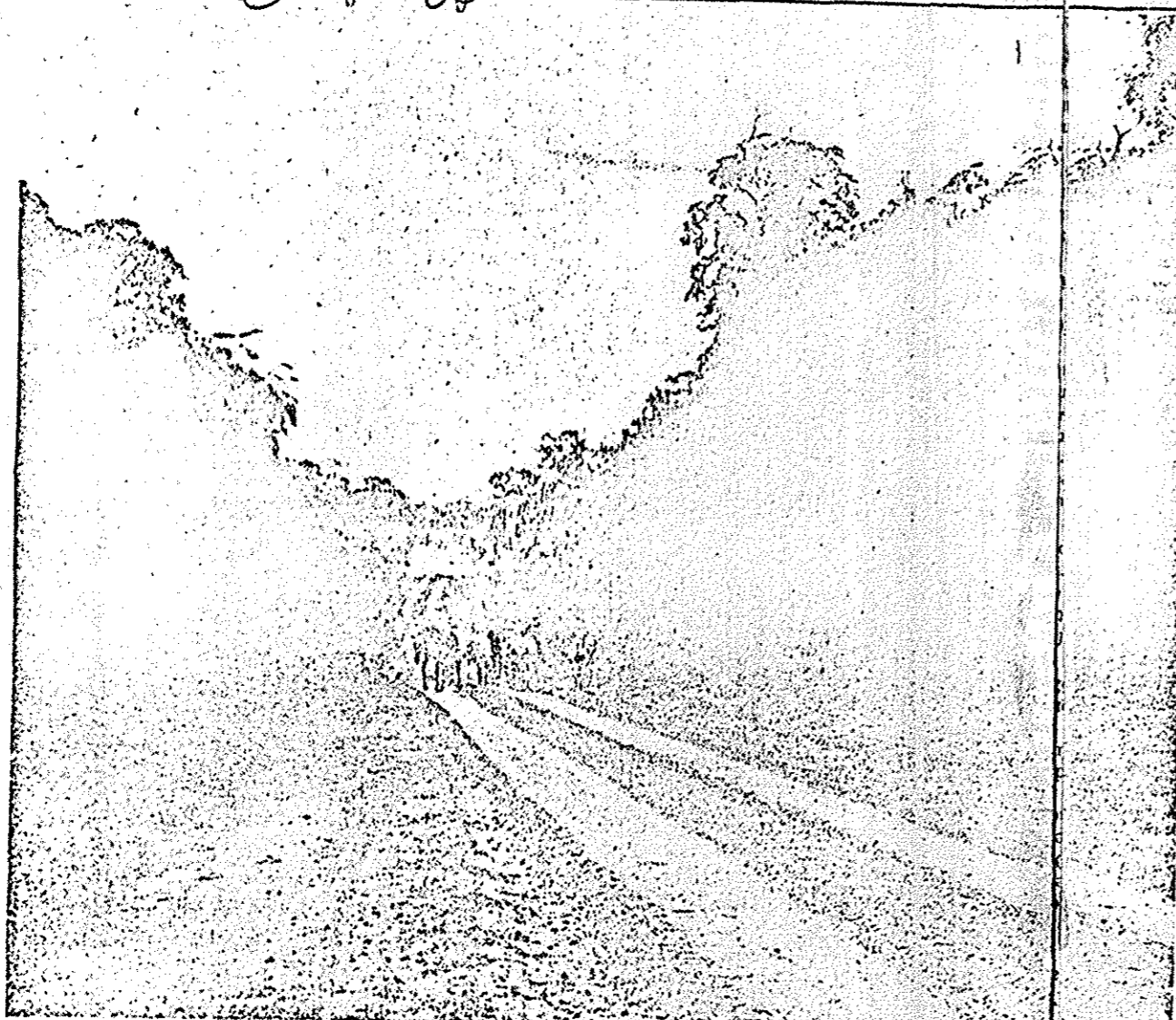


Rondônia 1165.72

ONRO0005

Nossa série de reportagens sobre a Amazônia termina hoje em Rondônia. Visitamos Porto Velho, a capital do território, e vimos os troços da Transamazônica que estão sendo construídos na região. Rondônia, como todo o Norte, parece movimentar-se: os colonos chegam de todas as partes do Brasil e começam a abrir estradas, a plantar e a trabalhar nas minas que vão explorando o subsolo. Nesta página e na seguinte, contamos a história da colonização de Rondônia e de sua principal mina de cassiterita.



Ha muitas historias sobre a estrada que vai para o Projeto Ouro Preto.



João Vello do Perana; sua mulher, Nair, da Bahia.

Rondônia, no tempo da colonização (Isto é hoje.)

Os colonos, os soldados, as grandes empresas de mineração chegam às selvas de Rondônia. Estão descobrindo suas riquezas. Texto de Cláudio Bojunga, fotos de Martine Bojunga.

Do contrário do que acontece nos aviões entre o Rio e São Paulo, onde só se fala de dividendos e bonificações, o Caravelle que me levou de Manaus a Porto Velho tinha assuntos variados. Os fazendeiros discutiam evaporação e adubagem; funcionários do governo mencionavam verbas e dotações, técnicos e empresários falavam de mineração.

Os passageiros o galpão de madeira onde esperam minhas malas, os chapéus de abas largas e reviradas dos soldados do 5º Batalhão de Engenharia (5º BEC), faziam com que o aeroporto de Porto Velho tivesse a aparência de um posto colonial.

Afinal, que colonização não foi feita por agricultores, soldados, funcionários e homens de negócios?

O 5º BEC, por exemplo, está encarregado da manutenção da Porto Velho-Cuiabá; colonos, levados pelo INCRA ou por empresas privadas, cultivam a terra; uma empresa como a Parapanema S.A. ao mesmo tempo construtora e empresa de mineração, abre o trecho da Transamazônica situado entre Prainha e Humaitá e explora o minério de estanho (cassiterita) do território.

O ANTIGO GUAPORÉ

Rondônia é o antigo Território de Guaporé, criado em 1943 com terras desmembradas de Mato Grosso e do Amazonas, e batizado território de Rondônia em fevereiro de 1956, em memória ao maior sertanista do Brasil. Rondônia faz parte da bacia do Rio Madeira — o oitavo rio do mundo — com 600 metros de largura e 20 metros de profundidade, rio navegável até as proximidades da primeira cachoeira, situada logo acima de Porto Velho.

Com cerca de 80 mil habitantes, Porto Velho tem ruas precárias, hotéis raros e serviços deficientes. O centro de periferia da cidade se chama A Tabo do Cacique e seus habitantes, até hoje, são nostálgicos do tempo em que enriquecer de um momento para o outro com o garimpo não era um sonho absurdo.

O garimpo, hoje, se chama mineração. O governo controla a exploração de riquezas minerais, que está a cargo de grandes companhias, e por isso o número de concordatas aumentou na cidade: as grandes empresas trazem o que necessitam de São Paulo para grande tristeza do comércio de Porto Velho.

O GOVERNO INTERVEIO

No início da atividade das grandes indústrias os garimpeiros foram aproveitados. Eram experientes e, além do mais, não carregavam a folha de pagamento com encargos sociais incômodos. Mas pouco a pouco surgiram casos de garimpeiros que encontraram filões particularmente suculentos, e a mineração pediu auxílio do governo para disciplinar a exploração em nível industrial. Cálculo: se o garimpo leva 30% das terras não vale mais a pena fazer mineração. O governo interveio. O grande nome da época aurea do garimpo, o sr. Fiorivaldo (cujo sobrenome ninguém parece lembrar), é atualmente, um modesto comerciante totalmente substituído pelas empresas.

A decadência dos potentados econômicos locais e do comércio não são as únicas queixas que Porto Velho apresenta. O poder político — o governador — manda infinitamente menos na cidade do que o comandante do 5º BEC. Tudo conseqüências inevitáveis da colonização do Norte pelo Sul. Resultado: não há dia em

Porto Velho sem um boato de que o garimpo será reaberto.

Porto Velho ostenta o ar simpático dos lugares pioneiros. Em sua praça principal está o palácio do governador, o hotel Porto Velho, com a solenidade decadente de um velho aposentado e uma fonte iluminada em cores: cujas águas dançam à noite.

No INCRA, o sr. Assis Canuto, administrador do Projeto Ouro Preto, situado 350 quilômetros a sudeste de Porto Velho, me informou que não dispõe de condução para a viagem. A solução é o ônibus. Dois dias depois estarei de volta para pegar o avião de Parapanema para visitar o acampamento de Maici, a margem da Transamazônica, o desmatamento e a mina de Igarapé Preto, onde a cassiterita está sendo explorada.

Na portaria do hotel Porto Velho sou atendido por um rapaz vestido com uma camisa "black panther", lendo um romance de Herman Hesse. São apartamentos grandes", diz ele.

AS CAMAS NUMERADAS

Acho estranho, pois o hotel está vazio. Mas não tem solução. O "apartamento tem quatro camas. Todas elas marcadas com um número de ordem, como se fossem objetos fáceis de serem roubados. A minha era a PVH62C.

A lâmpada do teto não tem globo. Não existe lâmpada de cabeceira ou telefone. Mas como é apartamento há o luxo de um ar condicionado e água quente (apenas útil por causa do ar condicionado). Contra a porta uma tabuleta proíbe "a circulação nos corredores em trajes menores que atendam contra a moral" e pede silêncio após "as 22 horas da noite".

As 5h15m da manhã não consigo engolir o café que me trazem. Na estação do ônibus, uma tabuleta indica o nosso percurso: Seringa 70, Santa Rosa, Curralinho, Ouro Preto. Daí o ônibus seguirá pela Cuiabá-Santarem até Pimenta Bueno, passando por Boa Vista, Vila Rondônia, Muqui, Igarapé Grande e Riozinho. Noite estrelada.

O RÁDIO FALA ESPANHOL

Os primeiros momentos no ônibus são agradáveis. De um transitor sai um forró. O céu está ficando azul claro. O sol se limita a queimar umas poucas nuvens no horizonte. A medida que vamos avançando pela estrada empoeirada, o dia vai surgindo e o calor, aumentando.

Sete horas naquele ônibus é o suficiente para destruir a magia das florestas e das árvores que ficam à estrada. Mas quando a vegetação amazônica está quase ficando banal, uma garça levanta voo e sou obrigado a virar a cabeça.

De vez em quando, um tapiri — pequena casa coberta de sapê — a meio caminho entre a casa do índio e a habitação do pobre: chão sobre colunas para evitar a inundação; ausência de paredes para deixar o ar passar.

O ônibus vai cheio. Em pé, dois caboclos, quase dormindo. O transitor, agora, fala algo em castelhano — a Bolívia está perto. Ao meu lado, um camarada com um chapéu de palha dá sua passagem ao cobrador. Em sua carteira, o lugar de honra está ocupado por uma fotografia de Diana Dors. Peço que me avisem quando Ouro Preto chegar.

Acordo assustado com o namorado de Diana Dors me avisando que Ouro Preto já passou. Ando no sol uma meia hora, até que um carro do INCRA, carregando alguns porcos doentes, me leva até o Projeto.

O acampamento do Projeto Ouro Preto é cortado por uma estrada vicinal que o INCRA recentemente abriu. As árvores aí são enormes e a floresta, derrubada há pouco tempo, parece cheia de vida. Um colono tenta me vender a pele de uma cobra que ele acabou de matar a tiros no fundo de seu quintal: quatro metros.

A implantação do Projeto Ouro Preto é mais antiga do que a dos núcleos de colonização do Norte do país. Seu funcionamento é diferente. Suas pretensões maiores.

UM OTIMISMO DIFERENTE

Mas talvez porque os colonos não são trazidos para Rondônia de avião como foi o caso em Altamira, talvez porque Ouro Preto não se situe no longo da Transamazônica, mas num eixo de penetração mais espontânea, afinal, a Cuiabá-Porto Velho liga São Paulo ao centro do país, e não o Piauí ao Acre) a minha impressão é de que ele é algo de menos artificial do que Altamira. Talvez por isso tudo, o clima moral aí é mais realista do que eufrórico.

O Projeto Ouro Preto compreende abertura de estradas, construção de casas e escolas, aquisição de máquinas, implementos agrícolas e sementes. Atualmente, ocupa uma área de 28.000 hectares, dos quais 101.500 já se encontram demarcados e loteados. Os lotes dos colonos destinados à agricultura têm 100 hectares (500 metros de frente, dois mil de profundidade) e os destinados à pecuária, 200 hectares. Esses lotes estão situados em camadas sucessivas, paralelas à estrada: quatro, oito, doze quilômetros. O custo total do projeto está avaliado atualmente em Cr\$ 3.088.252,00.

HÁ ESCOLAS, FALTAM MÉDICOS

Cerca de 533 famílias têm lotes. Na periferia do Projeto, 500 famílias aguardam a oportunidade para seu assentamento. Ouro Preto já está produzindo 480 toneladas de feijão; 150 de arroz; 150 de milho; 40 de amendoim; 12 de algodão (produção do ano agrícola de 1971/72).

Em termos de Educação e de Saúde, a situação aqui também é diferente: já existem 19 escolas, 22 professores, 570 alunos e o Mobra prometeu funcionar na região no fim deste ano. A hierarquia das doenças é outra: malária, hepatite, verminose e subnutrição crônica. Há uma grande deficiência em termos de atendimento médico: existe apenas um núcleo de primeiros socorros no projeto. Os casos mais graves são atendidos em Vila Rondônia e Porto Velho. Entretanto, já se faz vacinação maciça de febre amarela, febre tifóide e paralisia infantil.

A composição dos colonos também é diversa: de Minas Gerais vieram 77%; do Espírito Santo, 14%; da Bahia, 11%; do Ceará, 8%; de Pernambuco, 6%; de São Paulo, 5%; do Amazonas, 4% (o restante, 20%).

Os colonos que aguardam seus lotes começam, em princípio, trabalhando na terra de seus companheiros. Os que já têm lotes conheceram, no ano passado (data da inauguração da serraria do INCRA a construir suas casas de madeira com cobertura de "terniti" (colono paga o serviço da serraria com madeira bruta).

Segundo nosso guia, o engenheiro-agrônomo Frederico M. Álvares Alonso, — supervisor do Centro de Pesquisas do Cacau (CEPLAC) na Amazônia e assessor do Projeto Ouro Preto — o solo da região é excelente. Em grande parte, "latérrico bruno-avermelhado". Trocando em miúdos: terra roxa.



"Na beira da estrada, as bolsachas."

O CACAU, O ARROZ, A BORRACHA, CHEGAM A RONDÔNIA

Mas existem problemas técnicos: As chuvas abundantes exigem uma proteção para o solo. Por isso o próprio Frederico e um técnico da Prohevea, Damasio Coutinho, estão tentando introduzir na área culturas de cacau e de borracha — culturas mais rentáveis e de ciclo longo. Além disso, Frederico diz que a assessoria técnica do projeto decidiu mudar certos ciclos de plantio: avançar a plantação de arroz para evitar as chuvas; plantar o feijão no fim das águas, para colher na época seca.

Visitei um colono que segue à risca as diretrizes dos agrônomos e por isso, está colhendo bons resultados. João de Matos é um camponês vigoroso de 53 anos que acorda todas as dias às quatro e meia da manhã, limpa o capim de seu lote de 15 em 15 dias, e planta arroz para alimentar seus dez filhos. Sua grande preocupação (com o qual Nair, sua mulher, concorda), é a falta de médicos. Mas João visivelmente se sente bem em sua casa — "a primeira da minha vida, em quatro e tantos anos de trabalho". Como no Projeto Ouro Preto não existem agrovilas, os colonos dão a impressão de serem bem mais individualistas do que no Norte.

O CACAU E A AMAZÔNIA

Durante o jantar, minha primeira refeição desde a véspera, Frederico me fala dos cacauzeiros da Bahia, (sua mulher é baiana) e de seu estágio em Porto Rico. Os grilos, lá fora, estão ativos. A luz, daqui a pouco, se apagará. A vida em Ouro Preto me parece ser particularmente isolada. Frederico me diz que, antes da estrada, apenas os seringueiros, de origem nordestina habitavam a região. Sua mulher me fala de uma moedinha da região que nunca havia visto água gelada e que lhe pediu um copo de presente para mostrar a sua mãe que morava em Vila Rondônia, longe dali.

Frederico acha que o plantio intensivo do cacau no território é extremamente interessante. Do ponto de vista agrônomico é aconselhável proteger o solo e obter maior rentabilidade da lavoura. Do ponto de vista da segurança nacional, uma grande plantação de cacau no território poderia compensar as brutais oscilações no preço do produto baiano. Do ponto de vista político, uma diversificação diminuiria a força política dos grandes plantadores do Leste do País.

As dez da noite estou cabeceando de sono. A casa de madeira de Assis Canuto, onde dormirei, fica em frente à casa de Frederico. Levo uma lanterna emprestada. Frederico adverte: "se ouvir algum barulho em torno da casa durante a noite não se espante, possivelmente é um porco do matão, se, de manhã acordar com guinchos pavorosos, não pense num avião a jato, são apenas os macacos.



Cacau, uma nova riqueza.

HISTÓRIAS DE UM MOTORISTA DA SELVA

No escuro, me dirijo para a casa de Assis Canuto. Não há luz. Ao pousar a lanterna na mesa de cabeceira, reparo no revólver encaixado em cima de um exemplar do Kama Sutra. Penso no que Frederico me disse: "Amanhã não há ônibus, so caminho".

O chofer do caminhão, é um colono. Chama-se Raimundo e leva um carregamento de madeira com o qual fará uma casa para sua mãe, em Porto Velho. Viajamos em silêncio durante algumas horas. De repente, Raimundo começa a falar.

Ele é chofer da ambulância do INCRA. Diz que conhece a estrada como a palma de sua mão, pois tem o hábito de fazer o percurso Ouro Preto-Porto Velho durante a noite, carregando feridos e doentes.

"Ja vi oito mulheres terem filho no meio da estrada. A primeira vez tive medo porque a mulher gritava como uma doida. Eu dizia para ela aguentar. Mas voce sabe, o carro sacoleja. O pior é que ela tinha uma hemorragia incrível. Quando eu puxava o pé no freio sentia o sangue inundando o chão da ambulância. Quando chegamos no primeiro rio, ela bateu com a mão no meu ombro: "Pára, que ele está nascendo". Aí eu saí e disse para ela esperar. Ela teve o filho ali mesmo e levou ele enrolado no cobrão umbilical até Porto Velho".

"O menino morreu?", perguntei.

"Nada. Já tem dois anos e tem o meu nome.

O PRIMEIRO CADAVER

Ofereci uma bolsacha a Raimundo pelo sangue-frio. Ele mastiga e recomeca.

"No início, eu tinha medo. Uma vez um camarada levou um tiro na perna. Puseram um garrote nele, e lá partiu eu para Porto Velho. O cara ia berrando de dor, e eu dizia "aguenta velho, estamos chegando" (faltava ainda cinco horas). Em Porto Velho deixei o sujeito no hospital e fui tomar uma cerveja. Aí me telefonaram. Assim que eles retiraram o garrote, o camarada tinha morrido. E eu tinha que trazer ele de volta: Foi o meu primeiro cadáver".

Passamos por uma cruz à beira da estrada e Raimundo aponta: "Está vendo? Aí tem nove pessoas o caminhão virou levando algumas famílias para Porto Velho".

Oferço-lhe outra bolsacha.

"Bem, o segundo cadáver era um tipo que tinha morrido de hepatite. Ele estava amarelo como um mamão. Eu morria de medo. De noite, no meio da selva, fazia um frio danado (ou era medo?). Meu dentes batiam. Eu ouvia eles baterem. Quando retirei o corpo encostei a ponta dos dedos no braço do cadáver. Resultado: fiquei com a ponta dos dedos queimando durante 15 dias. Fui internado em Porto Velho para observação. Mas não era nada, só superstição. Em todo caso a partir daquele dia, proibiram transportar cadáver de morto por hepatite".

A ÚLTIMA BOLSACHA

O caminhão atropelava enormes exames de borboletas amarelas. Eu comia bolsachas e Raimundo contava como tinha vindo do Pará para fazer um estágio de mecânico para ingressar na PANAIR. "Aí a empresa faliu e eu fiquei por aqui mesmo.

E você gosta do seu trabalho?

"Olha, eu já tentei mudar, mas eles acham que eu sou um bom chofer". E com um sorriso: "quem vai querer meu emprego? Você sabe, a gente demora para se acostumar. Agora me habituei. Quando levo um cara que vai berrando, durante sete horas no meio da selva, para mim é como se fosse uma música qualquer".

Um lagarto de cerca de meio metro atravessa, ágil, a estrada na nossa frente.

"O pessoal chama isso de Jacu".

Oferço-lhe a última bolsacha.

"No fundo tem uma vantagem" — diz ele — "quando o cara sobrevive, ele fica sempre meu amigo".