; DE LUCA, Tania R. (Org.). **O historiador e suas fontes.** São Paulo: Contexto, 2009.

RATTON, Eduardo (Org.). **Projeto “Estrada Boiadeira - Sonho que se realiza”.** Programa de Comunicação Social, edição única Curitiba: UFPR/ITTI, 2015.

REZENDE, Ricardo Pazzotti. **Uma análise das políticas macroeconômicas do governo FM, governo Lula.** Florianópolis. 67 f. Monografia (Graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Sócio-Econômico, 2009.

ROTTA, Edegar; REIS, Carlos Nelson. As Práticas do Desenvolvimentismo Brasileiro: Plano de Metas e Programa de Aceleração do Crescimento. **Textos & Contextos** v. 17, nº. 1, pp.: 151-166, Porto Alegre, 2018.

SANFELICE, Cátia Franciele. **Mudanças no mundo dos trabalhadores: os pescadores profissionais de Guaíra/ PR (1970-2011)**. Dissertação de Mestrado pelo Programa de Pós Graduação Stricto Sensu em História da Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2012.

SILVA, Kalina V. SILVA, Maciel H. **Dicionário de conceitos históricos**. 2.ed.São Paulo: Contexto, 2009.

SILVA, Mateus Araújo Rafael. **A construção do complexo de pontes do Porto Camargo e ribeirinhos em Icaraíma-Pr**. 2017. 49 fls. Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) – Curso de História, Departamento de Centro de Ciências Humanas, Educação e Letras, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon, 2017.

SOREL, Georges. **The illusions of progress**. Califórnia: University of California Press, 2020.

SVOLENSK, A. C., G. LEONHARDT, G. VIVEKANANDA K. L. et al. **Plano de Manejo para o Parque Nacional de Ilha Grande**. Ministério do Meio Ambiente, Curitiba: ICMBio, 2008.

TRIPADVISIOR. **Paredão das Arraras**, 2014. Disponível em: <https://url.gratis/dtqlY8>. Acesso em 12 nov. 2021.

TURINI, Leide Alvarenga. A crítica da história linear e da ideia de progresso: um diálogo com Walter Benjamin e Edward Thompson. In **Educação e Filosofia**. V. 18, n. 35/36, jan/dez. 2004

WORSTER, Donald. **Para fazer História Ambiental**. Trad. José Augusto Drummond. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 4 n. 8, 1991.

- Autorizo a divulgação integral deste trabalho no banco de dados do PPGH/UNICENTRO.
- Autorizo apenas a divulgação do resumo e do *abstract* no banco de dados do PPGH/UNICENTRO.

Irati (PR), 07 de Fevereiro de 2021.

Mateus Araújo Rafael Silva
Mateus Araújo Rafael Silva