

## A CONSTRUÇÃO DA BR – 364 DE RIO BRANCO A CRUZEIRO DO SUL – ACRE: SONHOS, DESILUSÕES E DESAFIOS DOS VIAJANTES DA ESTRADA

*Fernando Ferreira<sup>1</sup>*

### RESUMO

O presente artigo tem como objetivo traçar aspectos da construção da rodovia 364, trecho Rio Branco/Cruzeiro do Sul – Acre. O qual pretende problematizar a situação da construção - e delonga - na conclusão da referida estrada, buscando na memória de sujeitos sociais nos arredores, através de representações de experiências vividas. Visa-se, também, compreender as razões pelas quais a rodovia ainda não foi concluída, analisando as relações de poder no âmbito regional. A metodologia adotada consistiu na utilização de literatura regional, jornais, fotografias, discursos políticos, etc. Com os resultados, foi possível notar que uma parte desses sujeitos se encontram “desiludidos” pelo fato da estrada ainda não ter sido finalizada. Assim, o discurso político sob o mote da construção da rodovia BR-364 serviu ao capitalismo e sua expansão, apenas onde foi de seu interesse e agora essa estrada está esquecida novamente.

**PALAVRAS-CHAVE:** BR 364. Rio Branco/Cruzeiro do Sul. Estrada.

### THE CONSTRUCTION OF BR - 364 FROM RIO BRANCO TO CRUZEIRO DO SUL - ACRE: DREAMS, DISAPPOINTMENTS AND CHALLENGES OF ROAD TRAVELERS

### ABSTRACT

This article aims to outline aspects of the construction of highway 364, between Rio Branco/Cruzeiro do Sul – Acre. It aims to problematize the construction situation - and delay - in the completion of said road, searching the memory of social subjects in the surroundings, through representations of lived experiences. The aim is also to understand the reasons why the highway has not yet been completed, analyzing power relations at regional level. The methodology used consisted of the use of regional literature, newspapers, photographs, political speeches, and etc. With the results, it was possible to notice that some of these subjects are “disillusioned”, due to the fact that the road has not yet been finished. Thus, the political discourse under the motto of the construction of the BR-364 highway served capitalism and its expansion, only being of its interest and now being forgotten again.

**KEYWORDS:** BR 364. Rio Branco/Cruzeiro do Sul. Road.

---

<sup>1</sup> Bacharel e Licenciado História pela Universidade Federal do Acre. Especialista em "Arqueologia e Cultura" pelo Instituto Cotemar (2020) e, também, em "Planejamento, Implementação e Gestão da Educação a Distância" pela Universidade Federal Fluminense (2019), Mestrando em Diversidade Sociocultural no Museu Paraense Emílio Goeldi. E-mail: [fernando.chb2011@hotmail.com](mailto:fernando.chb2011@hotmail.com).

## 1. INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho versa sobre a memória de viajantes e moradores que vivenciaram o processo de construção da BR-364 (que do projeto à execução foram cerca de mais de 30 anos de espera).

Percebe-se que existem pouquíssimos trabalhos que retratam as perspectivas que se desenvolveram no âmbito da construção da BR-364, que interliga Rio Branco a Cruzeiro do Sul. Logo, este é um trabalho importante que vai contribuir com as discussões no campo das estradas e rodovias federais no Acre.

Dessa forma, busca-se problematizar o processo de construção da BR-364 onde se altera o meio de interligação com outras regiões, que antes se davam pelos rios e igarapés.

No decorrer da história, o homem sempre procurou criar instrumentos que atendessem às suas necessidades de sobrevivência, bem-estar e de conforto: habitação, indumentária, adornos, recipientes, instrumentos e armas, bem como o transporte. Esses foram essenciais para o desenvolvimento das civilizações e, dentre eles, na categoria transporte, o terrestre pode ser considerado um dos mais utilizados pela humanidade. Nos primórdios, o homem já se deslocava por caminhos construídos por ele mesmo e, com o tempo, os caminhos e a forma de se locomover evoluíram, consolidados pelo aparecimento das primeiras estradas.

Na Amazônia, estudamos alguns marcos históricos para começarmos essa discussão: com a chegada dos portugueses na Amazônia oriental, disputas territoriais de caráter colonial, as expedições de reconhecimento do território, logo depois as missões jesuíticas, que exploravam recursos naturais e suas missões, davam uma nova configuração territorial para a Amazônia ao organizar os aldeamentos próximos às missões. Nesse período do século XVIII, os rios eram o meio de acesso aos locais mais difíceis e a figura do regatão tem destaque na expansão do domínio territorial português, conforme esclarece: “É ele que estabelece a ligação entre as populações dispersas ao longo das calhas dos rios e as pequenas vilas e povoados através do escambo ou do [...] aviamento”. (Porto-Gonçalves, 2017).

Assim, percebe-se que o comércio sempre esteve presente na região amazônica, mas sem a presença do estado. Durante o período de extração da borracha, a ocupação da região ocorre pelo rio, pois a base da economia extrativista dependia dessa ligação.

No Brasil, as estradas sempre estiveram presentes, mas a qualidade destas é colocada em questão. A região Norte do país apresenta problemas profundos nesse quesito das estradas poderem escoar seus produtos por via terrestre, por exemplo. Particularmente no estado do Acre, a solução para

as distâncias que geraram o “isolamento” seria uma estrada que ligasse o estado ao restante do país. Surgiu, então, a ideia de construir uma rodovia que interligasse São Paulo ao Acre, chegando até o extremo oeste do nosso estado, pois até a década de 60, a dinâmica do rio organizou a vida na Amazônia.

O projeto de construção da BR-364 foi primeiramente idealizado por Euclides da Cunha décadas antes, todavia, tornou-se efetivamente uma proposta quando sugerida pelo então governador de Rondônia, Paulo Nunes Leal ao presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira em uma reunião com os governadores da região Norte em 2 de fevereiro de 1960, com o intuito de estabelecer conexão entre as regiões Sudeste e Norte do Brasil.

A execução da estrada contou inicialmente com a parceria da região de Rondônia do 5º Batalhão de Engenharia de Construção, dando continuidade no Acre com o 7º Batalhão de Engenharia de Construção e atualmente está sob comando do Departamento de Estrada e Rodagem do Acre (Deracre).

A decisão de construir uma estrada coube ao então presidente da República, Juscelino Kubitschek. Vale ressaltar que o início da construção da BR desempenhou um marco significativo nos aspectos sociais e econômicos. Na região Norte tem-se observado, principalmente, as mudanças no que diz respeito ao caráter social. Construções que geram “desenvolvimento”, seja ele no âmbito econômico, promovem também mudanças na perspectiva de vida da população, entre elas a adaptação, as idealizações de uma vida melhor, as barreiras e desafios que os avanços das rodovias proporcionam. A BR-364 trouxe mudanças significativas para o estado, busca-se, portanto, demonstrá-las do ponto de vista dos sujeitos sociais através de gestos e palavras.

Com a abertura da BR-364, houve favorecimento no “desenvolvimento” socioeconômico e, ainda, promoção da conexão de diferentes cidades. Os moradores das margens viviam isolados territorialmente comparados à capital Rio Branco, os habitantes do vale do Juruá não possuíam acesso à capital, encarecendo os produtos e atrasando o desenvolvimento socioeconômico dos municípios. Os colonos não possuíam condições de transportar suas produções, entre outros problemas.

A construção da BR-364 foi de caráter importante para todo o Brasil, mas favoreceu fortemente a região Norte, o extremo oeste, conforme destacado por Franco (2011), mesmo com as dificuldades arrisca-se comparar com a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

No Acre, não existem muitos trabalhos científicos nos mostrando tal visão, mas alguns jornais da localidade nos apresentam notícias de como deu-se o desenvolvimento das localidades em relação

a BR, e outros mostram alguns relatos de moradores, como é o caso do Jornal online “Agência de notícias do Acre” com duas manchetes que chamam atenção: “Os heróis na construção da BR – 364” (2011) e “Rodovia BR- 364 – a História dos que vivem às margens da mais importante rodovia do estado” (2011).

Durante os ciclos da borracha, não havia pretensão de investimento do Estado para desenvolver a Amazônia, mas após a década de 60, principalmente no período do golpe civil-militar, houve uma preocupação maior com a integração da Amazônia ao território nacional. Nesse momento, discutindo-se a importância da figura do Estado na questão das políticas territoriais nacionais e surgem os grandes projetos de desenvolvimento para a Amazônia.

Em um primeiro momento, o Estado incentivou os fluxos migratórios para a Amazônia que ficaram responsáveis por “rasgar” a floresta para abrir e, posteriormente, investir em infraestrutura. Já na década 1970, o governo incentivou a ocupação de terras na Amazônia por meio da imigração, cujo projeto visava a ocupação dos espaços vazios, baseado no discurso de controle territorial.

## **2. A CONSTRUÇÃO DA BR-364 - TRECHO RIO BRANCO-CRUZEIRO DO SUL**

É possível perceber que a necessidade da construção de uma estrada para interligar a capital Rio Branco aos vários municípios das regiões dos rios Purus, Envira e Juruá era um anseio antigo. Muito embora as regiões acreanas sejam localizadas através de rios, o real interesse à época norteava-se na construção da estrada para alavancar questões de cunho econômico.

Ao analisar o contexto daquele período e ao comparar com os períodos mais recentes são notórias as dificuldades de acesso terrestre entre a capital Rio Branco aos vários municípios da parte central e norte do estado do Acre. Daí, surge a seguinte indagação: para realizar a construção de uma estrada na Amazônia, os recursos são provenientes do governo estadual ou da esfera federal?

Analisando a construção da BR-364 que interliga os municípios de Rio Branco (Vale do Acre) e Cruzeiro do Sul (Vale do Juruá) é possível constatar que se trata da construção de uma estrada extremamente importante para todos aqueles que habitam as cidades e regiões rurais que a margeiam. Para alguns habitantes da região da estrada, a construção foi um sinal de “progresso” e de “desenvolvimento”, já para outros moradores daquela região, a BR-364 trata-se de um sonho realizado, atendendo aos anseios de uma população que margeia a estrada de Rio Branco a Cruzeiro do Sul.

A construção da BR-364, ao longo dos vários anos, tornou-se plataforma política para vários governadores e senadores acreanos. No entanto, ao analisar a situação mais profundamente, percebe-

se que uma estrada não é apenas um caminho que liga um lugar a outro, ao longo dos anos constroem-se sentimentos, alegrias, tristezas, conquistas e frustrações no entorno de uma construção. De certa forma, do planejamento à execução da BR foi uma somatória de muitos desses elementos.

Portanto, os discursos construídos, na perspectiva histórica, são os “sonhos” de determinadas pessoas motivadas por interesses específicos, e a mesma estrada não alcançou sua plena funcionalidade e, nota-se que muito possivelmente, motivada por interesses políticos, seja usada como moeda de troca por muitos anos. Ainda assim, propõe a ideia de interligar as regiões por via terrestre.

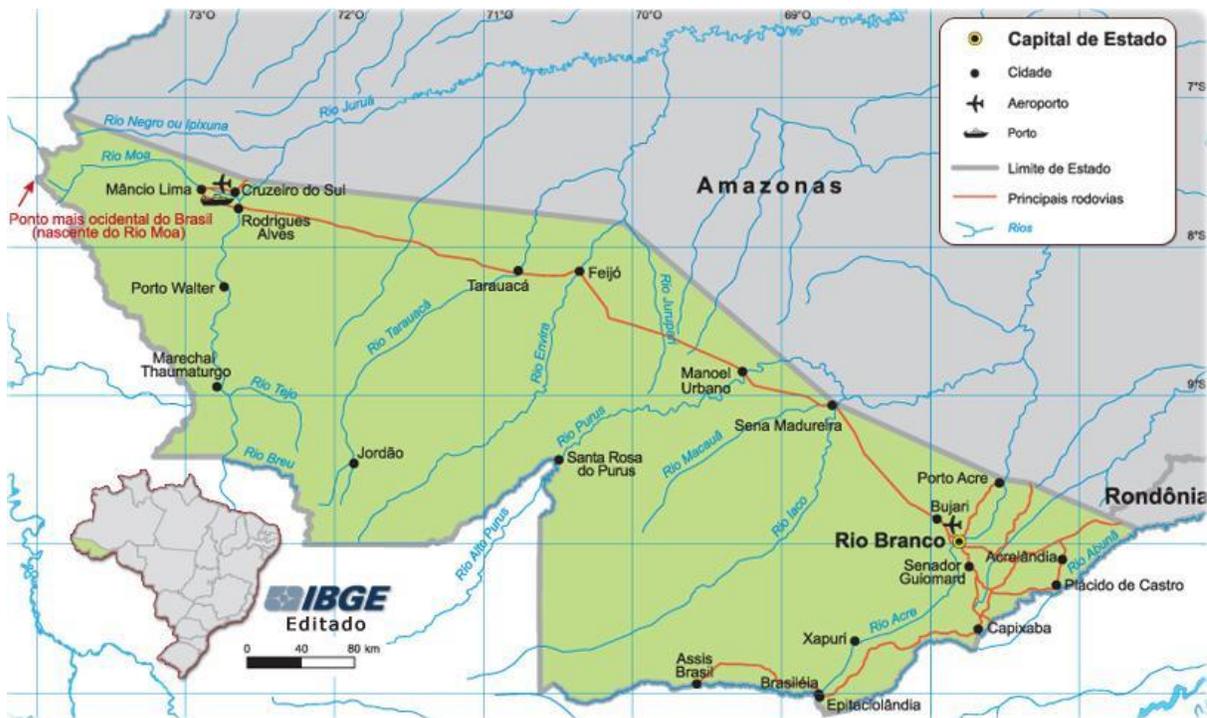


Figura 1: Mapa do Estado do Acre – Destacando a BR 364 no trecho entre municípios de Rio Branco a Cruzeiro do Sul. **Fonte:** IBGE (2000)

A figura 1 apresenta o mapa do Acre pelo IBGE (2000), na qual a região Amazônica sul-ocidental é bem servida de rios. Todavia, se considerarmos as três capitais departamentais do início do século XX à época, Xapuri, Sena Madureira e Cruzeiro do Sul, logo veremos que as ligações fluviais entre elas são distantes, pois a hidrografia se apresenta de forma perpendicular. Esse paralelismo dificulta, assim, a interligação da região, uma vez que os cursos dos rios acreanos desaguam no rio Negro ou rio Solimões, mas também são perpendiculares.

Em 1905, Euclides da Cunha, então chefe da Expedição de Reconhecimento do Alto Purus, recomendou em seu relatório a construção de uma ferrovia – a transacreana - como uma das principais

medidas estratégicas para facilitar a integração regional. Ainda segundo ele, a solução mais sensata para interligar os vales acreanos seria a construção de uma ferrovia.

Os relatos de Germano Stiglich (2006), oficial da marinha peruana, em sua obra “À Margem da História” nos apresentam que ele e os aventureiros brasileiros entravam pelo Javari e subiam o Itacoái até as cabeceiras. Dali, por terra, buscavam as vertentes do Ipixuna e desciam pelo pequeno tributário até o Juruá, navegando até São Felipe. Penetravam no Tarauacá, Envira e Jurupari, até onde suas canoas ligeiras podiam chegar. Abandonavam as canoas e novamente por terra rumavam até o Purus, nas cercanias de Sobral. Desciam, embarcados, 760 km rio abaixo até à foz do Ituxi por onde subiam até encontrar o varadouro que lhes permitia alcançar o Abunã e, posteriormente, descer até a margem esquerda do rio Madeira. Essa epopeia consumia meses de viagens para vencer algo como três mil km, equivalente ao dobro do percurso que os bandeirantes faziam de São Paulo a Cuiabá.

Sendo assim, Euclides da Cunha concluiu que se eles conseguiam superar esses obstáculos em canoas simples e varadouros precários, muito mais simples seria através de ferrovias. Chegou a calcular os valores e vantagens para escoar, por exemplo, as quase 9 mil toneladas de borracha que a região produzia. Não podemos deixar de mencionar que, nesse período, os grandes avanços em transportes terrestres eram as ferrovias. Euclides, como era de formação militar e engenharia, tinha os conhecimentos básicos para vislumbrar a integração da região através de estradas de ferro no interior da Amazônia.

Quando abordamos a região do Vale do Juruá, não queremos tratá-la como um vale “esquecido”, não queremos abordá-la de forma pejorativa, mas sim, tratá-la como uma região forte e que sempre teve um grande potencial econômico, político e cultural. Porém, ao analisar a historiografia regional em dados momentos, fica evidente um certo preconceito com aquela região do vale do rio Juruá. Então é importante salientar que se trata de uma região importante, e não de um vale esquecido e “isolado”, sendo um local com uma geografia diferente quando comparada a outras no Brasil. Salienta-se que o “isolamento” decorre da questão do olhar do historiador: “É isolado de que? De quem?”. A pesquisa nos revela que aqueles que habitam o vale do Juruá têm seus próprios costumes e, às vezes, se diferem de outras partes do estado do Acre. Transformando-se assim, em uma região magnífica de ser estudada e que até nos dias de hoje sonha com a conclusão de uma estrada que faça a interligação terrestre com os outros municípios acreanos e os demais Estados da Federação brasileira.

### 3. “SONHOS” DOS MORADORES E CONSTRUÇÃO DA BR

Na metade do século XX, segundo Gonçalves (2001), a organização do espaço amazônico se explica pela coexistência de dois padrões: o padrão Rio – várzea – floresta x padrão Rodovia – terra firme – subsolo. Os rios aos poucos foram perdendo seus lugares para as rodovias, fazendo com que surgisse assim alguns problemas nos quais podemos nos debruçar para entender um pouco melhor as mudanças causadas, buscando compreender as vivências de viajantes que tanto passaram pela estrada, fazendo assim parte de seu dia a dia - como também os dos caminhões que por lá passaram.

Segundo Certeau (2011), são discutidas as práticas do cotidiano, definindo o termo como “aquilo” que nos é dado a cada dia (ou que nos cabe em partilha, nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão do presente, sendo assim essas viagens fazem parte do cotidiano). Com a pesquisa podemos observar que esse cotidiano comum aos moradores e viajantes não está nos discursos que margeiam a construção da estrada por décadas. No estudo, optamos por abordar primeiramente os moradores e posteriormente os viajantes.

Conforme percorremos a história, nos deparamos com vários fatos e pontos de vista sobre a estrada que liga Rio Branco a Cruzeiro do Sul no Acre. Percebemos olhares políticos, econômicos e ambientais, todos se interligando entre si, uma vez que é impossível falar do político sem o econômico e vice e versa, ou se falarmos sobre economia não podemos deixar o ambiental de lado. Mas, através de várias pesquisas realizadas, ficou evidente que o ponto de vista dos moradores muitas vezes não é levado em conta, a não ser em algumas matérias feitas pelo próprio governo, que assim os fazem de modo tendencioso para glorificar seus feitos.

Na matéria intitulada “BR-364: A rodovia que pulsa vidas, sonhos e realizações” (2011) feita pelo site oficial do governo do estado do Acre, vemos alguns relatos de moradores e seus sonhos. É importante frisar que não estamos julgando a veracidade dos depoimentos, uma vez que o trabalho do historiador não é julgar. Levamos em conta que essas narrativas mostram os sonhos desses moradores e suas concretizações, mas a pergunta que deixamos é: será mesmo que esses sonhos foram realizados?

Sou uma pessoa muito feliz graças a Deus e à estrada. Hoje, essa rodovia está um paraíso”, é o que diz a trabalhadora rural Valdete Alves da Silva, 40 anos, moradora da rodovia BR-364 em Manoel Urbano. “Saí de Rio Branco de manhã e quando deu meio dia eu já estava aqui em Manuel Urbano. Assim fica fácil demais a vida, não é seu menino?, emenda o vigia Francisco Teixeira Bezerra, 53 anos, ex-seringueiro, morador de Manoel Urbano (Notícias do Acre, 2013).

Vemos que uma moradora e um morador das margens da estrada, próxima ao município de Manoel Urbano, estão muito contentes com sua construção. Esta mesma matéria apresenta vários

benefícios propiciados pela estrada, tanto econômicos como sociais, mas geralmente esse tipo de notícia sempre mostrará apenas o lado “bom”, esquecendo que esse mesmo “desenvolvimento” pode acarretar problemas sociais.

As discussões começam antes mesmo do asfaltamento da rodovia, uma vez que esses moradores já estavam lá quando ainda não havia a manta asfáltica e já tinham dificuldades de escoar sua produção e de se locomover no inverno - muitas vezes a estrada era até interdita para passagem de veículos, deixando esses residentes da BR “isolados”. O que podemos apresentar neste ponto da escrita é apenas uma grande vontade de não depender apenas do sol para que esses moradores possam ir à cidade, ou até mesmo visitar um vizinho. Se analisarmos pelo contexto mais profundo, podemos dizer que o verdadeiro sonho dos residentes era apenas a liberdade de se locomover, ir e vir de sua localidade para a cidade a fim de resolver seus afazeres.

Para esta população que margeia a BR, não podemos simplesmente simplificar a discussão dizendo que uma estrada vai lhes garantir a “liberdade”, pois vai além disso. Para eles, a construção de uma rodovia traz esperança. No entanto, a construção está há mais de três décadas em andamento e ainda não foi concluída, e os trechos finalizados, na maioria das vezes, não trouxeram a sonhada “liberdade”, pelo contrário, quando começamos a pesquisar sobre a BR-364, os primeiros resultados mostraram a demora e a não finalização de alguns trechos. Uma questão social que devemos abordar aqui, é que para alguns, o sonho se transformou em pesadelo, pois além de acidentes que ceifaram várias vidas, a pesquisa aponta evidências que alguns moradores tiveram que vender as suas terras para fazendeiros. Ou seja, a construção da estrada em si nunca foi para quem a margeava e, sim para quem tinha e têm negócios às margens e nas cidades que a estrada interliga.

“Minha panificadora nasceu com o impacto da estrada. Investi e continuo a investir aqui pois acredito no desenvolvimento da região” (Frase do João Ferreira Nunes, retirada da revista “O Acre da Gente” (1998). A revista oficial do governo de Orleir Cameli, governante que ficou conhecido como governo estradeiro, traz essa matéria sobre um jovem empresário que sabia que a construção da estrada iria favorecer seus negócios. Em 1998, este mesmo jovem tinha um posto de gasolina e uma panificadora e, posterior a construção da estrada, o empresário cresceu seu negócio em 3 postos de gasolina, continua com a panificadora e é dono da maior galeria de comércio em Sena Madureira, entre outros negócios. Todo esse desenvolvimento econômico, como ele mesmo diz, é creditada à estrada asfaltada, mas a dúvida que permanece é se os demais moradores também foram beneficiados.

Sem adentrar no jogo político, podemos citar que mesmo com vários governos no poder, independentemente de sua posição, a situação da BR melhorou sim, mas aos poucos e com passar do tempo. A tendência da infraestrutura da estrada não é melhorar, mas muitas vezes vemos militantes e até mesmo os representantes do governo brigando sobre a construção da estrada. Podemos então dizer que sim, havia estrada, e esta foi aberta ainda na década de 60, mas a questão é que essas brigas políticas passaram por cima da população que apenas reclama o que é de seu direito: uma estrada boa para se locomover e transportar seus produtos.

#### 4. O INÍCIO DA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA

A construção da estrada não se deu de forma simples. Para começar, vamos voltar à década de 60, na qual no Acre não existia mão de obra especializada para fazer tal serviço, então a forma encontrada foi dar continuidade ao trabalho do 5º BEC (Batalhão de Engenharia e Construção) de Rondônia e logo depois criar o 7º BEC. No Acre, a história da construção está ligada à história deste, as estradas vêm para fragmentar a Amazônia trazendo diversos impactos ambientais e sociais (Porto-Gonçalves, 2017).

Através do decreto presidencial em 06 de junho de 1969, foi criado o 7º BEC especificamente para a abertura da estrada que ligaria tanto os vales do Acre, Purus e Juruá, bem como ao restante do Brasil e que, além disso, representa a presença do exército Brasileiro numa região de fronteiras. Se analisarmos, veremos que a conjuntura política na década de 70 praticamente exigia essa presença, não apenas pelas fronteiras, mas pelo discurso do governo militar que estava no poder e que dizia “integrar para não entregar”.

Segundo Leal (1986), o projeto de construção da BR-364 deu-se em uma reunião com os governadores da região Norte em 2 de fevereiro de 1960, com o intuito de estabelecer conexão entre as regiões Sudeste e Norte do Brasil. Como ele mesmo diz:

Presidente, o senhor já ligou Brasília, Belém e a Porto Alegre e a está ligando a Fortaleza. Porque não completar o outro braço da cruz, construindo a rodovia Brasília-Acre? Houve um silêncio total e pesado por um curto período, quando o Presidente, no seu estilo bem característico, chamando-me pelo nome, perguntou: Uai Paulo. E Pode? Pode, Presidente; mas é negócio para homem! Dando um sorriso aberto o Presidente retrucou, espalmado as mãos sobre a mesa: Então vai sair (Leal, 1986, p. 19).

Sendo assim, ainda na década de 60, iniciaram-se as obras para a abertura da estrada entre São Paulo e Cuiabá, e em seguida de Cuiabá a Rondônia. Para a execução, houve parceria primeiramente na região de Rondônia com o 5º Batalhão de Engenharia de Construção, que no Acre deu continuidade e depois passando a missão para o 7º Batalhão de Engenharia de Construção, e atualmente o Deracre.

Com isto, não podemos esquecer de falar do PIN (Programa de Integração Nacional), que é um programa de base geopolítica criado pelo governo militar através do Decreto-Lei Nº 1106, de 16 de julho de 1970 e assinado pelo Presidente Médici que tinha, entre outras propostas, a de ocupação de vazios demográficos amazônicos e que também tinha como lema "terra sem homens para homens sem terras", fazendo assim uma grande migração para região amazônica.

A chegada do exército no Acre trouxe uma certa motivação tanto para os homens que precisavam de emprego, quanto para aqueles que queriam apenas “servi-lo”. A abertura da estrada foi um trabalho árduo para os soldados construtores, pois trabalharam em uma obra no meio da floresta Amazônica com invernos longos e um solo, segundo especialistas, nada propício para realizar esse tipo de construção.

Uma pergunta que conseguimos responder é a de como surgiu o traçado da BR-364, sendo possível através das linhas telegráficas do Marechal Rondon:

“Rondônia não existe somente a partir da onda migratória decorrente da abertura da BR-029 (atual BR-364), coluna dorsal de todo o trânsito rodoviário do estado”, esclareceu o governador Confúcio Moura, ao convocar especialmente a rede educacional para conhecer melhor a formação territorial que deu lugar ao estado. Da BR-364 (Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco-Cruzeiro do Sul) completa 55 anos em 2015, junto com o sesquicentenário (150 anos) do nascimento de Rondon e o centenário dos trabalhos de sua célebre comissão. Para abrir a rodovia que dá acesso aos estados de Rondônia, Acre e Amazonas, o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira seguiu o traçado das linhas telegráficas. Onze cidades ao longo da rodovia surgiram em decorrência dos postos telegráficos Cruz, 2015).

Com isto, conseguimos de certa forma alcançar os objetivos para esse ponto, que seria o de como foi realizado o traçado da estrada. A construção da BR-364 no estado do Acre tem uma curiosidade peculiar, sendo uma BR que segundo o site do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte) significa que a rodovia é federal, seguida por três algarismos. Porém, atualmente ela não está sob responsabilidade do governo federal, e sim do governo estadual, mas os recursos para sua manutenção continuam sendo oriundos do governo federal, cabendo à esfera estadual apenas a sua administração, através do DERACRE.

## 5. MEMÓRIAS DOS SUJEITOS SOCIAIS

Através das fontes propostas e das vivências pelas estradas, percebem-se as inúmeras maneiras que os viajantes encontraram para superar as dificuldades. Dessa forma, serão apresentados três registros fotográficos com o intuito de realizar uma pequena análise, buscando compreender as vivências desses viajantes que passavam pela estrada com frequência, fazendo dela assim uma parte de seu cotidiano.



Figura 2: Desafios da natureza, soluções dos homens. **Fonte:** Acervo pessoal.

Na figura 2, fotografada por Francisca da Silva Ferreira (2003), comerciante e viajante na época, podemos ver um homem no trecho de Cruzeiro do Sul para Tarauacá. Segundo a autora, a foto foi tirada para registrar o momento em que o viajante retorna do Novenário de Nossa Senhora da Glória, a maior festa religiosa do vale do Juruá, o ano da imagem é de 2003, posterior à festa. O devoto de Nossa Senhora da Glória permanece durante todo o mês de agosto e, quando regressa à cidade de Rio Branco, depara-se com a cheia dos igarapés que margeiam a BR 364.

Quais experiências são reveladas nas memórias desses sujeitos? Entre fala e imagem, é possível entrever uma experiência de superação e luta. Nesse sentido, é importante perceber a jornada de um

devoto no caminho como peregrino e enfrentar a diversidade da estrada que o conduz ao/do festejo de fé, revelando sua luta em manter o sonho da fé na estrada concluída.

Com o início do período chuvoso, a estrada de terra mais conhecida como BR - 364, era recoberta pelas águas em sua maioria, trazendo perigo para os viajantes – observa-se na figura 3 abaixo -, que para remediar, colocavam algumas varetas nas margens da estrada para traçar o caminho, a fim de facilitar a passagem e diminuindo o perigo de caírem nas ribanceiras ou até mesmo dentro dos igarapés que cortam e margeiam a estrada.



Figura 3: Perspectivas de idas e vindas trecho RBR – CZS. **Fonte:** Acervo pessoal

É possível observar na fotografia caminhões transitando pela estrada, nos levando a refletir que este era o cotidiano desses viajantes. Na figura 3 é possível verificar vários caminhões no trajeto Cruzeiro do Sul/Rio Branco, carregados de mercadorias. Já do lado direito, observa-se caminhões voltando para Rio Branco, vazios, mostrando a opressão, que apesar das dificuldades para entregar suas encomendas, enfrentavam situações piores no regresso, sem receber nada em troca, uma vez que não havia mercadorias para transportar, retornando vazios e sem recursos adequados.

É possível perceber através das imagens apresentadas que as memórias são construídas e essas mesmas imagens, são símbolos e fazem integração com lugar de memória. Também foi possível perceber que as vivências e as experiências na BR foram adquiridas no decorrer de várias décadas. O sofrimento na estrada contribuiu para que se encontrassem maneiras diferentes para superar as dificuldades vivenciadas nos atoleiros da estrada.

## **6. SONHOS E IDENTIDADES ADQUIRIDAS DOS MORADORES DA BR 364 RIO BRANCO – CRUZEIRO DO SUL**

É perceptível que a estrada vai além do que apenas um caminho onde pessoas transitam e transportam mercadorias, ela é uma construção simbólica e histórica, representando o cotidiano das pessoas, avançando tanto para a população como para a região como um todo. Mas mesmo sendo uma construção tão importante, por que ela não ainda não está com sua trafegabilidade plena? Será que esse sonho de estrada realmente não se realizou? Talvez para alguns, mas para muitos moradores, não. A população apresenta aspectos de desilusão com o jogo político, pois mesmo passando por vários partidos no poder, a estrada ainda não está em seu pleno funcionamento no ano de 2023, e correndo risco até de ser fechada novamente.

A construção de uma rodovia nunca foi e nem será simples, ela vai muito além de recursos. Também fazem parte manobras políticas e depende de certos acordos para ser viabilizada na sua integralidade, não importando o governo que está no poder e, na BR-364, não foi diferente. Ao longo dos anos, centenas de homens e mulheres construíram pequenas vilas nas margens da BR-364, os impactos ambientais e socioeconômicos tomaram-se evidentes. A abertura da rodovia desencadeou uma série de transformações na região, que vão desde o crescimento econômico impulsionado pelo acesso a novos mercados, até a alteração do equilíbrio ecológico das áreas adjacentes. A exploração de madeira e abertura de pastagem para criação de gado ao longo dessa rota levou, muitas vezes, a conflitos entre os interesses das populações locais e as forças econômicas que viam na estrada uma oportunidade de expansão. A dinâmica complexa entre desenvolvimento e preservação ambiental continua a ser um dilema central nas discussões sobre a BR-364 e serve como exemplo das tensões inerentes a projetos de infraestrutura em contextos diversos.

Com a pesquisa, pudemos constatar que muitos moradores que habitavam as localidades próximas ou até mesmo nos locais mais distantes, remanejaram suas moradias para as margens da estrada. A construção das residências de seringueiros, colonos e ribeirinhos nas margens da rodovia

foi uma maneira encontrada por eles na perspectiva de estreitar laços de aproximação com os demais moradores da região.

As residências construídas às margens da estrada têm pontos positivos e negativos. A pesquisa foi relevante, uma vez que foi capaz de apontar para elementos contundentes da vida dos moradores, que habitaram e habitam as margens da rodovia.

No que tange aos elementos positivos, podemos destacar o acesso aos municípios vizinhos, indo a capital Rio Branco. Ressaltando ainda a facilidade da venda dos produtos produzidos (escoamento de gêneros) por aqueles moradores, como também possibilitou a valorização das propriedades ali existentes. A viabilidade do acesso através da rodovia possibilitou, ainda, um encurtamento das distâncias.

Cidades existem há milênios, não é nenhuma novidade. O que é novidade, porém, é o fato de vivermos não apenas em cidades, mas numa “civilização interligada por estradas”. Isto não é uma questão primeiramente geográfica: é um modo de ser. Mesmo aqueles que vivem em lugares do interior, estão incluídos no que chamo aqui de “civilização que vive em detrimento a uma BR”. O que caracteriza este modo? Abaixo, alguns elementos:

Viver às margens de uma estrada não possui regras. Há poucos lugares para comprar, poucas escolas para estudar, muitos caminhos para chegar ao mesmo lugar, poucas igrejas e muitas religiões... Enfim, para quase tudo o que se pensa, há poucas possibilidades e cabe ao sujeito escolher uma ou mais entre as existentes. É praticamente inerente ao sujeito que vive nas margens de uma BR ter diante de si poucas alternativas e escolhas restritas no que diz respeito a bens e atividades de consumo, e isto nos direciona a diversos níveis.

Na civilização urbana reina a pluralidade de oferta e se algum campo não a possui, é entendido como um campo que “ainda” não há pluralidade. É só uma questão de tempo. Com isto, um dos sentimentos do ser urbano é o sentimento de que todas as coisas são sempre passíveis de escolha e de possibilidades. Poder escolher, em todos os níveis, é sentido como “natural” do modo de ser. No contexto urbano, portanto, predomina a diversidade e a possibilidade de escolhas.

No decorrer da pesquisa, pude compreender que os sujeitos que habitam as margens da BR podem se locomover em praticamente todos os sentidos, são amplamente anônimos neste mundo rural. Há uma espécie de anonimato plural. Poucas são as pessoas conhecidas e reconhecidas publicamente, a grande maioria é anônima e assim quer permanecer. Há apenas um pequeno círculo de conhecidos e pessoas próximas.

Consequência deste policentrismo rural e de centros constituídos a partir dos interesses é outra característica da civilização rural: as comunidades de interesse. O fato de muitos cidadãos habitarem nas margens da BR 364 não faz deles nenhuma comunidade. As comunidades se constituem a partir de grupos com interesses comuns. E há uma infinidade de possibilidades de constituição de comunidades, pois a partir dos diversos interesses de cada sujeito, ele se torna parte de muitas comunidades. Assim, um sujeito forma uma comunidade com um grupo a partir de um interesse específico, mas ao mesmo tempo forma comunidade com outro grupo de pessoas a partir de outros interesses. Os mesmos indivíduos formam comunidades distintas e não coincidentes. E como estas têm como elemento constitutivo de coesão um determinado interesse, elas se formam e reformam na medida que aumenta ou diminui o determinado interesse. O compromisso de coesão, por assim dizer, não é a comunidade, mas o interesse que a forma. A entrada em crise ou mesmo dissolução de alguma comunidade é reflexo de uma fragilização na junção em torno interesse dos membros desta comunidade.

## 7. O TEMPO E OS MORADORES

Um segundo processo, que a meu ver, marca o modo do indivíduo ser significativo é a relação com a velocidade e o tempo. Nosso modo de ser tem um certo pressuposto de que tudo tem que ser rápido. O tempo mais dilatado, antes visto como tempo necessário de maturação, de acontecimentos, de realização, é visto agora como lentidão, como atraso, como demora. Não se trata aqui apenas de observar que os avanços tecnológicos trouxeram maior dinamicidade a quase tudo. O que aqui nos interessa é observar como o próprio ser humano que reside nas margens de uma rodovia é marcado por uma quase inexplicável necessidade de contato com as regiões vizinhas.

O tempo para aqueles que residem nas margens da BR 364 é mensurado com uma cronologia diferente. Ela também diz respeito a processos mentais. A predisposição em se ocupar com alguma coisa ou por permanecer nela acontece sob o mesmo signo da necessidade da velocidade. Processos mentais (decisões, pensamentos, ponderações, opiniões, reflexões...) que ocupam o indivíduo num determinado momento e podem ser – naquele momento – sentidos como de grande importância ou decisiva, daqui a alguns meses mal serão lembrados.

Como se constrói a identidade individual em nossa situação atual? Há aqui também, mudanças de suma importância no modo como o sujeito constrói sua identidade. Estas mudanças são de tal forma que talvez nem mais possamos/devamos falar em identidade individual e sim em identidades,

ou seja, a possibilidade de o indivíduo assumir (ou escolher) possibilidades diversas, dependendo de sua vontade, das ofertas que lhes apresentam e do momento ou situação.

## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ante o exposto, fica evidente que a estrada não serve apenas para transportar produtos (sejam eles perecíveis ou não), ou para o trânsito de pessoas, ela vai além. Por ela transitam saberes, vivências e experiências, cultura entre os povos, integra as comunidades, possibilita aproximar, discutir e vivenciar saberes e viveres de forma coletiva ou individual.

Portanto, a população que usa a estrada para viver, e até mesmo apenas para passeio, ainda tem esperança que a BR- 364 seja trafegável em todos os períodos do ano, de inverno a verão. Mas para isso, não devemos contar apenas com a sorte ou a boa vontade de governantes. A estrada em perfeitas condições é um direito da população, não só pelo direito de ir e vir, mas pela responsabilidade social que os políticos devem ter. Além do respeito para com aqueles que depositaram neles os seus votos, seus sonhos e suas esperanças. Além de todos os impactos sociais, ambientais e culturais, onde os projetos de governos não olham para a população que está ali, esses sujeitos são apenas desculpa ou empecilhos para a construção de uma estrada, que é pensada apenas pelo lado econômico, visando o capitalismo. Então, ficamos no aguardo do dia em que a promessa de uma BR em perfeitas condições seja concretizada.

## REFERÊNCIAS

BURKE, Peter. História como memória social. *In: Variedades de história cultural*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2000, p. 67-89.

CERTAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

CRUZ, Montezuma. Governador Confúcio Moura destaca a importância de marechal Rondon para o país. **Gente de Opinião**, Porto Velho, 1 mai. 2015. Disponível em: <http://www.gentedeopinioao.com.br/lerConteudo.php?news=137289>. Acesso: 30 jan. 2023.

CUNHA, Euclides da. **À margem da história**. Claret: Rio de Janeiro, 2006.

FRANCO, Rosimeire Alves. **A importância da construção da br-364 para o desenvolvimento socioeconômico de Rondônia**. Faculdades Integradas de Ariquemes: Ariquemes, 2011.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Hucitec, 2001.

GONDIM, Neide. **A Invenção da Amazônia**. 2ª Ed. Editora Valer. Manaus, 2007.

LE GOFF, Jacques. Memória. *In: História e Memória*. Campinas: Ed. UNICAMP, 1994.

LEAL, Paulo Nunes. **O Outro Braço da Cruz**. 2 ed. [S.I.], 1986.

NOTÍCIAS DO ACRE. **BR-364, a rodovia que pulsa vidas, sonhos e realizações**. 9 abr. 2013. Notícias do Acre. Disponível em: <http://www.agencia.ac.gov.br/br-364-a-rodovia-que-pulsa-vidas-sonhos-e-realizacoes>. Acesso: 20 jan. 2023.

NOTÍCIAS DO ACRE. **Os heróis na construção da BR 364**. Notícias do Acre. Disponível em: <https://agencia.ac.gov.br/noticias/acre/os-herois-na-construcao-da-br-364>. Acesso: 10 fev. 2023.

NOTÍCIAS DO ACRE. **Rodovia BR-364: a história dos que vivem às margens da mais importante rodovia do Estado**, 27 jun. 2011. Disponível em: <https://agencia.ac.gov.br/rodovia-br-364-a-historia-dos-que-vivem-s-margens-da-mais-importante-rodovia-do-estado/>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2023.

PORTO-GONÇALVES, Carlos. *Amazônia, Amazônia*. São Paulo: Contexto, 2001.

PORTO-GONÇALVES, Carlos. **Amazônia: encruzilhada civilizatória – tensões territoriais em curso**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

*Data de submissão: 09/08/2023*

*Data de aprovação: 28/10/2023*