

Na ocupação da fronteira, o maior desafio

NORMAN GALL
Do "American Universities Field Staff"

A colonização de Rondônia comporta alguns dos mais importantes desafios técnicos e ecológicos deste final do Século XX. Poderá determinar o grau de abundância ou escassez com que se defrontará a humanidade do próximo século e, ao mesmo tempo, responder se as últimas regiões férteis do globo terão condições de compor-se com a mais avançada tecnologia para alimentar populações bem maiores que as tribos que, durante séculos, habitaram a Amazônia. No Brasil, atualmente, um dos fatores que podem determinar o êxito ou o malogro de um processo de colonização são as estradas, especialmente as secundárias, um problema que se torna evidente em Rondônia. O presente trabalho, sobre a colonização de Rondônia, foi auspiciado pela Fundação Carnegie de Nova York, como parte de um estudo mais amplo sobre o novo papel do Brasil no mundo. O autor, Norman Gall, mora atualmente em São Paulo.

A estrada denominada BR-364 é a nova rodovia poeirenta a abrir caminho por entre a selva para uma ocupação humana, em larga escala, da Amazônia ocidental pelos povoados do Sul do Brasil. A cada ano, dezenas de milhares de pessoas batem a estrada à procura de terra, com o avanço da fronteira brasileira pelas savanas e matas fechadas do coração continental da América do Sul, na mais rápida e ampla distribuição de novas terras desde a ocupação, há um século, do Oeste dos Estados Unidos.

Do avião, a BR-364 assemelha-se a uma incisão cirúrgica quase imperceptível no oceano verde da mata. Ao encaminhar-se para o Norte e Oeste através do Território de Rondônia, uma área com o tamanho da Alemanha Ocidental, a BR-364 passa a principal ponto de referência de quantos precisam vagar e sobreviver na selva. Ela é, muitas vezes, o único lugar para o pouso de emergência de uma pequena aeronave sobre as clareiras incipientes de floresta abatida e queimada que emergem na bruma da transpiração vaporosa da selva, a se estender por vastidões imensas. Olhando para o Oeste, se verá como ela tolda a crista da serra dos Parecis, uma formação granítica em côncavo que desce suavemente rumo ao rio Guaporé, a antiga rota fluvial do império colonial português que é hoje a fronteira da selva brasileira com a Bolívia. A bruma turva a vista do rio e da floresta, provocando uma sensação enganosa de paz.

Na estação chuvosa, de dezembro a abril, a BR-364 é quase sempre um pantanal. As chuvas assolam a região tão furiosamente que os caminhões vindos de São Paulo, de que depende toda a economia de Rondônia, só podem atolar-se em parada forçada. Nos meses de chuva pesada, as novas comunidades de colonos que margeiam a BR-364 podem ficar semanas privadas de suprimentos de farinha, sal, açúcar, óleo de cozinha, querosene e peixe salgado — tudo mandado por caminhão do Sul. Enquanto isso, os agricultores trabalharam extenuadamente para fazer a colheita do arroz antes que o vento forte e a chuva joguem as hastas pelo chão e que os grãos que arrebentaram comecem a brotar de novo. O arroz é plantado em outubro e novembro, logo antes do início das chuvas, para que os rebentos se sustentem, nas primeiras semanas, as críticas, com o nitrogênio que se desprende da umidade dos restos carbonizados da floresta. Se o arroz puder ser colhido antes que os caules caiam, terá que ser armazenado sob plásticos, no campo, por até quarenta dias. Mas há fazendeiros que não podem esperar pelo fim das chuvas para a venda da colheita — precisamos de dinheiro e não podemos esperar que a estrada seque, disse-me. Somos muitos os que temos que levar sacos de arroz às costas até o ponto a que podem chegar os caminhões.

Pressão demográfica

Nesses últimos anos Rondônia tornou-se a ponta-de-lança da fronteira humana brasileira. A população atual do território é dez vezes o que era em 1950, tendo passado, só entre 1970 e 1976, de 110 para cerca de 350 mil habitantes. As migrações para lá significam, além disso, uma mobilização muito mais ampla rumo ao interior do Brasil continental, fortalecida no curso desse século. Esse movimento implicou numa procura e disputa pela terra, alimentando conflitos no interior e forçando centenas de milhares dos habitantes da região a ocupar território de repúblicas vizinhas, do outro lado dos quase 17 mil quilômetros de fronteira que o Brasil tem com dez países distintos, dentro da América do Sul. A pressão demográfica e econômica sobre essas regiões fronteiriças é apenas um dos aspectos da emergência do Brasil como força maior geopolítica no hemisfério ocidental. E se os governantes brasileiros ambicionam para o país um papel mais importante na política mundial, o cumprimento de tal ambição vai depender da capacidade de estabelecer e desenvolver sua fronteira interna, no seu próprio centro continental, que levou séculos para ser penetrado.

Nas áreas de fronteira anteriores, no resto do mundo, um dos principais problemas era: a que distância da linha férrea é possível a colonização? Nos Estados Unidos, na Argentina e na Austrália, os produtos da terra podiam ser levados em lombo de burro ou em carroças até 15 ou 20 km; na Rodésia, 40 km; e na Sibéria um pouco além, dada a ausência de acidentes do solo e pouco valor do tempo e do trabalho dos camponeses. No Brasil de hoje, o problema são as estradas de rodagem, especialmente estradas secundárias, que possam abastecer as fazendas e colônias que vão rasgando a selva. Em Rondônia, a área mais dinâmica e maior de colonização oficial, cerca de metade das fazendas não são servidas por estradas. Os funcionários dos órgãos de colonização julgam que uma área de 50 km de largura de um lado e outro da BR-364 poderá ser colonizada, se as estradas secundárias puderem ser mantidas em condições de tráfego durante três quartos do ano; que será de apenas 20 km se as estradas ficarem abertas apenas metade do tempo. E eles estão aprendendo ser muito mais cara a manutenção de uma estrada na Amazônia que sua construção.

Na estação seca da Amazônia, menos famosa mas não menos temível que a das chuvas, a BR-364 é uma tira de poeira avermelhada que mascara o rosto de todos os viajantes, particularmente os que se dirigem para o Norte no pau-de-arara, o caminho coberto da fronteira. Cobertos de lona, os paus-de-arara levam três ou quatro famílias de colonos cada, junto com seus pertences domésticos, suas galinhas, porcos e outros animais. Em Rondônia, a viagem até o Norte num caminhão fretado pode levar duas semanas. Os passageiros se revezam nos assentos ao lado do motorista, tomam banho nas correntezas, dormem no chão sob o caminhão onde ele pára para pernoite e esperam pacientemente a sombra de árvores próximas até que termine o concerto de defeitos mecânicos e a viagem possa conti-

nuar. Alguns dos novos colonos são antigos comerciantes-produtores de vilarejos de áreas pobres e secas do Espírito Santo e Minas Gerais... Eles guiam seus próprios caminhões até Rondônia, carregando o pau-de-arara com parentes, compadres e peões para auxiliar no trabalho brutal de desbastar e queimar a floresta. Outros são pequenos agricultores do Paraná e Rio Grande do Sul, muitos descendentes de imigrantes italianos e alemães que há um século vieram para o Brasil, ainda praticando uma agricultura de subsistência; enquanto outros já sonham com a transformação de dezenas de milhares de hectares em estabelecimentos pecuários. Vêm depois os ladrões de terras, os grileiros, aprendizes primitivos da prática de especulação que se espalhou como uma febre contagiosa pela fronteira brasileira. Eles simplesmente invadem a terra de outrem, ou de ninguém; o problema da propriedade se complica com a falta de fiscalização sobre os limites na selva. Com os títulos frequentemente mal redigidos, falsificados, ou com dois ou mais títulos distintos sobre a mesma propriedade, foi possível a mesma propriedade ser vendida várias vezes, nesses últimos anos. O especulador primitivo só faz limpar um pedaço da floresta e nele erguer uma cabana, para vendê-lo ao cabo de semanas, antes de partir e começar de novo em outra parte. O comprador, um dentre milhares de caras novas chegando a cada semana a bordo de ônibus ou caminhões, pode acabar descobrindo que a mesma terra foi vendida pelo grileiro a dois ou mais "proprietários". A desordem é assim grande, por haver muita gente abrindo sua própria trilha na mata, atrás de elevações maiores que contêm pedaços de terra roxa fértil, o solo vulcânico por baixo da floresta.

Eles chegam a Rondônia em tal número que basta um só verão para que desapareçam grandes faixas de florestas e surjam novas cidades ao longo da BR-364. Por exemplo, Cacoal, numa parte da selva em que o cacau cresce virgem, na altura de um alargamento da estrada em que havia apenas cinco casas em 1972. Hoje, Cacoal tem 16 mil habitantes e está ligada por telefone via Embratel com o resto do Brasil e o mundo exterior; há muitas farmácias e consultórios particulares, como há bares e restaurantes. O prefeito, um mulato grisalho de Minas, chegou faz três anos para estabelecer-se comercialmente. A maior parte do tempo, passa-a expedindo "alvarás de ocupação", para que os recém-chegados possam construir barracos em próprios municípios nos limites da cidade. "Cacoal, é uma criança que já nasceu grande", diz ele com orgulho. "Agora, o desejo maior da população é ter sua própria estação de televisão. Estamos nos mesmos fazendo uma pesquisa de mercado, a fim de mostrar que podemos pagá-la".

Tempo das queimadas

O tempo da seca é também a época das grandes queimadas. Partes consideráveis da floresta foram um tal holocausto nos meses de agosto e setembro, que os aviões pequenos ficam impossibilitados de voar sobre parte da Amazônia Ocidental, por estar a visibilidade comprometida pela fumaça a subir das grandes fogueiras feitas para limpar a floresta. Terminada a queimada, o que foi mata parece um campo arrasado pela batalha. Os troncos calcinados e desfigurados de grandes árvores estão espalhados pela terra empreitada, como vítimas de um exército invasor que tivesse posto fim a uma idade de segurança primitiva. É a destruição em escala épica, levada a cabo menos por famílias de colonos que por brigadas de peões — aventureiros, pioneiros fracassados, trabalhadores acasados para longe de suas terras pela mecanização agrícola no Sul do Brasil. As brigadas de peões são enviadas de avião por empresas com sede em São Paulo e no Rio, que se valem dos incentivos fiscais e estímulos creditícios oferecidos pelo governo para ocupação da Amazônia. As empresas chegam à selva com aviões, agrônomos, advogados, ligações políticas, dinheiro do governo e criminosos de aluguel, conhecidos como capangas, cuja função será impedir a invasão de terras em litígio por novos posseiros e expulsar famílias das terras reivindicadas pela empresa. Assim se deu uma explosão fundiária na Amazônia e na fronteira brasileira. As empresas compram, a baixo preço, grandes áreas de florestas em que talvez haja já posseiros vivendo; às vezes costumam também comprar terras nas mãos da primeira leva de pioneiros. Às vezes os posseiros recebem algum dinheiro para abandonar a terra; outras, têm as casas incendiadas pelos capangas e os pequenos lotes de agricultura de subsistência semeados com capim de pasto por aviões da empresa, para impedi-los de plantar mais. Algumas vezes são os capangas que aleijam ou matam posseiros recalcitrantes; outras são estes que armam emboscadas aos capangas e conseguem resistir à expulsão. A tensão e a violência rapidamente se fazem legendárias, nessas regiões; e muitos brasileiros justificam-no dizendo ser este "nosso Oeste bravo", comparando as cidades novas da fronteira brasileira dos anos 70 com as recém-fundadas cidades-ranchos do Kansas na mesma década, um século antes.

Os lavradores que se dirigem para o eixo da BR-364 em Rondônia poderão estar a cumprir um papel histórico, invadindo a floresta tropical. Trazendo machados, enxadas e instrumentos de escavar a terra, esses colonos famintos de terra, provindos do Sul brasileiro pertencem a uma cultura estranha e antagônica à floresta tropical, o mais complexo talvez dos principais ecossistemas do mundo. Eles estão tentando substituir parte da floresta por um ecossistema mais simples e mais alimentício, de criação própria, capaz de responder pelo sustento da ocupação humana intensiva, com base numa cultura de semeadura rica em proteínas — milho, feijão e arroz. Os invasores desafiam, assim, uma velha dicotomia do mundo tropical. Nos cerca de 22 mil anos de indícios reconhec-

dos da presença do elemento humano no Novo Mundo, produziu-se uma diferenciação nítida entre duas grandes áreas de cultivo da terra: primeiro, os vales úmidos da parte Norte da América do Sul, em que a agricultura se desenvolveu mediante plantio de partes de plantas preexistentes (caso da mandioca e o inhame) e não com sementes. Essa vegetação se difundiu em sentido Norte pelo Caribe e, em sentido Sul, pela Amazônia, provendo de fécula a dieta da população pequena e esparsa que vivira principalmente da coleta de frutos silvestres e da captura de peixes e mamíferos nos rios.

A segunda grande área surgiu da agricultura, ou semeadura — especialmente de milho, abóbora e feijões —, que sustentou as populações indígenas densas da América Central com uma dieta de proteínas arranjada por elas mesmas (1) — um modelo clássico de agricultura de subsistência evoluída que ainda existe na América Central de hoje. Os três produtos ocupam o mesmo lote de terra, com o feijão a subir pelas hastas do milho e a abóbora espalhando-se pelo chão, beneficiando-se todas, conjunta e eficientemente, do sol e da chuva e preservando o solo de erosão (2). Em todo o mundo, essa agricultura por semeadura mostrou forte tendência à expansão. No Sudeste asiático, área tropical, o arroz substituiu a cultura do inhame e outro tubérculo, o taro, numa grande extensão, enquanto na África Ocidental o inhame parece ter perdido o lugar para os cereais que crescem ao Norte da bacia do Congo (3). Os atuais habitantes da floresta tropical da África Central e Ocidental invadiram a região há mais de 1500 anos; trazendo consigo sementes e utensílios de ferro (4).

O índio da Amazônia, ao invés, é o sobrevivente diminuído do habitante original, tirando sustento da floresta e dos rios e plantando mandioca e batata-doce. Na fronteira brasileira e particularmente ao longo da estrada para Rondônia, a população indígena está sendo substituída por invasores equipados com nova tecnologia de penetração. Os colonos tentam desesperadamente transferir para a savana e a floresta tropical a técnica agrícola de regiões mais temperadas, em escala e ritmo jamais tentados antes. A grande dúvida que eles enfrentam é se essa estratégia de fronteira será viável, econômica e ecologicamente.

Na luta pela colheita de arroz em regiões de chuvas torrenciais, os novos colonos de Rondônia aprenderam que há obstá-

culos sérios à agricultura de semeadura em florestas equatoriais. Para dar um exemplo, há uma grande diferença entre raízes e tubérculos que podem ficar na terra, na Amazônia, pelo tempo que for necessário, e a colheita sob trópicos úmidos, com sua proteção contra a impregnação, que é um problema cheio de percalços. Além disso, os grãos ricos em proteínas exaurem o solo de nutrientes com muito mais rapidez que os tubérculos hidrocarbonatados; eles exigem, ademais, clareiras para maior exposição à luz do sol e à chuva, trazendo, assim, maiores riscos de erosão. Para atender ao problema, os colonos andam a improvisar técnicas mistas de plantio, semelhantes às dos antigos plantadores de sementes da América Central: intercalam o arroz, o feijão e o milho com plantio de mandioca, dando ao solo uma cobertura resistente e folhuda, que enfrenta seca e chuvas. Outrossim, a instâncias do governo, estão promovendo culturas permanentes — de cacau, borracha e bananas — que dão cobertura ao solo o ano inteiro e lhe tiram menos nutrientes.

Mas há um problema maior de recursos, a ser solucionado pelos colonos. Porque, salvo ilhas de fertilidade, como as faixas de terra vulcânica roxa em Rondônia, o solo que fica coberto pela floresta tropical é pobre. Cerca de 70% da Amazônia é de solos lateríticos, solos ácidos carentes de matéria orgânica e ricos em ferro e alumínio, que podem se transformar numa substância dura (laterita), se desflorestados e expostos à luz solar. Na região do Rio Negro da Amazônia e nas Guianas, há florestas imensas sobre areia branca, de onde até os óxidos de ferro já foram lixiviados (5). O crescimento de vegetação luxuriante sobre esses solos pobres, com árvores que sobem até acima de 30 m é possível com a intensa e eficiente reciclagem, dentro do ecossistema, do cabedal limitado de nutrientes, graças à água da chuva e à interação de miríades de espécies vegetais e animais. Uma grande margem dos nutrientes acha-se estocada nos organismos das plantas e animais e é reciclada rapidamente quando de sua decomposição pela morte. De maneira geral, a América do Sul é especialmente pobre em animais de caça de porte suficiente para alimentar uma população de colonizadores. Admite-se que as espécies nativas da Amazônia estejam abaixo, em volume, das das florestas tropicais da África e Ásia. De uma área da Amazônia central constatou-se abrigar cerca de 440 toneladas métricas de matéria orgânica vegetal por acre (cerca de 40,4 m² de área) e

apenas 0,08 toneladas de biomassa animal, sobretudo invertebrados e insetos, a maioria vivendo dentro do solo (6). Ignora-se ainda se esse ecossistema, uma vez destruído, poderá ser substituído por outro, capaz de produzir bastante proteína para alimentar a ocupação humana em larga escala (7).

Os desafios

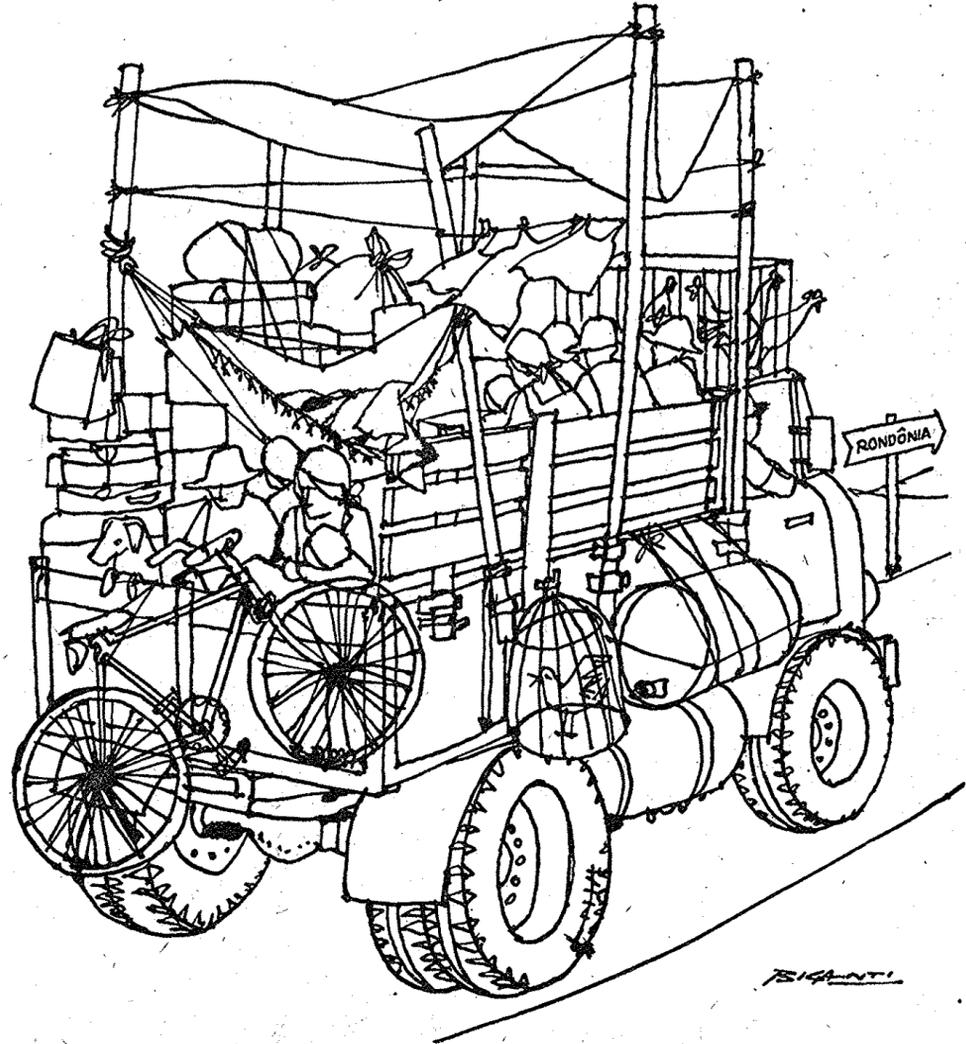
O ímpeto Norte e Oeste da fronteira brasileira importa, assim, em alguns dos mais importantes desafios técnicos e ecológicos do final do século XX. Ao mesmo tempo, a exploração e conquista da base virgem em potencial no interior da América do Sul talvez seja uma ajuda para se determinar o grau de abundância ou de escassez com que se defrontará a humanidade no próximo século e depois. Talvez ajudem também a responder perguntas como esta: a distância geográfica continuará deixando de ser obstáculo à colonização de áreas remotas da Terra? Ou as novas fronteiras virão a sucumbir aos recentes preços do petróleo? Poderão as ilhas de solo fértil ocultadas pelas florestas tropicais, uma das últimas fronteiras espaciais da humanidade, compor-se com a nova tecnologia e disciplina ecológica, para alimentar populações bem maiores que as tribos que durante séculos habitaram a Amazônia? Ou serão esses novos estabelecimentos agrícolas prontamente varridos pela doença e erosão do solo? Os eventuais pedaços de solo fértil no "deserto verde", uma vez privados de sua cobertura florestal, não se perderão, lavados pelas chuvas amazônicas? Em outras palavras, a queimada não virá a fazer do deserto verde um deserto vermelho, um monumento ao que há de destruído na espécie humana? Ou estará levantando um problema que se deve enfrentar com inovação e adaptação?

No passado, perguntas do gênero seriam acolhidas com dogmatismos ou perplexidade. No começo do século, o engenheiro militar Euclydes da Cunha, o maior escritor brasileiro, teve sua experiência da explosão econômica da borracha amazônica e falou da compulsão vitoriosa a "voltar, tão cedo quanto possível, abandonando a terra encantada e melancólica, que parece destituída de solidez suficiente para aguentar o peso material de uma civilização" (8). Tal maneira de ver é endossada na tese de muitos especialistas, que vêem a floresta amazônica como um ecossistema de extrema fragilidade, fadado à rápida destruição com a penetração e colonização humana em larga escala e que prevêem que só restará um deserto continental quando essa insânia rapaz e despaliada encerrar o ciclo. De outro lado, os generais e tecnocratas do regime brasileiro, que lançaram a colonização intensiva da Amazônia em 1970, são propensos à crença numa Amazônia comucópia fabulosa de recursos naturais a serem explorados, se não se quiser venham eles no futuro a ser extorquidos por alguma potência estrangeira. Achem que as partes mais férteis da Amazônia devem ficar restritas à ocupação por estabelecimentos agrícolas, deixando a parte maior, de solos lateríticos pobres, para pastagem, no maior empreendimento pecuário do mundo. Um terceiro ponto-de-vista, mais perpassado de humildade e perplexidade, foi manifestado pelo geógrafo francês Pierre Gourou, ao investigar porque teria sido a Amazônia povoada por menos de um habitante por quilômetro quadrado pela metade do século: "A floresta do Congo não é mais saudável que a Amazônia, sendo-lhe no entanto dez vezes superior em densidade populacional. Igualmente, a

floresta de Berin, no Dahomey, jamais ofereceu condições de salubridade para sua densidade populacional que comporta 200 ou 300 vezes acima da da Amazônia. Ao contrário, quer o Congo, quer Benin são menos salubres... Hoje, a Amazônia tem poucos habitantes e uma economia em estagnação, não por força das condições naturais, mas por efeito de fatores históricos desastrosos, como o grande extermínio da população indígena, sem compensação de um ingresso de colonizadores. Não veio atividade econômica alguma de significado, capacidade para a expansão, depois da simples extração de produtos (borracha, castanhas do Pará, ervas medicinais), que causara o enfraquecimento, quer da atividade econômica em geral, quer do progresso técnico. Um dia, o Amazonas poderá talvez levar combolos de barcos, carregados de mercadorias, se os habitantes de todos os níveis sociais, puderem absorver melhores técnicas e ser imbuídos de uma idéia mais rica do progresso econômico... Em outras palavras, foram os fatores humanos, conjugados com o obstáculo das endemias tropicais, que não favoreceram a ocupação das áreas desabitadas do mundo tropical, e que constituem no entanto os trunfos de que deverá dispor a raça humana na batalha pela sobrevivência. Por ora, continuam controversas as condições de ocupação desses vazios territoriais. Terão os governos de que dependem a Amazônia e as regiões limítrofes meios de assumir o progresso?" (9).

Transformações

A marcha da fronteira brasileira para o interior do continente sofreu algumas transformações extraordinárias no século XX. Primeiro, a continuidade de um crescimento demográfico sem precedentes no registro humano. Em 1900, o Brasil contava apenas 17 milhões de habitantes, encarrando-se a carência de mão-de-obra como o problema econômico fundamental. Mas, em 1972, a população do Brasil vencia o limite dos 100 milhões e atingirá, por volta do ano 2.000, os 210 milhões, segundo projeções da ONU. De 1950 a 1970, a população da Amazônia dobrou, após um período de estagnação, a se contar do colapso do boom da borracha, às vésperas da 1ª Guerra Mundial. Salvo o caso dos Estados Unidos no século passado, em que a imigração desempenhou papel muito maior, a história desconhece precedentes para uma tal escala de crescimento demográfico, qual a que se registra no Brasil. Em segundo lugar, esse crescimento da população foi apoiado pelo extraordinário crescimento do Produto Nacional Brasileiro, a um ritmo médio anual de 6,1% no último meio século. Terceiro, a terra aproveitável para agricultura subiu, no Brasil, de 16 milhões de acres (6,35 milhões de ha.) em 1920, para 90 milhões (35,7 milhões de ha.) em 1970, tendo-se multiplicado por mais de três, nesse tempo, o número de fazendas na Amazônia, com crescimento ainda muito mais alto desde então. Quarto, esse avanço da área agrícola foi possível graças ao enorme esforço de construção de estradas de rodagem no interior subdesenvolvido do Brasil, que fez a rede rodoviária multiplicar-se por 10, de 1945 para cá. Os feitos mais espetaculares desse esforço foram as novas estradas que se entrecruzam na Bacia Amazônica: a Belém-Brasília, a primeira ligação por terra entre o Sul e o Rio Amazonas, inaugurada em fins da década de 50; a abertura da BR-364, ligando a nova capital interiorana, Brasília, e a Amazônia ocidental, e cortando as selvas de Mato Grosso e Rondônia para atingir seu extremo Norte no Estado do Acre; rico em borracha e arrancado da Bolívia no início do século; o início da construção da Transamazônica e da Perimetral Norte na década de 70, destinadas a ligar o litoral Atlântico com as fronteiras a Oeste e abrindo caminho à colonização da floresta equatorial, para alívio da pobreza crônica, do superpovoamento e das tensões sociais na região mais castigada do Brasil, o Nordeste. Os generais e tecnocratas que governam o País contam sobre essas estradas para conexão estratégica com uma grande rede continental de rodovias, que enlaçará os centros industriais do Brasil Sul com o Caribe, ao Norte, e com o Pacífico, a Oeste. Destarte, estava o Brasil tentando criar uma civilização continental centrada no caminhão e no carro, a despeito da incapacidade de atender ao consumo interno com mais de um quinto do petróleo necessário. Se o Brasil é hoje o quinto maior país do mundo em território e o sexto em população, não se sabe de país-continente tão pobre em jazidas economicamente utilizáveis de combustíveis fósseis. Graças, entretanto, ao baixo preço de importação do petróleo e à rápida difusão de tecnologia no período pós-guerra, pôde o Brasil, nas últimas décadas, transformar-se na primeira grande nação do mundo a depender quase totalmente do motor de combustão interna para o desenvolvimento da economia e integração do território. Por que demorou tanto a ocupação efetiva do território remoto, o sertão? Por que o Brasil contribuiu tão pouco para o suíto mundial de construção de ferrovias, que fixou 800 mil km de trilhos entre 1830 e 1900? Por que não pôde o Brasil competir em capitais e recursos humanos para a colonização com os Estados Unidos, a Argentina e a Austrália? A principal razão parece ter sido a carência, no interior despovoado da América do Sul, de um produto de exportação equivalente às peles e cereais da América do Norte e da Sibéria, e à prata e estanho dos Andes, onde linhas férreas irromperam pelas alturas do Peru e da Bolívia, sob condições extremamente adversas. Um representante da Coroa portuguesa notava, em 1772: "Numa região tão central quanto o Mato Grosso, onde o indispensável à sobrevivência sobre a grama de escassez de mais de 300% em primeira mão, só a produção de ouro poderia manter o comércio e fazer essa colônia florescer; e se tal produção cessasse, a capitania de Mato Grosso acabaria como um estabelecimento indígena miserável!"



Na ocupação da fronteira, o maior desafio

Conclusão da ult. página

(10). Na exata medida em que as fortunas coloniais de Mato Grosso ficavam totalmente na dependência do atendimento à demanda da economia européia, a próxima vaga de penetração e ocupação do sertão teria que esperar pela segunda revolução industrial na Europa, no final do século XIX (11).

Sem paralelo com as primeiras fases da revolução industrial, quando a Europa atendia às próprias necessidades básicas (carvão, ferro, algodão, lã e trigo), depois de 1850, os países mais desenvolvidos passaram a um estágio de nível mais elevado de consumo individual e articulação técnica, que exigiu produtos primários encontrados somente na periferia da economia mundial. Itens de necessidade tais como borracha, cobre, petróleo, bauxita, café e estanho começaram a pesar no comércio entre os países, enquanto uma rápida difusão de capitais e tecnologia invadia essas áreas periféricas, para garantir um fluxo permanente de tais produtos para os mercados mundiais. No Brasil, a produção de café nas encostas além do Rio e de São Paulo gerou uma aliança de capital e talento empresarial que instrumentalizou quer o início da industrialização, quer uma penetração mais profunda e mais sustentada do interior continental. Desde então, a fronteira brasileira avançou pelo interior sul-americano, ao longo das linhas magnéticas geradas de São Paulo, a metrópole industrial de mais rápido crescimento no mundo. Entre 1890 e 1900, população de São Paulo subiu de 65 para 240 mil habitantes; neste século vem dobrando a cada quatorze anos, aproximadamente, para chegar agora aos dez milhões. No princípio do século, as linhas férreas que inicialmente iam até as encostas montanhosas de cultura do café, progrediram pelo interior, ao Norte e a Oeste. No começo da 1ª Guerra Mundial, uma nova linha férrea Noroeste — a conexão intercontinental até hoje inacabada — entrou pelas planícies e pântanos do Sul de Mato Grosso, para ligar, pela primeira vez, o Extremo Oeste brasileiro com os portos do litoral Atlântico (12). Em 1930, outra ligação ferroviária progrediu de São Paulo para o Norte, rumo ao Estado de Goiás, no Planalto Central, abrindo uma nova "fronteira do arroz", que contribuiu para a triplicação do consumo brasileiro per capita de arroz nas quatro décadas seguintes, apesar de a população como um todo ter igualmente triplicado. Uma terceira ferrovia pioneira deu acesso aos solos férteis de terra roxa sob as florestas paranaenses, transformando o Paraná na primeira região de produção de café do mundo. A essa altura, entretanto, tais conexões ferroviárias in-

ipientes se viram suplantadas pelo empenho na construção de rodovias que, a partir da II. Guerra Mundial, estão ligando todas as regiões do Brasil, pela primeira vez na história.

O ponto crítico de diferença das experiências anteriores de pioneirismo está na dependência atual da agricultura comercial com relação não apenas a maciças infusões de novas técnicas, mas ainda ao abastecimento em petróleo importado, sob forma de combustível e fertilizantes — a preços que se multiplicaram por cinco, na década de 70 —, a fim de garantir a produtividade do solo e a logística de ligação com mercados distantes. O empenho de entregar ao cultivo áreas cada vez maiores é parte do plano brasileiro de conquista do sertão e de pagamento das importações de combustíveis e bens de capital, através da liderança na exportação mundial de alimentos. Mas o aumento recente da produção agrícola não proveu de um rendimento mais alto, como na Índia e no México, e sim de novas áreas ganhas para o cultivo. O

problema dessa política de agricultura extensiva é que, à medida que a fronteira vai progredindo rumo ao interior, a qualidade do solo vai se tornando geralmente mais pobre, a despeito de algumas ilhas de fertilidade, como a terra roxa no centro de Rondônia, as planícies úmidas e margosas do Acre, na Amazônia longínqua e alguns trechos ao longo da Transamazônica e da Belém-Brasília. Cultivar esses solos mais pobres demandará maior utilização de energia e mais apoio logístico. Portanto, o progresso de grandes áreas na fronteira brasileira por um problema enorme, técnico e econômico, implicando no subsídio a insumos como maquinária, combustível, fertilizantes, pesticidas, e na pesquisa agrícola. Uma das grandes incógnitas desse final de século é se se conseguirá sustentar esse tipo de desenvolvimento econômico com os novos preços do petróleo.

Cinco cidades

Nos últimos anos da década de 70, a penetração e ocupação do interior sul-

americano avança rapidamente, a despeito das inseguranças econômicas. O Brasil constrói rodovias no interior da Amazônia, rumo ao Norte e rumo ao Oeste, enquanto Peru e Bolívia estendem sua malha rodoviária a Leste dos Andes, através da selva. Na Amazônia ocidental brasileira e nas regiões fronteiriças do Peru e Bolívia despontaram, na última década, cinco cidades de mais de 100 mil habitantes onde antes não existia nenhuma (13). E assim como Chicago, Detroit e Minneapolis dependiam de remessas de farinha de trigo do Leste norte-americano até meados do século XIX (14), assim também as novas concentrações populacionais e cidades da Amazônia dependem do abastecimento em gêneros básicos de regiões de implantação mais antiga, a centenas de quilômetros de distância. E assim como o gado suíno do Texas, transportado até às novas cidades-rancho do Kansas nos anos 1870, atendeu à necessidade crítica de fretes ferroviários no sentido Leste — a tarifas reduzidas —, nas composições que haviam trazido produtos manufaturados da costa Atlântica, assim também os fazendeiros da fronteira brasileira podem expedir barato sua produção para mercados distantes, por caminhões que trazem bens de São Paulo e que de outra forma teriam que retornar vazios. Segundo uma história das cidades do Kansas, "a diferença que os fretes em sentido Oeste, tinham sobre os em sentido Leste refletia a necessidade típica de uma região subdesenvolvida, de adquirir mais bens do que é capaz de vender" (15).

A urbanização vai acompanhando a implantação de estabelecimentos agrícolas na fronteira econômica brasileira na forma como se deu no Oeste norte-americano faz um século. Com a abertura ao tráfego regular da BR-364 há dez anos, as ermas estações telegráficas postadas ao longo da estrada transformaram-se em cidades florescentes, habitadas por uma proporção crescente de forasteiros. Antes da primeira tentativa de abertura da estrada em 1960, o que é hoje Vila Rondônia era um campo isolado de mineração e um barracão feito de borracha, na junção de dois rios, onde Rondônia criara há meio século um posto de telegrafo. Havia também umas poucas casas em torno do posto, apesar de ter a linha telegráfica deixado de operar por volta de 1940, com o advento da comunicação por rádio. Para abastecer esse povoado de uma poucas centenas de pessoas, era necessário viajar 25 dias de Porto Velho, a 350 km de distância, cruzando vários rios e procedendo ao descarregamento, para prosseguir o percurso por terra, em 14 diferentes lugares na selva. Daí proceder-se à remessa de abastecimento apenas uma vez por ano. A abertura de uma estrada precária para Porto Velho reduziu para seis dias o percurso, encurtado

mais tarde para seis horas, na estação seca. Desde então, a população de Vila Rondônia aumentou muito rapidamente, para quatro mil habitantes, em 1970 e para cerca de 36 mil, em 1976. Ela é hoje o principal entreposto comercial do cinturão de terra roxa que atraiu para Rondônia colonos de todo o Sul do Brasil, criou comunicações fáceis com o resto do País por rádio, televisão e telefonia via satélite, assim como pelo tráfego regular de ônibus pela BR-364, a ligar Rondônia com as áreas rurais distantes de Minas Gerais, Espírito Santo e Paraná, de onde as secas, as geadas e a mecanização da agricultura baniram pequenos produtores agrícolas e peões, à procura de algo melhor na fronteira. Dessa forma, os 45 milhões da população rural do Brasil parecem estar em constante mobilidade, numa das maiores migrações rurais da atualidade, em direção a um futuro extremamente incerto.

Notas:

- (1) A melhor exposição dessa teoria está no ensaio de Carl O. Sauer, *Agricultural Origins and Dispensals* (1952), inserido em sua obra *Seeds, Spades, Hearths and Herds: The Domestication of Animals and Foodstuffs* (Cambridge, MIT Press, 1969).
- (2) Sauer, o.c., p. 131.
- (3) Um levantamento histórico da expansão da agricultura de sementes por regiões de culturas de raízes está em David R. Harris, *The Origins of Agriculture in the Tropics*, *American Scientist*, março-abril, 1972.
- (4) Frank W. Leizenstein, *Some Consideration of Biological Adaptation by Aboriginal Man to the Tropical Rain Forest*, em Betty J. Meggers e outros (editores), *Tropical Forest Ecosystems in African and South America* (Washington, Smithsonian Institution, 1973), p. 293.
- (5) Paul W. Richards, *The Tropical Rain Forest*, *Scientific American*, dezembro de 1973, p. 64.
- (6) E. J. Fittkau e H. Klinge, *On Biomes and Tropic Structure of the Central Amazonian Rain-Forest Ecosystem*, *Biotropica*, abril de 1973, p. 10.
- (7) Essa possibilidade é encerrada com ceticismo por Betty J. Meggers, *Amazonia: Man and Culture in a Counterfeit Paradise*, Chicago, Aldine, 1971; e por Daniel R. Gross, *Protein Capture and Cultural Development in The Amazon Basin*, *American Anthropologist*, setembro de 1975.
- (8) Euclides da Cunha, *Os "caucheros"*, *A Margem da História*, 3ª edição, Porto, 1922, p. 79.
- (9) Pierre Gourou, *The Tropical World*, 4ª edição, Londres, 1966, pp. 165 e ss.
- (10) Citado por David M. Davidson, *Rivers and Empires: The Modern Route and the Incorporation of the Brazilian Far West, 1799-1804* (dissertação para PhD na Universidade de Yale, 1970), p. 110.
- (11) Algumas dessas ideias têm de W. Arthur Lewis, nas conferências de Janesey sobre A Evolução da ordem Econômica Internacional, março de 1977.
- (12) Para uma história dessa ferrovia e do sentido que ela levou, veja-se Fernando de Azevedo, *Um Trem Corre para Oeste*, São Paulo, 1950.
- (13) Porto Velho, Rio Branco e Cuiabá (Brasil); Iquitos (Peru) e Santa Cruz (Bolívia).
- (14) Clarence H. Danhof, *Change in Agriculture: The Northern United States, 1820-1870*, Cambridge, Harvard University Press, 1969, p. 28. (15) Robert R. Dykstra, *The Cattle Towns*, 2ª edição, Nova Iorque, Atheneum, 1976, p. 79.

