Acervo ISA

FOLHA JORNAL SÃO PAULO

FLEXP00063

Os seringalistas das margens da rodovia BR-364, (Cuiabá — Porto Velho — Rio Banco), estão chegando à conclusão de que a estrada vai ser palco de uma das maiores crises já vividas pela economia brasileira, semelhante apenas à do petróleo, quando o Brasil perceber que não produz borracha suficiente para seu grande consumo interno e perder seus principais fornecedores internacionais. Como na crise do petróleo — segundo os produtores — o país vai sofrer pela imprevidência.

Alheios ao problema, centenas de caminhões transportam produtos para exportações pela **Estrada do Oeste**, com destino, geralmente, a Manaus. Asfaltada, prevêem as autoridades de Rondônia, essa rodovia se transforma no principal corredor de exportação do País, atendendo exclusivamente às regiões Noroeste e Centro-Oeste.

São gigantescas as fortunas, em produtos, que ficam expostas a acidentes e deterioração nos atoleiros da BR. Cada caminhão carregado de borracha, por exemplo, leva em sua carroçaria aproximadamente Cr$ 1 milhão. Os tranportes de materiais elétricos ou eletrônicos geralmente têm valor igual ou superior. E são milhares os caminhões que trafegam, sempre carregados mensalmente. Afinal, é um caminho obrigatório para quem entra ou sai do Oeste brasileiro. A única opção seria a utilização do transporte fluvial — bastante demorado —, que já está sendo aproveitada por fabricantes de veículos, que preferem demorar na entrega a soltar seus veículos novos pelas esburacadas e cheias de atoleiros estradas que nascem na BR-364 — como a que liga Porto Velho a Guajará Mirim, uma das principais rotas de escoamento de produtos de Rondônia.

Na última reportagem desta série, também a incrível história dos "soldados da borracha", voluntários brasileiros que, usando verba americana, foram espalhados pela Amazônia às margens de uma trilha (hoje, é a BR-364) durante a Segunda Guerra Mundial, em busca de borracha para os aliados. Os que sobreviveram a essa guerra paralela — muito poucos contam como foram abandonados no território amazônico e como, até hoje, não são lembrados com destaque pela história brasileira.

Borracha, riqueza que está acabando

Aquele seringalista estava falando sério, quando previu para os próximos anos uma crise na economia brasileira por causa da borracha: "Estamos assistindo no mercado da borracha, ao mesmo que vimos no mercado do petróleo no início da década: a produção mundial se concentrando nas mãos de poucos países — dois, na realidade — e os países dependentes dessa produção não se prevenindo. Ao contrário, como o Brasil, que vê sua produção diminuir a cada ano, a cada projeto de colonização que incentiva sobre os seringais nativos".

"É a borracha perdendo espaço no Brasil, cedendo sua parte para outras coisas" adianta Santiago Martins, o seringalista-industrial que estava desabafando. Ele é proprietário de uma fazenda, às margens da BR-364, no território federal de Rondônia, e de uma indústria de transformação de borracha em Sorocaba, a 70 quilômetros de São Paulo, e outra no Acre. Ele é também responsável por 70% das 455 toneladas de borracha extraída no eixo da BR-364, o que representa cerca de 350 toneladas mensais do produto. Por isso, ele se acha no direito de falar sobre o assunto.

Segundo ele, a produção brasileira de borracha natural é de 30 mil toneladas por mês, "cota mais do que insuficiente para o consumo interno". Após denunciar a possibilidade de crise, já prevista também por técnicos do governo do Estado de Mato Grosso há alguns meses, e por alguns deputados da oposição mato-grossense, Santiago arriscou-se até mesmo a dar um prazo para isso acontecer: "Tudo vai estourar quando a Indonésia e a Malásia, os dois maiores produtores mundiais, perceberem que a borracha sintética está perdendo terreno. É que a borracha sintética necessita muito do petróleo e, por isso, está-se tornando cada vez mais inviável. Quando esse tipo sintético sair do mercado, e permanecer apenas o grosso da produção desses dois países, o preço da borracha vai subir quanto eles quiserem. Eles terão nas mãos uma espécie de petróleo sólido e o usarão da mesma forma que os árabes".

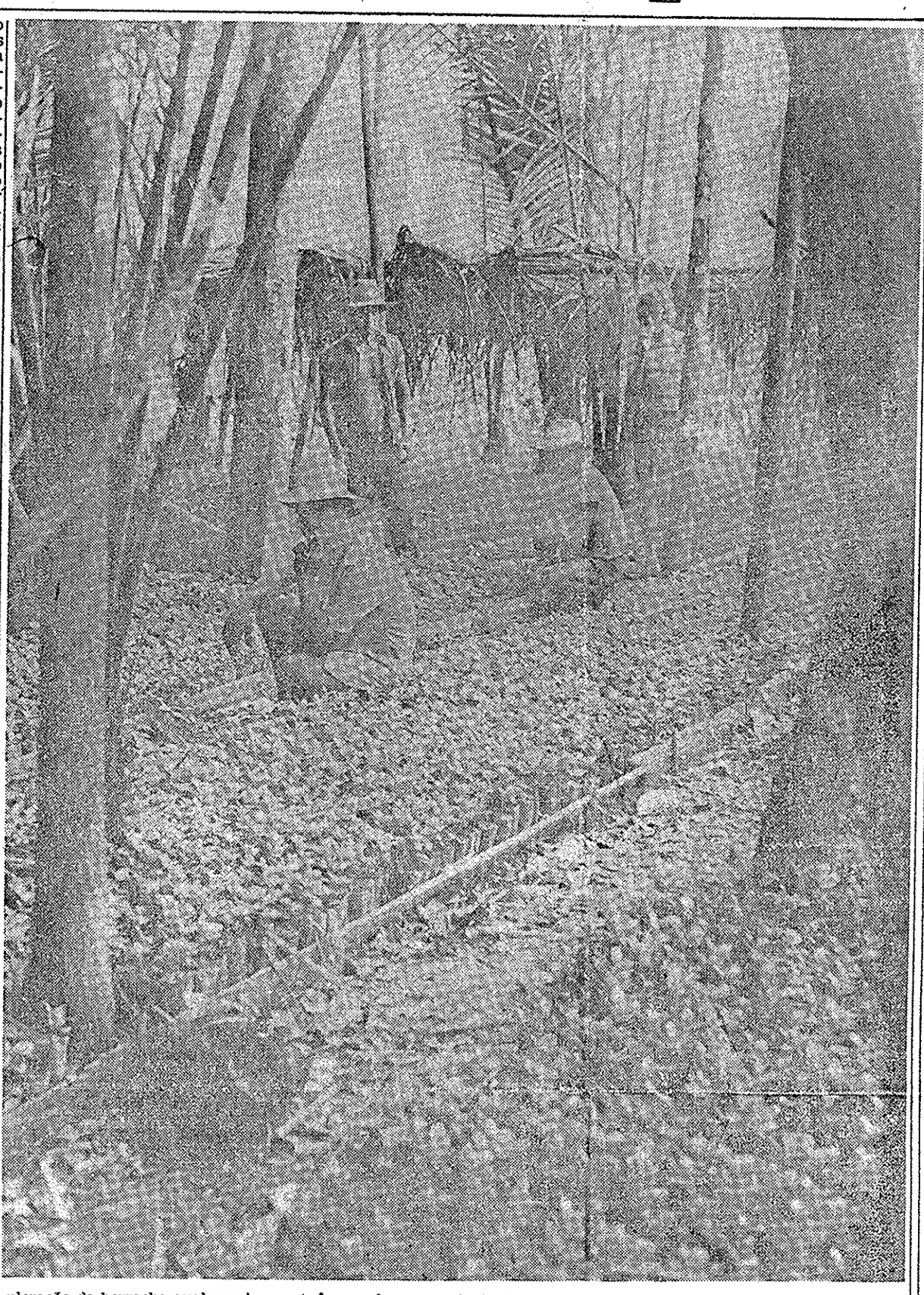
Não é apenas Santiago, entre os seringalistas da Amazônia, que alerta para esse fato. Em Pimenta Bueno, por exemplo, onde há grande comércio de borracha também há esse temor. E apenas uma solução é apontada: o incentivo à plantação de seringais e ao aproveitamento dos já existentes. Esse incentivo viria de várias formas, entre elas a manutenção dos Programas da Borracha I, II e III, que abriram para os produtores condições de achar subsídios para a evolução de suas plantações, além de uma melhor orientação sobre como dar seqüência e tratar uma seringueira. Outro desses incentivos: o asfaltamento imediato da BR-364, para que parte da região Amazônica pudesse se transformar em um "grande centro nacional de produção de borracha". A maior parte da produção brasileira está concentrada na Bahia.

Quando esses seringalistas dizem que a borracha "está perdendo seu espaço", eles se referem ao que chamam de maior inimigo dos seringais: os projetos de colonização, que, segundo eles, vão invadindo as regiões onde existem seringais que, com a opção do colono por outras plantações, acaba sendo derrubado. Outro problema sentido nas regiões produtoras é a falta de estrutura: no norte de Mato Grosso, por exemplo, na região de Porto dos Gaúchos, milhares de pés de seringueira permaneceram abandonados durante anos, pois seus proprietários (grupos estrangeiros) não viam na exploração da borracha qualquer incentivo para que continuassem em atividade.

"É por isso e por causa da imprevidência do governo brasileiro que estamos preocupados com o futuro do mercado internacional da borracha e com a posição do Brasil nele", explicam deputados do Mato Grosso.

Em toda a região amazônica, tem-se no asfaltamento da BR-364 a saída para a consolidação definitiva do processo de ocupação daquela área, transformando-se no principal corredor de exportação do Brasil, abrindo caminho para o aproveitamento de Manaus na canalização dos produtos.

Além de abrir caminho para a exportação via Manaus, o asfaltamento da estrada permitirá que o Brasil finalmente atenda compromissos que tem com dois de seus países vizinhos. Um é a Bolívia. A nova estrada iria compensar as deficiências de transporte geradas pela extinção da estrada de ferro Madeira—Mamoré. É que, e há planos na Sudeco sobre isso, depois de concluído o asfalto no trecho atual, a BR-364 será ligada com as cidades fronteiriças de Abunã e Guajará Mirim. O outro compromisso é com a Venezuela que ganhará, assim, uma ligação totalmente asfaltada com a região Centro-Sul do Brasil já que, de Porto Velho, há estrada para Manaus que se estende até a fronteira com aquele país. E, embora não haja nada expressado oficialmente sobre isso, a Colômbia também será beneficiada.



As velhas histórias do Exército da selva

Ninguém melhor do que esses velhos homens da Amazônia para contar a história da BR-364, a Estrada do Oeste. Também não há ninguém mais indicado para relatar a história da própria Amazônia.

Mas quem vai contar a história deles? A história desses soldados sem farda, que venceram a guerra do pioneirismo e pagaram muito caro por isso, os mesmos homens que ajudaram os países aliados a vencer a Segunda Guerra Mundial, na Amazônia, vencendo as dificuldades do mundo selvagem ao qual foram enviados.

Nem a história da Amazônia, nem a da própria Segunda Guerra Mundial, entretanto, deveriam esquercer-se dos conhecidos heróis-vilões que constituíram o Exército da Borracha, convocado às pressas para lutar e vencer uma guerra paralela à mundial. E os soldados da borracha foram enviados à Amazônia, atraídos por promessas inflamantes dos governos brasileiro e americano. Os que sobreviveram ainda estão lá, velhos, cansados e sem esperança de reconhecimento pela contribuição que deram à vitória.

Ninguém pode dizer que essa guerra paralela não teve importância. Afinal, foi com a borracha extraída de forma rudimentar pelos soldados a borracha, dos seringais nativos achados na Amazônia daquela época, que os aliados sustentaram a indústria bélica, tão necessitada desse produto depois que a Malásia cortou seu fornecimento normal. Quantos foram, se 30 ou 40 mil homens, nenhum deles se recorda. Quantos morreram na selva, abandonados? Uns 20 ou 30 mil, respondem. Foi, sem dúvida, uma das mais cruéis batalhas da Segunda Guerra, mas uma batalha que ninguém parece interessado em contar com detalhes.

Ela começa no momento em que o Brasil resolveu romper sua posição de neutralidade em relação à guerra, depois que navios com sua bandeira foram afundados por soldados da aliança chamada de Nazinipofascista na época. Criada a FEB, enviados soldados para as frentes de batalha, surgiria um problema que, se não resolvido, iria determinar a derrota dos países do bloco aliado frente aos inimigos: a Malásia, situada em um ponto extremamente delicado do mundo, interrompia quase totalmente o seu fornecimento de borracha ao grupo ocidental, ela que era e ainda é a maior produtora mundial.

O presidente americano era Franklin Roosevelt, que revelaria, então, ter um profundo conhecimento sobre as riquezas da Amazônia. Baseado nos dados de seus serviços de informações, Roosevelt manteve contato com Getúlio Vargas, em meados de 1943, em pleno Estado Novo, e pedia pela exploração imediata da borracha amazônica para suprir o mercado deficiente.

Tudo acertado entre os dois aliados: o Brasil entraria com os homens e com a Amazônia, os norte-americanos entrariam com os recursos financeiros para essa operação de emergência da qual dependia o futuro da guerra para os aliados contra o nazi-nipo-fascismo. Nascia, então, através do decreto-lei nº 5225 de 1º de setembro de 1943, o batalhão da borracha. As frentes de alistamento seriam no Nordeste brasileiro.

A farda era composta por duas calças e um blusão de mescla azul. O restante: um par de alpercatas; uma rede, uma mochila, uma caneca e um talher especial (garfo e colher, em uma só peça). Parte dessa história foi contada por um desses soldados da borracha que sobreviveram: Abel Oliveira Neves, atualmente comerciante em Ji-Paraná. "O jovem alistado era submetido a um exame médico no qual os mais fracos eram rejeitados. Depois, era embarcado em um navio que o levava até Belém do Pará, onde recebia as primeiras orientações sobre como extrair a borracha. Depois, embarcava novamente em outro navio e era levado até a região norte da Amazônia, espalhando-se pelos seringais, sob o comando de seringalistas (equivalentes a sargentos), geralmente às margens dos rios e de trilhas."

Depois de desembarcados nas cidades principais da Amazônia, o soldado da borracha seguia em pequenos barcos, durante dias e noites sem parar, até os pontos onde exploraria borracha. "Durante a viagem para o seringal, se adoecesse ou se uma enfermidade já adquirida se agravasse, ele era deixado no barranco do rio, onde morria aos poucos. Não podia parar a missão por causa disso, era tudo muito urgente."

O maio problema, conta Abel, foi a adaptação do nordestino ao serviço de seringueiro. "Ninguém sabia como proceder para extrair o látex da árvore. A maioria pensava que a borracha desse em frutos que seriam colhidos como a laranja ou o mamão."

Logo depois começaria realmente a batalha contra a selva. Os inimigos não eram soldados, armados. Eram os índios, as onças, as cobras, a escravidão a que eram relegados pelos patrões, a solidão, a fome, as doenças tropicais, os insetos, a cegueira causada pela fumaça do látex defumado.

Contra os índios, a luta mais difícil. Um dos soldados da borracha que ainda vive, o cearense João Cavalcante, contou recentemente que viu dezenas de companheiros serem chacinados. "O último que vi estava com 7 flechas cravadas no corpo." Abel Oliveira Neves afirma, entretanto, que não eram apenas as emboscadas indígenas que assustavam os homens na Amazônia: os índios araras, gaviões e suruís, envenenavam os córregos onde os seringueiros bebiam água.

Os branco, entretanto, não ficavam impassíveis aos ataques. Seus recursos mais adiantados, contam os que hoje ainda sobrevivem na Amazônia da qual nunca mais saíram, permitiam-lhes massacrar com facilidade aldeias inteiras de índios. Um desses massacres ficou célebre: o seringueiro Argemiro Ramalho do Nascimento, paraibano, agrupou outros 6 homens e, com armas de fogo e a ajuda dos índios araras, inimigos mortais dos gaviões, atacou uma aldeia matando perto de 60 indígenas.

A batalha contra a onça já não permitia revide por parte dos brancos. Inúmeros seringueiros foram mortos por esses animais, que ainda hoje atemorizam as margens da BR-364. E histórias terríveis se espalham pelas margens dos rios que cortam a BR-364, sobre as lutas e as mortes de seringueiros contra as cobras — em especial a sucuri.

Além disso, há histórias de escravidão perpétua, de assassínios por parte dos seringalistas, da prisão do toco (o seringueiro era preso com correntes a um toco de árvore e ali era deixado até morrer, como castigo por qualquer falta). As mulheres compunham um mercado especial e caro: em troca de uma boa companheira, "fornecida" pelo patrão, o seringueiro tinha que trabalhar dobrado.

Acabou a guerra, Getúlio Vargas já não era mais presidente do Brasil, mas os soldados da borracha ficaram na Amazônia trabalhando. De prêmio, alguns deles receberam 200 hectares de terra em fevereiro deste ano, por ordem do presidente Figueiredo. Mas é pouco para compensar os traumas deixados pela batalha que travaram na Amazônia.

A arriscada saída pelas águas do Guaporé

As águas calmas do rio Guaporé, de Vila Bela da Santíssima Trindade até Guajará Mirim, são a única opção para quem quer fugir da BR durante as chuvas. Seus usuários, porém, são raros e esporádicos barqueiros que se arriscam aos 8 dias de viagem pelo rio que simboliza, em grande parte de seu leito, a fronteira entre o Brasil e a Bolívia. Durante o inverno amazônico, uma empresa fabricante de veículos — a Ford — utiliza-se de embarcações para encaminhar até Guajará Mirim os carros que vai vender em Rondônia. É pelo rio, também, que descem ou sobem quase todos os contrabandos provenientes da Bolívia — alguns de Manaus —, e que são retirados do País veículos roubados em grande escala.

Trata-se, entretanto, de uma atividade nem sempre confiável, principalmente depois dos acidentes que se sucederam na região Norte do país, há pouco tempo, em Bela Vista e Marabá. As balsas e barcas que transportam cargas e passageiros quase sempre além da capacidade.

Para as cargas seguirem pelo rio Guaporé, o único que pode substituir a BR-364, pois é navegável justamente de Vila Bela da Santíssima Trindade até Guajará Mirim, há um grande e desestimulador inconveniente: só há possibilidade de transporte seguro na época das chuvas, pois o rio Guaporé enche mais e chega a um nível razoável para transportar grandes embarcações. Seria arriscado tentar descê-lo em direção a Rondônia durante a época seca.

Para os passageiros, uma viagem de barco de Vila Bela até Guajará pode ser fatal. São oito dias cortando uma região selvagem, repleta de perigos tropicais, entre eles os mosquitos, insuportáveis transmissores de doenças que se tornam companheiros constantes de quem avança pela Amazônia, quer por estrada quer pelo rio. A doença mais grave que pode ser transmitida pelo ambiente selvagem daquela parte do Brasil é a febre amarela.

Essa doença, no entanto, parece estar sob controle. Todos os que saem de Cuiabá são obrigados a se vacinar contra ela. Quem não faz isso na capital de Mato Grosso acaba fazendo na entrada de Rondônia, quer em Vilhena, por estrada, quer em Guajará Mirim, por rio. Os registros oficiais — sempre falhos e incompletos, como tudo o que se relaciona com saúde pública na região amazônica — acusam que o último caso ocorreu em 1974, na divisa Mato Grosso-Rondônia.

Já a malária, ou maleita, faz parte da vida do pioneiro, que investe na Amazônia, há muito tempo. E ela matou e mata tanta gente nesse território e desafia tanto as autoridades, que até hoje ainda não conseguiram achar um remédio que imunize contra essa contaminação sangüínea. Não há, também, nenhum tipo de controle. A ação contra a malária, resume-se apenas a um singelo trabalho de borrifação nas casas construídas nas cidades do eixo da BR-364. Quem entra na Amazônia, está sujeito a contrair a doença, que manifesta-se através de febre alta e constante, de um frio incontrolável e de total indisposição para comer. Com o passar dos dias, a doença vai concentrando sua ação no fígado até transformar-se em hepatite, dessa vez fatal.

E está sujeito, também, a ver cenas chocantes às margens da estrada. Como esta: duas pessoas carregando, em um lençol amarrado a um pedaço de pau, em forma de rede, um cadáver que vem de alguma fazenda das proximidades. É a forma que eles encontram para tentar vencer a "doença do frio". Quando acometido, o colono, que não dispõe de estrada nem de condução, tem de ser levado carregado até o eixo da BR, caminhando durante dias pelas picadas que levam até o seu sítio. Até hoje, contudo, ninguém sabe contar algum caso em que tenha sido possível salvar o doente.

A conquista do Oeste

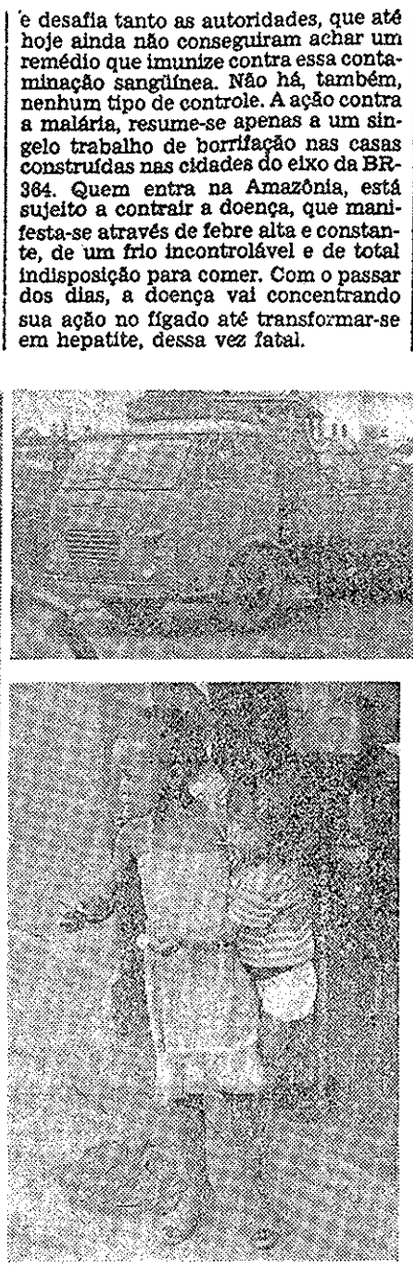
Desbravar o 'inferno verde' era a intenção; garantir a ocupação da Amazônia por brasileiros, depois da disputa pelo Acre, o motivo. Não faltavam justificativas para a abertura desses 3 mil quilômetros cortando a Amazônia brasileira de Cuiabá até Rio Branco. E, com efeito, no final da década de 50 era inaugurada pelo então presidente Juscelino Kubitschek aquela que seria a 'Estrada do Oeste', a então BR-029, uma verdadeira 'maravilha', um "desafio vencido com bravura e força", uma obra que só seria superada, mais tarde, pela Transamazônica.

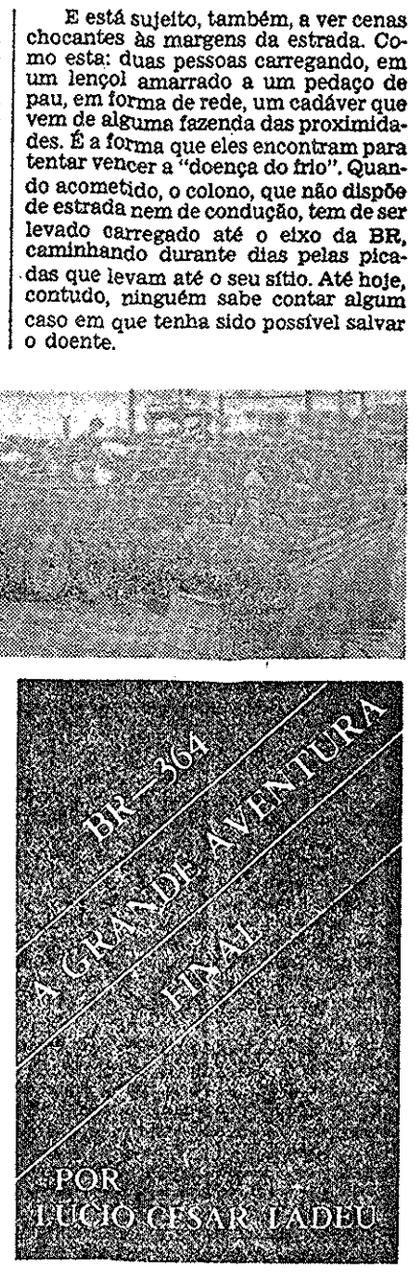
Abriam-se novas fronteiras para a Amazônia Legal. Era a BR, que depois teria sua numeração alterada, passando de 029 a 364. Era o início do aproveitamento racional do desconhecido solo amazônico.

A prática, entretanto, mostrou-se contrária aos planos ufanistas. Assentada sobre terra fofa, não passava um ano sem que necessitasse de reparos, por causa dos danos deixados pelas fortes e constantes chuvas que caracterizam o inverno naquela região. Um pouco desiludido com a obra, embora sabedor de sua importância, o governo delegou ao Exército a função de conservar a BR-364. Entravam em cena, então, os 5º e 9º Batalhões de Engenharia e Construção do Exército. Era 1965. Nos 11 anos seguintes, milhares de técnicos e recrutas seriam mobilizados no serviço de manutenção da estrada, que continuava a sofrer com as chuvas.

Muitos planos foram colocados em prática, como mostram os arquivos do 9º BEC. Uma enormidade em recursos foi aplicada. O problema, contudo, continuou crônico. Tentou-se de tudo, pelo menos até fins de 1977, quando o 5º BEC decidiu parar de concentrar todas as suas forças na estrada. Não havia recursos, alegaram seus responsáveis. O 9º BEC seguiu o exemplo, o que derivou no abandono absoluto hoje registrado. O trabalho dos dois batalhões, embora aparentemente continui em alguns trechos, nada significa frente à situação, reclamam os motoristas.

Eles têm razão. Os relatos dos usuários sobre a atuação militar na conservação do leito da 'Estrada do Oeste' sempre coincidem em um ponto: alguns tratores, deficiência técnica e poucos recursos, constituem um conjunto de armas simples demais para a luta contra a ação da natureza.





Fotos Magno Jorge - Especial para "O Estado"