

### **3. Particularidades do Estado de Rondônia e Guajará-Mirim**

Nossa pesquisa tem como objeto empírico uma Cooperativa de Moveleiros e Marceneiros da cidade de Guajará-Mirim, estado de Rondônia, que compõe parte da Região Amazônica localizada no Norte do Brasil. (para visualização do estado de Rondônia e da cidade de Guajará-Mirim, anexos I e II)

Moveleiros e marceneiros são trabalhadores que se dedicam à construção de móveis de madeira. Na região Norte do Brasil, é comum este tipo de atividade devido à grande quantidade de matéria-prima disponível e à falta de opção de empregos e trabalho.

Não é possível, no entanto, entrarmos na discussão da pesquisa, descolada de suas condições históricas, até porque a história de Rondônia é mais uma demonstração de como o capitalismo na sua reprodução, não poupa a exploração da força de trabalho humana.

#### **3.1 História e ocupação humana de Rondônia**

A ocupação humana das terras que hoje formam o estado de Rondônia deu-se através de processos migratórios, ligados a diversos ciclos econômicos. Primeiro, o Ciclo do Ouro, que ocorre na segunda metade do século XVIII. O principal símbolo deste Ciclo do Ouro em Rondônia foi a construção do Real Forte Príncipe da Beira, inaugurado em 31 de agosto de 1783, tendo como principal objetivo, “efetivar a política de expansão da Coroa Portuguesa, assegurar a posse das terras conquistadas, além de funcionar como posto avançado de vigilância e combate na defesa dos interesses de Portugal, do avanço militar e da cobiça espanhola.” (MATIAS, 1997, p. 27)

Com a decadência da mineração no final do século XVIII, essa região foi abandonada por um período de aproximadamente cem anos, e somente a partir de 1877, com o desenvolvimento da industrialização de produtos

derivados de látex (borracha), o vale do Rio Madeira e seus afluentes foram ocupados pelos seringueiros que, na sua maioria, eram retirantes que fugiam da seca que assolava o nordeste brasileiro.

Segundo MATIAS (1997, p. 115):

Na década de 1820, o químico inglês, *Joseph Prestley*, descobriu a utilização da borracha para apagar inscrições a lápis, em 1839 o americano *Charles Goodyear* e o inglês *Thomas Hancock* descobriram, simultaneamente, o processo de vulcanização da borracha, ao adicionarem enxofre ao produto, tornando-o resistente ao calor e ao frio. Na seqüência, o escocês *John Dunlop* empregou a borracha vulcanizada na invenção de pneus para bicicletas.

O aproveitamento industrial da borracha silvestre exigia uma produção em larga escala, provocando o aumento da exportação do látex produzido na Amazônia, fomentando o ciclo da borracha.

Em conseqüência, “cerca de oitenta mil nordestinos espalharam-se pela Amazônia rondoniense, penetrando através dos rios Madeira, Juary, Machado, Guaporé e Mamoré, em busca da exploração do látex, a matéria-prima da borracha”. (MATIAS, 1997, p. 115). Vale ressaltar que só era possível chegar a essas terras através dos rios.

O historiador Francisco Matias destaca ainda sobre este período, “que esta atividade econômica atraiu dois tipos de povoadores: os seringalistas, donos ou arrendatários de seringais, e os seringueiros, peregrinos oriundos do Nordeste, tangidos pela inclemência da seca ou fugitivos da expansão dos latifúndios açucareiros”. (1997, p. 115)

O auge deste ciclo econômico e da migração foi de 1877 a 1915.

“Nesse período, os nordestinos eram atraídos para a Amazônia Rondoniense por falsas promessas, de trabalho fácil e rendoso. As contratações eram feitas em seus próprios estados, a viagem era longa, durava cerca de três meses, e tormentosa. Os que adoeciam eram abandonados nos barrancos dos rios, onde morriam sem nenhum tipo de assistência”. (MATIAS, 1997, p. 116)

É interessante observar como a divisão social do trabalho se faz presente em todas as épocas, porque mesmo numa região “de ninguém” ou “de todos”, como a Selva Amazônica, existiu a divisão entre quem fazia o trabalho, se embrenhando na mata, correndo todos os perigos e quem se apropriava deste trabalho e da produção. A história do capitalismo vem se repetindo e mostra que muitas pessoas que foram em busca de um trabalho e melhores condições de vida, foram também enganadas, tendo seus direitos humanos, sociais e políticos usurpados. A impressão que temos, é que o valor da vida dos trabalhadores que ousaram entrar na selva amazônica em busca de ouro ou de látex era infinitamente menor do que um quilo do produto que extraíam.

As condições de vida e de trabalho nos seringais eram penosas, os ambientes desconhecidos, onde predominavam o calor, a umidade, abelhas, formigas, moscas e mosquitos. Muitos morreram de malária e doenças regionais. “Sem assistência médica, direitos trabalhistas ou proteção jurídica, muitos tentavam a fuga e, na maioria dos casos, eram mortos por ordem dos seringalistas, porque predominava nos seringais a “Lei do Winchester”, cujo artigo único, dizia-se, era o “Calibre 44 “. (MATIAS, 1997, p. 116)

Nesta primeira fase, o Ciclo da Borracha não recebeu nenhuma proteção por parte dos produtores ou do governo brasileiro. Na verdade a Grã-Bretanha controlava totalmente a exportação da borracha amazônica e contrabandeou, contando com a cumplicidade de autoridades alfandegárias brasileiras, a quem subornava, para o Jardim Botânico Real de *Kew*, na Grã Bretanha, setenta milheiros de sementes e centenas de mudas de seringueiras, entre 1883 e 1885. A partir de 1913, as mudas e sementes contrabandeadas para a Inglaterra e de lá enviadas para o cultivo na Ásia, já haviam se multiplicado naquele continente que estava produzindo, sobretudo na Malásia e no Ceilão. “A produção asiática caracterizava-se pela quantidade, qualidade e baixo custo, o que influenciou decisivamente no mercado internacional que se voltou para a borracha nativa proveniente da Ásia e abandonou a da Amazônia”. (MATIAS, 1997, p.117)

Geralmente, os livros de história, homenageiam os trabalhadores que deram suas vidas construindo nossa história e realmente é inquestionável sua coragem e bravura. Mas, tendo conhecimento de fatos como este é impossível não questionar: para que o esforço de tantas vidas? Para enriquecer a Grã Bretanha, maior ícone capitalista da época em questão, parece ser a resposta. A descoberta do uso da borracha foi um avanço, não restam dúvidas. Mas e o objetivo dos trabalhadores nordestinos que vieram para a Amazônia, confiantes que a partir do seu trabalho poderiam juntar algum dinheiro e voltar para dar melhores condições de vida a suas famílias? Estes que deveriam ser os sujeitos, tornaram-se meros “detalhes” da história. Recebem honras de herói nos livros, mas seus objetivos foram esmagados pelo lucro do capitalista. Esta é a liberdade que o capitalismo apregoa: o trabalhador escolhe o que quer fazer e por isso é o único responsável por si mesmo.

De 1913 a 1918, a borracha produzida na Ásia passou de apenas quatro para quatrocentas toneladas/ano, fato que provocou o declínio do ciclo da borracha amazônica com graves conseqüências.

“A Amazônia rondoniense sofreu, portanto, um intenso processo de esvaziamento demográfico, apesar da existência de núcleos habitacionais vinculados à Madeira-Mamoré, que fixavam e ordenavam o povoamento urbano, com novos povoadores, formados por operários, ferroviários, comerciantes e prestadores de serviços diversos”. (MATIAS, 1997, 117)

A Madeira-Mamoré, citada acima, foi o nome atribuído à Estrada de Ferro construída às margens dos rios Madeira e Mamoré, também na região que hoje forma o estado de Rondônia. A história dessa ferrovia foi inspiradora do romance de Marcio Souza “*Mad Maria*” que originou uma minissérie, veiculada recentemente<sup>1</sup> pela Rede Globo de Televisão.

---

<sup>1</sup> A minissérie em questão foi exibida pela Rede Globo de Televisão entre os meses de Janeiro a Abril de 2005.

Esta época era a mesma do primeiro Ciclo da Borracha, final do século XIX e início do século XX. O principal problema era a falta de opção do governo boliviano em escoar a produção de látex até o Oceano Atlântico.

Cercada de muitos interesses, depois de várias tentativas frustradas, a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, foi efetivamente realizada entre os anos de 1907 e 1912. O Tratado de Petrópolis, assinado entre Brasil e Bolívia, em 1903, acordava que o Brasil comprometia-se com a Bolívia a pagar dois milhões de libras esterlinas e construir uma ferrovia margeando os rios Madeira e Mamoré, para que as terras do Estado do Acre fossem incorporadas ao território brasileiro. No ponto inicial da ferrovia, surgiu a cidade de Porto Velho (1914) e no ponto final, a cidade de Guajará-Mirim (1928).

A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi cercada de contradições, atos de heroísmo, desprendimento humano e empresarial, fracassos, falências, doenças, mortes, genocídio indígena, concordatas e ações judiciais que tramitaram em foros nacionais e internacionais.

Sobre essa “epopéia”, como gostam de denominar os historiadores, destacamos alguns pontos principais, extraídos da obra “Ferrovia do Diabo”, de autoria de Manoel Rodrigues Ferreira, elaborada com base em documentos reais.

Guajará-Mirim está localizada a 122 metros acima do nível do mar, e Porto Velho está a 60 metros do nível do mar. São as cachoeiras dos Rios Mamoré e Madeira que formam este degrau de uma cidade a outra e que praticamente impossibilitam a navegação neste trecho. Logo abaixo de Porto Velho, forma-se a Planície Amazônica, onde a navegação ocorria e ocorre tranqüilamente até Manaus, Belém e o Oceano Atlântico.

Já em 1790, os negócios entre o governo do Pará e o do Mato Grosso eram grandes e era de interesse do governo brasileiro, estabelecer uma linha normal de navegação entre Belém, capital do Pará e Vila Bela capital do Mato Grosso na época. Segundo FERREIRA (1984, p.64), o engenheiro Silva

Coutinho em 1861, sugeria a construção de uma estrada de ferro que contornasse as cachoeiras:

No caso de construir-se uma estrada de ferro para vencer as cachoeiras, a viagem da Corte (cidade do Rio de Janeiro, capital do Império e sede da monarquia) à Vila Bela (na época capital do Mato Grosso) poderia ser feita em um mês. Em quinze dias vem um vapor do Rio de Janeiro ao Pará, do Pará à foz do Madeira em cinco e daí vai à primeira cachoeira em quatro. A locomotiva demorando-se muito transpunha cinqüenta léguas em vinte e quatro horas, e da última cachoeira à Vila Bela, um vapor chega em cinco dias.

Depois de alguns estudos realizados na região das cachoeiras, por especialistas brasileiros e bolivianos, a Bolívia negociou um empréstimo com a Inglaterra, através do coronel americano George Earl Church, responsável pela fundação da indústria *Public Works*, e deu início, com a concessão do Brasil, à construção da estrada de Ferro em 06 de julho de 1872. O primeiro grupo de trabalhadores e engenheiros, instalou-se na Vila de Santo Antônio, próxima à primeira cachoeira do Madeira.

No entanto, o clima insalubre, as doenças tropicais transmitidas por mosquitos, a escassez de alimentos e a falta de quaisquer socorros, fizeram com que nos primeiros dez meses de permanência em Santo Antônio, não fosse assentado sequer um metro de trilhos pela *Public Works*. Em 09 de julho de 1873 já era rompido o contrato com a Inglaterra. Um dos fatos que Ferreira destaca, é que cerca de cento e dois trabalhadores espanhóis e italianos, pouco depois de chegados a Santo Antônio, rebelaram-se e exigiram meios de transporte para voltar, devido às condições desumanas de trabalho. O número de trabalhadores que morreram nesta primeira tentativa de construção da ferrovia não se sabe ao certo, pois não existem registros.

Com o fracasso dos ingleses, o coronel *Church*, voltou à sua pátria, EUA, para buscar os recursos necessários à construção da ferrovia.

Consequindo o financiamento americano, *Church* funda a empresa *P.T.Collins* e no dia 19 de fevereiro de 1878, tem início uma segunda

tentativa de construção da ferrovia. A previsão era de construir dez quilômetros de estrada/mês. No entanto, quatro meses depois, inauguraram apenas os três primeiros quilômetros.

Novamente os trabalhadores estavam abatidos pelas doenças e o clima da região. Com salários atrasados, sem mantimentos e medicamentos e trezentos doentes de cama num só dia, seis meses depois, os trabalhadores começaram a ir embora. Collins, o engenheiro responsável, permaneceu na região até ser flechado e gravemente ferido num dos pulmões. Ferreira destaca que os índios não costumavam atacar, mas percebendo o abandono do local, ficaram ousados: "o abandono definitivo deu-se em 19 de agosto de 1879 com um saldo de quinhentos mortos entre trabalhadores brasileiros e americanos, sete quilômetros construídos de linha e levantamento de 110 quilômetros do eixo da estrada." (1984, p.126)

No final do século XIX, "a importância da ferrovia junto às cachoeiras do Madeira estava reduzida a favorecer somente uma parte limitada da Bolívia, desaparecendo a pretensão existente a meio século, de ser aquela estrada de ferro o funil de toda vida econômica de todo aquele país". (FERREIRA, 1984, p.185)

A terceira e última tentativa de construção da ferrovia, deu-se após a assinatura do Tratado de Petrópolis entre Brasil e Bolívia, em 1903, que retomava o compromisso de construir uma ferrovia, margeando os rios Madeira e Mamoré.

Foi então estabelecida a concorrência para a construção da ferrovia e a empresa vencedora, que apresentou números bem inferiores ao que realmente custaria a construção da estrada ao Brasil, foi a empresa de Joaquim Catambri. Percival *Farquhar* funda a Madeira-Mamoré *Railway* e compra a concessão de Catambri que havia ganho a licitação para construir a ferrovia.

Em 1907 é novamente iniciada a construção, mas desta vez, o ponto inicial passa a ser Porto Velho, sete quilômetros abaixo de Santo Antônio. E ali começou a companhia a derrubar a mata, a fim de construir a

estação inicial, um cais, as oficinas da ferrovia, casas do pessoal graduado e hospital. Começava a surgir uma cidade no ponto inicial da estrada de ferro.

A ferrovia deveria seguir próxima à margem direita do Rio Madeira, “porque o objetivo não seria unicamente ligar Guajará-Mirim a Porto Velho, mas, inclusive servir aos produtores da margem esquerda que levariam a goma à ferrovia, simplesmente atravessando o Madeira, nos trechos de rio onde as águas deslizam mansamente, entre uma cachoeira e outra”. (FERREIRA, 1984, p. 246) No entanto, construir próximo à margem do rio, era muito complicado, ainda mais por ser a região, local de cheias em que todos os anos o rio sobe e desce cerca de catorze metros, provocando na época da vazante, muitos charques e lamaçais. O fato da ferrovia margear o rio, dificultou e complexificou sua construção, pois eram necessários muitos aterros que por vezes eram destruídos e arrastados<sup>2</sup> pelas fortes chuvas.

Mais tarde, em 1910, o grande médico brasileiro Oswaldo Cruz foi chamado à região, contratado pela Madeira-Mamoré Railway, para estudar as causas das doenças. Entre os resultados de seus estudos que Ferreira destaca em detalhes<sup>3</sup>, chegou à conclusão de que:

“como regra, se verifica que a insalubridade da região começa pouco depois do início da vazante, quando as águas abandonando a terra ficam em parte depositadas nas depressões dos terrenos onde se formam, então, pântanos que se estendem por quilômetros de extensão e permitem a criação em massa dos anofelinos que vão se infetar nos impaludados crônicos e vão disseminar extensa e intensivamente a malária.” (FERREIRA, apud CRUZ, 1984, p.274)

É a explicação científica para o mal que dizimou grande número de trabalhadores que vieram para a construção da estrada de ferro. Entre estes

---

<sup>2</sup> Interessante acervo de fotos sobre essas dificuldades e o final da construção da ferrovia foi feito pelo fotógrafo americano Dana Merrill, mais de duas mil fotos, das quais 189 chegaram as mãos do autor de “Ferrovia do Diabo” e atualmente estão expostas no Museu Paulista da USP. Algumas fazem parte do livro citado e muitas destas fotos também podem ser vistas na revista História Viva, pp. 30 a 53, edição nº 14 - Duetto Editorial - dezembro de 2004.

<sup>3</sup> Em seu livro “Ferrovia do Diabo” nas páginas de 273 a 282.

trabalhadores, encontravam-se pessoas de várias partes do mundo: espanhóis, antilhanos, portugueses, norte-americanos, gregos, bolivianos, italianos, venezuelanos, colombianos, chineses, turcos, peruanos, barbadianos, alemães, franceses, ingleses, austríacos, árabes, russos, porto-riquenhos, japoneses e dinarmaqueses. Outra vez na história, os trabalhadores foram enganados quanto às condições de trabalho e expostos a várias dificuldades.

Além do grande número de mortes, FERREIRA (1984, p.185) destaca que, “se a malária não matava em grande escala, em compensação inutilizava em grande escala. Lembremo-nos de que, em 1910, Oswaldo Cruz declarava que a malária matava uma vida por dia, e inutilizava talvez dez”. Para se proteger da malária, os trabalhadores tinham que comprar cápsulas de quinino que eram vendidas por preços exorbitantes, ou por vezes, parcialmente modificadas, perdendo suas propriedades.

Depois de chegar ao campo de trabalho, o trabalhador perdia todas suas possibilidades de escolha e sua liberdade. Era exposto a uma série de doenças e se via obrigado a gastar o reduzido salário com cápsulas que nem sabia direito o que continham. Dos trabalhadores que não ficaram enterrados nas margens da ferrovia, muitos saíram impossibilitados para o trabalho, pelas seqüelas da malária e por outros males que os atingiram. É mais um exemplo de como o capital se apodera sem o mínimo pudor, da força de trabalho humana e dela faz o que bem quer. Até a natureza, quando agredida teve mais chances de mostrar a sua indignação, do que os próprios trabalhadores.

A estrada de ferro Madeira-Mamoré, foi inaugurada em 1912, com o grande e maior objetivo de transportar borracha. Representou um grande custo para os cofres brasileiros, bem maiores que o proposto por Joaquim Catambri quando ganhou a licitação para fazer a obra. A ferrovia passou a operar com tão altas tarifas, que em 1913 chegou-se a conclusão absurda “de que o lucro da venda da borracha era todo consumido nos fretes ferroviários”. (FERREIRA, 1984, p. 319)

Como já vimos anteriormente a partir de 1910 a borracha extraída na Amazônia brasileira, vinha perdendo valor devido à produção asiática, que foi gerida pelas sementes e mudas brasileiras. Resultados? Com o baixo preço da borracha e as altas tarifas da ferrovia, os produtores de borracha não teriam lucro algum. Próximos aos pontos de embarque ferroviários, ancoravam barcos e mais barcos com as pélas de látex, mas os produtores decidiram não embarcar o produto como forma de resistência. No entanto, os preços das tarifas não baixaram. “Em fins de setembro de 1913, havia um estado de verdadeira revolta naquela longínqua região da selva amazônica. E aqueles homens tomaram a decisão de destruir a ferrovia. Houve ataques isolados à estrada. (...) O governo brasileiro para conter a situação aprovou uma tarifa provisória para a borracha”. (FERREIRA, 1984, p. 320)

Com a desvalorização constante da borracha amazônica e com a crise econômica após o “*crack*” da Bolsa de Nova York em 1929, na década de trinta, o governo brasileiro se viu obrigado a assumir o controle da ferrovia, pois a companhia Madeira-Mamoré *Railway*, que a operava, estava com dificuldades e já tinha paralisado o tráfego algumas vezes. Se a estrada não atingiu o seu principal objetivo de transportar borracha, serviu conseqüentemente como meio de transporte e foi responsável por grande parte do povoamento da cidade que é a referência empírica do nosso objeto de estudo, Guajará-Mirim.

O que mais uma vez destacamos nessa história é a crueldade com que se naturaliza o esforço do trabalhador, percebendo que assim como no ciclo do ouro, da borracha ou na construção da ferrovia em questão, muitos são os trabalhadores hoje, que continuam tendo que reinventar seu dia a dia. As promessas se refazem sob muitas máscaras e continua se naturalizando a pobreza e miséria crescentes, pela ausência de oportunidades de trabalho. Pelo que viemos analisando, os trabalhadores continuam “sozinhos” na busca por melhores condições de vida.

Concluindo esse registro sobre a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, esta foi desativada definitivamente em 1972 e apenas alguns pequenos

trechos foram reconstruídos com fins turísticos. Neste período já havia uma rodovia, a BR 425, ligando Guajará-Mirim à BR 364, portanto a Porto Velho, ao Acre e ao restante do Brasil.

Continuando com a história de Rondônia, ainda no período de 1907 e 1915, foram instaladas as Linhas Telegráficas Estratégicas, unindo o estado do Amazonas ao do Mato Grosso, que já estava interligado a outras regiões do Brasil por meio de telégrafos.

No mesmo período em que na região do Alto Madeira ocorria à épica construção da ferrovia Madeira-Mamoré e Porto Velho surgia como núcleo habitacional, uma outra epopéia tinha início nos sertões do Parecis, dando origem ao povoamento da região onde se ergueria a cidade de Vilhena. Atualmente Porto Velho e Vilhena estão entre as principais cidades de Rondônia.

Os historiadores assinalam como de fundamental importância para o processo de ocupação humana da área geográfica que hoje constitui o estado de Rondônia, a segunda fase da construção da ferrovia Madeira-Mamoré entre 1907 e 1912 e a implantação das estações e linhas telegráficas da Comissão Rondon entre 1908 e 1916, “duas importantes obras, de interesses políticos, econômicos e estratégicos externos à região, que estabeleceram um novo modelo de desenvolvimento, tornando-se ponto de referência para a fixação do povoamento urbano deste lado da Amazônia Legal”. (MATIAS, 1997 p. 57)

A partir de 1912, registra-se um novo período de aproximadamente trinta anos de estagnação na região, devido à desvalorização do látex no mercado internacional, ocorrendo o retorno de seringueiros a suas regiões de origem. Esse período de estagnação tem a ver diretamente com o com o que já citamos anteriormente sobre a produção inglesa de látex em terras asiáticas, a partir das mudas e sementes de seringueiras “roubadas” no Brasil. “As conseqüências econômicas e políticas para a Amazônia rondoniense, culminaram com o vazio populacional, o abandono da estrada

de ferro Madeira-Mamoré por seus administradores estrangeiros e sua posterior nacionalização”. (MATIAS, 1997, p.83)

No ano de 1942, durante a II Guerra Mundial, tropas japonesas invadiram noventa e sete zonas produtoras de látex na Ásia, em países como Ceilão, Malásia, Birmânia, Filipinas, Tailândia, Ilhas Bornéu e Cingapura. Essa ação militar japonesa gerou um fato político de grande importância para a região amazônica, por ter provocado um colapso no abastecimento de borracha silvestre aos Estados Unidos da América, Inglaterra e França. Privados do acesso aos seringais asiáticos, as atenções destes países se voltaram novamente para a Amazônia brasileira, o que fez surgir a segunda fase do Ciclo da Borracha. Novamente, os vales do Madeira e seus afluentes foram ocupados.

Houve então um novo contingente migratório para esta região, que se dividia basicamente em duas categorias:

Voluntários e recrutados, todos fugitivos da seca que assolava o nordeste brasileiro. (...) Os voluntários podiam ser de qualquer faixa etária, casados, trazer suas famílias, e também eram chamados de “arigós”. Os recrutados, entretanto, obedeciam ao critério militar de ser solteiro e ter entre 18 e 25 anos de idade, chegavam a Amazônia rondoniense, na condição de Soldados da Borracha, forma pela qual eram registrados oficialmente. (MATIAS, 1997, p. 85)

Logicamente houve um impulso econômico na região. Entretanto, no que se refere aos Soldados da Borracha, motivo de propaganda oficial do Governo Vargas, nem tudo foi glória:

Esses trabalhadores nordestinos foram submetidos, às doenças regionais, a duras penetrações na selva inóspita, ao isolamento e à solidão. Para piorar, o governo federal não cumpriu suas promessas de apoio e distribuição de terras, e persistia a terrível escravidão do débito. Assim foi travada a batalha de Borracha, responsável pela morte de cerca de trinta mil nordestinos na Amazônia rondoniense. (MATIAS, 1997, p. 85)

Mais uma demonstração de como o trabalhador vem sendo “usado” como um objeto, na história do capitalismo. Enquanto grandes países lutavam por mais e mais poder na segunda Guerra Mundial, milhares de trabalhadores partiam para a selva amazônica, sem saber que travariam também uma guerra em busca da sobrevivência, contra agentes da natureza e agentes do capitalismo.

Politicamente, esse segundo ciclo da borracha, propiciou as condições necessárias para a criação do Território Federal do Guaporé (terras que hoje formam o estado de Rondônia). No dia 13 de setembro de 1943, no auge do Segundo Ciclo da Borracha, o então presidente Getúlio Vargas assinou o Decreto-Lei 5.812, criando o Território Federal do Guaporé, com áreas desmembradas dos estados do Mato Grosso e Amazonas. Este fato modificou a estrutura político-organizacional da região, fixou a população urbana, ordenou o povoamento rural com base em novas concepções agrícolas, colonizadoras, e estimulou o comércio.

Estado rico em minerais, Rondônia ainda passou por ciclos como do Diamante nos anos 1950 e da Cassiterita a partir de 1958. Estes minerais continuam sendo objeto de cobiça e disputa.

Rondônia tinha núcleos habitacionais, mas ainda estava “ilhada” no meio da selva, com acessos por vias aéreas ou fluviais e algumas estradas entre uma e outra cidade. A construção da BR 29, a partir de 1961, depois chamada de BR 364, ligando Brasília ao Acre<sup>4</sup>, passou a influenciar ampla e decisivamente no processo de desenvolvimento de Rondônia.

A colonização desta região, a partir da abertura efetiva da rodovia BR 364, deu início ao Ciclo da Agricultura e a um amplo e definitivo processo de povoamento rural e urbano, com o surgimento rápido de grandes cidades. MATIAS (1997, p.120) considera que “de todos os ciclos econômicos que resultaram na intensificação migratória para Rondônia desde o começo deste século, o fenômeno migratório provocado pela abertura da BR 364 e pela

---

<sup>4</sup> Sobre a história da construção desta Rodovia ler “O outro braço da Cruz” de Paulo Nunes Leal, citado em nossas referências bibliográficas.

implantação de um modelo de desenvolvimento baseado na agricultura, foi, sem dúvida, o mais importante. Milhares de famílias fixaram-se nas terras rondonienses, contribuindo para a retirada da região do lento progresso que os ciclos extrativistas a relegavam.”

Esse processo ligado ao Ciclo de Agricultura foi executado pelo INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, através de projetos integrados de colonização. “Esses projetos concediam aos colonos lotes de 50 a 100 hectares, com assistência técnica rural, além de estradas vicinais e coletoras, ou ainda lotes de 100 a 250 hectares que se caracterizavam pela interferência parcial do governo e contemplavam a pequenos e médios empresários rurais”. (MATIAS, 1997 p.127)

No entanto, OLIVEIRA (2003, p.63) destaca que o “total de famílias assentadas pelo INCRA na década de 1970 foram 23.630 e a população residente no Território Federal de Rondônia, segundo o Censo Demográfico de 1970, era de 111.064 habitantes e, em 1980, chegou a 491.069 habitantes”. Portanto, se considerarmos que cada família era composta por cinco pessoas, observamos que o INCRA havia assentado somente um quarto dos migrantes que chegaram a Rondônia na década de 1970.

Para essa migração para o estado de Rondônia, contribuíram as propagandas realizadas pelo governo federal, com os slogan “Amazônia – Integrar para não Entregar”, “Marcha para Oeste” e “Rondônia um novo eldorado”.

A população migrante que se fixou em Rondônia neste período, era procedente principalmente do Paraná, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Espírito Santo, Minas Gerais, e São Paulo. “O Ciclo da Agricultura em pouco mais de uma década, proporcionou ao Território Federal de Rondônia as condições econômicas, sociais e políticas necessárias para que fosse transformado na 23ª Unidade Federada brasileira”. (MATIAS, 1997, p. 128).

Então pela Lei Complementar Federal nº 41, sancionada pelo Presidente João Baptista Figueiredo, em 22 de dezembro de 1981, foi criado

o Estado de Rondônia, e, no dia 04 de janeiro de 1982, ocorreu a sua instalação.

OLIVEIRA (2003, p.69) destaca que entre as décadas de 70 e 90, foi grande o número de camponeses assentados pelo INCRA, que venderam suas terras, juntando-se a grupos que lutam pela distribuição mais eqüitativa da terra. Isso porque vários fatores contribuíram para que ocorresse o abandono do campo. Dentre eles podemos citar: proliferação de doenças endêmicas (malária), dificuldades em obter financiamento junto às instituições financeiras devido aos juros elevadíssimos, dificuldades no escoamento dos produtos primários e na sua armazenagem. Muitos fizeram dos assentamentos um verdadeiro comércio de terras, contribuindo para a constituição latifundiária do Estado. E sobre esse processo de assentamento, conclui o autor, no que concordamos com ele: “Reforma agrária não consiste somente na distribuição de terras, mas também em dar condições para que o camponês possa trabalhar na terra permanecendo desta forma arraigado no campo”. (2003, p.70). Neste sentido ainda acrescenta o autor:

“Não resta dúvida de que a indefinida política agrária existente não só em Rondônia, como em todo o Brasil, gera cada vez mais conflitos pela posse de terra, como o que ocorreu na Região de Corumbiara, cujo saldo de mortes foi estimado em onze pessoas – alguns com tiros à queima roupa, dentre elas crianças”. (OLIVEIRA, 2003, p. 70)

Outro exemplo bem recente que diz respeito a disputa desigual pela terra é o veiculado por todos os meios de comunicação, em que precisou ser morta uma freira americana<sup>5</sup>, para que a atenção se dirigisse a uma região do Pará, onde já morreram mais de setecentos trabalhadores que ousaram lutar para criar condições de permanecerem produzindo com suas famílias em pequenas propriedades.

### **3.2 Aptidão econômica e sistema produtivo de Rondônia**

---

<sup>5</sup> Referência a morte, em fevereiro 2005, da irmã Dorothy Stang, em Anapu no Pará.

Depois desse resgate histórico sobre a colonização do estado de Rondônia, vamos considerar brevemente como vem se constituindo o sistema produtivo deste estado, que se divide nos setores primário, secundário e terciário.

O setor primário envolve a agricultura, pecuária, piscicultura, apicultura, extrativismo vegetal e mineral. O extrativismo mineral destaca-se pela ocorrência de ouro, cassiterita, diamante, nióbio, quartzo, granito e água mineral. O extrativismo mineral é considerado um dos responsáveis pela dizimação de muitas tribos indígenas, e até hoje é gerador de conflitos.

Não encontramos documentos, reportagens, ou quaisquer relatos escritos de quanto é explorado na extração mineral do estado, ou quem ganha e perde com ela. Como este não é nosso principal objetivo nesta pesquisa, não pretendemos aprofundar esta questão, mas apenas registrá-la com o intuito de chamar a atenção para a problemática e até mesmo estimular outras pesquisas sobre o assunto.

No extrativismo vegetal, Rondônia destaca-se pela exportação de madeira em toras e pela produção de cacau, castanha-do-pará e borracha silvestre. O setor agrícola produz nacionalmente cereais, café, soja, milho, banana, mandioca, algodão e hortifrutigranjeiros.

A extração de madeira em toras pelas madeireiras e o grande número de queimadas que é feito na região para formar os campos de pastagens para criação de gado, tem destruído grande parte da selva amazônica.

Segundo MARQUESINI e EDWARDS (2001):

Cerca de 80%, segundo dados do governo brasileiro, da madeira retirada da Amazônia é ilegal ou tem ligações com ilegalidade. Empresas operam em áreas que legalmente não possuem ou usam planos de manejo para encobrir a extração de madeira vindas de áreas indígenas, unidades de conservação ou ainda áreas públicas. Segundo os dados do IBAMA em 2000 houve na Amazônia cerca de 4,5 milhões de metros cúbicos de madeira autorizados para extração através de planos de manejo florestal (PMF), porém a extração anual de madeira foi quase 30 milhões metros cúbicos/ano. Apesar dos vários esforços para se frear a extração ilegal de madeira, a ilegalidade ainda continua sendo a regra. As empresas madeireiras

frequentemente alegam que seus métodos são sustentáveis, no entanto o desmatamento (uma das fontes de abastecimento do setor madeireiro) continua crescente na Amazônia e a madeira vinda desta atividade não sustentável continua a trilhar seu caminho até o mercado nacional e internacional. Por outro lado, consumidores em todo mundo pensam estar adquirindo madeira proveniente de fontes sustentáveis.

Existem três principais caminhos para as empresas obterem **madeira** na Amazônia: **Planos de manejo florestal:** são projetos legalmente reconhecidos pela legislação brasileira que permitem a extração de **madeira** para industrialização em floresta natural. Desde 1986, o IBAMA aprovou milhares desses planos passando a falsa sensação aos consumidores que a indústria estaria trabalhando de forma regular. No entanto, do ponto de vista técnico, esses planos não passam de meros projetos de “papel” e na prática não cumprem a legislação. (...) Em suma, somente 14% dos planos existentes em 1998 resistiram à avaliação do próprio IBAMA.

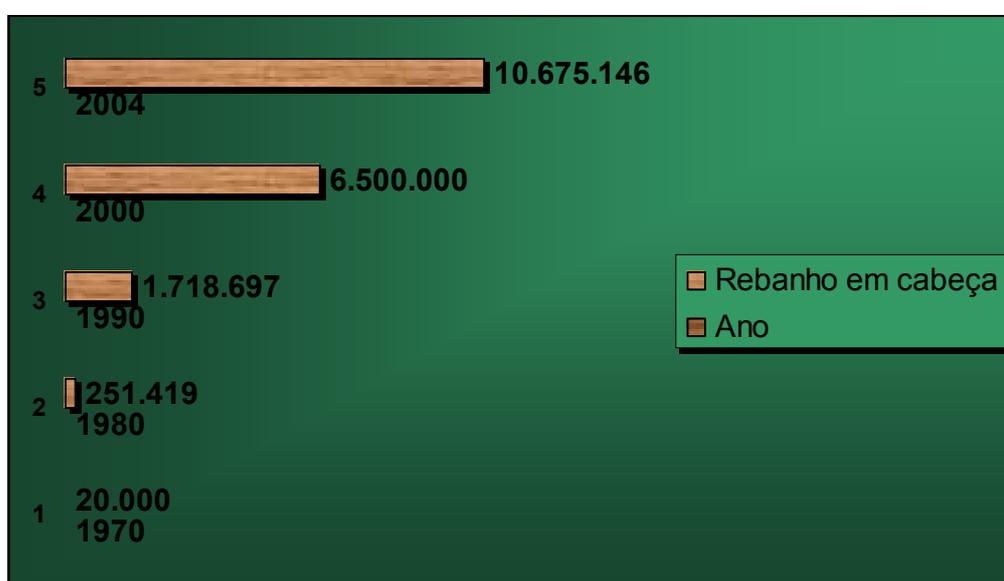
**Desmatamento:** muitas áreas vem sendo desmatadas na Amazônia para a **implantação de pastagens e** agricultura em escala comercial. A **madeira** oriunda dessas áreas não é sustentável, compete com a **madeira** vinda de planos de manejo, já que é mais barata e seu comércio estimula mais desmatamentos. As madeireiras declaram nas notas fiscais pagar R\$ 5,00 por metro cúbico de madeiras valiosas como jatobá e cedro vindo de desmatamentos enquanto as mesmas espécies são compradas por R\$ 25,00 por metro cúbico quando vêm de áreas de manejo florestal.

**Terceiros:** as grandes madeireiras se abastecem principalmente de toras e em menor escala de **madeira** serrada proveniente de pequenas serrarias. Algumas dessas pequenas serrarias são empresas de “fachada” e funcionam para legalizar **madeira** sem comprovação de origem – em outras palavras **madeira ilegal**. Para justificar a procedência dos estoques de **madeira** essas empresas “fantasmas” estão trocando notas fiscais e ATPF – Autorização para Transporte de Produtos Florestais.

Esta é uma citação um tanto longa, mas pela importância das informações que contém, consideramos importante destacá-la. Como a matéria prima utilizada pelos moveleiros de Guajará-Mirim também é a madeira proveniente da Selva Amazônica, essas informações são essenciais para compreender o próprio processo de formação da Cooperativa dos Moveleiros de Guajará-Mirim, discussão que faremos no quarto capítulo.

Para ampliar a pecuária no estado que possui um rebanho em franca expansão, composto principalmente de rebanho bovino de corte e de leite, que já conta com mais de dez milhões de cabeças de gado, também é necessário derrubar árvores, causando o desmatamento citado acima por Marquesini e Edwards. Observando este gráfico, podemos ter uma idéia de quanto o rebanho bovino vem crescendo neste estado:

### Evolução do Rebanho Bovino em Rondônia



Fonte: IDARON, 2004.

Estes dados e outras informações nos foram cedidas pela IDARON - Agência de Defesa Sanitária Agrosilvopastoril do Estado de Rondônia. Na nossa passagem por esta agência em Guajará-Mirim, indagamos quantos empregos são gerados nas propriedades que criam bovinos para o corte. Através das informações recolhidas, constatamos que são poucos os trabalhadores necessários, e muitas vezes o trabalho é feito por trabalhadores terceirizados ou “flutuantes”, como são chamados na região. O supervisor da regional de Porto Velho, que envolve as cidades de Guajará-Mirim, Itapuã D’Oeste, Nova Mamoré e Candeias do Jamari, explicou que

nas propriedades onde se criam bovinos para corte, um peão pode ficar responsável por cerca de quinhentas cabeças de gado. Por sua vez, as propriedades voltadas para a produção de leite, exigem mais trabalhadores.

Já no setor secundário prevalece a agroindústria, destacando-se a produção de laticínios na região central do estado. Justamente pela produção primária de leite cresce no estado a indústria de laticínios. Ainda segundo o supervisor da IDARON, o que prevalece em todo o estado são pequenas propriedades geridas pelas famílias com objetivo de subsistência. Crescem também as indústrias de transformação destinadas aos setores moveleiros (área de atividade de interesse de nossa pesquisa) e ainda as de confecções, couro e calçados.

O setor terciário que envolve comércio e serviços é o que mais cresce no estado, tendo em vista a evolução urbana de algumas de suas cidades, como Vilhena, Pimenta Bueno, Rolim de Moura, Cacoal, Ji-Paraná, Jaru, Ouro Preto e Ariquemes.

### **3.3 O Cooperativismo em Rondônia**

O cooperativismo em Rondônia ainda é pouco desenvolvido.

Segundo dados atuais da OCB - Organização das Cooperativas do Brasil – e da OCER – Organização das Cooperativas do Estado de Rondônia existem neste estado, cento e duas cooperativas, incluindo os ramos de agropecuária, consumo, trabalho, saúde, habitação, educação, eletrificação, telefonia e desenvolvimento rural, produção, crédito rural, urbano e mineral.

“A constituição da primeira Cooperativa no estado de Rondônia ocorreu em 19 de abril de 1944, de acordo com a Lei 5.893/44, tendo como área de atuação o antigo Território do Guaporé, sendo registrada na cidade do Rio de Janeiro”. (GUISSO, 2001)

O surgimento dessa cooperativa deu-se na época do segundo ciclo da borracha, devido à necessidade dos seringalistas possuírem um órgão que os beneficiasse no momento da comercialização, surgindo deste modo a

Cooperativa Central dos Seringalistas do Guaporé Ltda. Mais tarde, em 10 de setembro de 1974, essa cooperativa foi incorporada, pela COMARON – Cooperativa Mista Agropecuária de Rondônia Ltda, localizada no município de Porto Velho, com abrangência estadual, em decorrência da emergência da agropecuária no estado.

Na década de oitenta, surgiram mais cooperativas principalmente as agropecuárias, devido à influência dos emigrantes que trouxeram na bagagem idéias do cooperativismo de seus estados de origem, especialmente, os oriundos do Sul e do Sudeste do Brasil.

Além das organizações de apoio às cooperativas existe também em Rondônia, o SESCOOP<sup>6</sup> – que é o Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo que atua como uma das dimensões do sistema “S”, responsável pela promoção social e desenvolvimento profissional do Cooperativismo, dentro de seus objetivos e recursos disponíveis.

Entre as ações da SESCOOP, que funciona integrado à OCB, destacamos o Programa Cooperjovem, que tem como objetivo uma atuação vinculada ao Sistema Oficial de Ensino, para incluir o cooperativismo como disciplina no currículo escolar de ensino fundamental e médio.

Para isso foi organizada uma série de três gibis, que explicam de forma clara, as origens do cooperativismo, assim como os princípios norteadores na organização de cooperativas e que vantagens a cooperação e a solidariedade podem trazer para os trabalhadores. Esta é uma interessante abordagem, realizada através de gibis, como material didático, principalmente por destacar, de forma agradável a importância da cooperação.

---

<sup>6</sup> São objetivos do SESCOOP – RO a modernização e melhoria empresarial das sociedades cooperativas com vistas à: agregação de valores para os cooperados; assegurar a transparência da administração das cooperativas; desenvolver a orientação quanto à constituição e registro de cooperativas; favorecer a profissionalização da gestão por meio da execução de programas de educação, formação, capacitação e reciclagem de empregados, dirigentes de cooperativas e cooperados; e, através do monitoramento, supervisão, auditoria de gestão e controle das cooperativas, aumentar sua agilidade e competitividade no mercado, tornando o sistema cooperativista um referencial de modelo de empresa.

Estas informações sobre o cooperativismo em Rondônia e sobre o SESCOOP foram obtidas através de informes recebidos junto à OCER de Rondônia.

Não nos compete, através desta pesquisa, fazer uma análise sobre a efetividade das ações a que se propõe o SESCOOP em Rondônia. O que podemos afirmar, no entanto, é que os moveleiros da COOMOGuam, não tiveram qualquer assessoria da OCER, ou do SESCOOP – RO, em nenhuma fase do processo de formação de sua cooperativa.

### **3.4 Cidade de Guajará-Mirim**

Para começar a falar sobre a cidade de Guajará-Mirim, tomamos como referência um trabalho da professora Tereza Chamma<sup>7</sup>, que reside em Guajará-Mirim há trinta e quatro anos, tendo dedicado seus dias a estudos que visam à preservação da memória e da história desta cidade.

Neste documento, elaborado em 1996, Tereza Chamma destaca o seguinte:

A história do município de Guajará-Mirim está inserida com letras de ouro na história do Brasil, é a história dos amazonidas, dos bandeirantes paulistas, matogrossenses, dos aventureiros vindos do sul, e também do norte pela capitania do Pará, a história de homens de outras raças, com línguas diferentes, que contribuíram para a manutenção e o alargamento de nossas fronteiras, é a história dos capitães gerais que as defendiam do inimigo espanhol, a história triste dos negros fugidos e formadores de quilombos, mais tarde destruídos quando lançaram mão do braço escravo para as construções de fortalezas, a história dos soldados valentes que tingiram de sangue as águas do plácido Rio Guaporé-Mamoré na defesa dos interesses da Coroa Portuguesa, a história da E.F.M.M., surgida em consequência dos compromissos brasileiros com nossos vizinhos bolivianos, em razão do estado do Acre criado pelos nordestinos desbravadores, e finalmente Guajará-Mirim é a síntese do idealismo de um punhado de bravos que ontem, como hoje, lutaram

---

<sup>7</sup> Esta professora organizou o Calendário de Guajará-Mirim, atualizado no ano de 1996, com dados gerais sobre a cidade.

nestas paragens ínvias pela soberania do Brasil, que é a Pátria de todos nós.  
(Ysmael Gomes da Silva – Jornalista e escritor)

A cidade de Guajará-Mirim foi criada como vimos na história de Rondônia, no ponto final da Ferrovia Madeira-Mamoré. Era ponto comercial de compra de látex e de venda de gêneros alimentícios e ferramentas, que abastecia os seringais dos vales dos Rios Mamoré e Guaporé, principalmente durante o segundo ciclo da borracha. Está situada na região Oeste do estado de Rondônia, à margem direita do rio Mamoré. Estabelece limite com a Bolívia, especificamente com a cidade de Guayaramirim.

Guajará-Mirim foi povoada por imigrantes de várias partes do mundo:

“indús, chineses, gregos, granadianos, barbadianos, cubanos, espanhóis, norte-americanos, libaneses, israelitas, franceses portugueses, alemães e migrantes oriundos principalmente do norte e nordeste do Brasil, que aqui chegaram atraídos pela oportunidade de após a construção da E.F.M.M., produzirem borracha (uma das riquezas extrativistas vegetais), ao lado da castanha-do-pará, que proporcionaram a Guajará-Mirim, dias de verdadeira glória econômica, contribuindo decisivamente para o progresso de toda a região”. (CHAMMA, 1996)

A construção da ferrovia proporcionou a fixação do povoamento urbano, diretamente vinculado à Madeira-Mamoré, feito por operários, ferroviários, comerciantes, exportadores de borracha e prestadores de serviços. Esses povoadores organizaram-se politicamente e surgiram as primeiras reivindicações em busca de autonomia político-administrativa, e as primeiras conquistas. No ano de 1928, foi criado o município de Guajará-Mirim, na época pertencente ao estado do Mato Grosso. Em 1943 foi incorporado ao Território Federal do Guaporé.

Com a desativação da ferrovia em 1972, e não tendo terras tão férteis como as da região central de Rondônia onde a agricultura se desenvolve com facilidade, alguns limites foram se impondo ao crescimento da cidade. No período da borracha, considerado como áureo, Guajará-Mirim tinha grande importância na economia regional e era considerada um pólo de

desenvolvimento do extremo norte brasileiro, mas atualmente, a cidade vem passando por sucessivas tentativas de reerguer a economia e encontrar um caminho para se tornar auto-sustentável.

Um novo impulso ocasionou já na década de 1990, outro ciclo econômico, baseado na criação da Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim, que voltou a movimentar a economia municipal, cujo objetivo foi assim explicitado no discurso oficial:

“promover o desenvolvimento do interior da Amazônia ocidental, principalmente nas regiões fronteiriças a noroeste do Estado de Rondônia, abrindo novas perspectivas econômicas e sociais, e incrementar as relações bilaterais com a Bolívia, com a qual faz fronteira, o governo federal, através da lei nº 8.210 de 19 de junho de 1991, regulamentada pelo Decreto nº 843 de 23 de junho de 1993, criou a Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim (ALCGM)”. (CHAMMA, 1996).

Sabemos que o que acontecia na economia do Brasil nestes anos tinha a articulação do Plano Real, que tornou a moeda brasileira equivalente ao dólar. Os produtos importados, vendidos na região de fronteira e área de livre comércio, livres de I.I. - Imposto de Importação e I.P.I. - Imposto sobre Produtos Industrializados, trouxeram para a região uma grande euforia econômica. “Lojas antigas se restauraram, novas lojas foram abertas, bem como empresários estrangeiros e da Zona Franca de Manaus iniciaram a instalação de seus empreendimentos. Guajará-Mirim foi inundada por produtos importados, atraindo compradores de vários pontos do estado e do país”. (CHAMMA, 1996)

O apogeu desta época foi o ano de 1995, quando o município atingiu o ápice nos negócios e o número de visitantes surpreendeu os lojistas. No entanto, segundo CHAMMA (1996):

Os anos seguintes não conseguiram apresentar o desempenho ocorrido em 1995, reduzindo drasticamente as vendas, lojas fechando e diminuindo sensivelmente o número de visitantes. (...) O moderno shopping em construção na entrada da cidade, paralisou suas obras e não mais retornou. Era o declínio vertiginoso do antigo sonho

de prosperidade econômica dos guajaramirenses, que recebeu seu golpe mortal com a desvalorização da moeda brasileira frente ao dólar, aumentando o preço dos importados e inviabilizando o crescimento dos negócios na ALCGM.

Se observarmos os dados populacionais da época e compararmos com os atuais, podemos chegar a algumas constatações interessantes. A professora Tereza Chamma, afirma que a população de Guajará-Mirim no ano de 1996 era de 42.625 habitantes sendo que 33.797 estavam localizados na área urbana e 8.838 na área rural. No entanto os dados do último censo do IBGE realizado no ano de 2000, o total de habitantes cai para 38.012, dos quais 33.004 são considerados como população urbana e apenas 5.008 habitantes encontram-se na área rural.

Guajará-Mirim não oferece muitas condições e alternativas de trabalho e estudo, tanto para os jovens, quanto para os trabalhadores mais experientes. A Universidade Federal de Rondônia, com campus em Guajará-Mirim, é uma conquista da cidade, mas possui atualmente apenas os cursos de Letras, Pedagogia e Administração com Gestão em Ecoturismo, sendo que muitos jovens saem da cidade à procura de outros cursos. Porém, sabemos que esta não é uma situação particular e sim geral, pois no Brasil a maioria das pequenas cidades que não conseguem se auto-sustentar, ou que não tem grandes empresas, vêem a sua população migrar em busca de oportunidades de estudo, trabalho e melhores condições de vida. Isto comprova que o trabalho é realmente questão central na vida de qualquer pessoa.

O município de Guajará-Mirim mantém sua sustentabilidade econômica na exportação de alguns produtos primários e principalmente nos recursos provenientes dos salários dos servidores públicos federais, estaduais e municipais.

As contradições surgem no momento em que pensamos que esta cidade está localizada numa região rica em minerais como o ouro, por exemplo. Sobre o extrativismo mineral, o que se sabe é pouco, pois não são publicados ou divulgados quaisquer estudos quanto ao potencial de ouro

encontrado na região. Mas quando passamos em determinadas áreas à margem do Rio Madeira vemos enormes dragas funcionando em busca do metal dourado. Como já mencionamos não existem muitos documentos sobre o potencial extrativista da cidade. E provavelmente não há interesse nessa divulgação. Os fatos apenas demonstram que o garimpo existe na região gerando empregos insalubres e temporários, e também inúmeras dúvidas sobre o destino do lucro obtido.

Desta forma a cidade tem indiscutivelmente, forte potencial de extrativismo vegetal, que beneficia pouquíssimas pessoas. Esta parte da Selva Amazônica vem sendo desmatada e explorada nas suas diversas riquezas, por alguns particulares, provavelmente grandes latifundiários. Em Guajará-Mirim particularmente, nos meses de agosto a outubro, conforme observamos, é a época das grandes queimadas. Nesses meses, uma espessa nuvem de fumaça cobre o céu, enquanto pedaços de fuligem caem por toda parte, inclusive em cima das casas residenciais. O objetivo das queimadas, segundo o senso comum é também de preparar o campo para as pastagens que abrigam e alimentam o gado de corte.

As queimadas destroem além das árvores (cujas madeiras poderiam servir como matéria prima), entre elas castanheiras e seringueiras, o habitat de várias espécies animais e os próprios animais. Nestes espaços são criadas pequenas e grandes fazendas e a “mão-de-obra” para mantê-las, é reduzida. O extrativismo vegetal é um setor que, além de destruir a cada ano parte da selva, prejudica o ecossistema e beneficia pouquíssimas famílias, além das famílias dos proprietários.

Outros números importantes para esta reflexão nos foram cedidos pela IDARON, quanto à estratificação fundiária das propriedades com bovinos. Vamos destacar apenas os dados referentes a Guajará-mirim. Nesse levantamento de dados o tamanho das propriedades variam de até 50 hectares até mais de 1000 hectares.

#### **Estratificação fundiária: propriedades com bovinos em Guajará-Mirim**

Tamanho em hectares	Número de propriedades
---------------------	------------------------

Até 50 H	228
De 51 a 100 H	112
De 101 a 200 H	81
De 201 a 300H	65
De 301 a 500H	33
De 501 a 1000H	58
Mais de 1000H	38

Fonte: IDARON, 2004.

Observa-se que Guajará-Mirim conta com 228 propriedades (provavelmente 228 famílias) com até 50 hectares, o que representa um total de no máximo 11.400 hectares, se considerarmos que todas as propriedades medem mesmo os 50 hectares. Como a categoria inclui propriedades de “até” 50 hectares, esse total de hectares é obviamente menor. Já as propriedades de 501 a 1000 hectares se multiplicadas por uma média entre elas que fica em torno de 750 hectares, constatamos que essas 58 propriedades ocupam 43.500 hectares. E ainda, considerando as 38 propriedades com mais de 1000 hectares, se multiplicadas pelo mínimo a que se tem conhecimento, representariam 38.000 mil hectares do município de Guajará-Mirim. Dessa forma, pode-se inferir que a estrutura fundiária do município é caracterizada por grandes propriedades. Mesmo as pequenas propriedades sendo em maior número elas ocupam pouco espaço do município.

O aumento do número de fazendas para criao de gado, explica em parte, a evasão que vem acontecendo na zona rural de Guajará-Mirim nos últimos anos. Ao contrário da produo pecuária que cresceu muito, os empregos no campo diminuíram.

Sobre a agricultura, segundo CHAMMA, (1996) “a qualidade do solo de Guajará-Mirim considerada como de baixa fertilidade natural, contribuiu para a baixa produo agrícola e o sistema de produo ainda é bastante rudimentar”. Obviamente este setor não abriga muitos trabalhadores.

Ainda sobre o extrativismo vegetal na região de Guajará-Mirim, é preciso destacar que permanece a extração de toras de madeiras como cedro, mogno e cerejeira, com o principal objetivo de exportação. Além da exportação, são utilizadas, no mercado interno, toras de maracatiara, angelim e jequitibá, como matéria prima para a fabricação de móveis, o que originou na cidade a criação de muitas marcenarias.

Conforme as informações que tivemos acesso, a maior parte da madeira retirada da selva rondoniense é feita clandestinamente, ou na ilegalidade, pois o IBAMA não tem nem condições de fiscalizar e controlar toda a região. Ou seja, a selva amazônica que é patrimônio do país, do estado e da cidade, está sendo vendida por alguns particulares. O lucro recebido pela exportação da madeira é provavelmente de um reduzido grupo de capitalistas. Para a população sobram os problemas gerados ao meio ambiente por essa extração extensiva e não planejada.

Examinando a nossa história, fica a dúvida sobre o que tem sido feito de tanta matéria prima (vegetal e mineral) que poderia enriquecer o Brasil e os brasileiros. A “cultura da exportação” que predomina no Brasil enriquece poucos, e deixa de gerar empregos que conseqüentemente, poderiam melhorar as condições de vida de muitos trabalhadores.