

BR-364: do desenvolvimento ao desmatamento

Marcus Fernando Fiori
marcusfiori@hotmail.com
Universidade Federal de Rondônia (Unir)

Resumo

Esse artigo discute a história fascinante história da BR-364. Procuramos mostrar que ela foi concebida oficialmente 14 anos antes da sua efetiva construção, investigando os antecedentes que levaram o presidente Juscelino Kubitscheck a se decidir pela sua construção. Outrossim, exploramos o motivo de a estrada poder ser considerada a “rodovia do desenvolvimento” e, ao mesmo tempo, a “rodovia do desmatamento”.

Palavras-chave: Rodovia, desenvolvimento, migração.

Introdução

“Desse modo ficará projetada no solo brasileiro a imagem do Cruzeiro do Sul”
Juscelino Kubitscheck

Ninguém discute a importância da BR-364 para o processo de desenvolvimento da Amazônia Ocidental. Depois de séculos do mais absoluto isolamento, por ela chegaram a Amazônia em geral e a Rondônia em particular, levas de imigrantes que promoveram a ocupação do hoje estado e passaram a explorar todas as suas potencialidades.

O presente artigo se propõe a explorar os aspectos históricos dessa rodovia, passando pela decisão de fazê-la, a saga da construção e pontuando que, atualmente, ela pode ser considerada como a rodovia do desenvolvimento, por um lado, e a rodovia do desmatamento, por outra.

Isolamento

“Embora sem cobertura asfáltica, de conservação precária (...), foi ela que funcionou como rota migratória do sul/sudeste para a região”
Ari Miguel Teixeira Ott

Isolamento. Essa é a palavra chave para se entender como o desenvolvimento de Rondônia chegou mais de 100 anos atrasado se comparado com os estados de outras regiões do país, sobretudo do Sul e Sudeste. As riquezas da Amazônia Ocidental são alvos de cobiça desde os primórdios da colonização brasileira pelos portugueses e, apesar de grande diversidade, apenas o ouro foi extraído e convertido em efetiva riqueza para os cofres da Metrópole pela penetração bandeirante – conquistas essas que constituíram verdadeiras sagas pelos rios amazônicos. Nesse longo período, não dava para se fazer muito mais do que isso, pois fala-se aqui de uma das regiões geograficamente mais isoladas do planeta. Só quatro séculos e meio depois da chegada dos europeus ao Brasil, Rondônia foi descoberta pelos brasileiros como terra rica e fértil, de oportunidades ímpares e onde poderia se explorar a terra, as águas e as florestas. Rondônia só se abriu aos olhos dos Brasileiros a partir de 1960, com a abertura da BR-364 pelo presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira.

Isolamento. Essa é a palavra que explica o fato de um lugar tão vasto como Rondônia abrigar apenas pouco mais de 36 mil habitantes até o ano de 1960, quando o então presidente tomou a iniciativa de construir a rodovia. Antes disso o hoje Estado era esparsamente povoado por seringueiros vindos do Nordeste durante os primeiro e segundo ciclo da borracha e diversos grupos indígenas. Antes disso era difícil se pensar em povoar uma área tão vasta como é Rondônia. Difícil era chegar aqui. E para os que chegavam, alto era o preço a pagar para se viver aqui, pois o então território era abastecido de gêneros de primeira necessidade por via aérea ou fluvial. E para aquele que sofrer um acidente ou contrair uma doença tropical – havia uma fartura delas na época –, como procurar socorro, como sobreviver? As menores distâncias eram caminhos infinitos por entre a floresta. O tempo era o grande diferencial entre a vida e a morte para quem contraísse uma simples e tão comum, à época, malária.

Isolamento. Foi isso que se procurou quebrar ao se decidir pela construção dessa que se apresenta hoje como a terceira maior rodovia federal do Brasil, com 4.099 quilômetros de extensão, sendo a maior rodovia diagonal do país – nasce no município de Limeira, no interior de São Paulo, e atravessa os estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e se estende até o município de Rodrigues Alves, no extremo oeste do Estado do Acre, na divisa com o Peru.

Esse grande empreendimento, a construção da BR-364, quebrou o isolamento que atrofiou Rondônia durante quatro séculos e meio. Pela Rodovia chegaram milhares de trabalhadores para ocupar esse enorme território – os braços que faltavam para que suas riquezas fossem exploradas – e mudar completa e definitivamente o seu perfil tanto social quanto econômico. A própria saga da construção da BR-364 – na época, BR-029 – foi responsável por atrair para Rondônia a primeira leva de trabalhadores qualificados – coisa até então desconhecida na maior parte do território – para que se desse início à construção efetiva daquele que, anos mais tarde, passaria a ser o mais novo Estado da federação. Foram as empreiteiras que construíram a rodovia que trouxeram para cá engenheiros, encarregados, mestre de obras, carpinteiros, pedreiros, eletricitistas, operadores de máquinas etc, muito dos quais nunca mais voltaram para suas terras de origem ao vislumbrarem que as terras aqui eram boas, e boas eram também as oportunidades que elas ofereciam.

Dez meses. Apenas dez meses foram necessários para que esses quase 1.500 quilômetros de rodovia fossem abertos em plena floresta amazônica, num dos mais hostis ambientes do planeta. Foi uma saga. Uma verdadeira saga. Uma saga que teve dois timoneiros: Juscelino Kubitscheck, que teve a ousadia de determinar a construção da rodovia em seu último ano de governo, e Paulo Nunes Leal, então governador do território, que insistiu de forma quase obstinada na importância do empreendimento e que não só convenceu o presidente da República a fazê-lo como ajudou a fazê-lo disponibilizando praticamente todos os recursos do Território – materiais, técnicos, humanos e até financeiros –, o que foi fundamental para a viabilização do projeto.

A construção da BR-364 transformou-se em uma saga porque houve mortes, muitas mortes, doenças, acidentes, medo de ataque de índios, enfim, foi uma aventura. O simples fato de se colocar no meio da floresta materiais e equipamentos pesados

como tratores e caminhões seria um enorme desafio nos dias de hoje, quando a tecnologia oferece respostas para quase tudo, o que dirá desse mesmo desafio enfrentado por empresas e trabalhadores no início dos anos de 1960, quando a tecnologia ainda não era exatamente uma grande parceira do homem.

A decisão

“Governar é abrir estradas”
Washington Luiz

O então governador do Território Federal de Rondônia, Paulo Nunes Leal, integrou, juntamente com seus colegas da região Norte a “Caravana da Integração Nacional”, uma comitiva de veículos que saiu de Belém com destino a Brasília, na viagem inaugural da rodovia Belém-Brasília (BR-010). No bolso levava o esboço do que seria a ligação terrestre entre Rio Branco – Porto Velho – Cuiabá. O precário documento elaborado pelo governador rondoniense mostrava que já havia um caminho aberto entre Rio Branco e Abunã – não mais do que uma trilha –, a ligação ferroviária entre Abunã e Porto Velho, a Via Pioneira (Porto Velho – Ariquemes) e a interligação entre o rio Juruena, Rosário Oeste e Cuiabá. Todos esses trechos, com exceção do último, encontravam-se praticamente intransitáveis.

Paulo Leal procurou o então presidente do DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagem –, Edmundo Régis Bittencourt, para tratar do tema. Conhecedor da situação financeira do órgão, Bittencourt dissuadiu Leal da idéia, argumentando que o projeto seria inviável. Procurou em seguida o então governador do Mato Grosso, João Ponce, por ser esse Estado beneficiário direto do empreendimento. “Mas não consegui vender-lhe a idéia, com a qual não se entusiasmu, provavelmente por achá-la inviável” (LEAL, 1984, p. 17)

Paulo Leal não desistiu e, no dia 02 de fevereiro de 1960, quando o então presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira, recebeu em audiência os governadores da região Norte que integraram a Caravana da Integração Nacional, mesmo alertado sobre a impropriedade de se falar sobre o assunto durante o encontro, decidiu apostar no tudo ou nada. Na ocasião travou-se o seguinte diálogo entre o presidente da República e o governador do Território:

- Presidente, o senhor já ligou Brasília a Belém e a Porto Alegre e está ligando a Fortaleza. Por que não completa o outro braço da cruz, construindo a rodovia Brasília-Acre?
- Uai, Paulo. E pode?
- Pode, presidente; mas é negócio para homem!
- Então vai sair” (LEAL, 1984, p. 19).

Em 05 de fevereiro, três dias após a audiência, o presidente Juscelino Kubitscheck anunciava, em rede de TV, a decisão da abertura da BR-029, atual BR-364. Num mapa o presidente mostrava as ligações rodoviárias entre Belém – Brasília – Porto Alegre e Fortaleza e concluiu:

- Desse modo ficará projetada no solo brasileiro a imagem do Cruzeiro do Sul (LEAL, 1984, p. 20).

O presidente Juscelino Kubitscheck, na ocasião, anunciou que o prazo para a conclusão da BR-029 seria de dez meses. Assim, a inauguração ficou pré-agendada para o mês de dezembro, pouco antes do término do mandato presidencial. Em 28 de dezembro daquele ano, chegava a Porto Velho, partindo de São Paulo, uma comitiva de sete caminhões e um jeep, a “Caravana Ford”, oficialmente a primeira a fazer o trajeto inteiramente via terrestre.

Antecedentes

“Basta fazer as estradas porque o resto elas farão”
Agamenon Magalhães

Levada a cabo pelo presidente Juscelino Kubitscheck em 1960, a idéia da construção de uma rodovia ligando Brasília ao Acre já vinha sendo gestada havia quase 20 anos. No início da década de 1940, a convite do interventor da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), Aluizio Pinheiro Ferreira, o então presidente da República, Getúlio Vargas, fez uma visita de três dias a Porto Velho. Essa visita somada a acontecimentos relacionados à Segunda Grande Guerra Mundial – necessidade urgente de se retomar a produção da borracha na Amazônia para abastecer os exércitos aliados no conflito – acelerou a decisão do presidente de se criar novos

territórios federais na região. E assim aconteceu. Três novos territórios foram criados, entre eles o Território Federal do Guaporé.

Criado o Território, para o seu desenvolvimento social e econômico tornou mais imperativa a necessidade de uma ligação rodoviária da Capital com o interior e com o restante do país. O sonho da abertura de uma rodovia entre Porto Velho e Cuiabá começou a tomar corpo e ganhar defensores dentro e fora da região (LEAL, 1984, p. 26).

O Plano Rodoviário Nacional desenvolvido em 1944 por uma comissão presidida pelo engenheiro Yedo Fiúza concebeu a construção da “Rodovia Acreana”. Submetido ao Congresso Nacional em 1946, o plano consistia na construção de uma grande rodovia que ligaria Cuiabá a Porto Velho, Rio Branco, Cruzeiro do Sul e prosseguiria até a fronteira brasileira com o Peru. Incluído no Plano de Viação Nacional, o projeto recebeu a denominação de BR-029. Assim, a atual BR-364 existe – no papel – desde 1946.

Ainda durante a Segunda Guerra Mundial, o Exército Brasileiro entrou em campo e desenvolveu as primeiras ações no sentido de construir a BR-029. Através das Unidades de Arma de Engenharia, foi instalada em Cuiabá a 4ª Companhia Rodoviária que, com o objetivo de abrir a rodovia entre Cuiabá e Vilhena, estendeu-a da capital mato-grossense até o rio Juruena, passando pelo município de Rosário Oeste. Ao mesmo tempo é instalada em Porto Velho a 2ª Companhia Rodoviária, cuja missão era abrir a estrada da capital do Território até Ariquemes. Com escassos recursos do DNER, esses projetos tiveram vida curta.

Vale ressaltar a importância de um evento distante quase 30 anos desses acontecimentos, sem o qual talvez a construção da BR-029 seria inviável – pelo menos nos dez meses de prazo estabelecidos pelo presidente Juscelino Kubitscheck. E se a rodovia não fosse construída na gestão de Kubitscheck, o seu futuro seria absolutamente incerto:

Os acontecimentos políticos que se sucederam ao governo Kubitscheck demonstraram que se a rodovia Cuiabá- Porto Velho não tivesse sido aberta ainda em 1960, possibilitando a viagem da ‘Caravana Ford’ de São Paulo a Porto Velho, comprovando que apesar do tempo gasto e das dificuldades enfrentadas era viável essa ligação, as crises e as descontinuidades administrativas que se seguiram desestimulariam seu prosseguimento e

impediriam a conclusão de sua abertura com inevitável deteriorização ou perda do que tivesse sido realizado (LEAL, 1984, p. 25).

Trata-se da Linha Telegráfica Rondon, um empreendimento que se apresentava obsoleto tão logo a sua construção foi concluída. Entretanto, foi o telégrafo do Marechal Rondon que balizou a rota de construção da BR-029. Não fosse a linha telegráfica, “não haveria tempo suficiente para proceder-se a um reconhecimento e estudo topográfico normais para a definição e escolha de um traçado exeqüível, numa extensão de mais de 600 km contínuos de floresta virgem” (LEAL, 1984, p. 24-25).

A Comissão Rondon “rasgou” o oeste Brasileiro, de Cuiabá a Santo Antônio do Rio Madeira (atual Porto Velho) entre os anos de 1907 e 1910. A linha telegráfica implantada por ele marcou a maior parte do traçado da BR-029 – houve partes em que os desvios foram inevitáveis, visto que em alguns trechos as linhas telegráficas ficavam semi submersas na estação das chuvas. Entretanto, os engenheiros do DNER encarregados do projeto não partiram do nada. Tinham um referencial em mãos. Referencial esse que foi determinante para o sucesso da empreitada no prazo estabelecido.

... a comissão comandada pelo engenheiro militar Cândido Mariano da Silva Rondon realizou uma abertura no cerrado mato-grossense que se estendeu pela floresta amazônica até a margem direita do rio Madeira, na cidade de Santo Antônio do Rio Madeira. (...) O objetivo desta abertura era a instalação das Linhas Telegráficas Estratégicas, unindo o Mato Grosso ao Amazonas. (...) A estrada de Rondon tinha um desmatamento de 45 metros de largura e cinco metros no centro era destocado. (...) a estrada de Rondon serviu de parâmetro para a abertura da BR-364 (OLIVEIRA, 2004, p. 114-115).

A rodovia do desenvolvimento

“Então veio a abertura da BR-029, num ato de coragem e de lúcida visão de futuro desse brasileiro extraordinário que foi o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira”
Paulo Nunes Leal

Pulando a fase da penetração bandeirante no território rondoniense por não ser objeto desse estudo, a ocupação efetiva do espaço rondoniano se inicia com o Primeiro Ciclo da Borracha. “Em Belém, desde 1824/25 que a borracha era incluída na pauta aduaneira em arrobas (15 quilos)” (SILVA, 1979, p. 66). Na ocupação das margens dos

rios Madeira, Mamoré e Guaporé o maior contingente de seringueiros veio do Nordeste e era composto principalmente por cearenses que fugiam da grande seca que atingiu aquela região a partir de 1877. Essa migração maciça perdurou até o ano de 1879 e deu grande vigor econômico à região até 1910, quando o látex amazônico passou a enfrentar a concorrência da produção da Malásia, no sudeste asiático, que cultivava a hévea contrabandeada da Amazônia pelos ingleses. O ano de 1912 é reconhecido pelos historiadores como o que marca o fim do Primeiro Ciclo da Borracha da Amazônia (OLIVEIRA, 2004, p. 37).

Desde fins do século XIX, quando se iniciou no hoje território rondoniense, a partir do Primeiro Ciclo da Borracha, as várias fases econômicas do extrativismo, a região se ressentia de uma saída terrestre para o sul do país. Enquanto esse fato não se tornou realidade, seringueiros, castanheiros e outros extrativistas tinham como única alternativa para escoar a produção o rio Madeira. Assim, caíam fatalmente nas mãos de atravessadores, seringalistas e dos “barões da borracha” de Manaus e Belém que construía verdadeiras fortunas às custas da exploração do trabalho desses extrativistas.

Até a abertura da rodovia, em 1960, a população rondoniense era diminuta e esparsa. Em que pese o seu extraordinário potencial agropecuário, mineral e vegetal, apenas o crescimento vegetativo dessa população não garantia braços em quantidade suficiente para a exploração dessas potenciais riquezas. “(...) Mas a terra continuou à espera de mais braços, pois o crescimento vegetativo da população e os fluxos migratórios não eram suficientes para preencher a imensidão dos espaços vazios e explorar o fabuloso potencial dessa região privilegiada”. (LEAL, 1984, p. 14).

O então Território tinha alguns problemas em relação ao seu povoamento: como chegar até Rondônia? Vencida essa etapa, como se abastecer dos gêneros básicos que garantem a sobrevivência das famílias? Resolvido mais esse problema e aqui se estabelecendo, o que fazer para escoar a produção, seja ela agrícola, pecuária, mineral ou vegetal? Diante da escassez de respostas a essas perguntas, Rondônia, até o ano de 1950, tinha apenas 36.935 habitantes (veja quadro). Esse número saltou para 69.792 em 1960 – soma-se aí o contingente de trabalhadores na própria rodovia – e, a partir daí, registrou-se no Território (posteriormente Estado) o maior fluxo migratório da

história brasileira, tendo sido registrado uma população de 1.562.409 habitantes em 2010 (IBGE, Censo 2010). Dos números conclui-se que as respostas para todas as indagações acima convergiam para apenas uma: a construção da rodovia.

**Crescimento populacional
Do Estado de Rondônia**

ANO	POPULAÇÃO
1950	36.935
1960	69.792
1970	111.064
1980	491.069
1991	1.132.692
2000	1.379.787

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000,
Anuário Estatístico do Brasil, 2000

Uma vez inaugurada a BR-029, por ela começou a chegar ao Território já no início da década de 1960 famílias originárias de todas as partes do Brasil. O número de imigrantes nessa época era pequeno, porém constante. A explosão se deu mesmo a partir da década de 1970, sendo que o apogeu foi registrado nos anos de 1980:

Pela estrada Cuiabá-Porto Velho foram chegando famílias de todas as partes do Brasil, em pequeno número de início, aumentando progressivamente até a explosão dos últimos tempos, ocupando a terra, conquistando a mata virgem, fundando vilas e cidades e criando condições econômicas, sociais e demográficas para transformação de Rondônia em um novo Estado da Federação Brasileira (LEAL, 1984, p. 32).

No rastro da rodovia abriu-se núcleos urbanos, fundaram-se vilas – as futuras cidades – e seguiu-se a ocupação das terras agricultáveis. Inicia-se assim um ciclo virtuoso, do ponto de vista econômico, de exploração agropecuária. As condições de tráfego na BR-029 eram precárias e praticamente inviáveis durante as chuvas. Entretanto, por pior que fosse a estrada, ela estava ali trazendo ônibus lotados de trabalhadores em busca de terra para produzir e levando a incipiente produção agrícola rondoniense para outros mercados.

Mas a explosão se deu mesmo nos anos de 1970, quando o IBRA – Instituto Brasileiro de Reforma Agrária –, órgão do qual se originou, anos mais tarde, o INCRA –

Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária –, implantou o Projeto Integrado de Colonização Ouro Preto – PIC OURO PRETO –, a primeira de sete unidades de colonização implantados em Rondônia naquela década. “Nestas sete unidades foram assentadas aproximadamente 24 mil famílias de trabalhadores rurais” (OLIVEIRA, 2010, p. 31).

Paralela às ações de colonização do INCRA, o governo do Território obtinha junto ao Banco Mundial a aprovação de um grande programa de desenvolvimento, o Polonoroeste, que pretendia, entre outras ações, pavimentar a precária rodovia BR-029:

Em setembro de 1984, com a presença do então Presidente da República João Batista Figueiredo, a BR 364 tinha sido concluída e inaugurada (ao custo de US\$ 600 milhões), “concorrendo para a integração dos dois Estados com o resto do país”. A facilidade de acesso promovida pela nova rodovia estimulou a chegada de levas de migrantes do sul e sudeste, mas também do nordeste, atraídos pela distribuição de terras dos novos projetos de assentamento. Em outras palavras, “promovia-se a ocupação demográfica da região, absorvendo populações economicamente marginalizadas de outras regiões, proporcionando empregos”. O aumento da produção agrícola era exponencial (OTT, 2000, p. 118).

Ao tempo em que o asfalto foi inaugurado, a rodovia passa a ser denominada BR-364. Daí em diante, a onda migratória para Rondônia, onde o governo federal distribui terra fértil gratuitamente, é sempre exponencial. Da rodovia federal abre-se várias estradas vicinais, algumas delas posteriormente se transformando em rodovias estaduais e a ocupação avança, transformando milhões de hectares de floresta em pasto. Rapidamente Rondônia passa a ser auto suficiente na produção de alimentos e, transposto essa etapa, passa a exportar gêneros alimentícios de variada ordem. Minerais – principalmente cassiterita – e madeira também entram na pauta de exportação de Rondônia, sendo que essa última abastece o Brasil e o mundo. Abre-se, dessa forma, uma nova e vigorosa fronteira agrícola no oeste brasileiro. Cria-se vistosas cidades. Gera-se riqueza e renda. E provavelmente nada disso seria possível não fosse a corajosa decisão de Juscelino Kubitschek de Oliveira tomada naquele distante ano de 1960, na ocasião da audiência com os governadores do Norte do Brasil.

A rodovia do desmatamento

“A felicidade não está na estrada que leva a algum lugar.
A felicidade é a própria estrada”
Bob Dylan

Se por um lado é inegável a importância da BR-364 para o desenvolvimento de Rondônia, por outro não há como negar o alto custo ambiental desse ousado empreendimento, do qual a abertura propriamente dita – desmatamento de um picadão com extensão de quase 1.500 quilômetros – é, dentre todas as perdas, certamente a menor.

... Em 1977, a menor densidade de tráfego, registrada na Cuiabá-Porto Velho, foi de 280 veículos por dia. Segundo as previsões, o volume médio diário na BR-364 deveria crescer acima de 18% até 1988, o que justificou a pavimentação da estrada. (SILVA, 1979, p. 108).

Tamanho foi o fluxo migratório para Rondônia que, ao contrário dos projetos de colonização implantados pelo INCRA em outros estados, aqui o órgão trabalhava sempre com demanda reprimida. Por exemplo, enquanto colonizadores eram levados para a região da Transamazônica pelo governo federal, em Rondônia os colonizadores estavam sempre à frente, esperando pelo órgão de colonização para receberem suas terras. Por aqui não precisava de o governo federal trazer os agricultores; eles vinham por conta própria pela BR-364.

Abriu-se em Rondônia uma fronteira agrícola gigantesca e esta, para prosperar, necessitou de espaço. E ele veio tanto pelos projetos de assentamento do INCRA quanto pela invasão sistemática pelos agricultores de terras indígenas, reservas ecológicas estaduais e federais, parques ecológicos, enfim, a corrida pelas terras do novo “eldorado brasileiro” parecia não ter fim. E no rastro dessa ocupação em sua maior parte desordenada veio o desmatamento e a queimada. Rondônia passou a ser campo fértil para discurso de ecologistas das mais variadas vertentes.

Do ponto de vista ambiental, a tragédia se consolidou justamente com a implantação do Polonoroeste, pois o programa do Banco Mundial tinha como meta,

entre outras, asfaltar a BR-364 de Cáceres (MT) até Porto Velho (RO); construir Núcleos Urbanos de Apoio Rural (NUAR, o embrião das futuras cidades rondonienses); abrir estradas vicinais; construir rodovias estaduais; construir postos de saúde e escolas rurais etc:

Ocorre que o Polonoroeste, principalmente por ter financiado a pavimentação asfáltica da BR-364, a construção dos NUAR's e a colonização de novas áreas, terminou por colaborar para que mais famílias migrassem para Rondônia, crescendo a pressão por maior expansão da fronteira agrícola, chamando a atenção dos ambientalistas, estes acusando o Banco Mundial de estar financiando a devastação da Amazônia. O referido programa tinha foco mais desenvolvimentista dos aspectos econômicos, razão da condenação pelos ecologistas quando tomava corpo os apelos do líder seringueiro Chico Mendes no Estado do Acre (OLIVEIRA, 2010, p. 113).

O Banco Mundial sofreu severas críticas ao financiar um programa que, em sua essência, era contraditória às suas próprias políticas e discursos ambientais, visto que incentivava o desmatamento, ameaçava flora e fauna e contribuía para a dizimação de grupos indígenas e comunidades ribeirinhas e/ou tradicionais:

Neste sentido, é curioso observar que as críticas externas, centradas no impacto ambiental, conflitavam com a percepção interna de que o programa era muito bem sucedido, pelo menos do ponto de vista dos quatro primeiros objetivos a que se propusera e dos recursos alocados (OTT, 2000, p. 118).

A abertura da estrada mudou usos e costumes. E fez crescer as ambições:

... Com a chegada da estrada, o proprietário já não se importava mais com algumas poucas toneladas de borracha ou castanhas. Agora o valor da propriedade se elevaria como um foguete espacial, como já acontecera em todos os locais onde fora cortada uma estrada dentro das florestas da Amazônia, propiciando lucros da ordem de 400, 600 e, não raramente, 1.000%. O futuro daquelas árvores descomuns, dos macacos joviais, da *lacunaria* e do gongo estava selado (REVKIN, 1990, p. 55).

O desmatamento e a queimada foram intensos durante os anos de 1970 e 1980. Exuberantes florestas foram dizimadas. Enormes campos de exploração extrativista

foram destruídos pelas chamas. Índios e ribeirinhos em geral foram acucados pela corrida pela terra. Sem dúvida, foi uma verdadeira agressão à selva. Aos olhos do governo militar, a Amazônia era “a válvula de escape” das pressões sociais ocasionadas pela “população excedente” oriunda da revolução verde que mecanizou a agricultura no Sul e Sudeste do Brasil, gerando com isso um contingente enorme de sem terra à procura de novos lugares para produzir. E Rondônia apareceu na alça de mira dessa nova política governamental. A tentativa, se boa, se apresentou sem critérios e com resultados discutíveis:

A política governamental projetada para encorajar a imigração ordenada de pequenos fazendeiros do sul criou, ao invés disto, uma verdadeira *blitz* que incinerou milhões de árvores e quase nada deixou de concreto (REVKIN, 1990, p. 121).

A ocupação da Amazônia não solucionou a série de problemas ocasionada pela pressão social gerada pela revolução verde. A região serviu de válvula de escape temporária para a solução do problema da “população excedente” das demais regiões do Brasil. O INCRA registra que quase metade dos colonos contemplados com lotes em Rondônia foi embora. As propriedades, a princípio pequenas, foram se concentrando e, hoje, se transformaram em grandes propriedades.

A situação de Rondônia era apavorante. No final da década de 70, o governo militar brasileiro tinha reconhecido finalmente que a BR-364 e os esquemas de colonização, deficientemente planejados, tinham criado um monstro em Rondônia e na região setentrional de Mato Grosso. O Brasil começou a recompor o programa para o noroeste da Amazônia na esperança de controlar a quantidade descomunal de lavradores que estava se dirigindo para a região fértil, mas ecologicamente frágil, junto às margens dos rios. (REVKIN, 1990, p. 213).

O que aconteceu em Rondônia não se difere de outros estados amazônicos que receberam abertura de estradas de penetração – BR-010 (Belém-Brasília), BR-163 (Cuiabá-Santarém) e Transamazônica. Ao final, constata-se que as políticas de ocupação financiadas pelo Polonoeste e pelo governo federal e viabilizadas pela abertura da BR-364 beneficiaram muito mais o boi do que o homem e o meio ambiente.

Os projetos agropecuários encabeçados pelo INCRA, com o passar dos anos, se transformaram em grandes propriedades rurais onde os colonos mais afortunados passaram a trabalhar como peões para sobreviver, enquanto os menos afortunados voltaram a engrossar as fileiras das diversas entidades que congregam os sem terra Brasil afora. Fonseca complementa:

A distorção dessa política, que dá prioridade ao boi, provoca pelo menos três resultados negativos: o surgimento de latifúndios à margem das vias de penetração, a devastação da floresta para a formação de pastagens e o gradativo esmagamento do homem, particularmente do nativo. (1980, p. 29).

Conclusão

“Pela estrada Cuiabá-Porto Velho foram chegando
famílias de todas as partes do Brasil”
Paulo Nunes Leal

Não é possível negar que a construção da BR-364 foi condição determinante para o enorme desenvolvimento registrado em Rondônia a partir da década de 1960, visto ter sido ela responsável direta pelo acesso às terras rondonienses de um contingente enorme de trabalhadores e investidores – a mão de obra que suplantaria o crescimento vegetativo e que disponibilizaria os braços essenciais para a exploração das potenciais riquezas do Estado. Por outro lado, não há como negar também que no rastro dessa que foi a maior onda migratória da história brasileira veio a ocupação desordenada, o desmatamento, a queimada, a agressão às exuberantes fauna e flora regionais e a agressão às populações indígenas e tradicionais – as primeiras, seculares nessa parte da Amazônia.

Não é objetivo deste trabalho fazer juízo de valores, mas apresentar os fatos e, a partir deles, lançar algumas discussões a fim de esclarecer a importância, as causas e as conseqüências desse empreendimento para a vida de Rondônia. Depois de passar pelos primeiro e segundo ciclo da borracha e, posteriormente, pelo ciclo do minério – cassiterita e ouro –, o Estado só veio a experimentar um ciclo econômico duradouro e economicamente sustentável – o agropecuário – graças a existência de uma rodovia

que proporcionou as condições necessárias para que as pessoas aqui chegassem e se estabelecessem.

É necessário registrar que o gargalo para o desenvolvimento de Rondônia, até os anos de 1950, era justamente como chegar, como se abastecer e como escoar eventuais produções. A rodovia deu respostas a todas essas questões e tornou a exploração mineral e vegetal, bem como a produção agropecuária, negócios altamente viáveis do ponto de vista econômico nessa parte da Amazônia. Por outro lado, não há como negar que todo processo de desenvolvimento tem o seu custo, e no caso de Rondônia, a fatura veio em forma de um “quase” desastre ambiental – aqui utiliza-se o “quase” no sentido de que, se não contido a tempo, o desastre seria total.

Hoje, mais de 50 anos depois daquela decisão presidencial que deu início a saga da construção da BR-364, a rodovia continua sendo o principal elo de ligação entre a Amazônia Ocidental e o resto do Brasil, acrescido do fato de que, atualmente, ela leva e traz produtos e pessoas também para o outro lado, em direção aos países andinos – a BR-364 é a principal rodovia a interligar o enorme continente sul-americano de leste a oeste, do oceano Atlântico ao Pacífico.

Registra-se ainda que atualmente Rondônia está ingressando em um novo ciclo econômico, um ciclo que talvez tenha potencial para superar o agropecuário, que eu ousarei chamar aqui de “ciclo das turbinas”. Até mesmo esse fenômeno, para se consolidar, está se valendo da BR-364 para trazer para a capital, Porto Velho, equipamentos, materiais e pessoas, em que pese o Estado ter hoje uma boa estrutura aeroportuária e uma ótima estrutura de navegação fluvial. No rastro do “ciclo das turbinas” virão as indústrias atraídas pela disponibilidade de matéria prima e energia elétrica e, mais uma vez, a rodovia será o corredor que possibilitará esse novo processo de desenvolvimento. Ou seja, a rodovia está entranhada no corpo e na alma desse Estado como artérias, tão essenciais para levar o sangue – líquido da vida – para todos os extremos do corpo humano.

Percebe-se também que a pior fase da ocupação, do desmatamento e das queimadas já foi contida se não integralmente, pelo menos em grande parte. O fluxo migratório em direção às cidades do interior em busca de terras férteis e agricultáveis também não existe mais. A legislação ambiental se modernizou – a passos de tartaruga,

diga-se de passagem – e já não se faz hoje o que se fazia no início da colonização em termos de devastação florestal. Apesar de incontáveis falhas, as autoridades do setor se fazem mais presente. A própria consciência ambiental modificou e hoje se percebe claramente que não dá mais para se fazer o que os primeiros colonizadores fizeram. Pelo menos o meio ambiente e a sua conservação está na pauta do dia, o que demonstra que Rondônia jamais será a mesma de antes da BR-364 e, tampouco, a mesma do pós BR-364 no princípio do processo de colonização.

O desenvolvimento de Rondônia a partir da abertura da BR-364 foi um evento extraordinário. Entretanto, fica a pergunta: quem se beneficia desse desenvolvimento? Certamente não é o caboclo que se embrenhou pelas florestas rondonienses há quase 150 anos e, a exemplo dos indígenas, aprendeu a conviver em plena harmonia com essa mesma floresta que o acolheu. Certamente não são os indígenas que vivem nessas florestas há séculos e, em alguns casos, há milênios. Não dá para negar: no rastro da BR-364, as grandes propriedades e o latifúndio foram os que mais prosperaram.

Referências bibliográficas

FONSECA, Ribamar. *Um repórter na Amazônia*. Belém: Mitograph, 1980.

LEAL, Paulo Nunes. *O outro braço da Cruz*. Porto Velho: Rondônia, 1984.

OLIVEIRA, José Lopes de – *Rondônia: Geopolítica e Estrutura Fundiária*. Porto Velho: Grafriel, 2010.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. *História, desenvolvimento e colonização do Estado de Rondônia*. Porto Velho: Dinâmica, 2004.

OTT, Ari Miguel Teixeira. *Dos projetos de desenvolvimento ao desenvolvimento dos projetos: o Planaflo em Rondônia*. 2002. 177 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2002.

REVKIN, Andrew. *Tempo de queimada, tempo de morte: o assassinato de Chico Mendes e a luta pela Floresta Amazônica*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1990.

SILVA, Amizael Gomes da – *Conhecer Rondônia*. Porto Velho: M & M Editora, 1979.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=ro>. Acesso em: 28 de outubro de 2011.