



COLONIZAÇÃO E CRESCIMENTO DA CIDADE DE JI-PARANÁ DO ESTADO DE RONDONIA COM O AUXÍLIO DA EMPRESA EUCATUR

SANTOS, Sonia do Nascimento.¹
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata.²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir o processo de como a empresa Eucatur ajudou na colonização e crescimento da cidade de Ji-Paraná, localizada no estado de Rondônia, através das viagens realizadas ao estado, levando famílias da região sul do país, que procuravam um recomeço devido à perda de suas terras com a construção da Hidrelétrica de Itaipu, também como abordar os desafios enfrentados para a realização desse feito. Utilizou como fonte de pesquisa livros, artigos, bem como entrevista com o senhor Assis Gurgacz, como meio de levantamento de informações para a realização do artigo, assim como os desafios enfrentados pelo mesmo à procura de crescimento e desenvolvimento da empresa Eucatur, com Matriz na cidade de Cascavel, no estado do Paraná, que, com o sucesso desse desafio, criou a primeira filial da empresa em Ji-Paraná, no estado de Rondônia surgindo assim a oportunidade de expandir sua empresa a nível internacional, com a linha ligando Rondônia ao país vizinho, a Venezuela.

PALAVRAS-CHAVE: Rondônia, Colonização, Crescimento, Assis Gurgacz, Ji-Paraná, Eucatur.

1. INTRODUÇÃO

Rondônia passou por um grande processo de migração de colonos nos anos 70, e, com isso, aquela região que vivia da extração e venda do látex, da venda de ervas, cacau, plantas medicinais, guaraná e castanha-do-pará, viu o aumento da população e também o crescimento econômico, com a implantação de empresas que também migraram para o estado. A Eucatur, com sua matriz na cidade de Cascavel-PR e com uma visão empreendedora de seus diretores, viu a oportunidade de se expandir ajudando no processo de levar os colonos da região sul do país até esse estado, que devido a construção da Hidrelétrica de Itaipu tiveram suas terras alagadas, bem como de implantar uma filial em Rondônia, na cidade de Ji-Paraná (ROLIM, 2010).

De acordo com informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018), o estado de Rondônia conta com uma população de mais de 1,7 milhões de habitantes, sendo que alguns destes foram para as terras do norte do país com a ajuda da empresa Eucatur (RIBEIRO e LODI, 2004). Através de uma visão empreendedora, o empresário Assis Gurgacz desbravou as matas até chegar à então chamada Vila de Rondônia, atual Ji-Paraná, abrindo estradas e levando consigo pessoas que desejavam uma vida com mais oportunidades.

¹Acadêmica do curso de Administração do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. E-mail: sonianascimentomcr@gmail.com

²Professor orientador do curso de Administração do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. E-mail: eduardo@fag.edu.br

A vila que tinha cerca de 2.000 habitantes no ano de 1972, segundo estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018), hoje conta com uma população de mais de 127.000 habitantes. É preciso considerar a importância da ajuda da empresa no crescimento da população e consequentemente no aumento do desenvolvimento da cidade.

Diante desse fato, o referente trabalho tem como objetivo levantar dados de como a empresa Eucatur ajudou na colonização e crescimento da cidade de Ji-Paraná do estado de Rondônia. O estudo de caso procurará, de maneira qualitativa, exploratória, bibliográfica e descritiva, conhecer, descobrir, identificar e levantar dados para o processo de análise, bem como, através da entrevista com o senhor Assis Gurgacz, levantar dados de como a Empresa de Transportes Eucatur auxiliou no processo de colonização e crescimento econômico da cidade de Ji-Paraná, localizada no estado de Rondônia, e a conclusão de que uma aposta, nos anos 70, proporcionou crescimento econômico e pessoal para todos os envolvidos no desafio enfrentado na realização do sonho de expansão no mercado nacional.

Assim, se tornou a empresa que tem a maior quantidade de linhas de transporte terrestre para o estado de Rondônia, disponibilizando vários horários flexibilizados, possibilitando assim um melhor atendimento ao cliente.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 HISTÓRIA DA COLONIZAÇÃO DE RONDÔNIA.

Segundo Góes (1996), a história de Rondônia se inicia em 1636, quando os Portugueses resolveram explorar o território brasileiro em busca de consolidação, para frear a concorrência que seriam os espanhóis, que já visavam os territórios brasileiros, atraídos pelas notícias que em terras brasileiras havia ouro e pedras preciosas.

Góes (1996) relata que a exploração se inicia pelo rio Madeira, que tinha um curso perigoso, com corredeiras, saltos e várias cachoeiras, onde várias embarcações acabavam naufragando. Com isso, em 5 de setembro de 1850, o então presidente da província do Amazonas, Tenreiro Aranha, ordena uma expedição, chefiada por João Luiz Alves, para estudar as cachoeiras e propor solução.

O Forte Príncipe da Beira foi erguido pelos portugueses como forma de proteção em uma época de caos. Havia fome, doenças e uma forte ameaça de invasão dos espanhóis. Os

portugueses e espanhóis brigavam para poder aumentar suas riquezas e expansão territorial, em busca de mais poder. Como diz Góes (1996, p. 17), “Ora os espanhóis “puxavam” para si o traçado dos meridianos, ora os portugueses mudavam totalmente a concepção cartográfica para se beneficiarem em matéria de extensão territorial”. Porém, segundo Góes (1996), o Forte acabou abandonado devido ao grande sentimento de valorização da cultura local e movimentos políticos, passando a ser um presídio.

Góes (1996), relata que com a construção da Estrada de Ferro Maderia-Marmoré em 1905, vários imigrantes de todas as partes do mundo chegavam nas terras amazônicas. Com o sucesso da estrada de ferro, o governo viu a necessidade de interligar o sistema ferroviário com o resto do país, assim, foram criadas as linhas férreas, o que teve início em 1907, proporcionando, desta forma, a chegada dos primeiros migrantes vindos do Nordeste.

Conforme conta Nascimento (2010), a colonização de Rondônia, assim como aconteceu em outras regiões Amazônicas, ocorreu principalmente por causa do desenvolvimento interno do país, que precisava de regiões que pudessem subsidiar o desenvolvimento de outras regiões do Brasil, como terras e matérias-primas.

A continuidade do crescimento de Rondônia foi possível graças ao excedente agrícola e tornou-se viável após a expansão horizontal contínua. De acordo com Becker (1978, p.112), o crescimento da população está ligado ao crescimento agrícola, através da colonização de novas áreas, o que trouxe oportunidade de produzir excedentes agrícolas de variadas formas.

Segundo Oliveira (2000), por muito tempo a região foi vista como um vazio demográfico por causa de ataques indígenas, injustiças e dificuldades de navegação. Projetos como a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré (1872-1912), a instalação de estações telegráficas em todo o estado (1905-1915) e abertura da BR-364 (1961), contribuíram para o crescimento da região.

Segundo Santos (2001), a urbanização constitui um autêntico pilar para as malhas dos núcleos urbanos na cidade de Porto Velho. No começo, havia apenas o núcleo tradicional no norte e noroeste do estado, em Porto Velho e Guajará Mirim, vindos da Madeira-Mamoré. Em seguida, estão os núcleos pioneiros ao longo da BR 364, antigas estações telegráficas, as cidades de Ji-Paraná, Pimenta Bueno e Vilhena, e, em nome de projetos de colonização, a cidade de Ouro Preto do Oeste. Por último, as cidades emergem no novo assentamentos ao longo dos eixos secundários da expansão da colonização, como por exemplo, Rolim de Moura. “A urbanização do território de Rondônia, onde 62% da população do estado vive nas cidades e destas, 75% nas dez maiores, acompanha a tendência geral de urbanização da fronteira amazônica” (SANTOS, 2001, pg-94)

De acordo com Santos (2001), a primeira atração para os imigrantes foi o extrato de látex, que apareceu entre 1850 e 1920, coincidindo com a construção da ferrovia (1872-1912) que interligava Santo Antônio da Madeira, vinda de Porto Velho até o rio Mamoré, atraindo cerca de 22.000 habitantes migrantes. Com a construção da linha telegráfica entre Cuiabá (MT) e Porto Velho (RO), entre 1907 e 1915, sob a direção de Cândido Mariano da Silva Rondon, ocasionou um grande número de migrantes, especialmente do sul do país. Porém, a borracha caiu em declínio devido à exploração dos ingleses e com isso a construção da linha de ferro e o telégrafo entraram em desuso. Com isso, na década de 1970, houve a necessidade de resolver problemas econômicos e geopolíticos, e a solução foi a distribuição de terras pelo estado.

Conforme conta Nascimento (2010), na década de 70 iniciou-se uma forte campanha sobre terras disponíveis em Vila de Rondônia, a qual era denominada: “deixe-nos unir os homens sem terras com as terras sem homens”. O INCRA foi o órgão responsável pela distribuição de terras e implantação de várias etapas para o acesso às mesmas.

De acordo com Davidovich (1989) e Santos (2007), até a década de 70, os migrantes eram principalmente do Nordeste. A partir da década de 80, a quantidade de migrantes do Sul e do Sudeste, que eram minoria, aumentou consideravelmente.

De acordo com Góes (1996), o município de Ji-Paraná possui uma posição geográfica que o favorece política e economicamente, o que fez com que vários migrantes escolhessem essa região para viver, também retrata que a escolha pelas terras de Ji-Paraná, que até o início das migrações eram habitadas apenas por índios, se deram também devido à sua grande potencialidade em terras para o plantio, o que fez com que a agricultura fosse um dos pontos fortes do município até os dias de hoje. Além dos sulistas que foram em busca de um futuro promissor, houve também uma grande migração de nordestinos, que enfrentavam uma grande seca e foram em busca de um lugar para recomeçar.

Oliveira (2000), nos conta que os nordestinos subiam pelo Rio Machado e se instalavam inicialmente às margens do rio para trabalharem com a extração da borracha. O grande volume de moradores às margens do rio, fez com que compradores e vendedores de vários segmentos também se alojassem por ali. De início, essa localidade era chamada de Urupá, devido à tribo de índios que viva naquela região.

Conforme conta Oliveira (2000), Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon, implantou, às margens do Rio Madeira, as linhas telegráficas que ligavam Cuiabá a Santo Antonio do Alto da Madeira, o qual denominou Posto Afonso Pena, passando a localidade também assim a se chamar. Pelo seu grande desenvolvimento, em 1945 passou a ser chamada

de Vila de Rondônia, e na década de 70, com grande migração atraída pelo projeto PIC (Projeto de Integração e Oclonização) do INCRA (Instituto Nacional de Reforma Agrária), a Vila passou a ser chamada de Ji-Paraná.

Segundo Góes (1996), em 11 de Outubro de 1977, Ji-Paraná se torna município, pela Lei 6.448, assinada pelo então presidente Ernesto Geisel. Sua denominação, como conta Assis Gurgacz (2018), foi escolhida pela grande quantidade de famílias do Paraná que estavam vivendo naquele município e uma homenagem aos índios que também viviam ali. Conforme Oliveira (2000), Ji-Paraná está localizada no centro do estado, e fica a 370 km da capital Porto Velho.

Segundo dados do IBGE (2018), o estado hoje conta com 52 municípios, com o total de população de 1,7 milhões de habitantes, sendo sua capital Porto Velho, com uma população de mais de 519.000 habitantes, e o segundo maior município de Rondônia é Ji-Paraná, com mais de 127.000 habitantes.

2.1.2 AUXÍLIO DA EUCATUR PARA A COLONIZAÇÃO DE JI-PARANÁ.

Conforme Góes (1996), a Eucatur é uma empresa de grande sucesso marcada por pioneirismo, coragem e dedicação. A empresa foi fundada no ano de 1964, na cidade de Cascavel, no Oeste do Paraná. No início, Assis Gurgacz comprou um ônibus que foi trocado por terras e cabeças de gado. Com esse ônibus fazia apenas a linha Cascavel a Santa Tereza. Com objetivos de crescimento e devido à região Oeste do Paraná ter grande concorrência em transporte público, Assis Gurgacz e família resolveram auxiliar a ligação da região Sul com a Região Norte do País.

No ano de 1970, com a criação da Hidrelétrica de Itaipu, vários agricultores tiveram que deixar suas terras para a criação do reservatório. Com isso, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, o INCRA, que passou a se preocupar com as imigrações dos pequenos agricultores para outro país, criou um projeto de integração para o norte do país e passou a anunciar terra gratuitas no estado de Rondônia. Este projeto de integração provocou a maior migração da história de Rondônia (RIBEIRO e LODI, 2004). O objetivo do INCRA era providenciar mão de obra para as áreas vazias, para a valorização agrária (SADER, 1986).

Nessa época não havia linhas de ônibus regulares para o local e, para que pequenos agricultores pudessem ir até a cidade de Ouro Preto do Oeste/RO, era preciso que fossem por conta própria. O empresário Assis Gurgacz viu aí uma oportunidade de expansão de sua empresa, bem como acreditava no potencial das terras do norte do país, e foi visitá-las em

uma viagem de carro no ano de 1972, acompanhado de sua esposa Nair Gurgacz. Seu objetivo era buscar apoio ao Instituto Brasileiro de Reforma Agrária, o IBRA, para os possíveis futuros colonos. Com a ajuda da IBRA (Instituto Brasileiro de Reforma Agrária), neste mesmo ano, aconteceu a primeira viagem realizada pela empresa Eucatur de Cascavel ao estado de Rondônia, no início, com apenas um horário, que foram aumentando gradativamente até se tornarem viagens diárias (RIBEIRO e LODI, 2004).

A migração para o estado de Rondônia tem ligação direta com a Eucatur, que em 1972 transportou colonos do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul até o estado. Os imigrantes eram atraídos pelas promessas do projeto de integração do INCRA, onde aconteciam ações direcionadas à reforma agrária conforme exigências do governo federal (ESPERANÇA, 2002).

No início as viagens eram difíceis e longas, enfrentavam muitos atoleiros e demais adversidades que encontravam no caminho. Era preciso coragem e bravura para completar as viagens (DIÁRIO DA AMAZONIA, 2002).

Foto 1 - Atoleiro da BR-364



Fonte: Ribeiro e Lodi (2004, p. 77)

Vilhena e Siqueira (2001), afirmam que em 1978, a empresa Eucatur, já com filial em Ji-Paraná, começou a se expandir para novos desafios, como a estrada que ligava Rondônia a Cuiabá, onde muitos sacrifícios foram enfrentados para a realização do serviço de transporte coletivo neste trecho. Entre os anos de 1978 e 1984, o trecho Ji-Paraná a Porto Velho chegou

a ter 16 transbordos, com um tempo de viagem de três a quatro dias. E o trecho de Ji-Paraná a Cuiabá, levava de vinte a trinta dias para chegar ao destino. Os desafios enfrentados nas estradas chegaram a ser reportagem no Jornal Nacional, da Rede Globo de Televisão.

Assis Gurgacz, Acir, Airton e os caminhoneiros que usavam a estrada, tentavam resolver a situação. Esse mutirão durou mais de vinte dias e teve a presença do então governador de Rondônia, Jorge Teixeira de Oliveira (O Teixeirão), com a imprensa brasileira noticiando o fato e a situação calamitosa da estrada, sendo destaque no Jornal Nacional (VILHENA E SIQUEIRA, 2001, p. 100).

A solução encontrada na época foi levantar a suspensão dos ônibus para poder enfrentar o lamaçal encontrado nas estradas. Era normal a empresa transportar famílias inteiras para o norte do país e a empresa oferecia todo tipo de ajuda para as famílias que desejavam se mudar para a região, como por exemplo, conseguir a documentação necessária para adquirir a terra fornecida pelo INCRA, para iniciar suas plantações e construções de suas casas. Fornecia também o alojamento da empresa para as famílias se abrigarem e suporte para a regularização das famílias no estado, como conta Rolim (2010, p. 203), “Uma vez em Rondônia, a empresa ajudava na regularização dos papéis para a posse da terra, conduzindo os migrantes até o escritório do Incra”.

Com esse auxílio da empresa, as famílias se sentiam mais confiantes e seguras para viajarem ao estado de Rondônia.

2.1.3 AUXÍLIO DA EUCATUR PARA O CRESCIMENTO DA CIDADE DE JI-PARANÁ.

Conforme conta Ribeiro e Lodi (2004), no ano de 1977, através do Decreto-Lei Nº 6448, a então Vila de Rondônia se tornou o município de Ji-Paraná. Neste mesmo ano a empresa Eucatur comemora um marco em sua história, os cinco anos da empresa no estado e a comemoração do fortalecimento nas linhas de transportes ligando várias cidades do estado.

De acordo com Medeiros (2004), a economia do estado de Rondônia se resume em agropecuária, madeira, empresas, fábricas de móveis e produção de cassiterita, um mineral de estanho, laticínios, criação bovina e abatedouros, que colocam o estado em uma importante posição nacional.

A Eucatur representa uma das maiores empresas comerciais privadas do estado de Rondônia e uma das maiores no ramo de transportes de passageiros no país. A estrutura da empresa proporciona grande geração de emprego e renda. O operacional da empresa ajuda

com empregos indiretos, como a terceirização de mão-de-obra, assistência ou parceria com outras empresas (DIÁRIO DA AMAZONIA, 2002)

O fortalecimento da empresa no estado de Rondônia, contribuiu para a emancipação da cidade de Ji-Paraná e para o crescimento econômico, como conta Aragão (2008, p. 30), “A elevação de categoria de Vila de Rondônia a município e Rondônia a Estado, deve-se à participação, no processo de emancipação, do empresário Assis Gurgacz e suas empresas”.

Nair Venturini Gurgacz e Assis Gurgacz faziam levantamentos para saber das necessidades da região. Vendo o crescimento de sua empresa, no ano de 1997, Nair Gurgacz inaugura, no já município de Ji-Paraná, a creche Vó Nair, para atender e dar suporte para os filhos dos funcionários da Eucatur (RIBEIRO e LODI, 2004).

A Eucatur tem ligação direta com o crescimento econômico da cidade de Ji-Paraná. A empresa acreditou no potencial das terras de Rondônia e instalou sede em 1972, com isso, tendo ligação direta ao crescimento econômico da cidade (VILHENA, 1999).

Conforme dados levantados pela empresa, disponibilizados pelo departamento pessoal, no ano de 2018, o grupo Eucatur, que conta com mais de 20 empresas nas mais diversas áreas no estado de Rondônia, ajuda no impulsionamento econômico da cidade de Ji-Paraná, gerando mais de 1.800 empregos diretos e 4.000 indiretos. A Eucatur Empresa de Transporte e Turismo gera hoje cerca de 567 empregos diretos, onde várias famílias trabalham tirando seu sustento e realização pessoal.

3. METODOLOGIA

A pesquisa teve como objetivo a descoberta de respostas aos problemas levantados (GIL, 2010). Ao realizar uma pesquisa, existem os objetivos do projeto que devem ser observados, os dados coletados e a busca pela compreensão destes.

A pesquisa teve como finalidade analisar a importância que a Eucatur teve para a cidade de Ji-Paraná, com a abertura de estradas e a implantação da empresa na cidade. Neste capítulo buscou-se métodos históricos, estudos dedutivos e entrevista que vão nortear a pesquisa sobre os objetivos propostos para que sejam respondidos.

Esta pesquisa se dividiu em três etapas. A primeira baseia-se em uma pesquisa bibliográfica levantando todos os pontos necessários para a realização da pesquisa em geral.

A segunda etapa em que foi feita uma pesquisa exploratória na matriz da empresa Eucatur União Cascavel de Transporte e Turismo, localizada na cidade de Cascavel, com

endereço na Avenida Tancredo Neves, nº 2222, Bairro Alto Alegre, para conhecer mais profundamente a história da migração dos sulistas para o norte do país, auxiliados pela empresa

A terceira etapa é uma pesquisa descritiva, verificando e levantando as informações e dados apurados durante as entrevistas e retratar as atividades referentes ao problema apresentado.

A pesquisa é de caráter qualitativo, por ser baseada, em sua maioria, em coleta de dados a partir de entrevistas informais com o proprietário e funcionários da empresa e fatos, para o cumprimento do projeto.

Como afirmou Vergara (2011), os métodos de pesquisas do projeto serão com pesquisas quanto aos fins e quanto aos meios, do tipo descritiva, explicativa, documental, bibliográfica, *ex post facto*, participante, fontes orais e estudo de caso.

Para Gil (2002), o estudo de caso é a modalidade de exploração aprofundada, de uma situação real, entre o que está sendo estudado e a explicação do contexto do problema que está sendo investigado, permitindo um amplo e detalhado conhecimento do trabalho.

De acordo com Gil (2002), a pesquisa bibliográfica é o estudo feito baseado a partir de livros e artigos científicos sobre o assunto, já escritos para justificar o trabalho desenvolvido.

A pesquisa exploratória, segundo Gil (2002), tem o objetivo de garantir que o problema proposto seja capaz de ser resolvido, podendo ser implicado através de três hipóteses: pesquisa bibliográfica, entrevista com pessoas experientes no problema que está sendo abordado e diagnósticos de exemplos para melhor entendimento.

A pesquisa descritiva tem como objetivo a descrição e relação entre variáveis para estabelecer um determinado fenômeno ou população, com o uso das técnicas de coleta de dados (GIL, 2002)

Segundo Rosa e Arnoldi (2006), a entrevista é um método de coleta de dados, anteriormente definidos, vistos como uma maneira coerente do pesquisador alcançar êxito na investigação do problema levantado, da forma mais íntegra possível. Com isso, será realizada uma entrevista, desenvolvida através de fatos e estudos históricos, com o Senhor Assis Gurgacz sobre o desbravamento até a cidade de Ji-Paraná e o sucesso de sua empresa localizada na cidade, como forma de buscar informações referentes à ajuda na colonização e crescimento econômico da cidade.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Em entrevista concedida à pesquisadora, Assis Gurgacz, disserta sobre as dificuldades encontradas pelas estradas que praticamente não existiam, onde as viagens nunca tinham datas certas de chegada, devido às condições de lama nas estradas, e também, que todo motorista era responsável pela manutenção dos ônibus, uma vez que muitos ônibus quebravam durante a viagem e, como não havia comunicação com a Matriz por não haver linhas telefônica, os próprios motoristas precisavam consertar os ônibus para seguir viagem. Muitos passageiros ajudavam a consertar os ônibus e também a desatolá-los quando encalhavam na lama pelas estradas até o destino final.

O empresário afirma que sua visão de empreendimento em estender sua empresa para o estado de Rondônia, resultou em efeitos positivos, revolucionando o transporte no estado, sendo a primeira empresa de ônibus a fazer esse trajeto, até então desconhecido.

Os desafios enfrentados nos caminhos até a Vila de Rondônia foram muitos. A empresa de ônibus, com seus funcionários e tratores, abria as estradas para ter acesso à Vila de Rondônia, estrada essa que hoje é uma das principais do estado.

O início da divulgação de migração para o Norte foi através de um programa de rádio onde eram anunciadas todas as informações necessárias para as famílias que tivessem interesse em conhecer o lugar, assim, a empresa realizou sua primeira viagem em 18 de agosto de 1972, com 16 colonos, dos quais 15 já permaneceram no Norte, enviando recados para as esposas e familiares preparem tudo para irem também. Vendo que o desafio estava dando certo, pois, em sua próxima viagem, que levou 60 dias para ser realizada, já foi com ônibus lotado, foi aumentando as partidas, gradativamente, de mensal para semanal e, mais tarde, estas tornaram-se diárias.

Foram incontáveis famílias que a empresa transportou até o estado e ajudou com a documentação necessária para o processo de ocupação das terras disponíveis pelo INCRA, onde, segundo Assis Gurgacz, cerca de 1 milhão de pessoas são de famílias que imigraram para o estado nos anos 70. Seus esforços foram além do transporte até o norte do país, conseguiu que as famílias que viajassem para Vila de Rondônia tivessem, como garantia de um recomeço, cestas básicas, motosserras, posto de saúde e escola.

A empresa Eucatur, na atualidade, conta com 11 horários saindo da rodoviária de Cascavel para o Norte do país, bem como conta com vários horários também vindo do Norte para a região Sul do país.

Hoje o grupo conta com, além do serviço de transporte e turismo, com mais de 20 empresas no estado de Rondônia nos mais diversos segmentos, o que gera mais de 1.800 mil empregos diretos e em torno de 4.000 empregos indiretos, proporcionando geração de empregos e renda através de uma sociedade mais justa e igualitária.

Assis Gurgacz apostou em sua intuição e decidiu criar sua filial na cidade de Ji-Paraná, pois a cidade era um polo que tinha ligação com várias cidade e países próximos, como a Venezuela, onde ele poderia expandir mais ainda seus negócios.

A cidade de Ji-Paraná, hoje, conta com mais de 127.000 mil moradores, conforme o site do IBGE. Na década de 70 havia em torno de 2.000 habitantes.

A filial da Eucatur, na cidade de Ji-Paraná, conta com uma estrutura de grande porte, onde oferece conforto e qualidade em espaço e equipamentos, para a boa realização dos trabalhos diários.

Figura 2 - Garagem da Eucatur em Ji-Paraná



Fonte: Ribeiro e Lodi (2004, p. 88)

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se concluir, com o levantamento dos dados e a história de luta, coragem e superação na caminhada, junto ao crescimento de Ji-Paraná, que a ajuda do empresário Assis Gurgacz, assim como da sua empresa Eucatur, proporcionou para aquela então Vila de

Rondônia, um crescimento populacional e econômico de grande significado. A preocupação não era apenas com o aumento do capital, mas também com o bem-estar das famílias, para garantir que as pessoas tivessem acesso aos direitos básicos de todos os brasileiros, como documentação regularizada para o novos moradores, saúde e educação.

Assis Gurgacz acreditava no crescimento do país, ficava inconformado em saber que várias famílias estavam indo embora para o Paraguai devido ao alagamento da Itaipu, assim, se esforçou ao máximo para que o projeto de colonização desse certo, não apenas para crescimento financeiro, mas também por acreditar que as famílias poderiam continuar no Brasil, refazendo suas vidas em terras brasileiras.

A escolha de Ji-Paraná para implantação de sua filial foi, com certeza, um bom investimento, mostrando seu *feeling* de empreendedor, visando uma oportunidade em um local que acabou, segundo Assis Gurgacz, se tornando o polo central do estado, com isso foi possível expandir seus negócios para cidades vizinhas e também para o país vizinho, a Venezuela.

REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Aurélio Cardoso de. **As recordações do território federal de Rondônia e Vila de Rondônia**, 2.ed. Rondônia: Graffnort, 2008.

BECKER, B. K. Uma hipótese sobre a origem do fenômeno urbano numa fronteira de recursos do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 40/1, jan./mar. 168p. 1978.

Contribui com o desenvolvimento do estado. *Diário da Amazônia, RO* [Porto Velho], p. 2, 31 de março de 2002.

DAVIDOVICH, F. Tendências da Urbanização no Brasil, uma análise espacial. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 1 jan./mar, p. 124, 1989.

ESPERANÇA, Carlos (2002). **A Epopeia da Eucatur.** *Diário da Amazônia.* EUCATUR. Departamento pessoal, 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GÓES, Hércules. **Rondônia Terra de Imigrantes.** 1 ed. Editora: Ecoturismo, p. 64-218, 1996.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/ji-parana>. Acesso em: 23 out. 2018.

MEDEIROS, Edilson Lucas de. **A História da evolução sócio política de Rondônia**. Porto Velho: Rondoforms, 2004.

NASCIMENTO, Cláudia Pinheiro. **O processo de ocupação e urbanização de Rondônia. Uma análise das transformações sociais e espaciais**. Revista da Geografia. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia/article/view/228806/23218>. Acesso em: 20 de Out. 2018.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. **Assim é Rondônia**. 1 ed. Dinâmica Editora e Distribuidora Ltda, 2000, p. 180-184

RIBEIRO, Maria de Fátima Bento; LODI, Odete. **Abrindo Caminhos: Os primeiros 40 anos da Eucatur**. São Paulo: Prêmio Editora, Cap. 02, p.42-89, 2004

ROLIM, Marlene. **Gente que faz Rondônia**. p. 201-205. 2010.

ROSA, Maria Virgínia de Figueiredo Pereira do Couto; ARNOLDI, Marlene Aparecida Gonzalez Colombo. **A entrevista na pesquisa qualitativa: mecanismos para a validação dos resultados**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, p.112, 2006

SADER, Maria Regina de Cunha Toledo. R. *Espaço e luta no Bico do Papagaio*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). São Paulo, USP, 1986.

SANTOS, C. **A Fronteira do Guaporé**. Porto Velho: Edufro, 202p. 2007.

_____. **A Fronteira do Guaporé**. Porto Velho: Edufro, 212p. 2001.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 13. ed. São Paulo: Atlas, p. 41-44, 2011

VILHENA, João. **Os Pioneiros: Urupá, Presidente Pena, Vila Rondônia e Ji-Paraná**. Rondônia: Ji-Paraná Agora, p. 210, 1999.

VILHENA, João; SIQUEIRA, José Pereira de. **Os Pioneiros: Criação dos Municípios ao longo da BR 364**. Rondônia: Ji-Paraná Agora, p. 83-151, 2001.