

REORGANIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA BR-364*

Miguel Angelo Campos Ribeiro **
Roberto Schmidt de Almeida **

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A área em estudo (ver mapa¹), que abrange a BR-364 e sua região de influência, correspondendo ao norte do Estado de Rondônia, parte oriental do Estado do Acre e sul do Estado do Amazonas, apresenta uma dualidade, no que diz respeito ao seu sistema viário.

Se até aproximadamente o final da década de 60, prevalecia o sistema fluvial nas ligações da área com o restante da Amazônia, representado, aí, pelas bacias dos rios Madeira e Purus, a partir de 1970, esta hegemonia é suplantada pelo sistema rodoviário, através de vários eixos, que começam a ser abertos, fazendo com que a circulação e os relacionamentos desta área passem a ser direcionados, com maior intensidade, para o Centro-sul do país.

Deve ser mencionado que, grande parte desta região, com exceção de Porto Velho,

apresenta problemas sérios de isolamento, decorrentes da falta de uma infra-estrutura condizente, tanto no que diz respeito ao transporte fluvial quanto ao rodoviário. Tal fato acarreta uma série de problemas, ligados ao monopólio, questão dos fretes e pagamento, volume de estoques e entrega das mercadorias.

ESTRUTURAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES NA REGIÃO

a) O Sistema de Transporte Fluvial

Este sistema baseia-se nas bacias hidrográficas do conjunto Madeira-Mamoré-Guaporé e Purus. Apesar de ser o sistema mais antigo e de grande importância para esta área, ele apresenta grandes inconvenientes, sendo que as condições de navegabilidade destas bacias estão condicionadas a fatores climáticos e geomórficos característicos da região.

* Recebido para publicação em 06 de janeiro de 1989.

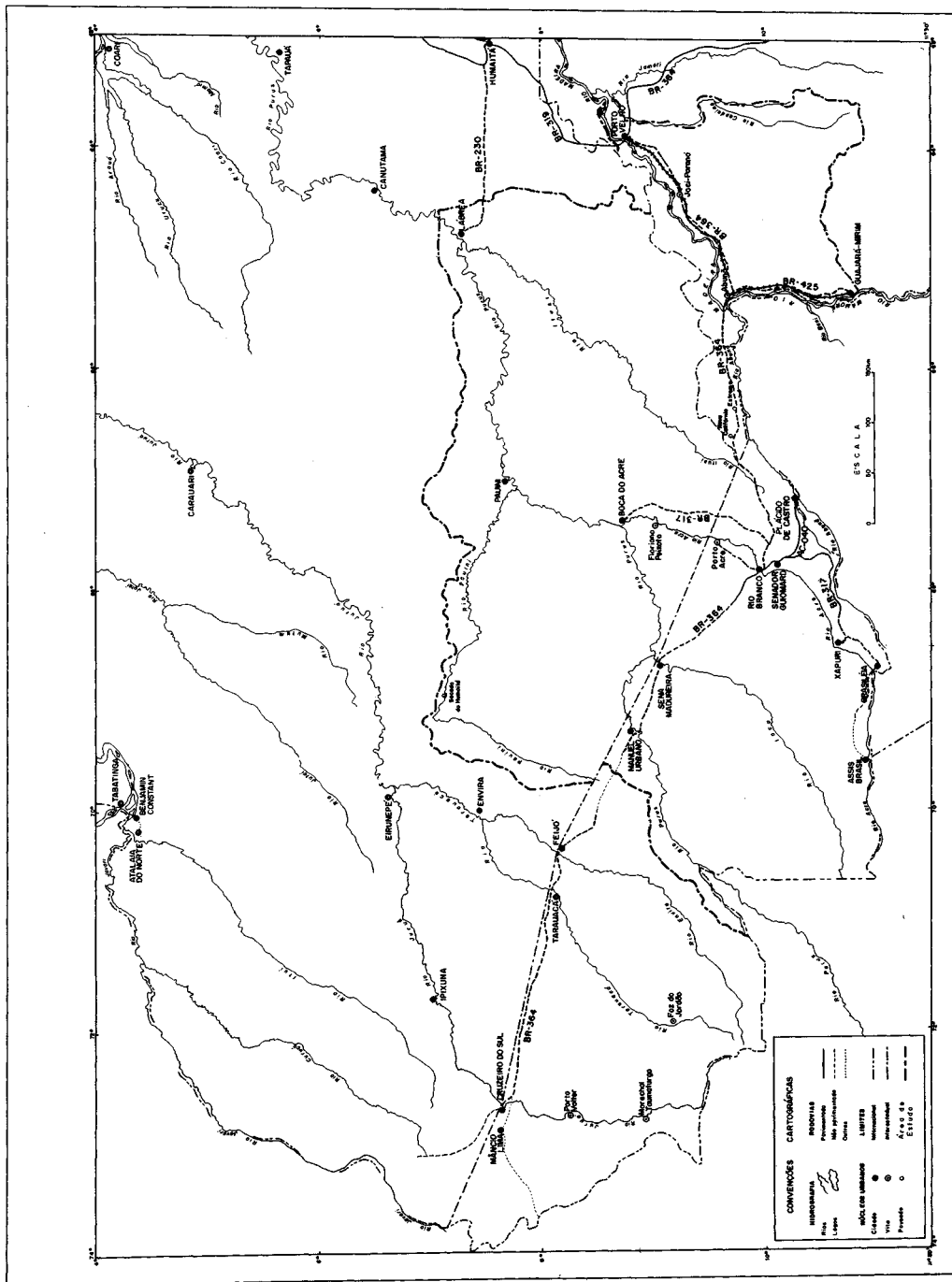
** Analistas Especializados em Geografia da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE.

Registramos nossos agradecimentos a Luis Cavalcanti da Cunha Bahiana e Olga Maria Buarque de Lima Fredrich, pelas valiosas sugestões. As imperfeições do trabalho são de nossa exclusiva responsabilidade.

Cabe mencionar que esta comunicação foi elaborada a partir de pesquisas desenvolvidas pelos autores para o Projeto PMAC11.

R. bras. Geogr., Rio de Janeiro, 51 (3): 95-102, jul./set. 1989

MAPA 1
REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA BR-364



Um primeiro problema é do assoreamento dos rios, provocado pelos intensos e constantes desmatamentos de suas cabeceiras, prejudicando os canais de navegação; isto é particularmente sério no rio Acre, um afluente do Purus que banha a cidade de Rio Branco.

Outro fato que dificulta a navegação, é a existência de meandros acentuados, que tornam as viagens demasiadamente longas. Isto se aplica particularmente no caso do rio Purus, aliás, um dos mais meandrados da bacia Amazônica.

Aos problemas de ordem física, distância e dificuldades de navegação, alia-se a falta de uma infra-estrutura portuária, exceção feita a Porto Velho, que apresenta, hoje, porto aparelhado e oferecendo os requisitos necessários para o transporte fluvial.

Por se tratar de caminhos obrigatórios para a integração desta porção do sudoeste amazônico com Manaus e Belém, têm sido estudados projetos para melhorar a navegabilidade dessas bacias.

Quanto aos portos, nas bacias do Madeira-Mamoré-Guaporé e Purus, deve-se destacar a importância de Porto Velho. A expansão deste porto e o aumento do movimento de carga prende-se ao fato da cidade de Porto Velho estar hoje ligada por rodovia asfaltada (BR-364) ao Centro-sul do país, via Cuiabá, fazendo com que, pelo menos 80% da carga que vem de outras regiões para Manaus, passem por este porto.

Quanto aos demais portos correspondem a pequenos atracadouros individuais utilizados para o recebimento de embarcações de pequeno calado, não possuindo nenhuma infra-estrutura para a movimentação de carga e armazenagem.

Quanto à navegação do Madeira-Mamoré-Guaporé, ela atende às populações ribeirinhas através de pequenas embarcações, que se deslocam, levando pequenas quantidades de produtos como farinha, borracha, castanha e trazendo gêneros alimentícios básicos para a sua subsistência. Este transporte é entregue ao Serviço de Navegação do Madeira que procura atender a essas populações distribuídas pelo seu vale, entre as cidades de Porto Velho, Guajará-Mirim e imediações, de forma precária e insatisfatória.

O que se nota no vale do Madeira-Mamoré-Guaporé, é uma justaposição de dois circuitos bem nítidos: um, novo e moderno, ligado à BR-364, via Porto Velho/Manaus, e outro, antigo e tradicional, que atende às populações ribeirinhas situadas nos vales próximos a Porto Velho e Guajará-Mirim.

Já a bacia do Purus, é o elo de ligação dos centros acreanos com Manaus, que se dá ora pelo rio Acre, ora pelo próprio Purus, tendo a cidade de Boca do Acre como centro intermediador de maior importância.

Por estes rios escoam-se a produção regional — castanha, borracha e madeira — e, recentemente, a SUNAMAM (Superintendência Nacional da Marinha Mercante) reativou o transporte de passageiros.

A navegação fluvial, tanto em trechos do alto vale do Madeira-Mamoré-Guaporé, quanto no Acre e Purus, só se concretiza no período chuvoso (inverno), quando o volume destes rios permite a navegabilidade de embarcações de maior calado. No restante do ano, este transporte restringe-se a pequenas embarcações que não garantem a mobilidade de um maior volume de cargas, limitando a área de atuação deste meio de comunicação nestes vales.

b) O Sistema de Transporte Rodoviário

Atualmente, percebe-se na região a predominância do sistema rodoviário sobre os demais meios de transportes. Tal superioridade está apoiada sobre um conjunto de grandes eixos rodoviários federais como: BR-364, que proveniente de Cuiabá (Mato Grosso), atinge Porto Velho (Rondônia), Rio Branco (Acre), Sena Madureira (Acre), Manuel Urbano (Acre), deslocando-se em direção ao oeste acreano até a cidade de Cruzeiro do Sul; BR-319, que liga Porto Velho, passando por Humaitá (Amazonas), a Manaus (Amazonas); BR-230, que corresponde à Transamazônica, no trecho final entre Humaitá e Lábrea (Amazonas); BR-317, que liga Boca do Acre (Amazonas) a Rio Branco (Acre) e esta capital ao sudeste acreano (Xapuri, Brasiléia e Assis Brasil), e BR-425, de Guajará-Mirim (Rondônia) até Abunã (Rondônia).

A evolução da rede rodoviária nesta área, vincula-se ao processo de ocupação conce-

bido a partir do final da década de 60 e através da década de 70.

O objetivo era tanto direcionar fluxos migratórios via políticas de colonização, bem como a salvaguarda de áreas de fronteira via ideologia de segurança nacional.

No início da década de 70, os governos militares, preocupados com questões de segurança nacional e acirramento das tensões sociais no Nordeste, voltaram-se para a Região Norte e implementaram grandiosos planos de ocupação via colonização dirigida e de abertura de estradas.

Em decorrência da crise econômica por que passou o Brasil, no final dos anos 70 e início dos 80, os investimentos em rodovias novas foram suprimidos e somente em casos de absoluta prioridade foram alocados recursos para pavimentação e restauração das já implantadas. O exemplo mais importante aqui, foi o asfaltamento da BR-364, no trecho Cuiabá (Mato Grosso) — Porto Velho (Rondônia), concluído em 1985 e as obras de pavimentação entre Porto Velho (Rondônia) e Rio Branco (Acre), que ainda estão em andamento.

A implantação de tal rede de rodovias de grande extensão alterou profundamente a estrutura espacial de transportes na região, passando de um sistema colonial, baseado somente na navegação fluvial, para as etapas iniciais de um sistema capitalista avançado, que utiliza de maneira intensa todas as modalidades de transportes.

Ainda que menos adensado e mais precário que os eixos federais do restante do país, a área de influência da BR-364 possui um sistema rodoviário que dá suporte a atividades agrárias, localizado mais precisamente no Estado de Rondônia, onde um sistema de estradas estende-se de forma perpendicular a esta rodovia, principalmente no trecho Pimenta Bueno-Cacoal, e também na BR-425, no Município de Guajará-Mirim.

A construção dessas estradas, ligadas a sistemas rodoviários estaduais e municipais é ponto de disputa entre ecologistas, especialistas em colonização, empresários, colonos e lideranças locais.

Há os que pregam que um sistema de estradas vicinais com tráfego permanente é uma das condições necessárias para que os projetos de colonização na área possam viabilizar-se. Por outro lado, há também a

preocupação dos ecologistas e indigenistas quanto ao descompasso entre as delimitações das reservas, tanto indígenas quanto ecológicas e o planejamento e implantação dessas estradas rurais cortando áreas reservadas, já que uma vez implantadas é impossível restringir a ocupação predatória no local.

As capitais estaduais (Porto Velho e Rio Branco) são importantes pontos de convergência desses eixos, sendo ambas cortadas pela BR-364, a principal via de penetração. O asfaltamento desta rodovia, concluído em 9/84, no trecho entre Cuiabá (Mato Grosso) e Porto Velho (Rondônia), num total de 1.504 km, contribuiu para aumentar os fluxos de cargas e pessoas, entre esta região e o Centro-sul do país, além de acelerar o processo de ocupação da área.

Trata-se de uma rodovia de extrema importância para esta região, pois veio contribuir, de forma significativa, para os relacionamentos desta área com a região mais desenvolvida do país, fazendo com que a mesma não restrinja suas vinculações, sobretudo com Manaus e, secundariamente, com Belém.

De acordo com a Secretaria de Planejamento de Rondônia, no primeiro ano, após a inauguração do trecho asfaltado, entraram no estado por esta rodovia 153.327 pessoas, sendo que, a média atual de migrantes está beirando os 20 mil ao mês. Este fluxo migratório já se faz sentir, hoje, no Estado do Acre, não só na sua fronteira com Rondônia, através da criação e aumento do contingente populacional, de núcleos como Extrema e Vila Califórnia, como também na própria capital do estado.

O trecho asfaltado da BR-364, que está em boas condições de utilização, propicia a Porto Velho (Rondônia) uma situação privilegiada diante dos demais centros desta área. Cabe citar também o trecho da BR-319 que vai de Porto Velho (Rondônia) a Humaitá (Amazonas) e prosseguindo até Manaus (Amazonas), com 866 km. É considerada uma estrada especial, devido ao fato de ter sido entregue totalmente asfaltada em 1969, sendo que no trecho Porto Velho (Rondônia) — Humaitá (Amazonas) predominam grandes fazendas de pecuária.

Outros trechos de estrada com condições satisfatórias, são uma pequena seção da

BR-317 no Estado do Acre, em direção a Senador Guiomard, asfaltada de Rio Branco até o entroncamento para Xapuri, onde desenvolvem-se atividades voltadas para agricultura e pecuária e sítios de lazer e o trecho de Rio Branco até Plácido de Castro (AC-040), onde também encontramos fazendas de pecuária. Estes trechos apresentam condições satisfatórias de uso durante o ano todo.

Convém ressaltar que, dentro do Estado do Acre, a primeira rodovia a ser construída foi a BR-317, inaugurada em setembro de 1968, sendo considerada suporte de real importância para o escoamento dos produtos para os países vizinhos, como Bolívia e Peru, e permitindo, quem sabe, no futuro, a ligação entre o Atlântico e o Pacífico.

Os demais eixos, ainda não asfaltados, contribuem, somente no período da estiagem (verão) para a integração dos centros localizados nesta região.

O não asfaltamento das BRs-364 e 425, associado à perda da importância da ferrovia e sua desativação (Estrada de ferro Madeira-Mamoré), faz com que os fluxos de mercadorias e passageiros fiquem prejudicados, em boa parte do ano, neste trecho, entre Guajará-Mirim com a capital de Rondônia (Porto Velho).

O asfaltamento de parte desta malha rodoviária, principalmente no trecho da BR-364 compreendido entre Porto Velho (Rondônia) — Rio Branco (Acre), se faz necessário, com urgência, para que esta última capital se integre também com o Centro-sul do país.

Com o asfaltamento deste trecho, a tendência será de expansão do comércio local de Rio (Acre) e vizinhanças, nivelando o custo de vida, em relação às outras regiões, barateamento do custo do frete, que hoje é elevado, além de contribuir para uma maior rapidez no deslocamento das mercadorias.

Para alguns segmentos da sociedade, como comerciantes e lideranças locais, o asfaltamento deste eixo é imprescindível, pois "a estrada nesta região é o único veículo de desenvolvimento", para outros, principalmente os que detêm o monopólio da comercialização, não interessa o asfaltamento deste trecho, tampouco das outras vias,

pois o isolamento contribui para a maior acumulação.

Segundo um entrevistado "o asfaltamento do trecho Cuiabá (Mato Grosso) — Porto Velho (Rondônia) foi uma das obras mais importantes feitas pelo Governo. Agora, em direção a Rio Branco (Acre), não dá para entender. Começaram o asfaltamento da estrada em 1985 e agora está tudo paralisado. Seria importante o asfaltamento, pois aumentaria a influência de outras regiões como São Paulo, nesta região".

Algumas conseqüências podem ser mencionadas em relação à implantação de um sistema viário nesta porção da Amazônia.

No caso da BR-364, no trecho entre Cuiabá (Mato Grosso) e Porto Velho (Rondônia), da BR-319, da BR-317 e da AC-040, que estão asfaltadas, a enorme frota de caminhões e ônibus alterou profundamente os deslocamentos populacionais, provocando o encurtamento nos prazos de entrega das mercadorias, modificando a administração dos estoques nos estabelecimentos comerciais e agrícolas e aumentando por isso, o fluxo monetário, gerado por uma maior quantidade de transações comerciais.

Com a abertura e asfaltamento destes eixos rodoviários viabilizou-se uma ampla gama de projetos de agropecuária e de mineração comandados pelo poder público e por grandes grupos empresariais do Sudeste. Paralelamente houve um deslocamento, em larga escala, de parcelas da população em busca de terras e áreas de garimpo partindo principalmente do Nordeste e Sul do país.

Ao longo dos eixos rodoviários podemos distinguir alguns espaços de ocupação tais como: fazendas de pecuária geralmente pertencentes a fazendeiros individuais, locais de grandes conflitos de terra entre fazendeiros provenientes sobretudo do Centro-sul, contra posseiros e seringueiros; áreas de ocupação incentivadas pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e pelo Banco da Amazônia S.A. (BASA) e dedicadas à exploração de madeira, pecuária, mineração e agricultura; áreas de ocupação dirigida pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) dominadas pelos pequenos produtores com lotes dedicados à

agricultura, disseminados por vários trechos das BRs citadas. Além destes espaços, ocorrem áreas de ocupação antiga (castanhais e seringais) que estão sendo desestruturadas pelo processo de valorização das terras, decorrentes da "abertura" desta porção do sudoeste Amazônico, para outros interesses econômicos. Valorização essa, que vem no rastro das estradas e da infra-estrutura decorrente da alocação dos grandes projetos governamentais na região.

Tais processos de ocupação, quando não planejados e monitorados adequadamente pelas diversas instâncias do poder público, acabam por gerar graves distorções sociais e danos irreparáveis ao meio ambiente.

c) O Sistema de Transporte Aéreo

Muito embora o sistema rodoviário tenha assumido grande importância na área, o transporte aéreo ainda garante o deslocamento de um grande volume de carga e passageiros, através das empresas de âmbito nacional, regional como também das companhias de táxi aéreos.

Dentre os aeroportos, destacam-se em importância os de: Porto Velho (Rondônia), Rio Branco (Acre), devido ao seu volume de cargas e passageiros, seguidos de Guajará-Mirim (Rondônia). As demais cidades são servidas por aeronaves particulares e pelas companhias de táxi aéreos.

Quanto à infra-estrutura desses aeroportos, com exceção de Porto Velho (Rondônia) e Rio Branco (Acre) e, num nível mais inferior, Guajará-Mirim (Rondônia), que apresentam condições satisfatórias de pouso e decolagem, os demais caracterizam-se pelo precário estado de suas instalações, tanto nos aspectos operacionais, quanto aos de atendimento à carga e passageiros, muitas vezes inexistentes.

No que se refere às empresas que atuam na área, de âmbito nacional, destacam-se a VARIG/CRUZEIRO e VASP, que fazem suas rotas entre Porto Velho (Rondônia) e Rio Branco (Acre).

Esta região ainda é servida por uma empresa de âmbito regional, a Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (TABA) com sede em Belém (Pará), que cobre além dos 40 aeroportos catalogados pelo DAC, muitos outros de menor porte. Trata-se de uma

companhia que apresenta certo grau de deficiência, tanto no que se refere à segurança das aeronaves como também ao seu grau de conforto e precisão nos horários.

Outro conjunto de empresas que possui importância vital na região em estudo, é relacionado aos táxi aéreos, sendo que em Rio Branco (Acre) estão sediadas quatro das principais: a TAFETAL (Táxi Aéreo Feijó-Tarauacá Ltda.), PUA (Purus Aéreo Táxi Ltda.), TACEZUL (Táxi Aéreo Céu Azul Ltda.) e a TAVAJ (Táxi Aéreo Vale do Juruá Ltda.), que cobrem diariamente os principais centros acreanos, o sudoeste do Estado do Amazonas e fazem a ligação entre as duas capitais regionais (Rio Branco (AC) e Porto Velho (RO)), quando não há coincidência com os vôos regulares.

O mesmo ocorre em Rondônia, com as sedes dessas companhias, que operam em grande parte do estado, localizadas em Porto Velho.

Dois fatores explicam a sua complementaridade aos vôos regulares: o primeiro, por ser a região uma fronteira de recursos, onde atividades econômicas como o extrativismo mineral e a agropecuária estão localizadas em áreas isoladas; o segundo, porque as grandes distâncias e a precariedade ou a ausência dos demais meios de transportes fazem do táxi aéreo um meio de locomoção de pessoas e pequenas cargas, sobretudo aquelas de alto valor e menor peso devido ao custo operacional elevado, que encarece o preço da passagem e dos fretes.

Tanto as áreas de garimpo, localizadas no vale do Madeira, entre Porto Velho (Rondônia) e Guajará-Mirim (Rondônia), utilizam-se destas companhias, como também as grandes empresas ligadas a projetos agropecuários usam, com frequência, esse meio de transporte para o deslocamento de seu pessoal de gerência, além de funcionários dos governos estaduais e municipais.

À medida que a rodovia começa a ser asfaltada, este meio de transporte tende a perder sua importância como podemos verificar através do depoimento de um gerente administrativo de uma dessas companhias: "O táxi aéreo chega onde não tem o meio de transporte. Serve de elo de ligação, até quando não chega a rodovia".

EFEITOS DA IMPLANTAÇÃO DE UMA REDE VIÁRIA NA REGIÃO

A principal diferença entre o "antigo" (sistema fluvial) e o "novo" (sistema rodoviário) em termos de transporte é o exponencial aumento da capacidade de carga e passageiros transportados, além da rapidez e da flexibilidade na entrega porta a porta que o transporte rodoviário garante.

No "antigo", a navegação fluvial movimentava lentamente reduzidas quantidades de uma pequena variedade de produtos. Além disso, a pequena capacidade de transporte de passageiros da frota fluvial impedia a ocupação na região.

Enquanto se dá tal processo de substituição de sistemas viários terrestres, o transporte aéreo tem um papel complementar, principalmente nas fases iniciais do processo de implantação rodoviária, pois cabe a ele, o transporte de um pessoal técnico mais capacitado, o deslocamento urgente de feridos e doentes e o transporte de cargas e equipamentos de pequeno porte e de alto valor.

Cabe analisar alguns pontos positivos e seus rebatimentos negativos na natureza e na sociedade, quanto aos efeitos do processo de implantação de uma rede viária nesta região, levando a um maior e melhor conhecimento do território, com o alargamento da fronteira de recursos: integração desta área ao sistema produtivo da própria região em que ela se insere e do Brasil; aumento da arrecadação fiscal dos estados e municípios; aumento na geração de empregos; melhoria na estrutura comercial e de serviços dos municípios alcançados pelas estradas e uma melhor integração das modalidades de transportes.

Porém toda essa sucessão de efeitos considerados positivos para o desenvolvimento de uma região, sem esquemas de controle adequado propiciam distorções, tais como a maior perda do controle do fluxo migratório causando:

a) disseminação de doenças tropicais na região, via migrante não adaptado às condições de insalubridade da área;

b) colapso da infra-estrutura urbana dos antigos centros que não comportam os ele-

vados aumentos de habitantes que ocorreram a partir de meados da década de 70 e continuam até hoje. Caso de Porto Velho (Rondônia), já se delineando o mesmo problema em Rio Branco (Acre);

c) especulação fundiária sem controle, alterando fortemente o valor da terra;

d) atuação predatória conduzida, simultaneamente, por fazendeiros e grandes empresas rurais, no preparo de suas terras para as atividades agrícolas e pastagens, aliada a atuação de empresas de extração de madeiras, provocando grandes devastações nas florestas, sem que se tenha uma preocupação com o uso racional das mesmas;

e) aumento dos fluxos de contrabando tanto de metais preciosos, quanto de mercadorias e tóxicos. Esse problema já mereceu várias consultas diplomáticas, reuniões entre órgãos policiais e forças armadas e esquemas de cooperação entre os países limítrofes com o Brasil, pois percebe-se mudanças de estratégias dos traficantes, que já estão usando a estrutura industrial e a rede rodoviária brasileira, para o abastecimento de produtos químicos necessários à fabricação de drogas em seus países.

Finalmente, um ponto importante a ser lembrado quando se amplia uma rede rodoviária em regiões de clima equatorial como é o caso desta área, é o controle da capacidade de manutenção das estradas construídas. Sem esse controle, corre-se o risco de se desestruturar esquemas econômicos nascentes e gerar graves problemas de dispersão de recursos humanos e materiais.

A maioria dos especialistas em colonização de áreas de fronteiras colocam como fator preponderante do sucesso ou não dos projetos, a manutenção das redes viárias, tanto a principal, quanto a vicinal.

Esse é hoje um grande problema, que se verifica também em outras áreas da Amazônia Brasileira, pois o sistema rodoviário deteriora-se rapidamente, devido às condições climáticas da região e ao custo da manutenção que é alto.

Espera-se que a população desta área consiga, nos próximos anos, poder de barganha suficiente para contar com uma estrutura permanente de estradas e com a melhoria dos demais meios de comunicação, sobretudo o fluvial.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Roberto Schmidt de; RIBEIRO, Miguel Angelo Campos. Os sistemas de transportes na região norte: evolução e reorganização das redes. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, IBGE, 51 (2), 1989.
- _____. _____. *Sistema viário: diagnóstico de reconhecimento preliminar na área do Projeto PMACI I (Proteção do Meio Ambiente e das Comunicações Indígenas)*. Rio de Janeiro, 1987, manuscrito, inédito, 7 p.
- COELHO, Eunice Mariano. *Acre: o ciclo da borracha, 1903-1945*. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1982. Dissertação (mestrado).
- ENTREVISTAS realizadas pela Equipe da DGC/DEGEO na área do Projeto de Proteção do Meio Ambiente e das Comunidades Indígenas (PMACI) no período de 03-30 de junho de 1987.
- OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de. *O sertanejo, o brabo e o posseiro: a periferia de Rio Branco e os cem anos da população acreana*. Belo Horizonte, CEDEPLAR, 1982. Dissertação (mestrado).
- RANCY, Cleusa Maria Damo. *Raízes do Acre*. Acre, Falangola, 1986. 160 p.