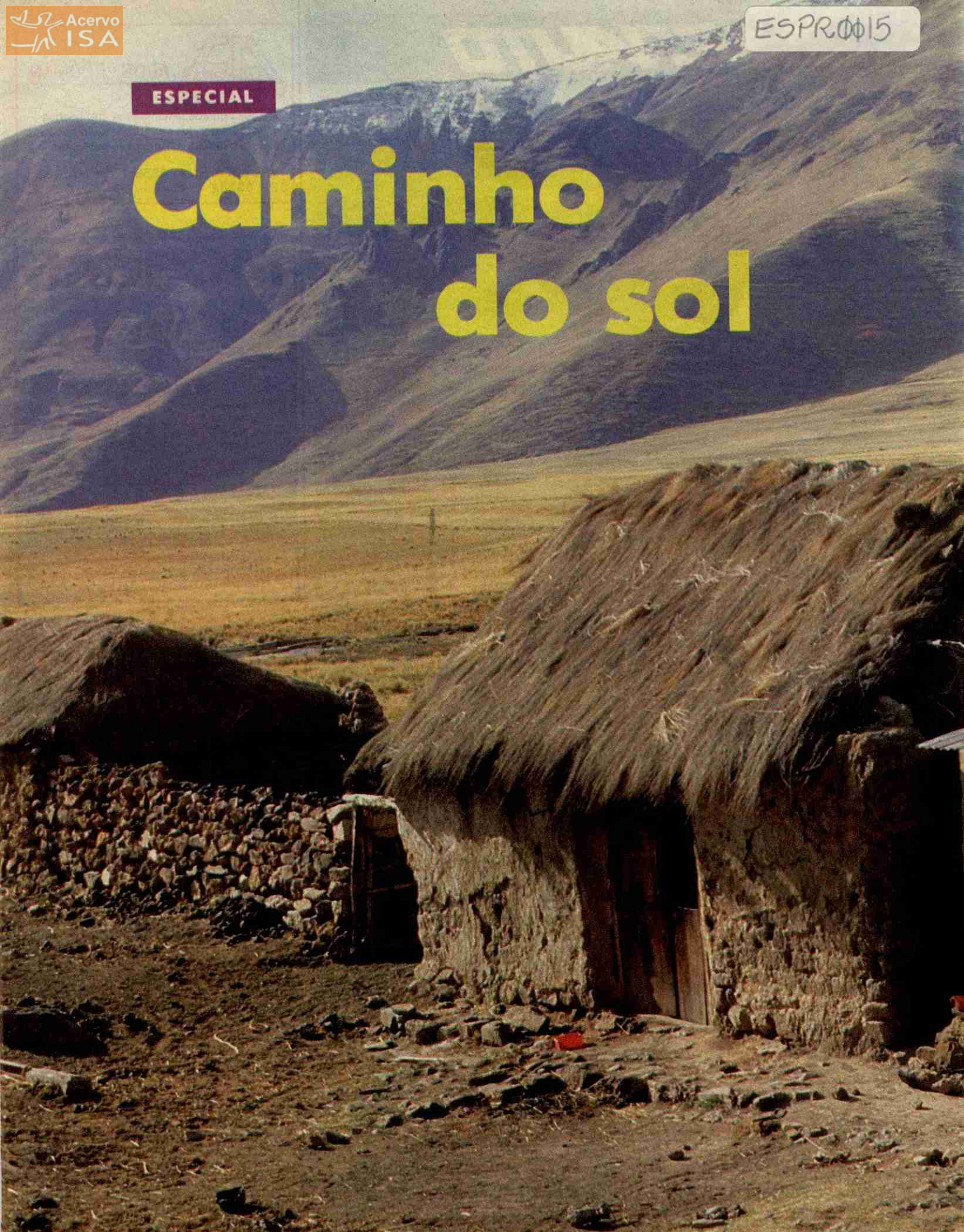


ESPECIAL

# Caminho do sol



A rota do poente começa numa selva e termina num oceano. Tem no meio um majestoso maciço de rocha adornado de gelo, os Andes. Hoje, esse é o roteiro de uma aventura. Amanhã, poderá ser o traçado que ampliará mais uma fronteira da produção agrícola e também aproximará o Brasil do rico mercado do Oriente. O rascunho desse caminho — uma estrada que ligue o Centro-Oeste brasileiro ao oceano Pacífico — já existe. E está povoado de desafios para quem se dispuser a desbravá-lo.

Por Claudio Cerri Fotos Ernesto de Souza





# O desafio do Oeste

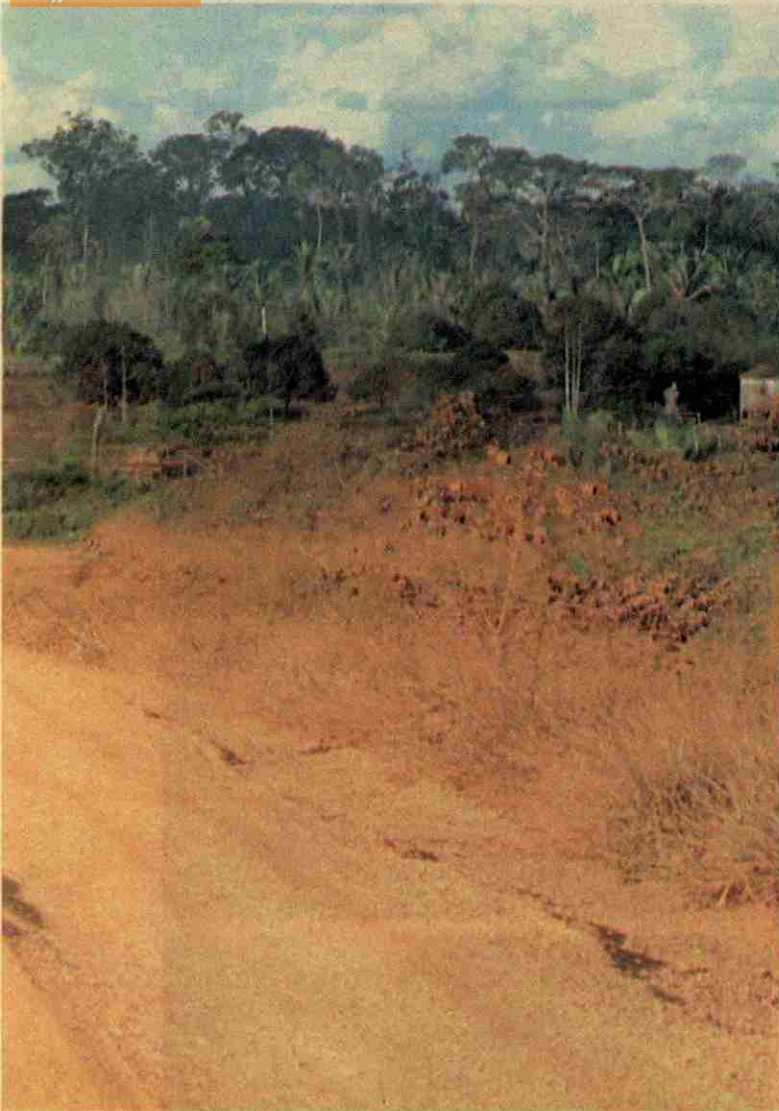
De Cuiabá à costa peruana, 4.000 km de aventura

**N**ão é sempre que acontece. Mas quando a aventura cruza com o sonho e os dois decidem desbravar uma estrada nasce desse encontro uma fusão fascinante. O fenômeno, às vezes, nem é notado pelos próprios protagonistas da saga. Mas anos à frente se verá que nascia ali um bom pedaço da História. Ou pelo menos boas histórias. As chances crescem quando as linhas desse traçado — armado com esperança e coragem e moldado a pó e barro — desbravam caminhos que condensam verdadeiros compêndios de geografia. Cordilheiras gigantes e geladas, por exemplo, sucedendo-se a planícies tórridas e chapadões de geométrica monotonia. O calor pegajoso da selva tropical confrontando-se com a paisagem fria, enigmática de desertos de feição lunar. Superfícies mutantes, redesenhadas pelo vento da

noite; sumidouro de formas que emudece as palavras e subtrai seu sentido. No fim de tudo, esperando, o mar. Não qualquer mar. Mas o Pacífico, o oceano do futuro, insinuando-se como a rota comercial mais importante do século XXI.

Esse roteiro de sobressaltos naturais e ebulição humana existe e começa em Cuiabá, no coração geográfico da América do Sul, nas imediações da Chapada dos Parecis, em meio a campos cerrados onde a soja e o algodão erguem seus domínios. Ali nasce a BR-364, a rodovia do oeste — cerca de 2.000 km de buracos, terra e pó até Rio Branco. A capital do Acre, porém, divide apenas a metade da viagem — a metade mais fácil. De lá, ramificam-se outros 2.000 km indomáveis, desconcertantes, desafiadores e extenuantes que reservam a quem vencê-los uma baía calma e profunda no seu extremo: o porto





**MÃO DUPLA.** BR-364, a 40 km de Rio Branco, AC: na seca, nuvens de poeira; na chuva, banhos de lama

de Ilo, situado ao sul da costa peruana, a linha mais ocidental do continente, onde o sol morre mais tarde e os pelicanos desafiam o vento frio do Pacífico com seu vôo irreverente.

Vista do alto, a cicatriz tênue que une esses extremos não passa de um risco intermitente que ora irrompe, ora submerge em meio a massas verdes, barrentas e cinzas, domínio da natureza e do homem. Os campos domados do Mato Grosso, as vastidões desmatadas de Rondônia e a exuberância verde, densa, da Amazônia brasileira e peruana ladeiam essa rota que avança audaciosamente para o Norte e o Oeste, cortando o Acre, rasgando a fronteira e buscando espaço nas matas fechadas de taboca de Madre Dios — a região mais selvagem e desabitada do Sul do Peru. Súbito, um imenso maciço de rocha ergue-se ao longe, no horizonte da estrada e vai espremê-la entre muralhas imponentes e precipícios arrematados por rios de correnteza veloz. Os Andes, um conjunto de três cordilheiras — as maiores do mundo —, saltam majestosamente no caminho dessa rota que parte de 177 metros de altitude, em Cuiabá, para escalar picos de 5.000 metros do altiplano Sul peruano, até penetrar na solidão dos desertos costeiros do país, que antecedem o Pacífico.

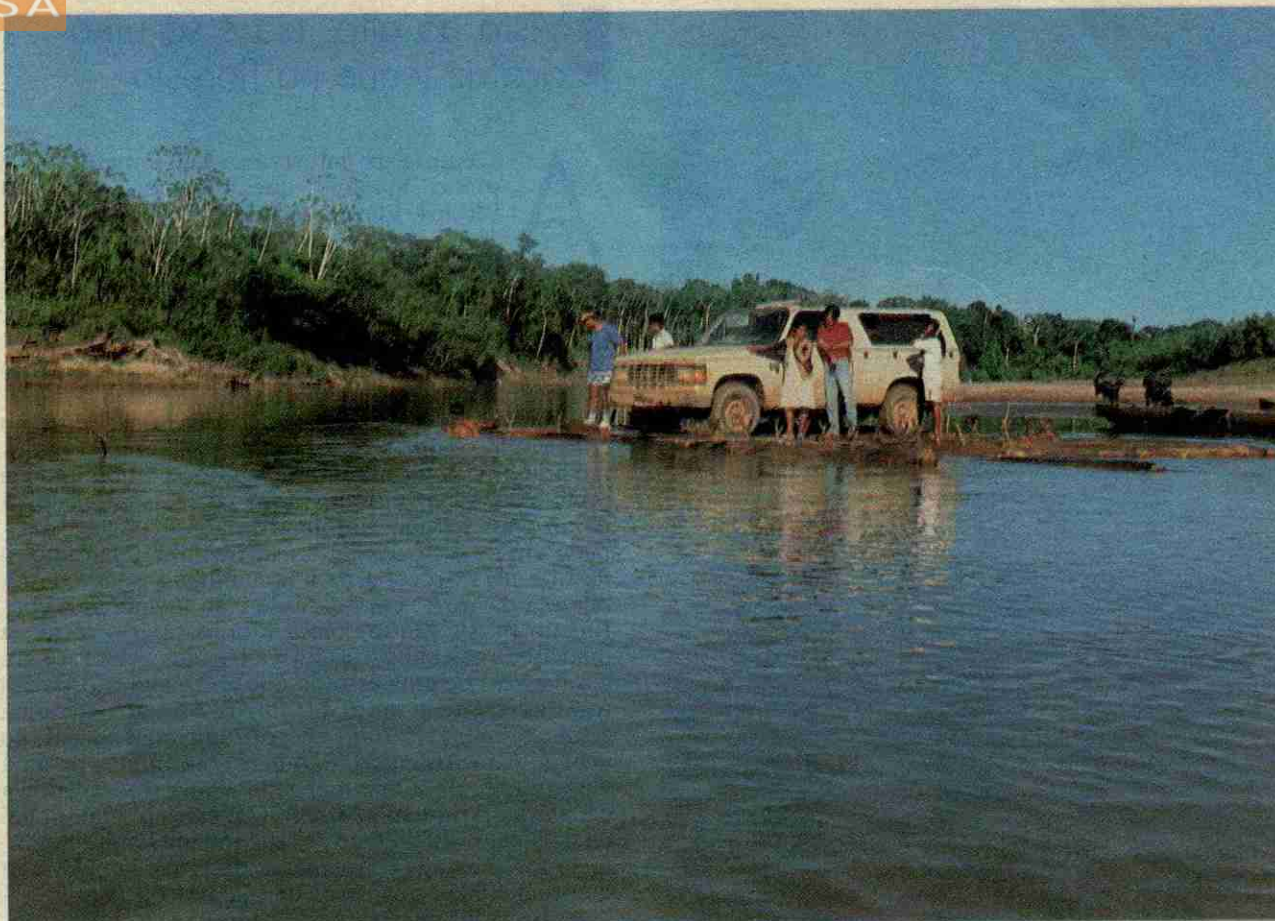
## Vista do alto, ela é só uma cicatriz tênue na floresta

**A** aventura da natureza só não é maior que o sonho humano que transita solto pela BR-364. Planejada ainda nos anos 50, no governo Kubitschek, para ser irmã gêmea da Belém-Brasília e abrir a Amazônia aos migrantes sem terra, a 364 só foi entregue, de fato, três décadas depois. Em 1984, em meio do processo político de emancipação do Estado de Rondônia, foi concluída a pavimentação do trecho que liga Cuiabá a Porto Velho, avançando 1.500 km no rastro dos postes telegráficos plantados pelo Marechal Rondon, no começo do século. Era o sinal de partida para o último grande ciclo de migração da história brasileira, que mobilizou pelo menos um milhão de pessoas na corrida ao Oeste. Cada quilômetro da estrada está pavimentado de histórias de brasileiros que jogaram seu destino na carroceria de um caminhão e seguiram a bússola da sorte, em busca de vida melhor nos confins do Brasil. Junto com a soja, o café, o cacau, a madeira, a castanha, o gado e a borracha eles formam a seiva viva de uma estrada que corre audaciosamente para o Oeste, a selva, a fronteira e o Pacífico numa estonteante inversão do apego tradicional ao Sul, ao urbano e ao Atlântico. São heróis anônimos de uma viagem feita de suor e mapeada a bala. De esperança e malária. Ariquemes, Rondônia, é a capital mundial da doença. Com metade de seus 150 mil habitantes infectados, a cidade consegue ser destaque num Estado que reúne 40% dos casos de malária do Brasil.

As histórias de vida ainda estão frescas nessa fronteira. Todos têm um caso para contar, como que para assegurar, até inconscientemente, algumas linhas nos registros da odisséia dessa viagem, se um dia vier a ser escrita. O dono do hotel, a menina bonita do garimpo, o pistoleiro exibicionista, o farmacêutico, o fazendeiro rico, o colono abatido, o nordestino, o paranaense, o gaúcho de Erechim — gente corajosa e gente sem escolha. Gente que vai na frente do país; que amansou a terra roxa do Paraná e rasgou a Belém-Brasília; que

**As histórias de vida ainda estão frescas nessa fronteira. E todos querem contar a sua, do fazendeiro rico ao pistoleiro**

ocupou o *Matogrossão* e domou os cerrados. E que nos anos 70/80 lançou-se na estrada para “caçar vida melhor nas terras de Rondônia e do Acre”. Everaldo Góes, o paranaense que se transformou no rei do café, de Cacoal; seu Jair, mineiro, dono do hotel O Nacional, em Vilhena, nacionalista ferrenho a ponto de ter pintado a fachada da casa de verde-amarelo, que culpa os “gringos” pela demora na pavimentação da 364 até o Pacífico; Gaúcho, menino de 19 anos, pistoleiro dos garimpos do Madeira, que cobra 25 gramas de ouro “*pelos serviços*”; o pernambucano Mário Monteiro, que pôs o pé na estrada em 1959 e só em 1980 conseguiu seu lote em Rondônia; Sebastião Daniel, 26 anos, ansioso à espera do aviso do “pessoal” para invadir uma fazenda entre Cabixi e Colorado (RO) e conseguir um chão seu; as famílias Rocha e Lira, 23 pessoas, um só desejo, dois cachorros, algumas galinhas, um macaco e um título de dez al-▷



**TRAVESSIA.** Rio Thauamanu e selva peruana: desbravar

## O olhar vazio do índio Biro faz perguntas sem respostas

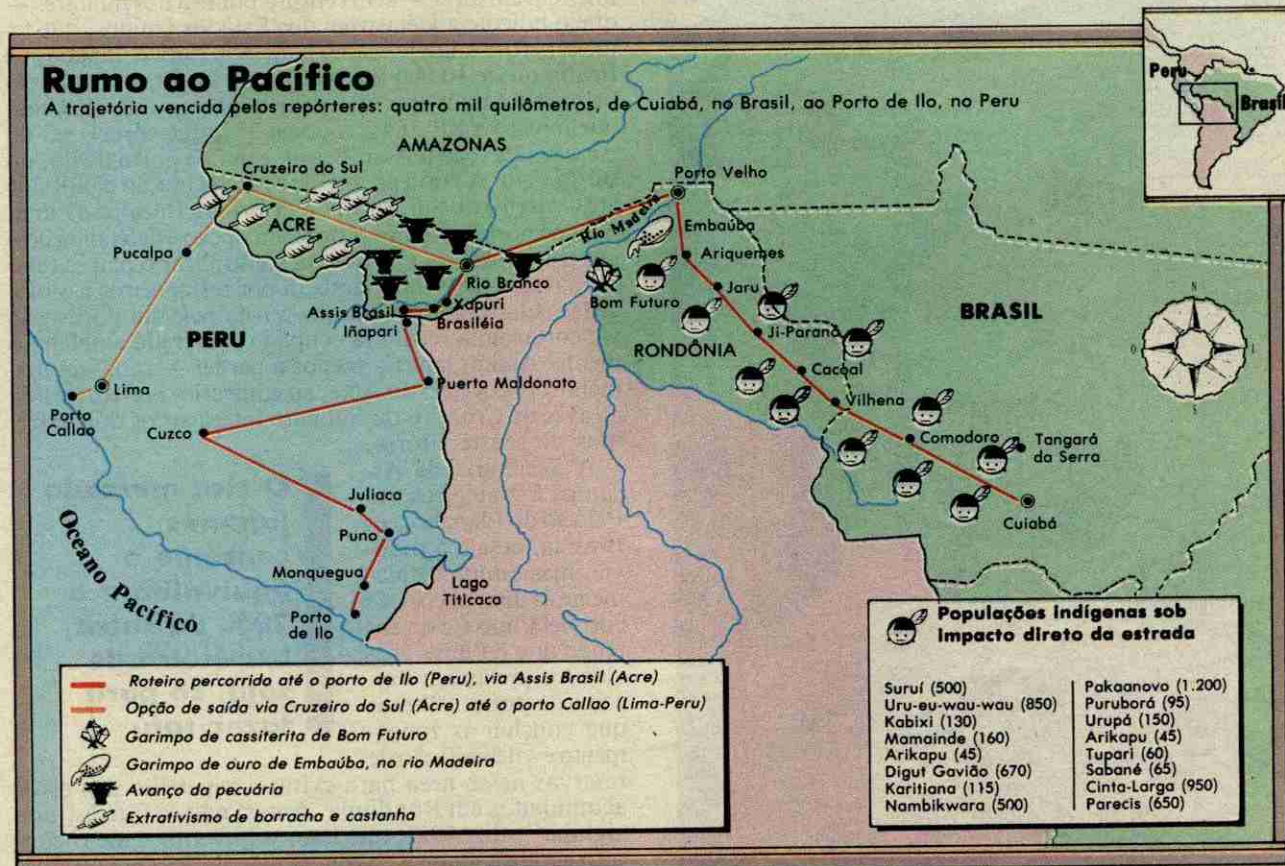
queires de terra, arduamente comprado em sociedade na colônia de Bom Princípio, para onde os leva a coragem e a balsa que atravessa o rio Machado, em pleno sol do meio-dia. Em meio ao vaivém fervilhante da 364, o olhar vazio do índio Biro, da tribo Katitã-lu, do Sararé, é o retrato da derrota de quem foi colocado à margem da estrada, enquanto suas terras eram saqueadas pelos madeireiros. Imóvel, o katitã-lu fixa o horizonte em busca de respostas que não vêm. Ao lado, o filho de um ano respira ofegante, no chão, os pulmões fulminados pela pneumonia.

**P**elos caminhos da 364 o Brasil desfila esse cortejo de vencedores e derrotados, participantes voluntários ou não da grande aventura brasileira deste final de século, onde o país está desafiando a conciliar o grande e o pequeno, a diversidade e a especialização, o campo e a cidade, a natureza e o progresso. O palco dessa aventura está cheio de cicatrizes e fraturas expostas. No Banco Mundial, a ocupação de Rondônia transformou-se em exemplo clássico de modelo fracassado de colonização. Chico Mendes, o líder seringueiro assassinado em dezembro de 1988, em Xapuri, conseguiu sustar as verbas do Banco Interamericano do Desenvolvimento



(BID) para asfaltar a 364 até o Acre com um argumento incontestável: evitar a repetição dos desastres sociais e ecológicos potencializados em Rondônia com a pavimentação da rodovia. “O Chico não era contra a estrada, mas contra o que vem com ela se não se faz um zoneamento que garanta as reservas extrativas, as áreas indígenas e a preservação da floresta”, explica Chiquinho Barbosa de Aquino. Aos 28 anos, seringueiro desde os 13, ele é o sucessor de Chico Mendes no Sindicato de Xapuri.

Cerca de 42% dos brasileiros que foram em busca de terra em Rondônia até hoje não conseguiram seu lote, segundo pesquisas do Centro de Estudo da Pastoral do Migrante de Ji-Paraná, que coordena dados de todo o Estado. E, segundo o Censo Agrícola de



1985, pelo menos 80% das propriedades distribuídas entre os colonos registram uma área explorada inferior a 10 ha em média. Consequência da falta de insumos, de tecnologia adequada e — mais grave — da absoluta inexistência de vias de escoamento para colocar a safra no mercado.

**Quase 80% das propriedades distribuídas entre os colonos de Rondônia têm área explorada inferior a 10 hectares**

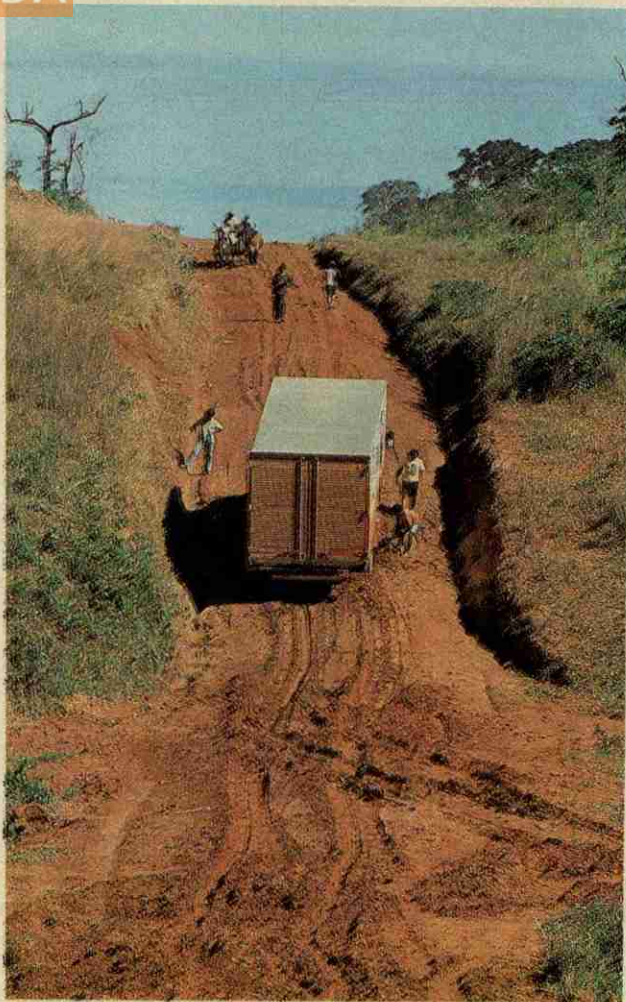
Vale a pena prosseguir essa viagem? Quando o asfalto termina em direção a Rio Branco, a pergunta materializa-se num horizonte nublado de poeira e congestionado de incertezas. Enlaçar a 364 numa estrada transoceânica — capaz de atalhar em 9.000 km e reduzir 19 dias de navio a chegada aos mercados asiáticos dos produtos brasileiros do Norte e Centro-Oeste — por enquanto é apenas um sonho. Mas a verdade é que ele embala as esperanças de milhares de produtores, desde os Parecis, até a fronteira peruana, onde uma rota hoje desbravada por poucos — aventureiros, loucos, marreteiros... — insinua o que amanhã poderá se transformar numa rodovia de integração. E isso faz dessa trilha de lama, atoleiros fatais, pinguelas ardilosas e paisagens ofuscantes — desde a divisa entre Assis Brasil e Inãpari, até o Pacífico — uma aventura irresistível. Uma aventura que contaremos nas próximas páginas, percorrendo a seqüência das histórias que desfilam a cada quilômetro da BR, até a costa peruana. Boa viagem.

## Opções em jogo

A polêmica em torno da BR

O Acre quer uma estrada para integrar seu território até hoje seccionado do Brasil pela lama e pela chuva. Os produtores dos cerrados distantes de Mato Grosso e de Rondônia — atingidos duramente pela nova política agrícola, que cortou de forma drástica os incentivos e o valor real dos preços mínimos para a região — querem um caminho para escoar sua colheita para o Oeste e, através do Pacífico, para o mundo. O Peru quer estreitar laços econômicos com o Brasil por meio de uma rodovia que tire a região de Madre Dios, ao sul, de seu isolamento. Os técnicos da área agrícola, em Brasília, admitem ser a estrada imprescindível, principalmente agora que o governo não pode mais subsidiar o frete das colheitas distantes até os mercados do Sul e os portos de Santos ou Paranaguá. O secretário do Meio Ambiente, José Lutzenberger, encara essa rota com temeridade e vê riscos de mais destruição étnica e ecológica no seu caminho. Os seringueiros dizem que Chico Mendes não era contra: só queria garantias de que o asfalto viesse precedido de zoneamento ecológico e delimitação de reservas indígenas e extrativistas.

Grandes fazendeiros do cerrado acham que seria uma opção para avançar no mercado oriental, principalmente o japonês, que consome o equivalente a 20% da safra brasileira de soja, só para fazer o *tofu*, aque-



**FATAL.** Ladeira do "Feijão", Brasília: não deu

## O colapso da estrutura fundiária explode na 364

le queijo que lembra muito na aparência — e nada no gosto — o mineiro. Agrônomos do Centro-Oeste acham que os caminhões de soja poderiam voltar carregados de fósforo e potássio, abundantes no Peru, e caros no Brasil. O coronel Marcus Vinícius Pinto Costa, diretor da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, opta pela via do consenso e do planejamento: a estrada, o progresso e a preservação não podem trilhar rotas conflitantes; ao contrário, têm de conviver em harmonia.

O centro dessa polêmica é a saída para o Pacífico, a partir do Acre, um projeto da ordem de US\$ 1,5 a 2 bilhões. Interesses estratégicos, econômicos, geo-políticos dos grandes blocos (que se sucederam à simplória divisão do mundo feita pela finada guerra fria) estão em jogo. E acabam se expressando através das duas âncoras mais evidentes naquela região, ambas reunindo argumentos fortes, cada uma a seu modo, ambas com sua dose de razão. De um lado, ecologistas (americanos, europeus, brasileiros) acusam o Japão de querer financiar a nova rodovia para pôr as mãos — armadas de motosserras, naturalmente — na

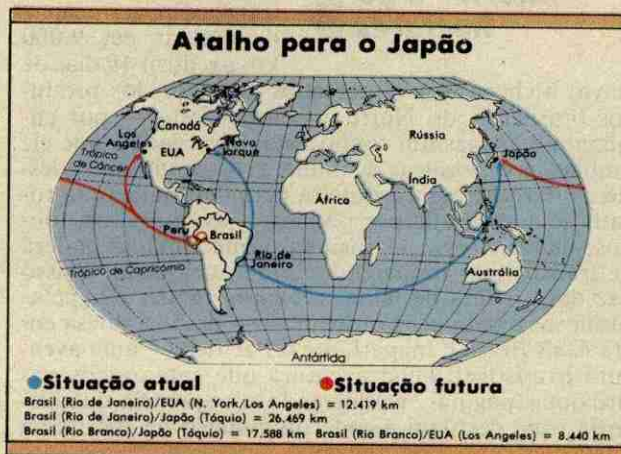
madeira da Amazônia. De outro, agricultores brasileiros insistem em dizer — sem censura pública dos militares — que o boicote a idéias vem dos Estados Unidos, que temem perder a liderança no comércio para o Japão (que ficaria quase 10.000 km mais perto do Brasil). Existem pelo menos duas opções de trajeto para a rodovia. Uma, que integra a BR-364 à rodovia 317, que corta o sul do Acre em direção a Assis Brasil, e daí ao porto de Ilo, no sul do Peru. A outra pressupõe a pavimentação da BR-364 até Cruzeiro do Sul, partindo de lá para Pucallpa e Lima, mais ao norte peruano. A primeira opção é defendida pelo governo peruano, que quer descentralizar o país, e (embora reservadamente) também por seringueiros e ecologistas. Eles argumentam que a rota pelo sul do Estado vai cortar uma região já ocupada e alterada ambientalmente. Assim, haveria menos a perder — seria um mal menor. O governo do Acre, ao contrário, prefere a saída através de Cruzeiro do Sul para interligar os dois extremos de seu território.

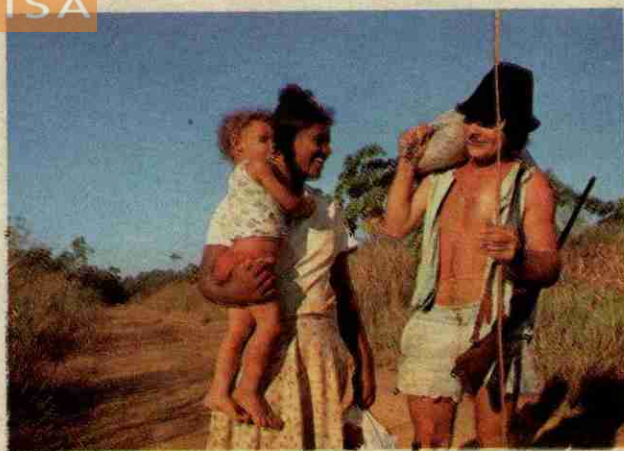
A Secretaria de Assuntos Estratégicos, no Palácio do Planalto, em Brasília, deseja a rodovia, mas estuda detidamente as duas opções. O coronel Pinto Costa entende que há uma providência preliminar à escolha das rotas. "Temos que concluir o zoneamento e a delimitação de

reservas nessa área para evitar a repetição dos erros acumulados em Rondônia. Antes, não se fará estrada alguma", diz. Mais que isso, o governo teme o conflito explosivo que a pavimentação da BR-364 no Acre (rumo norte, hipótese 2) poderia deflagrar, no rastro de uma corrida migratória, semelhante à vivida em Rondônia até há alguns anos. Esta parece ser, assim, a opção menos provável.

**O rico mercado japonês consome o equivalente a 20% da safra brasileira de soja, só para fazer tofu**

A pressão migratória de qualquer forma existe — e, se não houver nenhum tipo de ordenamento, ela acabará impondo um fato consumado, com conseqüências ainda mais desastrosas para o meio ambiente. Os problemas acumulados pela colonização caótica, equivocada de Rondônia, mais o colapso da estrutura fundiária do Sul e Nordeste do país, estão visíveis a cada quilômetro desse trajeto que condensa uma verdadeira aula de His-





**SUBSISTÊNCIA.** Colonos de Jaru (RO): caça e pesca

tória do Brasil, sob a sigla BR-364. Por isso mesmo, técnicos e autoridades que discutem a estrada insistem que, desta vez, a eventual extensão da rodovia não pode se inspirar na velha prática de abrir caminhos para transferir problemas, em lugar de resolvê-los.

O colapso das fronteiras distantes, combinado à crescente e salutar vigilância ecológica, indica que a busca atabalhoada de uma saída para o Pacífico, hoje, pode gerar um efeito bumerangue explosivo. O desafio maior na abertura desse atalho para o mercado asiático é de planejamento político e econômico, que pense tanto nas florestas, como nas incessantes levas de migrantes. Entre a preservação ingênua, alheia aos conflitos e necessidades sociais, e a ocupação destrambelhada e desastrosa, um atalho racional tem que ser encontrado para evitar que todos percam juntos. Desta vez a estrada terá que ser pavimentada com respostas, na História dos caminhos brasileiros. ▶

## O dialeto da 364

O Brasil muda várias vezes de rosto, cor e raça nos 2.500 quilômetros que separam Cuiabá da fronteira peruana, em Assis Brasil. Soja, algodão, cacau, gado, madeira, garimpo e seringa condicionam os movimentos desse caminho e, de certa forma, moldam também a sua linguagem já rica em temperos regionais trazidos pelas várias gerações migrantes. A seguir, um resumo do dialeto da rodovia 364:

**Arroto** — lama devolvida aos rios pelo garimpo. Assoreia e destrói.

**Azougue** — mercúrio japonês, utilizado na proporção de 300 gramas por despesca de ouro. Serve para amalgamar o metal.

**Barrela** — fracasso no garimpo. Contrário de bamburra.

**Blefado** — atividade ou indivíduo fracassados.

**Boroça** — o cacai do garimpeiro.

**Brabo** — novato na atividade.

**Brega** — prostíbulo.

**Cacai** — trouxa que o colono e o migrante carregam, levando rede, terçado, farinha, sal e uma muda de roupa.

**Caçar melhora** — tentar vida nova através da estrada.

**Carreador de boi** — denominação popular da rodovia 364 entre os motoristas experientes, que conhecem os buracos e areões da rota.

**Chicha** — bebida à base de água e milho fermentado. Comum entre os indígenas brasileiros e muito popular em outros países da América Latina.

**Cortar a terra** — dividir em lotes uma fazenda ou área invadida.

**Currutela** — povoado nascido com o garimpo. Pode atingir dimensões de uma cidade, com boates, cinemas, bordéis, mercados etc.

**Despesca** — apurar o ouro após 20/30 horas de trabalho da draga.

**Empate** — impedir derrubadas formando cinturões humanos em torno do trator de esteira.

**Fofoca** — aglomeração de dragas de garimpo num ponto do rio que está dando ouro em quantidade.

**Guaxeba** — pistoleiro, jagunço, assassino profissional.

**Ir pra rua** — deixar a agricultura, o seringal ou o garimpo rumo à cidade, definitivamente ou a negócio.

**Jirico** — veículo popular no interior de Rondônia. Funciona com motor de 18 cavalos adaptado a chassis de jipe. Serve como meio de transporte, gerador de energia, bomba de poço, máquina de arroz etc.

**Liberto** — seringueiro do vale do rio Acre, que trabalha por conta própria e não depende mais do barracão, nem das casas de aviamento — casas de comércio mantidas pelos seringalistas — que o transformavam em escravos da borracha.

**Linha** — “estrada” vicinal dos projetos de colonização.

**Manso** — cabra experiente.

**Melechete** — barro que gruda como uma goma. Comum nas rodovias, no garimpo e nas lavouras após a chuva.

**Mescla** — cigarro comum, no qual se coloca cocaína. Equivalente caboclo do devastador “crack” dos norte-americanos.

**Nóia** — drogas em geral.

**Noiado** — viciado, zumbi da droga.

**Porcenteiro** — trabalhador da lavoura e do garimpo que recebe parte da produção como pagamento.

**Quiçaça** — capoeirão que invade o pasto nas primeiras chuvas após o desmatamento. No Pará, juquirá.

**Quilou** — diz-se quando a draga consegue extrair um quilo de ouro com 22 horas de trabalho no rio Madeira.

**Reco** — sobras de minério.

**Requero** — o lúmpem do garimpo. Gente que vive das sobras não aproveitadas pela extração mecânica da cassiterita.

**Tapiri** — palanque de madeira ou bambu. Serve também para colocar presentes a índios arredios, como técnica de atração.

**Terçado** — facão inseparável de colonos, seringueiros e garimpeiros.





**AMANSADOR DE TERRA.** Mário Monteiro, pernambucano: rodou 22 anos pelo Brasil até chegar em Vilhena (RO)

## Passageiros do sonho

Um milhão de migrantes jogaram seu destino na BR-364

**P**ara onde caminha o Brasil neste final de século? Buscar respostas a essa pergunta em gabinetes de ar condicionado e carpete impecável pode até render algumas pistas. Mas não revela a rota completa. O Brasil quando caminha, avança por direções contraditórias através de ramais nada assépticos. Come poeira, sua a camisa, bebe água de qualidade suspeitíssima, dorme mal, se alimenta pior, sonha acordado e vigia dormindo. O Brasil quando caminha ergue vilas e cidades instantâneas, mas destrói milênios de História étnica e vegetal: índios e florestas tombam inapelavelmente à sua passagem, vitimados por doenças trazidas pelos brancos; trituradas pelos dentes das motosserras.

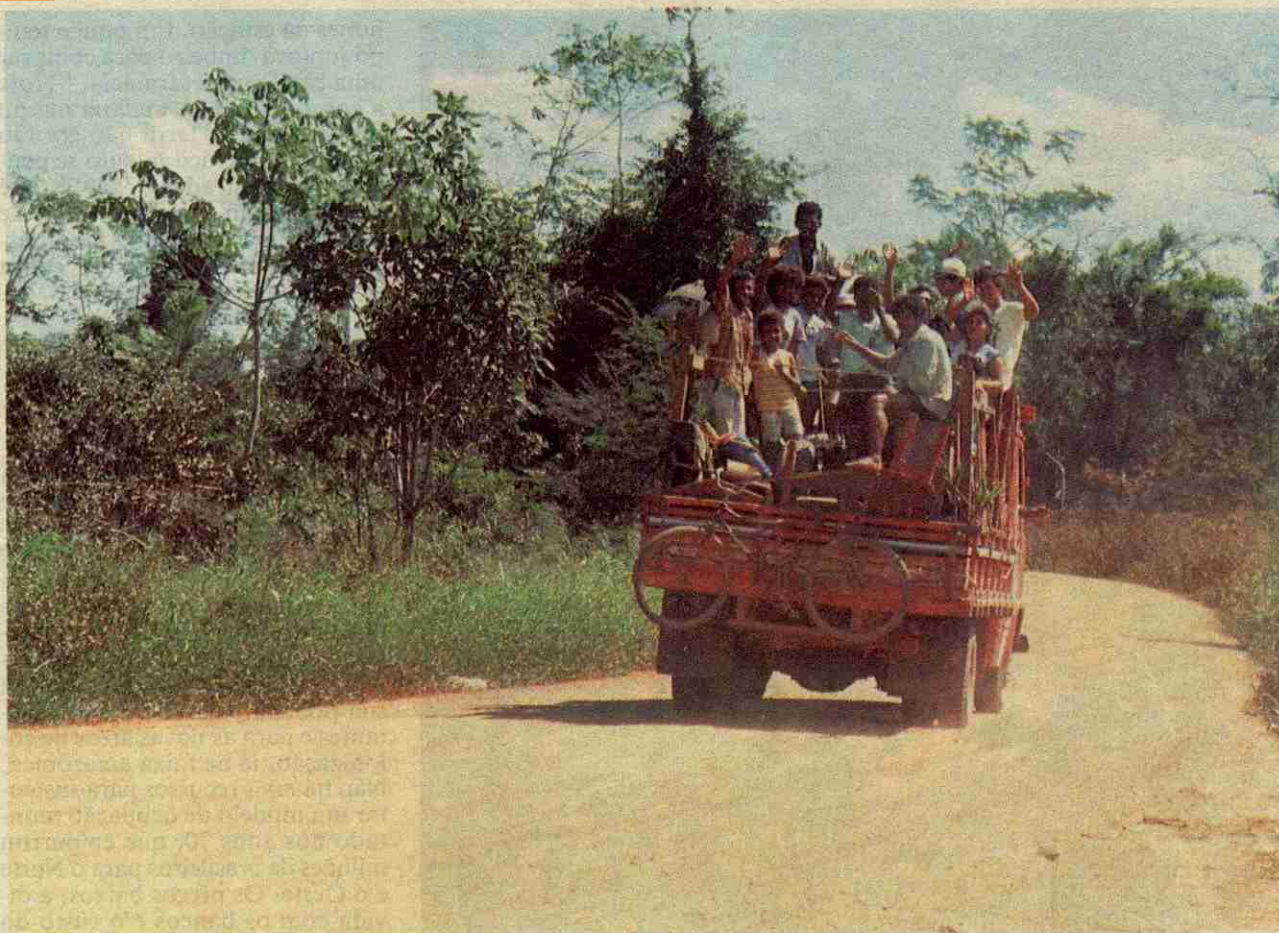
Os economistas e centros de pesquisa calculam que, mesmo contando com um crescimento da economia em torno de 4% ao ano — mais alto que o dos anos 80; mais baixo que a nossa necessidade —, milhões de brasileiros continuarão sobrando pelos caminhos do país anualmente (as contas indicam entre 1,7 e 2,3 milhões). Gente que não cabe no campo, nem encontra lugar nas cidades — eternos passageiros da esperança a vasculhar a próxima parada. Na década de 70, meados dos anos 80, esse contingente de nômades involuntários — mais os pioneiros que vendem tudo para tentarem ser grandes nas novas fronteiras — descobriram uma vereda intercalada de asfalto, terra, barro e areião chamada BR-364.

Ali em Cuiabá, no seu nascedouro, ela é só uma estrada anônima, sem placa, nem destaque. Nada que a identifique como desaguadouro de milhões de trajetórias, planos, sonhos, conflitos e tensões. Corredor

do último grande ciclo de migração da História do país, ela sintetiza, porém, as esperanças do passado e está vincada de desafios para o futuro. Mas para desvendar essa saga — ou pelo menos parte dela — é preciso percorrer 2.000 km até Rio Branco, que se transformam em 4.500 km somando-se aí os ramais, as estradas vicinais, as linhas de penetração e os assentamentos distantes em meio à floresta.



**RUGAS.** Antônio Cearense e esposa: marcas da estrada



**PROFISSÃO ESPERANÇA.** Colonos de mudança para um lote em Bom Princípio (RO): caçando vida melhor

“Jagunço levava bala; se era polícia, a gente fugia”

O pernambucano Mário Monteiro e o cearense Antônio Nunes estão conversando numa bodega, 752 km adiante de Cuiabá, lá em Vilhena, na porta de entrada de Rondônia, passagem obrigatória da migração para o Norte e o Oeste. Eles conhecem todos os labirintos dessa rota, todas as caras dessa viagem: o cansaço, o desânimo, o grileiro, a invasão, a resistência — “O sentinela ficava numa trincheira, com um feixe de foguetes; se soltava um, era jagunço e a gente atirava; se soltava três era polícia, a gente fugia”, recorda Monteiro. O cearense ao seu lado ainda sente o peso do *cacai* nas costas, depois de 100 km de caminhada pela mata até o lote. E não esquece as noites veladas de medo e malária: “A onça miando, arranhando *os pau* em volta do barraco e a gente ali — a gente, Deus e a carabina”. Em seguida, a derrubada, o fogo e o roçado. E depois de tudo, a maldição que vem com as chuvas de outubro: a luta contra a quicença, a capoeira indomável, cíclica, salpicada de assa-peixe da grossura de uma garrafa. “Um cabra macho na enxada, sozinho, não dá conta de mais de três ou quatro hectares aqui. E isso é pouco para se viver”, resumem os pioneiros.

A conversa avança, mas sempre retorna para a estrada que marcou suas vidas. O caminhão gemendo no barro, numa viagem sem data para chegar, transbordando de carga, de gente, de fadiga e de coragem

no rumo que o sol se põe. As rugas no rosto do Antônio Cearense formam o mapa de uma viagem de 50 anos, dividida em milhares de km. Ela começou em Brejo Santo (CE), passou por São Paulo, avançou pelo Paraná, alcançou o sul do Mato Grosso e, em 1975, embicou a Oeste, na 364, em direção a Rondônia, onde ainda era possível um arrendatário se transformar em dono de seu próprio chão.

Seu compadre, Mário, veio cinco anos depois, em 1980, no desfecho de uma peregrinação que partiu de outro brejo, o da Madre Deus (PE), em 1959, quando ele tinha 16 anos. Mas o roteiro é quase o mesmo, confirmando as pesquisas oficiais. Elas mostram que 56% dos migrantes de Rondônia deslocaram-se pelo Brasil entre três e sete vezes, antes de chegarem ao Estado vindos do Nordeste, São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul. Cortando cana, cuidando de café, colhendo algodão, plantando mamona, secando amendoim, tangendo gado — até chegar a Rondônia. Foi assim com eles e com mais um milhão de brasileiros que nesta década transformaram as ruas de Vilhena e a rodoviária da cidade — até o declínio da migração, em 1988, quando a média anual de migrantes caiu de 150 mil para 80 mil pessoas — num caldeirão fervilhante que não deixava dú-

**Mais de 56% dos migrantes de Rondônia deslocaram-se de três a sete vezes pelo Brasil antes de chegarem ao Estado**



**DINHEIRO CURTO.** Feira em Colorado (RO): vender é mais difícil que plantar

## Produtores estão inquietos como gado antes do temporal

vida no ar: o Brasil suado, de calo na mão e barro no pé estava passando por ali. As oportunidades pairavam em cada esquina, misturadas ao poeirão dos caminhões, ônibus e gente num vai-e-vem que emendava o dia à noite.

O mineiro Jair Dalvin, nascido em Estrelândia, vendeu uma fazenda no Paraguai e desembarcou na cidade em 1983, numa dessas noites insones. Viu aquele montão de gente dormindo pelas ruas e resolveu abrir uma loja de colchões. Depois construiu um hotel. “Em seguida comprei outro”, conta esse nacionalista de carteirinha, que não perde a Voz do Brasil e cujo hotel — “O Nacional” — tem fachada verde-amarelo e chaves adornadas com bandeirinhas brasileiras. Seu Jair culpa os Estados Unidos pela demora na prorrogação da 364 até o Pacífico e sonha com esse dia para que Vilhena volte a ser o que era. “Os gringos são contra porque isso vai mudar o eixo comercial do Brasil em direção ao Japão”, sentença.

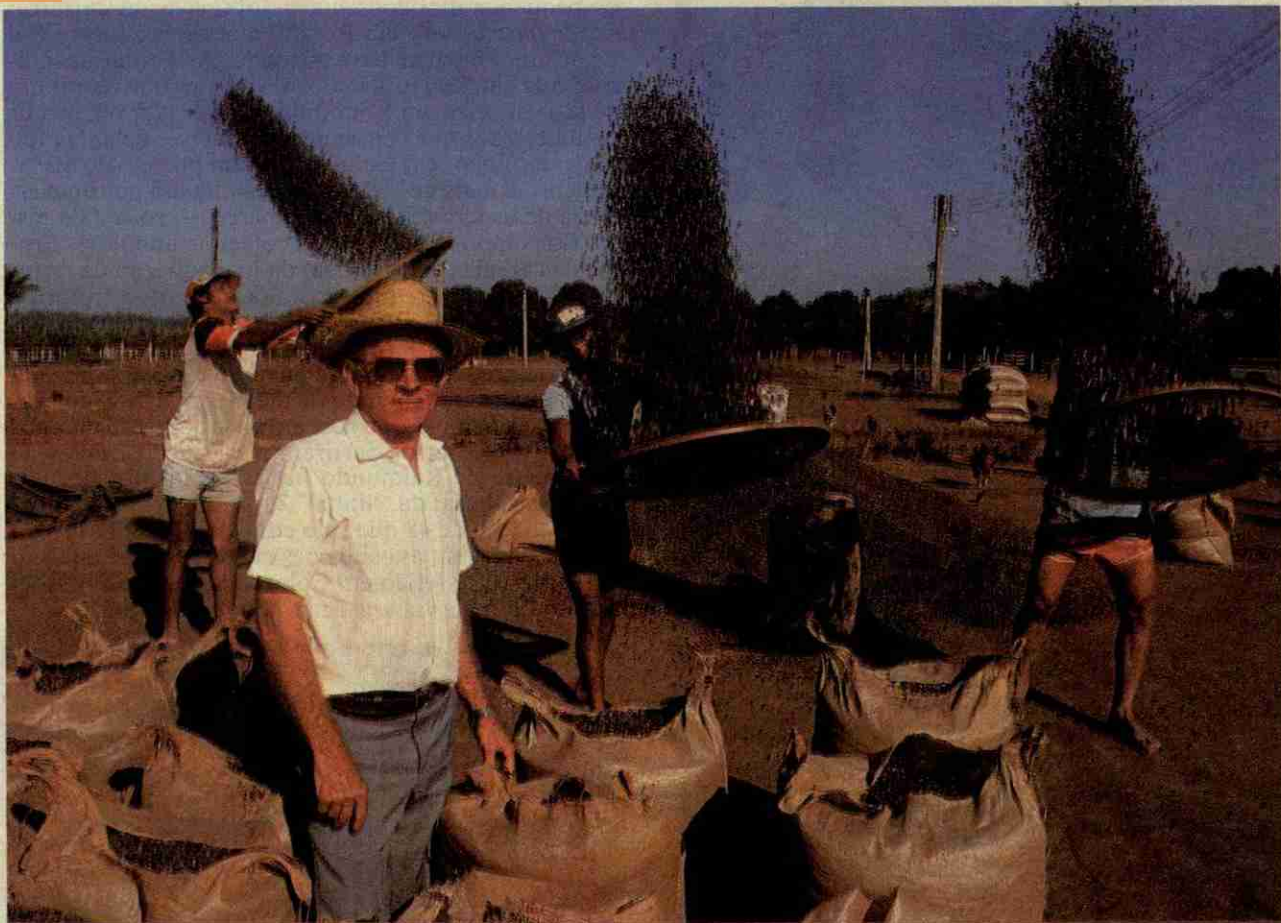
Igualmente mineiro — e observador —, Pedro Vianna desembarcou num dos 100 ônibus que chegavam diariamente na rodoviária de Vilhena em 1982. Olhou, olhou, olhou. Viu aquela montueira de sacos, malas de papelão, caixas e pacotes e arrendou o guarda-vo-

lumes da estação. Em pouco tempo juntava dinheiro para comprar uma casa e uma farmácia. “Hoje a coisa mudou. A malária matou muita gente. A terra não era tão boa, nem tão fácil quanto se pensava. E as estradas dos lotes, até a BR, são um desastre. Nem vale a pena plantar, porque para buscar a colheita, o caminhão cobra mais do que ela vale”, desabafo esse mineiro de Muzambinho, que fez seu pé-de-meia guardando “os trem” de um Brasil em movimento.

Mas não é só em Vilhena que o ar está parado e as ruas cheias de olhares franzidos. Nos 750 km que vão de Cuiabá até a fronteira com Rondônia, os produtores também estão inquietos, como os rebanhos antes das tempestades. O governo mudou sua política para os cerrados distantes e para as novas áreas de colonização, já na faixa amazônica. Não há mais recursos para sustentar um modelo de ocupação montado nos anos 70, que empurrou milhões de brasileiros para o Norte e o Oeste. Os preços baixos, a dívida com os bancos e o custo do frete — antes subsidiado, graças às compras do governo, que agora cessaram — tornam pesado o ar já

modorrento desses tabuleiros de cerrados sem-fim. Da 364 até a Chapada dos Parecis é preciso percorrer uma trajetória em fechadura, uns 200 km saindo da BR para retornar a ela depois, mais à frente. No topo do chapadão a vegetação fica mais densa e verde. De repente, brotam armazéns e silos enormes anunciando que o reino da soja faz divisa ali, nos antigos domínios dos índios Parecis. Tangará é a capital do quadrilátero da soja do chapadão. É onde fica também uma das maiores plantações dessa lavoura no mundo: a fazenda Itamarati Norte. Uma área de 30 km de largura por 40 km de comprimento; 700 casas; 5.000 trabalhadores; escolas; shopping; supermercados e 30 mil ha de soja. Takashi Shida, um japonês simpático e bem-humorado, é o administrador, melhor dizendo, o “prefeito” desse império. Quando fala da soja ele fica sério: “Hoje, o custo de produção da soja no cerrado saltou para 36 sacas por ha. Nós estamos conseguindo empatar. Mas quem é pequeno e tem dívida com o banco está quebrado”.

A uma hora dali, em Diamantino, os cálculos da Cooperativa Agrícola do Vale do Piquiri, cuja matriz fica no Paraná — são igualmente sombrios. “Só para pagar o custeio, o produtor teria que colher este ano 38,7 sacas/ha, quando a média da região é de 36 sacas/ha. Além disso, o custo do frete hoje, até Paranaguá, equivale a quase 50% daquilo que o produtor recebe por saca do produto”, explica Nilton Dossin, superintendente técnico da cooperativa. O cerrado está encolhendo e diversificando a produção. A Itamarati vai reduzir em 30% o plantio de soja este ano e expandir a área de algodão. Mas o pes-



**AVANÇO DO BOI.** Everaldo, rei do café de Cacoal: 70% da plantação vai virar pastagem este ano

soal da Coopervale vai além: a tendência, da Chapa-da para cima, é a pecuarização dos campos. Entra o boi, sai o homem.

Esse risco não é ignorado em Brasília. Os economistas da CFP têm produzido avaliações reservadas onde medem o impacto da reciclagem que deve ocorrer no norte do Mato Grosso e Rondônia com o fim — desde 1988 — das compras do governo federal, que arcava com o frete da safra e garantia preço mínimo integral ao produtor. O veredito é um só: essas áreas de colonização recente tendem a perder importância agrícola, exibindo um avanço inevitável da pecuária.

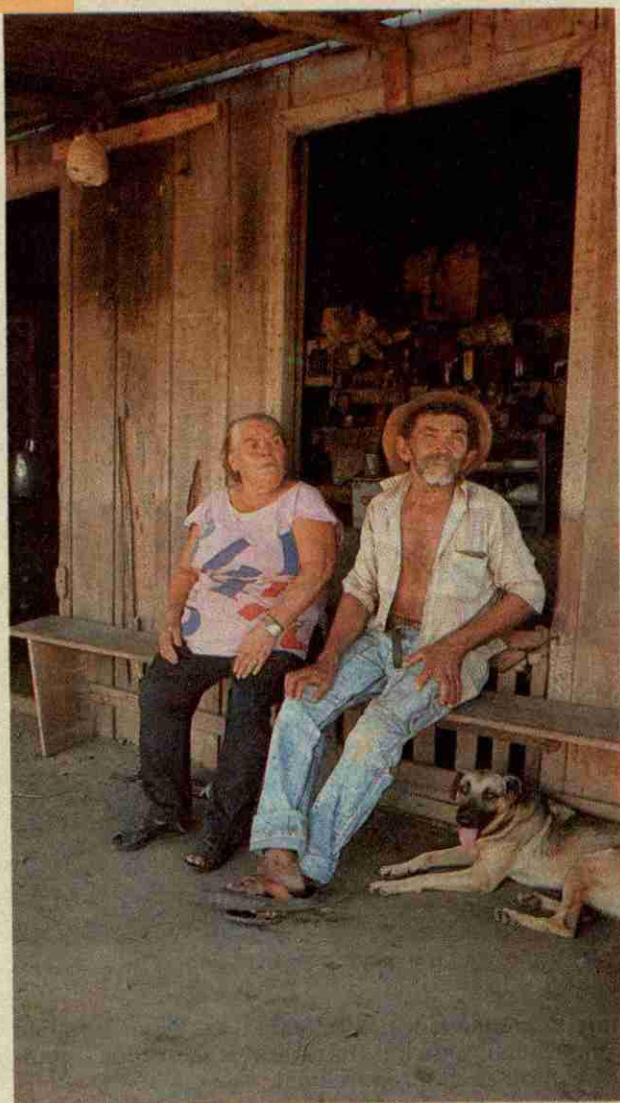
**Q**uando o trator de esteira rugue, vomita fumaça e marcha impiedosamente sobre o cafezal viçoso e produtivo da fazenda Góes, em Cacoal — capital econômica da 364, a 220 km ao norte de Vilhena —, os prognósticos técnicos ganham sonoridade dramática. Everaldo Góes é o rei do café de Cacoal. Sua família tem cerca de um milhão de pés plantados num conjunto de fazendas que se estende por 20 mil ha nas bordas da 364. Ele enxuga o suor da testa enquanto olha a máquina avançar pela plantação derrubando tudo. Everaldo tem 50 anos, saiu *remediado* do Paraná para Rondônia há 18. Viu Cacoal nascer e crescer e enricou com ela, galopando no ciclo de alta do café. Hoje, Cacoal está colhendo sua melhor safra dos últimos 11 anos, uma supersafra. Mas nem a cidade nem seu maior cafeicultor têm motivos para comemorar: em 1986, 140 sacas de café compravam uma perua F 1000;

hoje, a mesma troca exige 800 sacas. O governo não compra mais café e o frete para os mercados distantes tornou-se desproporcional.

Everaldo tem um dos cafezais mais produtivos do Brasil — ganhou prêmio de produtividade colhendo 100 sacas por mil covas, contra média de 30/50 sacas no país. Mas o trator que começou a trabalhar há poucas horas vai derrubar 70% desse patrimônio. “É uma decisão que dói fundo na gente. Mas a terra hoje, com pasto e boi, dá mais lucro e menos despesas que o café”, explica esse fazendeiro que emprega 300 pessoas fixas — quase 800 na safra — e que só vê uma saída para deter o avanço da pecuária na região: “Se tivéssemos uma fábrica de solúvel aqui e pudéssemos exportar esse café pelo Pacífico aí talvez as coisas tomassem outro rumo”, especula, enquanto o trator ronca pelo cafezal.

A pecuarização do *Matogrossão* e de Rondônia, uma opção inadequada para essas áreas de florestas — aliada ao abandono dos projetos de colonização —, pode resultar num êxodo semelhante ao que ocorreu no Paraná, na década de 70. Lá, a origem foi a mecanização e a reconcentração da terra, que fizeram desaparecer 70 mil pequenas propriedades, com perda de 286 mil ha pelos pequenos agricultores. Resultado: ▶

**A mecanização do campo no Paraná eliminou 70 mil pequenas propriedades. O boi pode fazer o mesmo no Oeste e Norte do país**



**ÊXODO.** Clementino e Nobélia: vizinhos já partiram

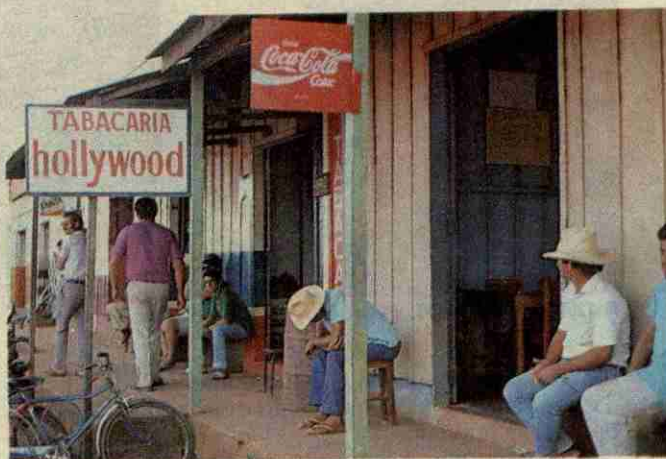
37% dos migrantes que cruzaram a fronteira de Rondônia, entre 1980/85, procediam do Paraná.

Cacoal, Jaru, Ouro Preto, Ji-Paraná, Colorado e uma centena de outras cidades, vilas, povoados e comércios nasceram ou cresceram nesse processo, multiplicando-se ao longo da 364 no estalo de uma década.

**É só sentar na Tabacaria Hollywood, no fim da tarde, para ver o Brasil desfilar seus impasses no asfalto da 364**

da, para ver o Brasil desfilar no asfalto, no fim da tarde. Pequenos lavradores com a colheita nas costas, em carro de boi, carroça, caminhão e até de bicicleta chegam e partem num cortejo colorido e barulhento. A algazarra, porém, não dissipava a tensão presente nas conversas e visível em cada semblante: se os grandes estão sendo obrigados a reciclar seus negócios,

os pequenos mal conseguem sobreviver nesta terra. “Ir para a rua” em Rondônia é deixar a terra (ou o garimpo) e partir para a cidade. As pesquisas indicam que entre 40 e 50% dos migrantes obtiveram um pedaço de terra em Rondônia. Mas é cada vez menor o número dos que conseguem sobreviver dela. Na feira de domingo, em Colorado — um projeto de assentamento a mais de 100 km da 364, ligado por uma estrada de terra com crateras lunares —, só se fala nisso. Os colonos expõem suas colheitas humildes. Frutos da carência tecnológica, da inadequação da terra, da ausência de crédito, da falta de infra-estrutura e de extensão rural. E fazem a contabilidade de um fracasso que muitos confundem com o de sua própria vida. O velho Clementino da Silva e a esposa, dona Nobélia, dão seu testemunho de uma fuga, quase um êxodo: da sua “linha”, só sobraram oito, dos 48 colonos originais. Os outros partiram para outras frentes. O paranaense Zé Raimundo faz as contas nos dedos e sacode a cabeça: da “linha” 2, restam apenas seis colonos da leva de 48 que veio com ele. E desabafa: “O preço é tão ruim, as condições tão difíceis que este ano tá faltando até feijão em Colorado, porque o pessoal achou que não valia a pena plantar”.



**DESÂNIMO.** Rua de Cacoal: preocupação com o futuro

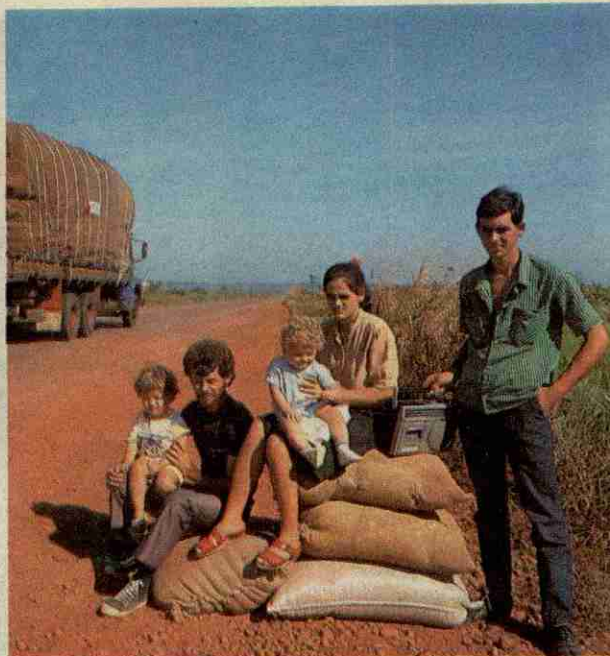
Primo do goleiro da seleção brasileira, o padre Nelson Taffarel administra em sua paróquia dois títulos mundiais. Ele é vigário de Ariquemes — município com 150 mil habitantes, a 220 km de Porto Velho — que detem dois recordes: é a capital mundial da malária, com 65 mil casos em 1989, e sede do maior garimpo de cassiterita do mundo. O gaúcho Taffarel, há dez anos na Amazônia, está perplexo com o esfacelamento fulminante do processo de colonização em Rondônia. “É tudo muito rápido”, diz ele. “O solo não resiste, o homem não resiste, as estradas não resistem. Temos paróquias inteiras com gente de dez, 12 Estados diferentes, indo uns para o garimpo, outros para as cidades e uma parte seguindo viagem mais adiante”, acrescenta Taffarel.

**A** História transita em alta velocidade pela 364. Em menos de uma década, Rondônia atraiu legiões de migrantes com fome de terra. E começou a despejá-los de volta à estrada, às cidades e aos garimpos. Um ciclo curtíssimo de atração e expulsão, se comparado aos 100 anos de ocupação do Rio Grande do Sul e Santa Catarina; aos 30 anos de fluxo migratório ao Paraná e à década e meia de avanço colonizador pelo Brasil Central. Os

## Decadência da fronteira vai agravar caos urbano

sociólogos temem que esse refluxo da migração provoque um inchaço ainda maior das cidades brasileiras, transformando a questão urbana, nos anos 90, num quebra-cabeças insolúvel e explosivo.

Seu Mário e o cearense Antônio fazem parte desse contingente que cansou da luta e estacionou na cidade. Eles vão ficar ali, na bodega do Mário, em Vilhena, ou na periferia pobre de Porto Velho, nos bairros de madeira de Ji-Paraná, nas vilas empoeiradas de Ariquemes, Extrema, Nova Califórnia... Conversando histórias de onça, de atoleiros, de sangue e de heroísmo. Histórias que fazem parte de uma História maior, da qual eles são personagens e cronistas entusiasmados. Mas quem prestar atenção no Brasil que vai e vem pela 364 verá que para muita gente a viagem continua — para cima, para os lados, para a fronteira. Gente subindo rumo ao Acre, ao ouro da Madeira, avançando para Roraima, rompendo para Bolívia e o Peru. Gente que insiste e que resiste. Gente que sabe que se ficar o bicho come. E que avança sempre, na ilusão de que lá na frente — talvez — o bicho não pegue. ▸



SENTADOS NA SAFRA. Carona para escoar a colheita

## Fim da linha?

Entre 1960 e 1980, mais de 30 milhões de brasileiros migraram pelo país em busca de vida melhor. Parte dessa diáspora foi absorvida pelas novas fronteiras; parte acomodou-se nas cidades. Nos anos 70, cerca de 40% do crescimento populacional brasileiro concentrou-se em apenas dez grandes cidades. Os planejadores temem que a questão urbana torne-se insolúvel agora — e cada vez mais violenta — diante do esgotamento da fronteira agrícola nos anos 90 e da perda do dinamismo urbano-industrial. A cada ano, os caminhos tornam-se mais estreitos para o contingente de 3,5 milhões de brasileiros que representa o crescimento vegetativo da população. O fracasso do Polonoroeste — que pretendia harmonizar colonos, reservas indígenas e natureza, em Rondônia — fechou talvez a última válvula de escape no horizonte dessa gente. Até meados de 1987/88, 80% dos migrantes que transitavam pela BR-364 — o corredor de penetração no Estado — vinham de outras regiões do país. Em 1989, segundo pesquisas do Centro de Estudos e da Pastoral do Migrante de Rondônia, mais

de 33% deles procediam de áreas do próprio Estado.

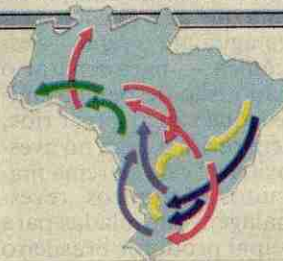
A ciranda das migrações internas começa a girar em falso. No Norte e no Oeste brasileiro ela se reflete no inchaço dos garimpos, das vilas e nas invasões crescentes das áreas indígenas. Nas demais regiões do país, o contraponto desse fechamento dos caminhos é ainda mais sintomático: as pequenas propriedades voltaram a ser picotadas no Sul, Nordeste e mesmo Centro-Oeste. Mais de 490 mil novos minifúndios, com menos de dez ha, surgiram no Brasil em 1985, segundo o Censo Agrícola. Uma tendência que não se verificava há quase uma década e que deve se aprofundar como mostra

a redução do tamanho da propriedade rural no país, de 70,6 ha, em 1980, para 66 ha em 1985, de acordo com o censo. “A panela de pressão está acumulando vapor”, resume George Martine, economista, autor de importantes estudos sobre migração e novas fronteiras e consultor das Nações Unidas para questões de população e assistência financeira ao Brasil.

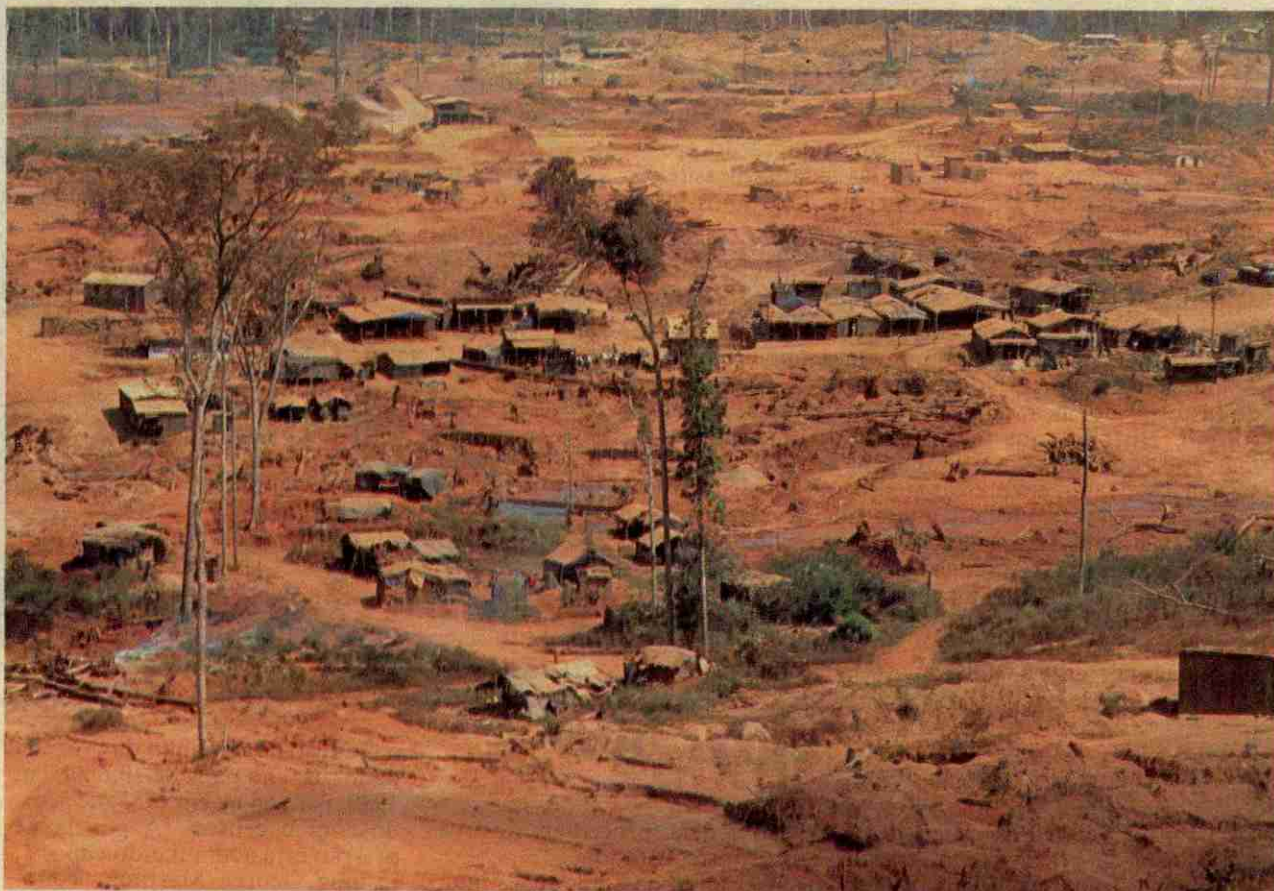
O esgotamento cada vez mais rápido dos ciclos de migração no país, na opinião da geógrafa Bertha Becker, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, deve-se ao fato de que as novas fronteiras já nascem urbanizadas e sua ocupação não é mais espontânea. “Ao contrário dos ciclos longos de colonização do Sul, iniciados no século passado, por exemplo, o que vemos na Amazônia é a intervenção direta do Estado e a implantação de grandes projetos que transformam o colono em coadjuvante do processo. O colono amansa a terra e é empurrado mais para frente, para vilas e povoados, como simples reserva de mão-de-obra”, explica a professora Becker, conceituando um empurra-empurra que explode na BR-364. E que já alcançou as fronteiras do Peru e da Bolívia, onde milhares de brasileiros penetraram nos últimos anos, em busca de terra e paz.

### Pé na estrada

O roteiro das migrações no Brasil



- Fluxo migratório dos anos 40/50 (ocupação do Paraná)
- Fluxo migratório dos anos 60 (ocupação do Brasil Central)
- Fluxo migratório dos anos 70 (ocupação do sul do Mato Grosso e Rondônia)
- Fluxo migratório dos anos 80 (ocupação de Rondônia e avanço para o Acre)
- Fluxo migratório dos anos 90 (ocupação de Roraima e volta às cidades)



**TERRA FATIADA.** Garimpo de Bom Futuro, Ariquemes (RO): colonos fracassados buscam a sorte debaixo do chão

# O avesso do futuro

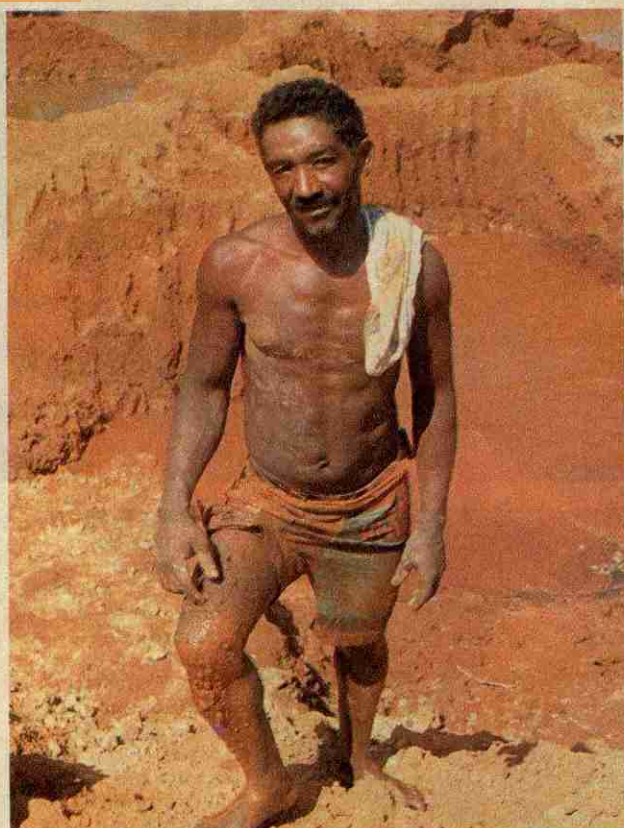
Ariquemes é líder mundial em cassiterita e malária

O mundo da cassiterita é feito de melechete, bala, malária e, naturalmente, cassiterita. Bala e malária dispensam apresentações. O melechete é uma lama grudenta, produto típico da terra argilosa de Rondônia, que de pois de molhada vira uma goma que agarra e não solta. No garimpo, a bomba leva água até o *jigue* — espécie de batéia gigante e mecânica — para separar o minério da argila. Do outro lado, são despejadas milhões de toneladas de melechete que vão assorear rios, lagos e igarapés. O alvo de quem revira a terra no avesso é encontrar um minério inoxidável e de extrema maleabilidade, utilizado em circuitos eletrônicos, revestimentos de latarias e até embalagens capsuladas para remédios. Rondônia é o principal produtor brasileiro da cassiterita. E o garimpo de Bom Futuro — a 75 km da BR-364, no município de Ariquemes —, o maior do mundo, de onde se arrancam 100 toneladas diárias do metal. Os 30 km<sup>2</sup> que formam o seu miolo transformaram-se na derradeira alternativa de vida para milhares de migrantes que não encontraram coisa melhor nos 243 mil quilômetros quadrados de Rondônia.

Bom Futuro vem sendo explorado de forma inten-

siva há apenas três anos. Mas o cenário preparado por uma população flutuante de 10 a 20 mil pessoas, mais dezenas de *plantas* mecanizadas, é literalmente um campo de terra arrasada. A cor é cinza. A poeira permanente. Tudo foi picotado, revolvido, triturado, moído. Um monte de terra disforme que os caminhões e máquinas não cessam de fatiar era uma serra — a do Onça. Parece incrível que um dia possa ter existido vida ali que justificasse esse nome. Do rio Santa Cruz restam agora lagoas e poças imundas, represadas pelo melechete, onde proliferam mosquitos transmissores da malária. Entre maio e junho deste ano, o posto da Superintendência de Campanha da Saúde Pública (Sucam) na entrada do garimpo registrou 1.706 casos da doença. A malária viaja para Ariquemes no sangue dos garimpeiros, transformando a cidade no maior foco do mal em todo o mundo.

Mas não é só malária que ataca e mata quem vai buscar um bom futuro na cassiterita. O maior orgulho do velho Leonel Ananias é estar no garimpo há três anos e continuar vivo — sem ter matado ninguém. “Mas eu me cuido”, diz esse mineiro de Teófilo Otoni, que veio em busca de terra, fracassou e caiu no garimpo. “Não vou lá para cima, senão *eles* atiram e



**ORGULHO.** Ananias: "Nunca matei e continuo vivo"

## O alvo do guaxeaba não é o minério, mas os requeiros

atropelam a gente." *Eles* são os maquinistas, os donos do garimpo mecânico e os *guaxeabas* — pistoleiros contratados por estes últimos para "limpar a área". No cenário opaco do garimpo existem dois grupos que não se confundem jamais: o pessoal mecanizado e os *requeiros*, que formam a massa do Bom Futuro. Os dois grupos disputam os mesmos filões cinzas, as mesmas rochas manchadas de mica, o mesmo futuro, só que com armas desiguais. As máquinas escavam e carregam toneladas de terra para lavar nos jigues a cada viagem. No intervalo entre uma operação e outra, vultos esfarrapados, munidos apenas de picareta avançam nos restos da escavação para apanhar o reco — a sobra do banquete. Nesse momento surge o conflito e, não raro, a morte. Hilton Bento, 19 anos, paranaense com cara de menino, foi para Rondônia há quatro anos, plantar cacau. Está no garimpo desde 1988 e aproveita o descanso do maquinista para vasculhar o reco da ex-serra do Onça. "Na roça a gente tira 150 cruzeiros por dia", justifica. "Aqui, a cada dez dias eu junto entre 10 e 15 mil." Mas a despesa também é grande — tão grande quanto os riscos. Em julho, um quilo de carne no garimpo custava Cr\$ 500,00; uma cerveja, Cr\$ 200,00; um frango, Cr\$ 350,00; uma mulher, Cr\$ 5.000,00; uma *mescla* (cigarro mesclado de cocaína), Cr\$ 200,00. "Mesmo assim sempre sobra algum, que eu vou investindo lá na terrinha do pai, em Jarú", diz o requeiro com cara de menino.

A terrinha — real ou imaginária — é referência permanente nas conversas que juntam dez ou vinte pes-

soas à sombra de barracos de lona preta que entristecem ainda mais a terra ferida do Bom Futuro. Engana-se quem imagina que os migrantes enterraram no melchete o sonho que os levou para a estrada. Dona Francisca da Silva, uma pernambucana de 57 anos, conversa animada sobre o assunto numa currutela, quase uma cidade dentro do garimpo, onde o cinema reúne doses maciças de solidão e mulher pelada todas as noites. Dona Francisca, marido, filhos e filha formam uma das poucas famílias do garimpo. E não se arrepende da aventura familiar: "Cheguei aqui blefadinha, de boroca nas costas e consegui comprar casa e mobília com o dinheirinho do reco", diz. "Agora, o que eu queria mesmo, queria e vou conseguir, é uma terrinha" — ela leva as mãos apertadas ao peito. — "Foi para isso que eu saí do meu Pernambuco."

**O cinema de Bom Futuro reúne doses maciças de solidão e mulher pelada todas as noites**

## A roleta do rio

A lama do Madeira vale ouro

No caminho da BR-364 existe um rio enorme de água barrenta. E nele tem ouro. Ouro em pó, puro — mais de 900 toneladas que se renovam anualmente cada vez que chove nos Andes e as águas escorrem para o vale do Madeira. No seu fundo lamacento, a 36 metros de profundidade, mais três de barro e outros 30 centímetros de cascalho, está escondida a *bamburra*, a riqueza, a fortuna, a sorte grande — o fim da viagem. As águas barrentas e traiçoeiras do rio Madeira, que arrastam árvores gigantes e vão gretando os barrancos no seu caminho, escondem o melhor ouro do Brasil. Metal quase puro, lavado na bateia gigante que vem dos Andes até o vale. Ouro mil, ouro 18 quilates. E isso deixa excitados os homens que transitam na estrada já perto de Porto Velho. A cidade, que nasceu como canteiro de obras da ferrovia Madeira—Mamoré, respira ouro e transpira miséria em suas vilas inchadas da gente que vem subindo a 364 desde o Mato Grosso.

Na região do Madeira, a vida e a morte são calculadas em gramas. Mas são poucos os que têm acesso a elas. A extração do ouro em Embaúba, no Paredão, no Avião exige dragas gigantes que custam um investimento da ordem de quatro quilos de ouro. *João Come-Vivo* tem 12 dessas engenhocas que parecem monstros pré-históricos rangendo no meio do rio. Chico Pernambuco tem quase 30. São os grandes, que nunca aparecem nas *fofocas* — trechos do rio onde as embarcações se aglomeram porque ali está dando ouro. Como eles, existem dezenas, centenas de outros dragueiros, brasileiros, alemães, bolivianos, franceses, chineses. Calcula-se que no vale do Madeira existam mais de duas mil dragas funcionando dia e noite sem parar, erguendo cidades flutuantes no rio, com uma população da ordem de oito a dez mil pessoas.

Em julho, o Madeira ainda está alto, mas a *fofoca* no Embaúba está crescendo. Por enquanto ninguém *quilou* (fez um quilo de ouro com 25/30 horas de trabalho), e as dragas continuam dispersas pelo rio. Mas ▶



“Se o mercúrio talhar no pulmão, o sujeito tá jurado”

no porto o movimento não pára com a chegada de provisões e equipamentos a toda hora. De repente, o burburinho aumenta. As pessoas aglomeram-se na margem para ver melhor um corpo que desce rodado, no meio do rio. “É um *china*; é o segundo que desce hoje”, explica Tucunaré, mato-grossense de olho esbugalhado que ganha a vida como *bandeirinha* no garimpo, com uma lancha-táxi que faz corridas pela *fofoca*. Os corpos que descem o Madeira no meio do garimpo não têm nome, sobrenome ou passado. São o ponto final de alguma história que ninguém ousa esticar. E que pode ter rendido outros 25 gramas de ouro ao *Gaúcho*, pistoleiro com cara de moleque, que todos conhecem e que não se esconde — até se exhibe —, agarrado à sua 7.65. “No garimpo, criminoso é o que morreu”, sentencia Tucunaré, encerrando o assunto.

O assunto no garimpo é o ouro. E na draga Santa Clara os homens estão ansiosos. Depois de 20 horas bombeando o cascalho a 20 metros de profundidade, começou a *despesca*. O carpete das caixas de recepção vai ser retirado e batido. O ouro é mais pesado e fica incrustado ali, enquanto o barro e o cascalho, mais leves, são levados pelo jato d’água. O minério é depositado num balde, onde o goiano Luís Souza joga 300 gramas de mercúrio e um copo de sabão em pó. Depois, tudo é batido para acelerar o amálgama do metal. Mais uma hora

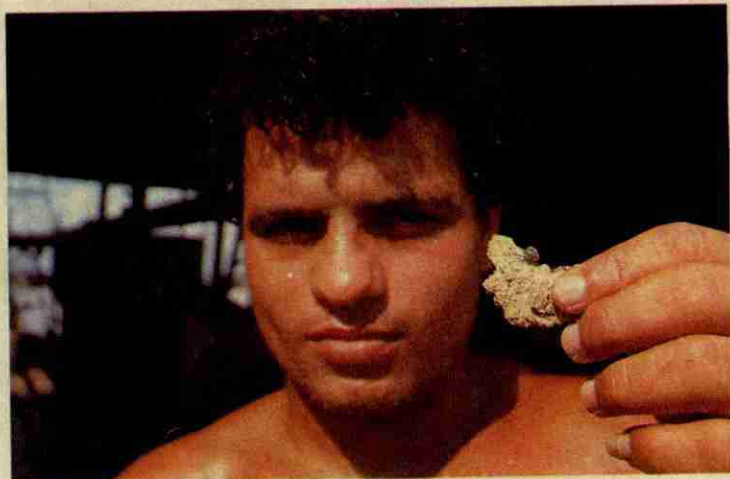
**Pronto, acabou a despesca. O ecossistema do Madeira ganhou mais 300 gramas de mercúrio, em troca de 16 gramas de ouro**

e o minério é espremido num pano e começa a última etapa — e a mais perigosa: a queima do mercúrio que se misturou ao ouro e que dá uma coloração prateada ao amálgama.

A legislação manda que essa operação seja feita com o *cadinho*, um equipamento que

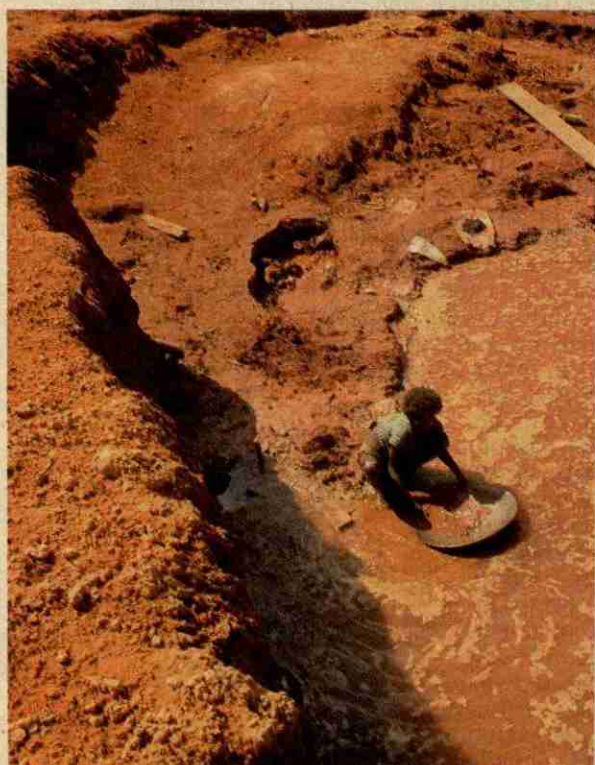
impede a evaporação do mercúrio no ar. Mas os garimpeiros do Madeira têm pressa e acionam o maçarico direto no *metal*, apenas se protegendo do vento para não respirar a fumaça — “porque, se o mercúrio talhar no pulmão, o sujeito tá jurado”. Com cinco minutos de maçarico o ouro começa a amarelar, sinal de que o mercúrio está evaporando. Mais uns segundos e pronto: acabou a despesca. O ecossistema do Madeira ganhou mais 300 gramas de mercúrio japonês, que se liquefaz no ar e entra na cadeia ecológica com conseqüências fatais. E o comércio de ouro de Porto Velho, mais 16 gramas do metal.

Foi uma despesca fraca. Mas a pesagem final é acompanhada com animação pelo pessoal da Santa Clara, que vai receber, cada um, um grama de ouro por 15 horas de trabalho. O Madeira, ali no Embaúba, tem quase um quilômetro de largura e está coalhado de máquinas e gente que buscam a mesma coisa. Dragas do tamanho de dinossauros cuspidando lama dia e noite; mercúrio, malária, mortes — tudo para um resultado final que quase desaparece na palma da mão. Mas os garimpeiros do Madeira não ruminam dúvidas. Eles estão no meio de um jogo; no meio de um rio que tem no fundo 900 toneladas de ouro. A *bamburra* pode estar na próxima despesca. É uma roleta. Uma febre da qual ninguém quer sarar: a *febre amarela* do Madeira. ▶



**CONTRASTES.** No vale-tudo do garimpo, a antena parabólica confunde-se com casebres de madeira, e o maçarico come solto, enquanto dragas imensas cospem lama dia e noite em busca de um brilho amarelo que hipnotiza o olhar do garimpeiro





**ÚLTIMA CARTADA.** Em torno do cinza prateado da cassiterita, em Ariquemes, migrantes de todo o Brasil ergueram um acampamento fervilhante com cinema, padaria e botequins. Homens e mulheres, uma população entre 10 a 20 mil pessoas, que vieram para Rondônia em busca de terra, perseguem agora sua sorte na lama imunda de Bom Futuro. Aqui, o chão é só um obstáculo que precisa ser triturado até se chegar ao metal. Nem que para isso rios inteiros tenham que ser sufocados pelo melechete, transformando-se em lagoas de águas paradas, focos gigantes de malária que explicam a média de 900 casos por mês no garimpo



# À beira do caminho

Estrada muda a vida de mais de 80 grupos indígenas

A aldeia dos Negarotês, índios nhambikwaras da divisa do Mato Grosso com Rondônia, é uma exceção no trajeto da 364. O sol quente da manhã de domingo castiga a aldeia — distante cerca de uma hora da rodovia — praticamente vazia. Apenas as mulheres, algumas crianças e velhos perambulam por ali. Os homens e os jovens foram à caça e não têm previsão de volta. Os 50 negarotês da aldeia dispõem de uma reserva de 240 mil hectares e ainda sobrevivem exclusivamente da mata, percorrendo toda a floresta ao longo do ano, em temporadas de caça, pesca e colheita.

Júlia, uma índia de 40 anos, mas que aparenta bem menos, fala com dificuldade a língua do branco, mas com convicção. “Criar porco índio não quer. Índio quer caça, macaco, peixe. Índio quer rio limpo para peixe.” Os nhambikwaras — ao todo cerca de 500 índios distribuídos por várias aldeias — foram os primeiros a sofrer o impacto direto da abertura da 364. A rodovia cortou sua área, e o governo chegou a transferir várias tribos para terras distantes, com fauna e flora incompatíveis com seus costumes. Depois de muita luta e de sua quase desagregação cultural, eles retornaram à área de origem e conseguiram demarcar 5% daquilo que anteriormente eram seus domínios.

A preservação étnico-cultural dos negarotês não se repete entre os outros 80 grupos indígenas que os antropólogos incluem na área de impacto da BR-364. Os Uru-Eu-Wau-Wau, por exemplo, formam um grupo de aproximadamente mil índios tipicamente nômades, que necessitam de grandes extensões de terras para sobreviver. Mas sua reserva, antes demarcada, teve o decreto de criação revogado pelo governo Sarney. E agora está sob assédio direto de madeireiras, colonos e grileiros. Em 1984 o Banco Mundial chegou a suspender o financiamento do Polonoroeste como pressão para que se demarcasse a reserva Uru-Eu-Wau-Wau. Agora o impasse pode se repetir no financiamento do Planafloro — um projeto que pretende corrigir as distorções geradas pelo programa anterior, de colonização ao longo da BR.

O cacique Anine Suruí, jovem chefe de 500 índios suruí — que antes de serem contatados somavam mais de 1.500 —, resume bem o impasse das tribos que perdem suas terras: “Índios não conseguem mais sobreviver da mata e passam a depender da Funai, que nunca tem recursos. Então chega branco madeireiro, chega branco garimpeiro e tira o que quer das terras dos índios, em troca de comida e remédio”. Anine, assim como o chefe Gavião, Catarino Sebirope, sabe que seus povos vão desaparecer culturalmente — e mesmo fisicamente — nessa integração forçada. Mas vive um impasse sem alternativa: “Um madeireiro de ▶

**O governo Sarney revogou o decreto de criação da reserva dos Uru-Eu-Wau-Wau, que é cobiçada pelas serrarias**

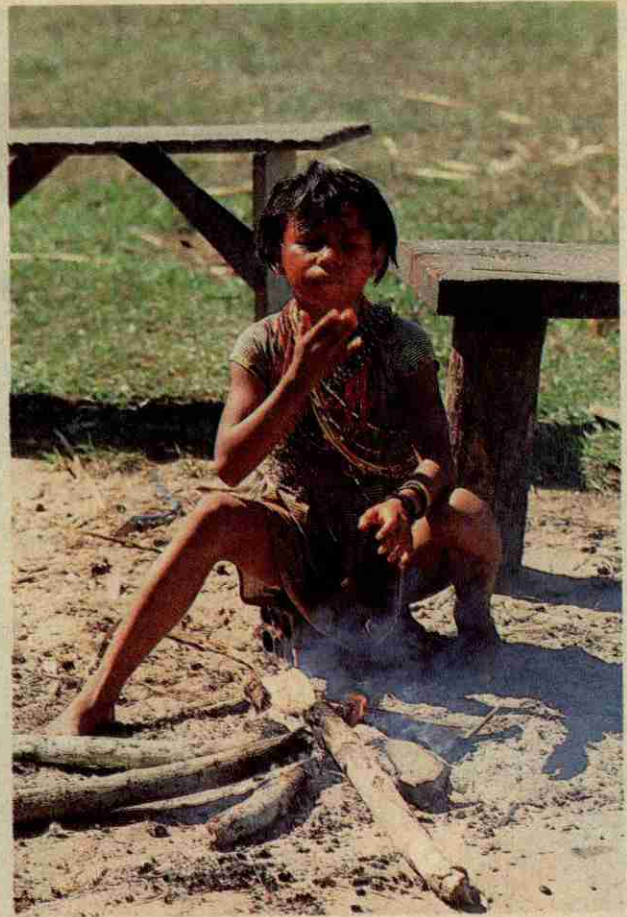
**EXCEÇÃO.** Meninas negarotês: uma aldeia que resiste



**LOIRA NA TRIBO.** Crianças nambikwaras/negarotês: boneca entra na brincadeira pintada de urucum



**AMEAÇA.** O esgotamento das reservas madeiras ao longo da BR-364 transformou as áreas indígenas no principal alvo do assédio das serrarias. São cada vez mais frequentes as operações de saque de mogno e cerejeira em território índio. Muitas vezes, feitas com a cumplicidade dos próprios caciques, que buscam assim conseguir recursos que a Funai não lhes oferece. Lideranças jovens, como Anine-Suruí (abaixo, à esq.), chefe de mais de 500 suruí, estão apreensivas com a violência desse processo. Nele, as tradições culturais desaparecem e famílias inteiras tombam, fulminadas pela malária e a pneumonia, como os katitã-lu, abaixo



## “Caixa-D’água promete dar Toyota em troca de madeira”

nome *Caixa-D’água* esteve agora na aldeia e prometeu Toyota e remédios em troca de mogno. Eu ser contra”, desabafa Anine, “mas os índios precisam e a Funai não dá”.

As serrarias e a colonização desenfreada transformaram a BR-364 no maior mercado de motosserras do mundo. A 300 km das principais cidades da rodovia já

não há mais madeiras para cortar. E a pressão está se concentrando sobre as reservas indígenas. Não são poucos os caciques que foram cooptados pelos *caixas d’água* da 364. Roberto, outro chefe Gavião, é um deles. Ele negocia madeira da reserva dos gaviões direto com as serrarias. Mas não quer que ninguém saiba. Por isso, proibe visitas em sua aldeia. Camisa aberta no peito, chapéu de boiadeiro, óculos escuros e uma cara de poucos amigos, ele ajusta o taco na bola sete, num bilhar decadente da periferia de Ji-Paraná. Faz uma péssima jogada e explica a proibição com visível mau humor: “Índios bravos, muito bravos. Atacam branco que vai lá”.



**SOLIDÃO.** A lei proíbe o corte da castanheira, mas não evita sua agonia emblemática no rastro do capim

## Grito de alerta

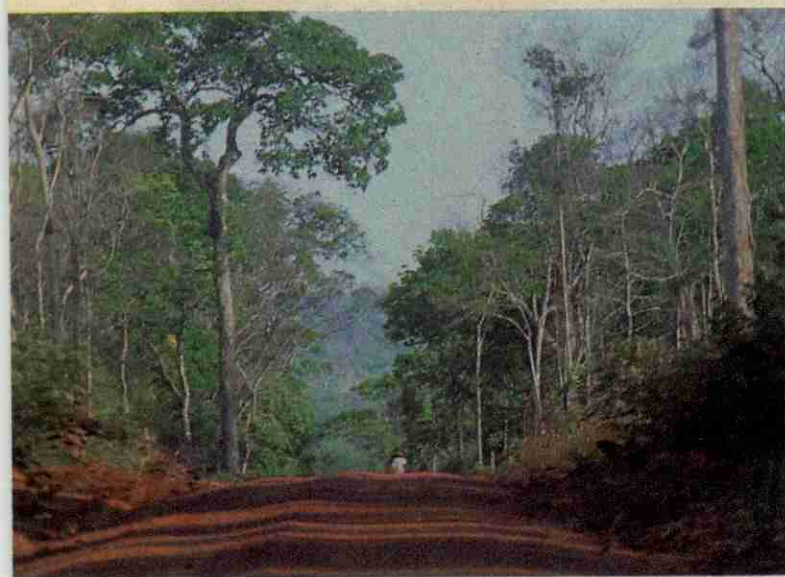
O Acre não quer trocar a floresta pelo boi

**E**xtrema e Nova Califórnia são duas vilzinhas perdidas nos confins do Brasil, que nem sabem ao certo a que Estado pertencem. Localizadas na altura do km 180 da BR-364, estão espremidas num cantinho do mapa, entre o Estado do Amazonas e o rio Abunã — que delimita a fronteira entre a Bolívia e esse pedaço de terra-de-ninguém, que está sendo disputado por Rondônia e pelo Acre. Há alguns anos, Extrema e Nova Califórnia não tinham mais que algumas dezenas de casas e famílias. Hoje, sua população passa de dez mil pessoas, os barracos de madeira estendem-se pela BR e não pára de chegar gente. A situação indefinida, litigiosa, e o inchaço desses dois jovens povoados brasileiros, é emblemática. De certo modo, ela traduz uma trajetória irreversível de expansão do fluxo migratório. E, principalmente, sinaliza a pressão incontrolável que a BR tende a exercer sobre as terras do Acre. Não é por outro motivo que a pavimentação da rodovia até Rio Branco e sua extensão ao Pacífico constituem temas polêmicos nesse umbigo do Brasil, que mede 15 milhões de hectares, tem menos de 400 mil habitantes e mantém

praticamente intactos 90% de sua cobertura florestal.

Há mais de 80 anos a economia do Acre sustenta-se com base numa população que se internalizou na floresta para trabalhar com um produto de ponta de 200 anos atrás, nos tempos da Revolução Industrial: a borracha. Hoje, o esgotamento desse modelo é notório. E tende a se aprofundar na esteira da pavimentação da 364, se não houver uma revolução tecnológica na economia extrativa, que não pode mais depender exclusivamente da borracha. No caminho entre Porto Velho e Rio Branco — nove horas de buracos e poeirão para vencer 544 km — a paisagem expõe contrastes que resumem a História recente do Acre. Pastos ondulados e castanheiras solitárias sucedem-se ao longo da 364. A lei proíbe a derrubada dessas castanheiras, mas elas sobrevivem apenas como testemunhas agonizantes, chamuscadas e secas de um passado engolido pelo boi.

O vale do rio Acre, que corre perpendicular à 364, sofreu um processo acelerado de desmatamento nos últimos anos, tendo perdido 16% de sua cobertura vegetal. Mais de 70% das derrubadas ocorridas no Es- ▶



**DESAFIO.** Conciliar a estrada e a natureza na selva



**LIÇÕES.** Quincas Mendes: 50 anos de vida na mata

tado foram feitas ali, no rastro da BR-364 e da 317, para a formação de pastagens. O boi dizimou os seringueiros e castanheiras, mas não por acaso fez nascer nesta área um movimento sindical inédito no país, que fundiu na prática a luta pela sobrevivência e a questão ecológica. “O poeirão da 364 constitui por si só um argumento contra o avanço indiscriminado do boi na região”, diz o agrônomo Gumercindo Garcia, assessor do Conselho Nacional dos Seringueiros, a entidade máxima dos trabalhadores da borracha. De fato, não é um poeirão qualquer. A 100 km de Rio Branco, a BR é sufocada por nuvens de pó fino como talco, que demoram a se dissipar e reduzem a visibilidade dos motoristas a pouco mais de um metro. Elas brotam do chão argiloso, plástico, quase impenetrável do Acre, que obriga até as raízes das plantas a se manterem na superfície. Como a terra não tem porosidade, quando chove, o solo desmatado vira lama. Na seca, vira talco marrom. “O risco de erosão e o praguejamento dos pastos demonstram que a pecuária não é a melhor opção para essas áreas de floresta”, resume o agrônomo Garcia.

No Acre, não são apenas os seringueiros que têm

consciência desse risco. As próprias autoridades e as instituições de pesquisa ligadas ao governo sabem disso. A Fundação de Tecnologia do Estado do Acre (Fundac), por exemplo, está concluindo um estudo minucioso sobre a cobertura florestal do Estado para subsidiar as bases de um modelo econômico de desenvolvimento. Mas seu presidente, Gilberto Siqueira, é taxativo nas suas conclusões: “Este Estado tornou-se brasileiro depois de guerras e revoluções em cuja base estava a posse de uma floresta. A questão ecológica aqui é um elemento estrutural do processo de reprodução econômica e não um discurso romântico. Agora, o desafio é modernizar o extrativismo”, diz Siqueira.

Os seringueiros não desconhecem ser esse o ponto crucial de sua sobrevivência. Mas desconfiam que o tempo não é seu aliado nessa corrida. Nos anos 70, num trecho de apenas 80 km da rodovia 317, que liga Rio Branco a Brasiléia

**No Acre trava-se batalha contra o tempo para modernizar o extrativismo, manter a floresta de pé e viabilizar uma rota na selva**

(sul do Acre), foram desmatados 6 milhões de hectares. Mais de dez mil seringueiros foram empurrados para a fronteira e daí para a Bolívia, sob assédio de jagunços, queimadas e motosserras. Em 1980 o presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Brasiléia, Wilson Pinheiro, foi assassinado. Em 1988, era a vez de Chico Mendes, líder seringueiro do sindicato de Xapuri. “Garantir a floresta de pé é imprescindível”, diz Júlio Barbosa, presidente do Conselho Nacional dos Seringueiros, que viveu na selva até 1988 e só saiu de lá para substituir Chico Mendes na liderança do movimento sindical. “Mas só garantir a floresta não basta”, diz esse neto de paraibano com índio, que carrega a herança de duas gerações de seringueiros nas costas e está absolutamente convencido de que é preciso modernizar a tecnologia e diversificar o extrativismo florestal, como única alternativa para a sobrevivência de uma população que ele chama — e na sua voz mansa o termo soa natural — “povo da floresta”.

O casamento fascinante entre a floresta e a tecnologia de ponta talvez não se dê em torno do extrativismo da borracha. Ou pelo menos não só dele. O atual presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Xapuri — eleito em junho deste ano —, Chiquinho Barbosa de Aquino, tem apenas 28 anos e a responsabilidade de modernizar uma atividade que se encontra estagnada há quase um século: “Primeiro”, diz ele, “era preciso libertar os seringueiros do *barracão*, do trabalho quase escravo. Depois, era fundamental — e continua sendo — lutar pela criação e regulamentação das reservas que preservem as florestas. Mas a gente tem claro que é preciso explorar outras potencialidades da selva, principalmente as essenciais e ervas medicinais. E é justamente para isso que estamos planejando a criação de um Centro de Formação e Pesquisa dos Povos da Floresta”, explica.

A concorrência crescente da borracha sintética como látex não preocupa tanto os seringueiros. Afinal, inúmeros equipamentos de precisão, principalmente na área hospitalar, além de pneus de avião, por exemplo, dependem exclusivamente do produto natural. A verdadeira ameaça vem da Malásia, onde os preços tornam-se cada vez mais competitivos.



**PRIORIDADES.** Barbosa, sucessor de Chico Mendes em Xapuri: garantir reservas e acelerar a pesquisa

“Lá, eles plantam 450 seringueiras por hectare; aqui, como as árvores são espalhadas pela floresta é preciso reunir 400 a 500 hectares para se ter o mesmo número de pés — e isso obriga o seringueiro a caminhadas de 25 quilômetros por dia para sobreviver da extração do látex”, explica o agrônomo Gumercindo Garcia.

O adensamento dos seringais nativos, triplicando o número de árvores por *rua*, é uma das metas do movimento seringueiro. Mas as lideranças sabem que esse salto exige tempo e requer pesquisa. Eles não escondem seu temor de que a pavimentação da 364 no Acre — bem como sua continuidade até o Pacífico — possa abortar esse processo, detonando um novo ciclo de especulação fundiária e desmatamentos que ponham em risco as conquistas dos últimos anos. “Em princípio, porém”, enfatiza o presidente do sindicato de Xapuri, “ninguém é contra a rodovia. O que nós queremos é que os recursos destinados a promover o zoneamento ecológico, a demarcação de áreas indígenas e reservas extrativistas venham *antes* da estrada. Foi exatamente isso que o Chico Mendes defendeu lá fora para sustar o projeto da 364, pois os recursos nunca contemplavam essas prioridades”, diz Chiquinho. A idéia de que a estrada deve coroar um modelo regional, extrativista, moderno e de desenvolvimento sustentado é endossada por Siqueira, o presidente da Funtac. Ele não descarta nem mesmo a exploração madeireira, através do manejo racional de talhões na mata, mas adverte: “A estrada não pode funcionar como alavanca para a expulsão das populações da floresta. Não queremos ter aqui uma nova Manaus, onde quase 70% da população vegeta em torno da Zona Franca, em condições subumanas”.

“Aqui tem borracha, castanha, caça, água e frutas de graça”

O que preocupa sindicalistas e técnicos no Acre é o risco de que a estrada provoque um retrocesso num modo de vida que começa a florescer no Estado — principalmente no vale do rio Acre. Depois de décadas de lutas sangrentas, surgiu ali nos últimos anos a figura do *seringueiro liberto*. Um homem que conhece os segredos da mata como nenhum outro branco; que pode ser o guia para a diversificação do extrativismo florestal e que só nos últimos anos conquistou cidadania e reconhecimento político. A 80 km de Xapuri, no meio dos 25.000 ha da reserva da Cachoeira, atual “Chico Mendes”, existem inúmeras colocações desses seringueiros livres. Numa delas — Fazenda — a família Mendes, formada por tios e primos do líder sindical, toma seu café da tarde. Os filhos estão reunidos na casa do patriarca, que ocupa um canto da clareira com cinco ou seis barracos à volta, humildes mas limpos e acolhedores, emoldurados por uma densa floresta.

O velho Quincas, tio e professor de Chico Mendes no ofício de sangrar a seringa, é um homem alegre, quase feliz, apesar do cansaço da idade, que o obriga a explicar pausadamente por que não trocava aquela vida por nenhuma outra: “Tenho 75 anos; estou há 50 vivendo da mata; um homem aqui, trabalhando por conta, faz de dez a 15 mil cruzeiros por mês, só com borracha e castanha. E tem terra pra roçado; tem caça à vontade; tem água limpa; frutas de época e toda essa beleza aí — de graça”. O velho Quincas Mendes esparrama um riso satisfeito pelo rosto. Puxa uma pigarra antiga e sonora e rodeia a mata recortada pelo sol do fim da tarde com um olhar de gratidão, quase uma reverência. ▸



# Trilha da aventura

Da Amazônia peruana ao gelo dos picos andinos

Os repórteres Claudio Cerri e Ernesto de Souza viajaram quase oito mil quilômetros durante 38 dias, saindo do coração da América Latina, em Cuiabá, para alcançar o Pacífico, na costa peruana, a mais ocidental do continente. Mergulharam nos desafios enfrentados pela agricultura nas regiões de nova fronteira. Refizeram a trajetória heróica do migrante brasileiro pelo Norte e Oeste do país, que redundou num processo de colonização traumático, muitas vezes desastroso, tanto do ponto de vista social como ecológico. Documentaram os impasses do extrativismo seringueiro e o esforço do Acre para não se transformar numa nova Rondônia, um fugaz Eldorado, onde o sonho acabou. Os primeiros 20 dias foram de marcha em território nacional até a che-

gada à fronteira com o Peru, no sul do Acre, para a última etapa da jornada: percorrer um dos trajetos possíveis da rodovia binacional cuja construção pode abrir o mercado oriental ao Brasil, através do Pacífico. De Assis Brasil a Ilo (no Peru) são aproximadamente 1.500 km de relevos e climas múltiplos. Da Amazônia peruana, sob um sol de 40 graus, ao frio

de 9 graus abaixo de zero no altiplano andino, onde floresceu no passado o grandioso império inca. Uma rota que já existe. Mas que hoje é percorrida apenas por aventureiros, comerciantes desbravadores, contrabandistas e nativos. Esse trajeto, que pode tornar-se estratégico para aproximar os mercados da Ásia da oferta agrícola brasileira, constitui hoje um roteiro de aventuras. Uma aventura que a equipe de GLOBO RURAL viveu. A seguir o relato de Claudio Cerri:



IMPENETRÁVEL. Selva de Madre Dios e rio Thauamanu

Quinta-feira, 12 de julho. Dezoito dias depois de termos saído de Cuiabá com destino ao Pacífico, as ondas sonolentas da emissora *Perla del Acre* invadem nossos ouvidos. Chegamos a Brasiléia, sul do Acre, divisa com a Bolívia e distante apenas 111 km de Assis Brasil, já na fronteira com o Peru. A quilometragem do carro marca 24.467 km, o que quer dizer que o Ernesto, que acumula as funções de fotógrafo e piloto vitalício da expedição, dirigiu ao longo de 4.467 km de pura História do Brasil, no chão esburacado da BR-364, nos ramais e nas linhas intransponíveis das colônias perdidas na selva, onde labuta o grande herói dessa aventura: o migrante brasileiro.

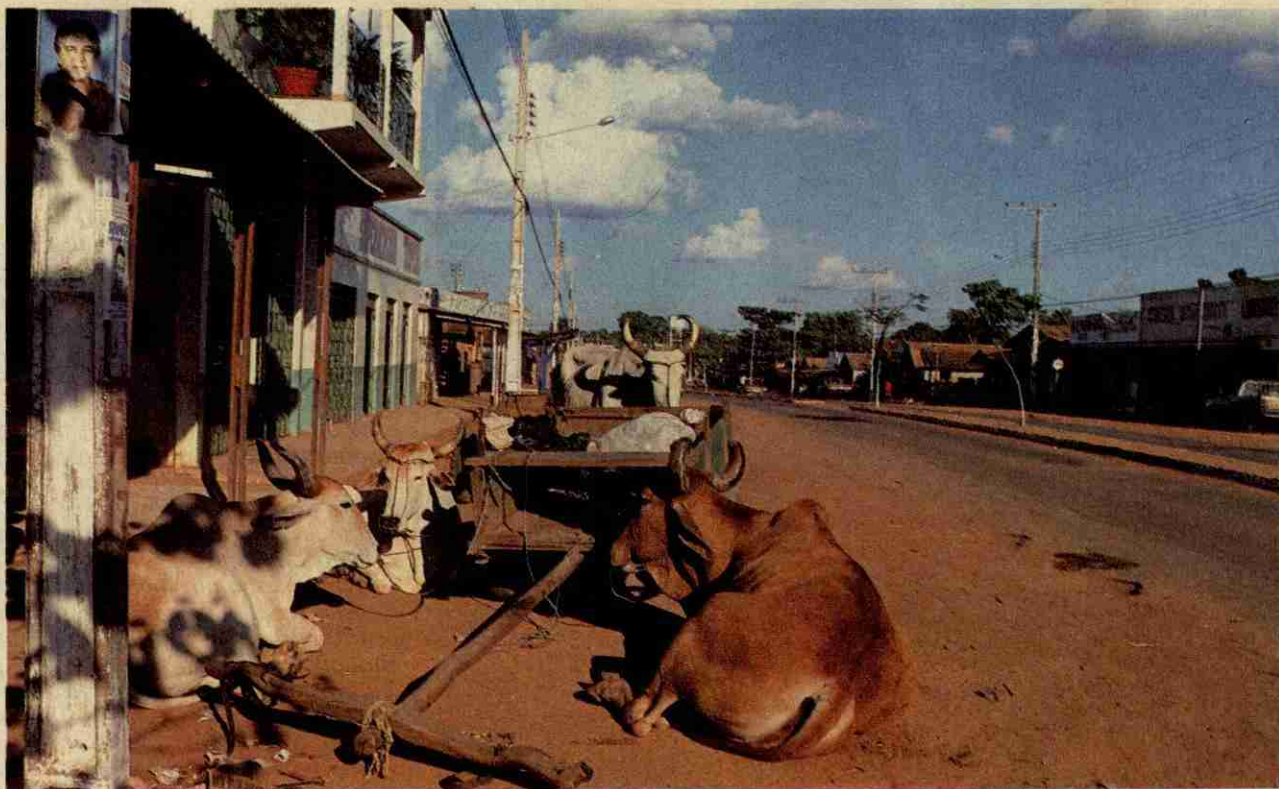
A programação da *Perla del Acre* é democrática para cativar ouvidos de triplíce nacionalidade. Mais precisamente, de Brasiléia, onde estamos; de Cubija, na Bolívia (sede da emissora) e de Ināpari — nossa primeira escala na rota peruana para o Pacífico. Diariamente, a *Perla* abre seus microfones para que o

Jair, radialista de Brasiléia, comande duas horas de música brasileira na estação. O resto fica por conta do disc-jôquei boliviano, que sabe como embalar as tardes modorrentas desse enclave fronteiriço.

Tínhamos pressa em atravessar a fronteira. No máximo, em 12 dias era preciso ir e voltar do Pacífico (2.600 km) para não atrapalhar a edição da revista. Mas, principalmente, era importante sair do Peru antes da posse do novo presidente, o agrônomo nissei Alberto Fujimori, marcada para o dia 28 de julho. A previsão era de que ele deflagraria um choque econômico, que acarretaria a paralisação do país por tempo indeterminado, colapso no abastecimento de combustível, greves e sublevações populares. Comparamos alguns suprimentos: galões de óleo diesel de reserva; um terçado (facão) e garrafas de água mineral — o cônsul do Peru em Rio Branco, entre outras advertências, recomendou que não tomássemos água da selva peruana, pelo alto risco de contaminação.

Mais que qualquer advertência,

os últimos 74 km da 317, a rodovia que liga a BR-364 à fronteira, pelo sul do Acre, mexeram com o moral da nossa expedição. Ao todo, são 371 ladeiras deslizantes, 12 pinguelas em decomposição e pelo menos 15 quilômetros de caldo de lama. Um requinte para competições de enduro na selva. Mas um obstáculo considerável no caminho que — no futuro — pode encurtar em 9.000 km, ou 19 dias de navio, o comércio marítimo com o Japão. Partimos às 9h00 de Brasiléia; às 11h30 já havíamos atolado seis vezes, saindo graças à solidariedade incansável dos irmãos de estrada, que inclusive abriram um atalho na mata — a golpes de terçado — para que pudéssemos contornar o tronco de um enorme cumaru-deferro que desabou sobre a pista. A vinte quilômetros de Assis Brasil aconteceu o batismo de fogo: depois de vencer com êxito a lendária "ladeira do feijão", o carro deslizou no tronco solto de uma pinguela. Não capotou por pouco, mas atolou o pneu dianteiro e o diferencial no fundo de igarapé. Foram



**MODORRA.** Brasília (AC): a cidade vive do comércio de fronteira e cochila ao som da *Perla del Acre*

necessárias cinco horas de trabalho, 25 homens, um Toyota e um caminhão para rebocar a D-20 de tração traseira, o único veículo que a locadora nos entregara em Cuiabá, cujas características, decididamente, não eram apropriadas para um rally na selva.

A ponte entre o Brasil e o Peru na rota que trilhamos pelo sul do Acre (a opção pelo norte, via Pu-

## Dom Alberto, Gringo Baldez, Nego Heleno... lendas da fronteira

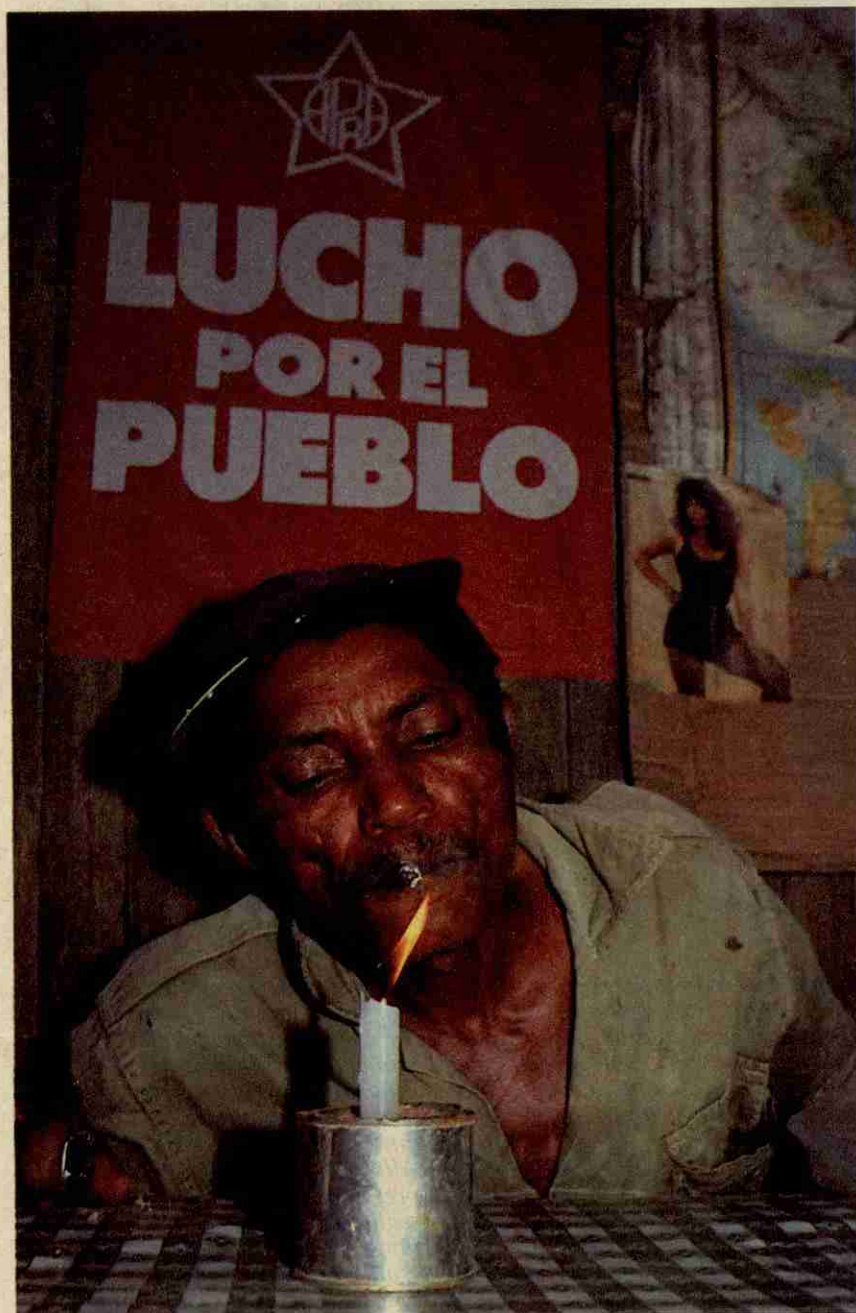
calpa, é só teórica) é o próprio leito do rio Acre. Ele baixa drasticamente na estiagem, mas em julho ainda está relativamente cheio. O jeito então é recorrer ao reboque de um trator só disponível em Inãpari, do la-

do peruano. Demora um pouco, mas é um bom pretexto para conhecer esses personagens da fronteira, homens que desafiam a língua, a geografia, perigos e uma enorme precariedade material para sustentar a ligação entre dois países. Dom Alberto Cardoso é um deles. Ex-prefeito de Inãpari por três gestões seguidas, aprista convicto (adepto do APRA, o partido social-democrata peruano), herói de aventuras amorosas dos dois lados da fronteira e apreciador inveterado de uma "Cusquenha" — a cerveja peruana de presença obrigatória em qualquer conversa com os "patrícios", nós os brasileiros —, Dom Alberto é por merecimento o embaixador informal da fronteira. Mas não é o único personagem famoso desses 78.000 km de mata densa que formam o departamento de Madre Dios, um pedaço longínquo da Amazônia peruana, onde touceiras de taboca-gigante costuram a mata tecendo armadilhas de espinhos até as bordas da rota para o oceano Pacífico.

Nessa solidão verde — apenas 0,8 habitante por km<sup>2</sup> — perambulam outros heróis, sempre lembrados no embalo de "cusquenhas" mornas ▷



**DIVISA NATURAL.** Rio Acre, margem peruana: só passa na estiagem



**HERÓI CEARENSE.** Nego Heleno: do Nordeste ao Peru, fome de terra

— na minúscula Ināpari de Dom Alberto, como de resto em várias regiões do Peru, há escassez crônica de óleo para tocar os geradores de energia. Gringo Baldez é um deles. Aventureiro de nacionalidade desconhecida e atividades escusas, ele conhece os labirintos da selva como ninguém. Mas vez por outra exagera na dose. E assume atribuições alfandegárias na mata: exige passaporte de contrabandistas; pede nota fiscal de muambas; veta o trânsito por trilhas fronteiriças e nega-se a prestar serviços para traficantes de cocaína, que circulam intensamente entre a Bolívia e a BR-364, atravessando o rio Guaporé.

Mas, sem dúvida, o personagem mais legendário desse exército de brancaleone fronteiriço é um brasileiro, migrante cearense de 55 anos chamado Nego Heleno. Fomos encontrá-lo dias mais tarde, já no rumo de Puerto Maldonado, depois de uma maratona de desastres, um verdadeiro corpo-a-corpo com atoleiros e pinguelas do gênero roleta-russa — você direciona o carro, acelera e fecha os olhos; se não ouvir barulho de água é porque passou.

Nego Heleno é um habitante estratégico das margens do Thauamanu, rio que corta uma das principais regiões produtoras de borracha e castanha do Peru. A seca o levou do

Ceará para o Amazonas. A borracha o atraiu para o Acre. A especulação fundiária empurrou-o para a Bolívia, e de lá para os confins da Amazônia peruana.

**N**ego Heleno casou-se com uma boliviana gorda e simpática chamada Eva, teve filhos peruanos e tornou-se peça chave no trânsito precário desse fim de mundo. Com sua balsa improvisada — toras cruzadas entre duas canoas — é ele que garante o tráfego sobre o Thauamanu. Se um dia a rota para o Pacífico erguer uma ponte aqui, a obra de arte, meritariamente, deveria chamar-se “Migrante Nego Heleno”. Hospitaleiro, nosso herói cearense matou um veado no fim da tarde e fechamos a noite ouvindo histórias de sua vida aventureira, enquanto a família limpava a caça à luz de lamparina. Sob um frio cortante soprado dos Andes, fomos descansar os ossos, já alta madrugada, no barraco generoso do anfitrião.

Do outro lado do Thauamanu a selva é ainda mais densa, praticamente fechando-se sobre uma trilha estreita onde o sol quase não chega e os alagadiços demoram meses a secar. Já havíamos dormido noites na mata à espera de ajuda; o Ernesto chegou a andar 30 km em busca de socorro, mas o que tínhamos pela frente agora era o que se pode chamar de fim de linha. Nosso carro simplesmente não conseguiu sair do lugar em meio a lamaçais retalhados por sulcos de quase um metro de fundura, feitos por tratores que haviam passado ali há semanas. A pá de cal em nossas esperanças chegou pela voz de um grupo de motoristas, atolados alguns quilômetros adiante de nós: “Es doble?”, indagaram, compungidos, diante do espetáculo da perua estatelada na lama como uma tartaruga de chumbo. Pela vigésima vez no percurso tivemos que responder que não. A D-20 não era doble (tração nas quatro rodas). O veredicto foi categórico: “Nem dobles estão passando; tem que esperar secar”.

Não podíamos esperar. O jeito foi buscar a ajuda de meia dúzia de camponeses para arrancar o veículo do barro, no muque, e retornar pela via crucis de lama até a fronteira com a Bolívia. E lá recorrer a uma ponte aérea recém-inaugurada: por US\$ 50, avionetas russas da II Guerra Mundial conduzem passageiros, de Cubija até Puerto Maldonado. De lá, outro aviãozinho nos

levou a Cusco, onde pretendíamos alugar um carro para seguir viagem. **Pretendíamos.** Em Cusco, o umbigo do mundo, situado a 3.400 metros de altitude, o Peru abafado e pegajoso da selva de Madre Dios transmuda-se radicalmente. O espetáculo imponente dos Andes, o frio e o **soroche** — o mal das montanhas, que se traduz num cansaço brutal, como se a respiração não levasse ar para os pulmões — marcam o meio do caminho para o Pacífico.

**M**ais que isso, o Peru urbano, a face desesperada de um país em transe, mergulhado numa crise brutal — inflação de 3.000% ao ano; 60% da força de trabalho entre o desemprego e o subemprego; salário mínimo de US\$ 25; reservas cambiais esgotadas; estagnação agrícola; escassez generalizada de produtos e especulação desenfreada — explode nas ruas e vielas da Cusco colonial. Passado e presente enlaçados pela crise transbordam nas calles Granada e Santa Teresa, onde enxames de cambistas — feições incas, com calculadoras japonesas na mão — buscam dólares avidamente. O inti, moeda local, se esfarela e a cotação do dólar sobe a cada minuto. Ninguém quer ficar com a moeda peruana. Era o medo do **Fujichoque**, que veio depois.

Nosso plano de alugar um carro desabou. Há pouquíssimos veículos disponíveis no Peru, onde o trânsito é dominado por motos e moto-táxi. E mesmo que conseguíssemos um carro isto não resolveria: não há gasolina no país. Em julho, uma garrafa de Coca-Cola custava 12 vezes mais que um litro de gasolina (depois da posse, Fujimori aumentou 30 vezes o preço). O país não tem divisas para importar petróleo. O resultado é o racionamento de fato, que impede viagens de longa distância e provoca filas quilométricas nos postos (média de dois dias de fila para conseguir 20 litros de combustível).

O colapso no abastecimento nos empurrou para o Ferrocarril Sur — para uma viagem de trem de 600 quilômetros até Puno, margeando a rota do Pacífico. Tomamos chá-de-coca para agüentar um novo degrau de mais 1.000 metros na escadada dos Andes e nos armamos de paciência. A velha locomotiva inglesa e os trilhos implantados em meados do século não permitem qualquer otimismo: é coisa para 12 a 14 horas dentro de um vagão. Mas não

## Ondas espessas de cheiro de cebola, alho, urina e suor invadem o vagão

dá para reclamar de monotonia. A cada estação, o trem se transforma numa movimentada feira livre, literalmente tomado de assalto pelas populações serranas, com **cholitos** e **cholitas** proporcionando aos passageiros um resumo de toda a culinária peruana: caldos, saltado, pollos, papas, chicha e panis. Pratos frios, quentes, borbulhantes passam de mão em mão, em verdadeiras acrobacias até chegar a seu destino, perdido em algum ponto do vagão, onde já não se distingue mais corredor de bagageiro, encosto de assento. Ondas espessas de cheiro de cebola, alho, urina e suor, misturadas ao som de flauta **queña**, dis-

seus 22 milhões de habitantes vivem no campo. O governo militar dos anos 60/70 fez uma reforma agrária fracassada pela corrupção e a incompetência tecnocrática. E os milhões de camponeses, principalmente da região serrana, sobrevivem no limite da subsistência. O processo autofágico de parcelamento das terras produz um efeito visual bonito da janela do trem. Mas economicamente é desastroso. Na região de Cusco, cada família camponesa dispõe de apenas 2,3 ha de terra. É tudo cuidadosamente cultivado, com técnicas seculares de manejo, que inclui plantio direto e cobertura de palhada. Mas é um modelo incapaz



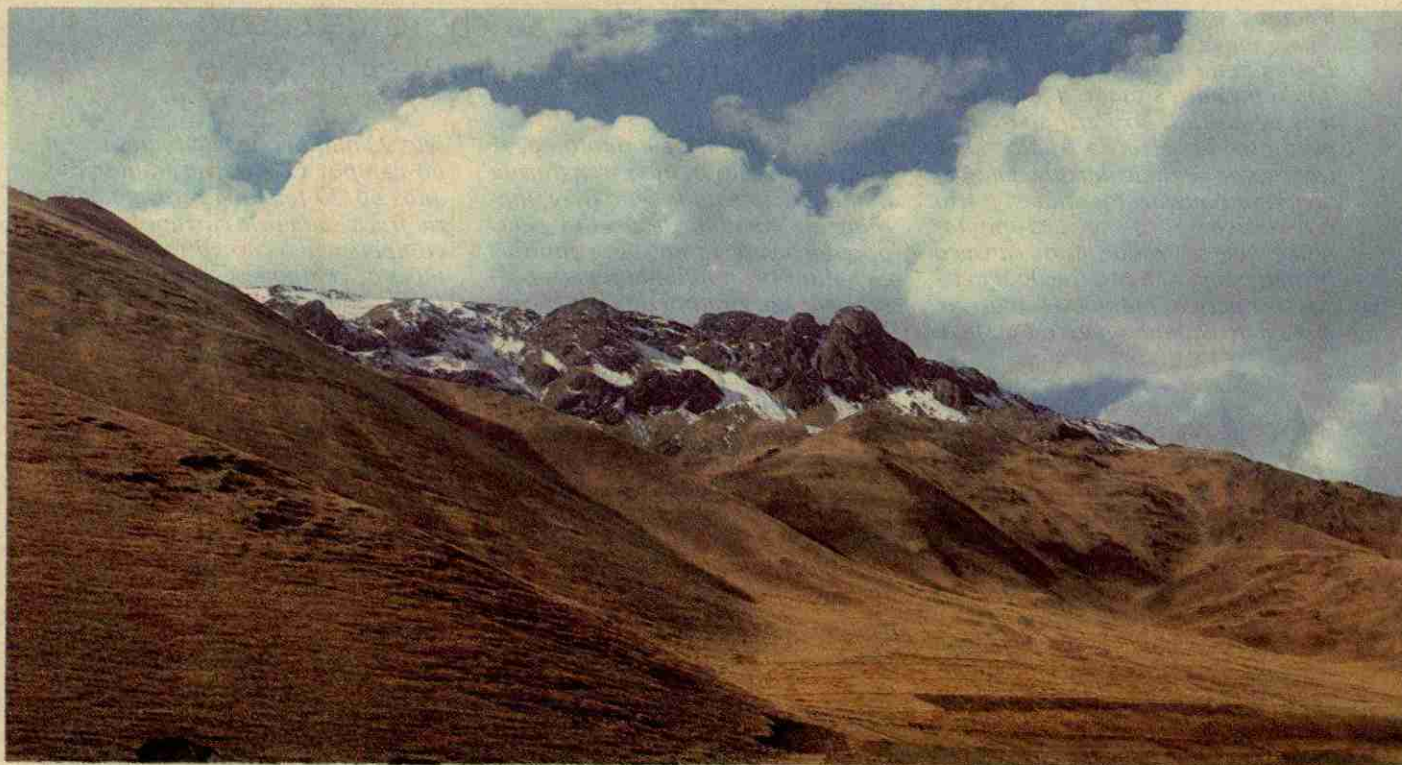
**EMPACOU.** Andes, cinco graus negativos: a charanga rateia e pára

cussões em quechua e castelhano dominam a composição e levam turistas alemães ao delírio. À medida que o trem avança, o ar torna-se mais rarefeito ainda, os odores mais fortes e o **soroche** dá um tom azul-esverdeado à pele branca dos europeus.

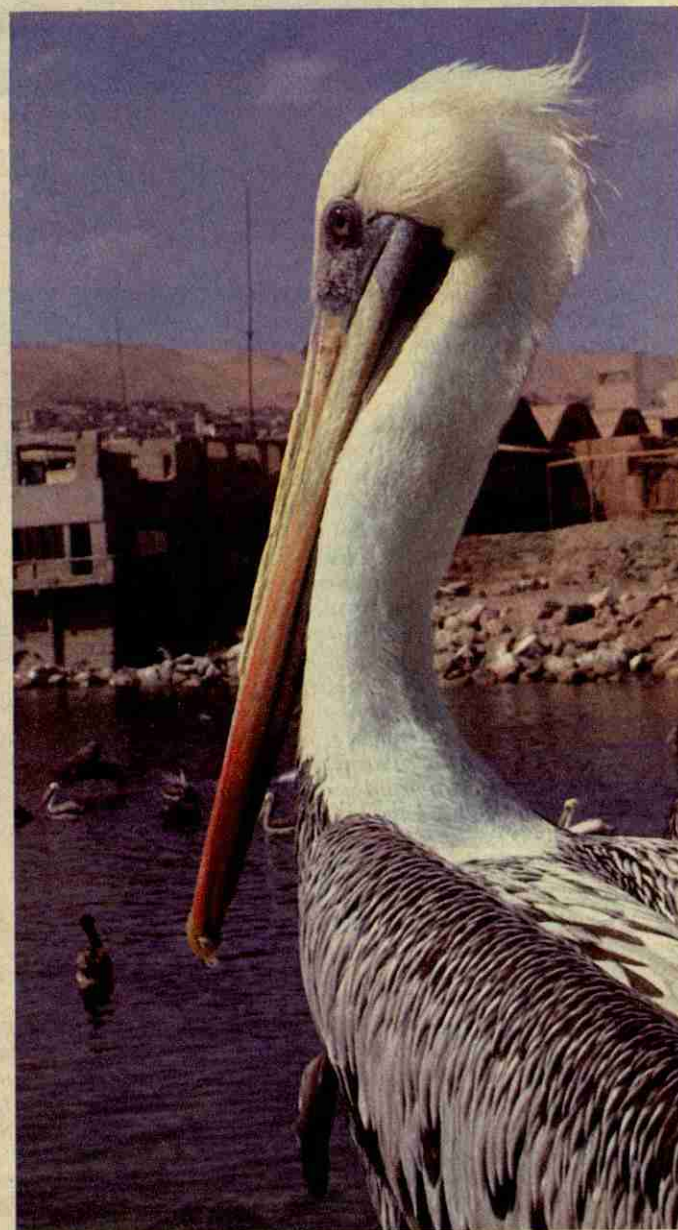
Do lado de fora, a paisagem deslumbrante dos Andes desfila pela janela uma sucessão de aquarelas de cores pastel e raro equilíbrio estético. Mas esse cenário geométrico, formado pelas lavouras camponesas, disfarça uma crise agrária explosiva. O Peru vive um déficit alimentar crônico: 40% do que o país come vêm de fora. Quase 40% de

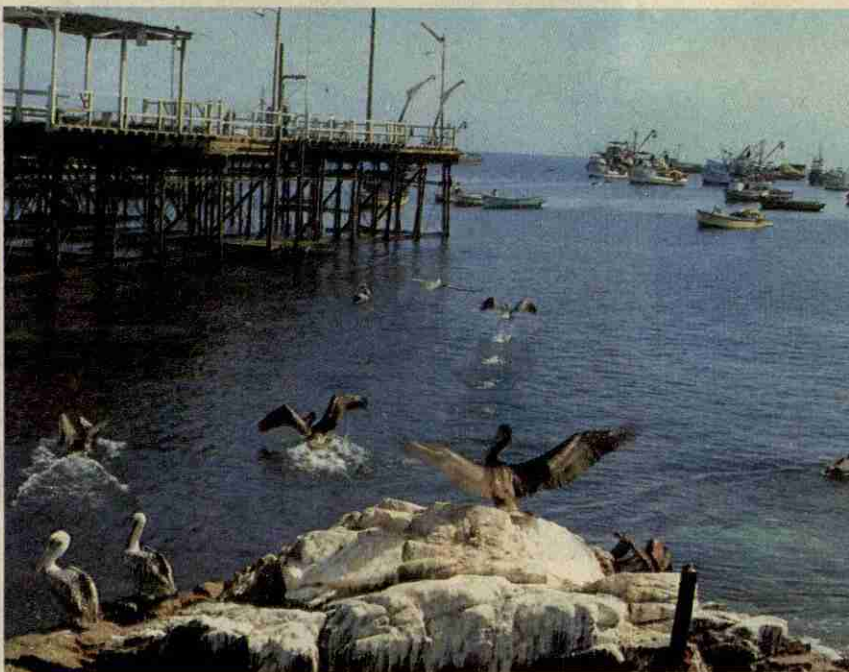
de alimentar o país, tornando a questão da terra e a escassez de comida um dos maiores desafios do presidente Fujimori.

Chegamos a Puno à noite. A cidade fica a quase 4.000 metros de altura, encostada no lago Titicaca, o mais alto do mundo, que abriga um enigma histórico em suas águas. Nelas vivem os Orus, um povo de origem ainda não totalmente conhecida, que habita ilhas artificiais construídas de totora, um caniço fino e flexível abundante no Titicaca. Trocamos o trem por um ônibus. Ou melhor, por uma charanga Volvo, anos 50, que não parece ser capaz de cumprir o roteiro a que se ▶



No altiplano sul do Peru, o gelo invade *la carretera* que atravessa encostas férteis intensamente cultivadas pelos camponeses. A colheita é vendida pelas *cholitas* nas muitas paradas obrigatórias do *ferrocarril*. A 5.000 metros de altura, o lago Titicaca é o reduto milenar dos Orus. Passado e futuro fundem-se no olhar enigmático do pelicano que vigia o Pacífico





**CHEGADA.** Porto de Ilo, oceano Pacífico: os pelicanos saúdam o sol

## A charanga de 40 lugares carrega 60 pessoas mais alguns corderitos

*propõe: levar-nos pela descida dos Andes até os desertos costeiros do Peru e, finalmente, ao porto de Ilo, no Pacífico.*

A diferença entre o Volvo da empresa "San Martín" e o trem, é que no ônibus não há restrições ao transporte de animais — junto com os passageiros, naturalmente. Logo, porém, o calor proporcionado por uma lotação de 60 pessoas, num veículo de 40 lugares, mais rebanhos eventuais de corderitos que saltam de colo em colo, mostra-se oportuno. Depois de vencer os pampas andinos, onde rebanhos de lhamas e alpacas são criados de forma extensiva, a charanga avança por uma faixa deserta e gelada da cordilheira. Os picos de neve eterna parecem obra de um pintor descuidado, que deixou escorrer uma imensa gota de tinta branca no cocuruto do mundo.

Aos poucos a vegetação torna-se mais e mais escassa. É o deserto frio, de paisagens oníricas — vazios imensos só quebrados por imagens dramáticas de humildes cemitérios camponeses —, impõe seu domínio silencioso. O velho ônibus emudece, pontilhado de olhos pensativos, rostos sonolentos e crispados pelo frio. A entrada de cada novo pas-



**FÉ NA ESTRADA.** Herrera, de Ilo

sageiro, que desponta em meio à solidão da areia cinza fustigada pelo vento, é quase uma operação de resgate. Todos ajudam, se apertam para recolher serranos de rostos queimados pelo frio, mãos cerradas e um olhar agradecido de quem foi salvo de uma temperatura de nove graus abaixo de zero.

No dia 25 de julho, doze horas depois de sairmos de Puno, finalmente, o ônibus chega à pequena Ilo — no Pacífico — vencendo 450 quilômetros de estrada, parte calçada, parte acascalhada. O jovem prefeito da cidade, Ernesto Herrera Bezaerra — que apoiou Fujimori, mas está apreensivo com as dificuldades do país —, é um entusiasta da rodovia "Transoceânica", que pode transformar o porto de Ilo num dos mais importantes do continente. "Estamos otimistas e temos um grande trunfo em relação às demais opções de saída para o Pacífico", explica Herrera. "Nossa baía oferece um enorme potencial para ampliar o porto atual: é funda, quase encostada à terra e tem capacidade para mais de 250 navios."

A prefeitura de Ilo está preocupada em ampliar a estrada até Puno e estreitar contatos com empresários e autoridades brasileiras para acelerar o projeto da rodovia. Ali, diante das águas verde-chumbo do Pacífico, onde pelicanos brincam indiferentes ao frio, o sonho dessa rota binacional funde-se a lembranças de outros sonhos deixados para trás. O sonho da terra que movimenta legiões de migrantes; o sonho da fortuna; o sonho do equilíbrio ecológico dos seringueiros; o sonho da integração latino-americana; o sonho de uma convivência entre o mundo do branco e o mundo do índio; entre o mundo da floresta e o mundo do homem. O Pacífico parece grande o suficiente para acolher generosamente todos esses sonhos. Mas os 4.000 km que separam Cuibá dessas águas generosas estão pontilhados de desafios. Lama, buracos, desertos, montanhas, gelo, selva e o maior deles, sem dúvida, que é construir pela primeira vez um caminho aberto à viagem dos sonhos. De todos os sonhos. O nosso, como o de todo viajante, depois de quase 40 dias de estrada, era retornar para casa — de preferência, antes da deflagração do Fujichoque. No dia 2 de agosto atingimos o alvo, aterrissando em São Paulo. Missão cumprida: o prazo da revista estava salvo. E nós também. ■

