

Universidade de Brasília
Instituto de Ciência Política

**REFLEXÕES SOBRE A VIOLÊNCIA E HISTÓRIA DA ESTRADA DE FERRO
MADEIRA-MAMORÉ**

Iago Guimarães Rocha

Brasília – DF

10/23



Universidade de Brasília
Instituto de Ciência Política

REFLEXÕES SOBRE A VIOLÊNCIA E HISTÓRIA DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

Iago Guimarães Rocha

Monografia apresentada ao Curso de Ciência Política, do Instituto de Ciência Política, Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciência Política sob a orientação do professor Pio Penna Filho e parecer do Professor Denilson Bandeira Coêlho.

Brasília – DF

10/23

ABSTRACT

This work has as its research question and objective to discover, based on Weberian concepts discussed in the Work “Politics as a Vocation”, whether the Brazilian State has granted a concession of its supposed “legitimate monopoly on the use of violence” to private companies and, from it, develop the limits of this theory, using Foucault's ideas, in the context of the distant presence of the Brazilian State in the Amazon. To do it, I will tell the tragic story of the construction of the Madeira-Mamoré Railway based on historiographical research carried out by Manoel Rodrigues Pereira, who was a journalist, historian and sertanista. Therefore, I will investigate the theme of violence and exploitation at work during the construction of the Madeira-Mamoré Railway, one of the most emblematic projects in Brazilian history. The research aims to shed light on the extremely adverse conditions faced by the workers who contributed to the construction of this railway, in addition to analyzing the practices of exploitation and abuse committed by the authorities and companies involved, in order to gain a glimpse of the violence practiced against the workers' lives during the 60 years of construction of the railway.

KEYWORDS: Madeira-Mamoré Railway. Violence. Exploration. Surveillance system. Work.

RESUMO

Este trabalho tem como questão de pesquisa e objetivo descobrir, com base em conceitos weberianos discutidos na Obra “A Política como Vocação”, se o Estado Brasileiro concedeu seu suposto “monopólio legítimo do uso da violência” a empresas privadas e, a partir disso, desenvolver os limites dessa teoria, ao utilizar as ideias de Foucault, no contexto da presença distante do Estado brasileiro na Amazônia. Para tanto, contarei a trágica história da construção da Ferrovia Madeira-Mamoré com base na pesquisa historiográfica realizada por Manoel Rodrigues Pereira, que foi jornalista, historiador e sertanista. Para tanto, investigo o tema da violência e da exploração no trabalho durante a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré, uma das obras mais emblemáticas da história brasileira. A pesquisa visa lançar luz sobre as condições extremamente adversas enfrentadas pelos trabalhadores que contribuíram para a construção desta ferrovia, além de analisar as práticas de exploração e abuso cometidas pelas autoridades e empresas envolvidas, a fim de vislumbrar a violência praticada contra a vida dos trabalhadores durante os 60 anos de construção da ferrovia.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia Madeira-Mamoré. Violência. Exploração. Sistema de vigilância. Trabalhar.

ÍNDICE

Introdução	Página 01
Revisão da Literatura	Página 03
Contextualização Geográfica	Página 07
Contextualização histórica do período de elaboração e construção Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM)	Página 10
Na Bolívia e EUA	Página 12
As Estradas de Ferro	Página 14
Chegada da empresa Collins em Santo Antônio	Página 18
O Tratado de 1882	Página 20
O Tatado de Petrópolis	Página 23
O início do fim	Página 27
A violência, o Estado, a Sociedade Civil	Página 29
Conclusão	Página 31
Bibliografia	Página 35

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como questão de pesquisa e objetivo descobrir, baseando-se em conceitos Weberianos discutidos na Obra “Política como vocação”, se o Estado brasileiro realizou uma concessão de seu “monopólio legítimo do uso da violência”, durante o período da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, para empresas privadas e, a partir disso, desenvolver os limites dessa teoria, ao utilizar-me de ideias de Foucault, no contexto da presença longínqua do Estado Brasileiro na amazônia. Para isso, contarei a trágica história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré baseada em pesquisas historiográficas realizadas por Manoel Rodrigues Pereira, que foi jornalista, historiador e sertanista. Assim, vou investigar a temática da violência e exploração no trabalho durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, um dos empreendimentos mais emblemáticos da história brasileira. A pesquisa pretende lançar luz sobre as condições extremamente adversas enfrentadas pelos trabalhadores que contribuíram para a construção dessa ferrovia, além de analisar as práticas de exploração e abusos cometidas por parte das autoridades e empresas envolvidas, para assim poder ter um vislumbre da violência praticada contra a vida dos trabalhadores durante os 60 anos de construção da ferrovia.

A pesquisa utiliza-se de uma abordagem multidisciplinar, combinando pesquisa documental histórica baseada em Manuel Rodrigues Pereira, análise de fontes primárias, como relatórios de época e revisão bibliográfica citadas em sua obra, além de relacionar os autores como Max Weber, Foucault e seus conceitos chave para tentar compreender as violentas experiências dos trabalhadores durante a construção da estrada de ferro Madeira Mamoré e as narrativas de exploração.

Dessa forma, falo aqui sobre as políticas e práticas de controle social e disciplina aplicadas pelas autoridades e empresas, tais como o uso da violência física, punições arbitrárias e a implementação de sistemas de vigilância. Assim, veremos também as formas de resistência e luta dos trabalhadores diante das adversidades, incluindo greves, manifestações e outros atos de desobediência. Veremos também que, o Estado Brasileiro, que mal chegava nos confins da Amazônia, era representado por poucas forças políticas e de segurança. Assim, foi emprestado o poder conceptivo de Estado para as Empreiteiras, polícias e políticos locais, os quais utilizavam-se da coerção física para manter um certo controle sobre a pequena sociedade que lá funcionava. O poder era encabeçado por empresas/grupos e ou empreiteira da vez. Elas ajudaram a construir pequenas cidades, hospitais, prisões e ferrovias, utilizando-se da força de trabalho humana em condições insalubres, para tentar obter os maiores lucros possíveis que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré poderia gerar.

REVISÃO DA LITERATURA

Vários autores ao longo da história, pensaram e debateram sobre o uso da violência pelo Estado. Muitas vezes, essa temática foi relacionada ao conceito de soberania, filosofia e teoria política. Mas o que é de fato a violência? A violência é um conceito complexo e multifacetado, sua definição pode variar a depender do contexto e perspectiva. Assim, em termos gerais utilizarei a definição estabelecida pela Organização mundial da Saúde (OMS):

“o uso de força física ou poder, em ameaça ou na prática, contra si próprio, outra pessoa ou contra um grupo ou comunidade que resulte ou possa resultar em sofrimento, morte, dano psicológico, desenvolvimento prejudicado ou privação” (OMS, 2002)

Podemos perceber que o Poder está intimamente ligado à temática da violência, que hoje é vista como um problema de saúde pública pela Organização Mundial da Saúde e diversos governos pelo mundo. Porém, para adentrar melhor ao tema, veremos alguns exemplos de autores que dialogam com a temática da violência associada ao Estado, assim, poderemos ter mais clareza no tema aqui abordado. Para isso, também me utilizarei do entendimento de que o poder é compreendido não apenas como algo concentrado em instituições formais, mas também como uma força que permeia as relações sociais, econômicas e culturais. Entre os autores importantes que discutiram a relação violência/Estado na modernidade política, temos Thomas Hobbes que em sua icônica obra “Leviatã” (1651) defende que o Estado, ao buscar evitar a guerra de todos contra todos, têm o direito do uso da violência, para a manutenção da paz, e que os indivíduos concordariam em ceder poder ao Estado, e assim torná-lo soberano. Além dele, John Locke, em “Segundo Tratado sobre o Governo” de 1689, argumenta que o Estado tem o dever de proteger os direitos naturais dos cidadãos, como a vida, liberdade e propriedade. O Governo em si seria legítimo nesse contexto, baseando-se no consentimento dos cidadãos, e caso o governo não cumpra com a proteção dos direitos da população, ela tem o direito de resistir contra esse governo. Nesse contexto, também temos Jean-Jacques Rousseau, com a obra “O contrato Social” (1762) que discute a ideia de Vontade Geral e como a soberania deve residir no povo como um todo. Para ele, o uso da força pelo Estado deve ser guiado pelo “bem comum” e pela vontade geral dos cidadãos. Já em 1832 temos “Da Guerra” escrito por Carl von Clausewitz que discute a natureza da guerra e como ela está relacionada à política. Ele argumenta que a

guerra é uma extensão da política e que o uso da força militar pelo Estado deve ser orientado por objetivos políticos claros. Há outros autores que também tratam da moralidade, violência e justiça na guerra, ao exemplo de Michael Walzer. O filósofo político escreveu extensivamente sobre ética na guerra e discutiu questões de justiça e legitimidade no uso da violência pelo Estado em suas obras, como "Just and Unjust Wars" (1977).

Em sequência, um pensador muito importante para a nossa reflexão é o intelectual negro chamado Frantz Omar Fanon. Psiquiatra, anticolonial e antiracista, desenvolveu pesquisas sobre condições psiquiátricas de pessoas que se envolveram com a guerra de libertação nacional do povo argelino entre outras temáticas anticoloniais. O pesquisador era radicalmente contra o colonialismo que, para ele, gera sofrimento tanto social quanto psíquico. Fanon em seu livro "Os condenados da Terra" trata da violência colonial, com enfoque na subjugação, invisibilização e a desumanização do negro escravizado e colonizado. A violência para ele apresenta um caráter ético e normativo. Assim, de acordo com o pensador:

“A violência que presidiu ao arranjo do mundo colonial, que ritmou incansavelmente a destruição das formas sociais indígenas, que arrastou completamente os sistemas de referências da economia, os modos da aparência e do vestuário, será reivindicada e assumida pelo colonizado no momento em que, decidindo ser a história em atos, a massa colonizada se engolfar nas cidades interditas. Fazer explodir o mundo colonial é doravante uma imagem de ação muito clara, muito compreensível e que pode ser retomada por cada um dos indivíduos que constituem o povo colonizado.” (FANON, 1961, p. 30)

Nesse trecho, Fanon reivindica o uso da violência para o povo colonizado contra o mundo explorador. Para o autor, a violência é um instrumento que pode e deve ser utilizado contra as bases colonialistas que usurpam as riquezas e subjugam povos. O autor traz a violência como um fenômeno intransponível para a luta contra o centro global. Fanon aponta que:

“Libertação nacional, renascimento nacional, restituição da nação ao povo, Commonwealth, quaisquer que sejam as rubricas utilizadas ou as novas fórmulas introduzidas, a descolonização é sempre um fenômeno violento.” (FANON, 1961, p. 25)

É perceptível que, em geral, a violência é vista de forma negativa. Porém, quando associada ao Estado, ela pode ser, ou não, legitimada, a depender da relação do Estado com a Sociedade. Apesar dos desdobramentos do uso da violência pelo Estado na guerra ou na saúde

pública, neste trabalho discutirei também como Max Weber com sua obra “Ciência e Política, duas Vocações” utiliza o conceito de Estado e violência. Para isso, devemos perceber que Weber não aborda explicitamente o conceito de violência de maneira extensiva em suas obras. No entanto, o sociólogo alemão apresenta ideias sobre o poder, autoridade e dominação social. Os conceitos de Dominação Weberianos são divididos em três tipos ideais (modelos) de dominação legítima, ou seja, formas de poder, autoridade e, muitas vezes, força, que seriam aceitas e reconhecidas pela sociedade. Podemos encontrar essa tipificação ao longo da obra “Economia e Sociedade, Fundamentos da sociologia compreensiva”. Aqui as ideias foram extraídas do artigo “O conceito de *dominação* em Max Weber: um estudo sobre a legitimidade do Poder” do professor Daniel da Rosa Eslabão. Sendo assim, ele explica o importante conceito de legitimidade para Weber ao apontar que:

“na filosofia política encontramos a ideia de legitimidade como um sinônimo de aceitação. Todo poder ao se instituir, necessita da aceitação do povo ao qual se dirige isto se quiser prescindir do uso da força” (Eslabão, 2011. págs 3 e 4)

Diante disso, para Weber os “tipos puros” muito provavelmente não seriam encontrados na sociedade, servindo eles como base analítica para facilitar a interpretação da realidade e dos contextos sociais. Dessa forma os tipos puros de dominação legítima são: dominação legal, dominação tradicional e dominação carismática(Eslabão, 2011,pág. 3). A primeira é a dominação legal, a qual é associada ao Estado moderno e tem sua forma mais pura de dominação na burocracia, baseada em leis, regulamentos e procedimentos (Eslabão, 2011, pág. 4). A segunda é a dominação do tipo Tradicional, que se expressa por meio da dominação Patriarcal, na santidade das tradições e na legitimidade da hereditariedade (Eslabão, 2011, pág. 7). A terceira forma de dominação é fundamentada na afetividade, nos atributos pessoais, ou na crença dos mesmos pela sociedade. É, então, baseada no carisma e na devoção (Eslabão, 2011, pág. 8).

Apesar de Weber não ter elaborado uma teoria completa da violência, suas ideias sobre poder, autoridade e dominação podem ser utilizadas para entender como a violência pode surgir e ser justificada em diferentes contextos sociais.

Para dar prosseguimento à discussão, é importante também salientar a definição que Max Weber dá ao Estado, que o define por seus fins, ao apontar que:

“Em nossa época, entretanto, devemos conceber o Estado contemporâneo como uma comunidade humana que, dentro dos limites de determinado território (...) reivindica o monopólio do uso legítimo da violência física. (WEBER, Max. Ciência e Política, duas Vocações pág. 56).

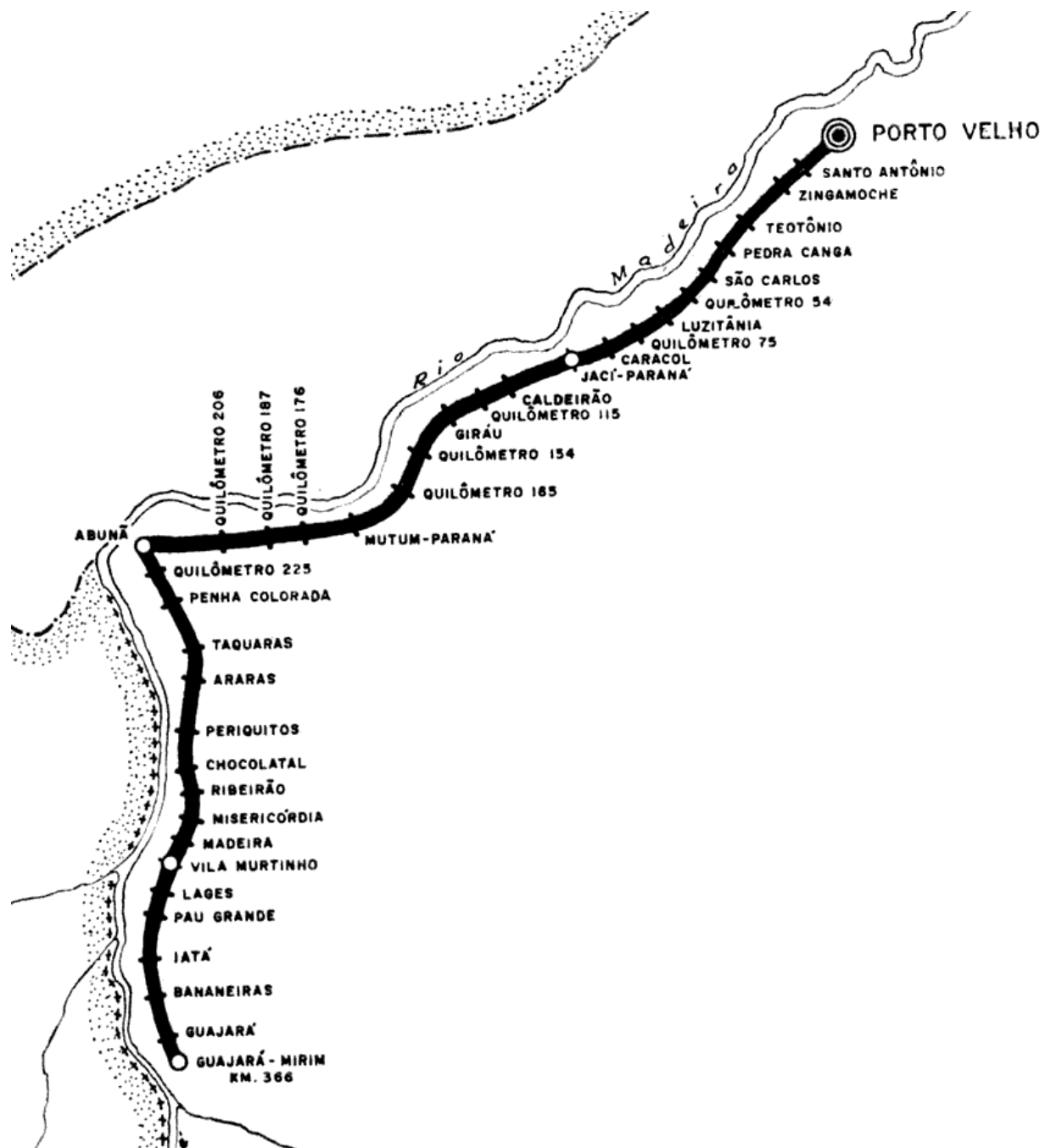
Dessa forma, também veremos se essa definição cabe bem ou não na realidade material do Brasil na época aqui descrita (tendo em vista que Weber escreveu, principalmente, sobre a sociedade europeia de seu tempo), também como devemos encarar o conceito Weberiano de violência e, a partir disso, refletir sobre quando e para quem a violência é ou não é legítima.

CONTEXTUALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

A história se perpassa na Amazônia, localidades que compreendem o conjunto de ecossistemas que correspondem à Floresta Amazônica, maior floresta tropical do mundo, e também à Bacia Amazônica, maior bacia hidrográfica e de maior biodiversidade do planeta constituída por diversos relevos e biomas. Os perigos e hostilidades reunidos nessa região são em grande parte explicação para a falta de povoamento e porque só veio acontecer com a exploração seringueira na região. Dito isso, o maior afluente da margem direita do rio Amazonas é o Madeira e é necessário percorrer mais de 1000 quilômetros de planície e águas calmas para encontrar a primeira cachoeira do rio, a do Santo Antônio, pouco acima de Porto Velho (em direção à Bolívia). A Cachoeira de Santo Antônio (de altura de aproximadamente 60 metros acima do nível do mar) é a primeira de várias no decorrer de 400 km até Guajará-Mirim, que é a última, está a mais de 122 metros acima do nível do mar e se encontra no rio Mamoré. Entre essas duas, Santo Antônio e Guajará-Mirim, existem 20 outras cachoeiras. Para atravessar o trecho encachoeirado, eram necessárias diversas preparações e cuidados, como: embarcações de tamanhos máximos adequados, provisões suficientes de alimento, armas, munições e medicamentos. O trecho era utilizado principalmente com fins para o comércio, e não eram poucas as vezes em que embarcações naufragaram e as mercadorias foram perdidas. Além disso, no decorrer do rio se encontravam diversas sociedades indígenas que tinham interações diversas com os viajantes, muitas vezes violentas (por ambas as partes, viajantes e nativos), a depender das situações, interesses e das relações formadas entre essas pessoas. “Santo Antônio é o lugar onde o diabo perdeu as botas” (ditado anônimo).



(imagem 1 - Mapa da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em 1937, parte do *Mapa da Viação Férrea dos E.U. do Brasil*, Guia Levi. encontrado em - <https://www.brasil-turismo.com/rondonia/madeira-mamore.htm>)



(Imagem 2 - Mapa dos trilhos e estações ferroviárias da EF Madeira-Mamoré em 1969. Encontrado em <https://www.brasil-turismo.com/rondonia/madeira-mamore.htm>)

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO PERÍODO DE ELABORAÇÃO E CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ (EFMM)

A história que guia este estudo ocorre entre 1722 a 1912. O primeiro Bandeirante a percorrer completamente o rio Madeira e seus acidentes foi Raposo Tavares, na metade do século XVI. A expedição encabeçada por Raposo foi a primeira influência portuguesa na região, que só começa a se povoar efetivamente em 1719 após a descoberta de Ouro pelo bandeirante Pascoal Moreira Cabral nas regiões de Cuiabá e Coxipó. É importante salientar que os bandeirantes representavam os interesses da nobreza, ou seja, os interesses da coroa. Fato que vai explicar (economicamente) os porquês das explorações. Indígenas e comerciantes já percorriam o Amazonas antes dos bandeirantes e, conseqüentemente, da Coroa Portuguesa. Dessa forma, já é perceptível que a centralidade do Estado é essencial para o direcionamento do fluxo de trabalhadores para a região, como veremos no decorrer do trabalho.

Em 1790, Francisco de Sousa Coutinho toma posse como governador do Pará. O Estado sofria com as condições do comércio com o Mato Grosso, pois o transporte de mercadorias era extremamente custoso (pelas dificuldades físicas e perdas materiais) pelas passagens das cachoeiras do Madeira, Mamoré e Guaporé. Até que a própria Rainha D. Maria I, ao perceber o problema, colocou Francisco de Sousa Coutinho para lidar diretamente com a situação.

“É bem constante que a comunicação do Pará para Mato Grosso se efetua pela navegação dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé; que não se tem seguido a de outros, nem há, nem se tem tentado abrir estradas de terra, porque nem seriam mais vantajosas e cômodas nem mesmo praticáveis enquanto não forem povoadas” (Plano de Francisco de Sousa Coutinho 4 de agosto de 1797).

O plano do governador foi então formalizado em 1797. Nele também foram apontadas diversas das dificuldades e limitações do transporte comercial já existente, como: a utilização de canoas, com seus respectivos remos e varas movidos à força humana, que passavam por perigosos trechos, saltos e estreitos canais. Tinham de ser feitos ranchos, abrir estradas para contornar relevos e evitar as perdas materiais e humanas nas cachoeiras. Era necessário arrastar essas embarcações e cargas por declives e subidas, movendo sofridamente por terra, fato que gerava altíssimas despesas. É perceptível a presença da força humana de trabalho como um

recurso que poderia ser substituível depois de ser “perdido” por eventualidades, acidentes ou mortes, fato que já caracteriza a violência do Estado Burguês e das elites para com os trabalhadores.

O minucioso e audacioso plano de Francisco de Sousa Coutinho representa a formalização da preocupação da Coroa Portuguesa para com a navegação nesses trechos dos rios, que demandava cerca de 8 a 10 meses para se completar todo o trajeto comercial, sendo a “primeira tentativa no sentido de organizar uma navegação entre Belém do Pará e Vila Bela em Mato Grosso” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág 51). O resultado foi que, apesar de não ter sido completa, diversas melhorias para a navegação nesses trechos foram feitas, como a criação de postos ou destacamentos de soldados que auxiliavam os comerciantes principalmente nos locais os quais as canoas deveriam ser transportadas por terra.

Com a chegada da família real em 1808, as atenções da Monarquia se voltaram para o Rio de Janeiro e os projetos foram deixados de lado até 1822. A partir desta data, foram feitas 4 expedições oficiais do governo Brasileiro às cachoeiras do Madeira, sendo “duas de exploração, uma de engenheiros e outra de cientistas” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág 52).

NA BOLÍVIA E EUA

Enquanto isso, em 1825 findaram as guerras de independência que originaram a Bolívia e o Peru como países distintos. No entanto, as comunicações com o mar ficaram controladas pelo Peru, fato que prejudicou a Bolívia e seu acesso ao mar. Por questões geográficas, ficaria aparentemente melhor para a Bolívia descer do altiplano e acessar os rios navegáveis (Mamoré e Beni) da Amazônia ou seguir pelo rio da Prata. Dessa forma, seria melhor acessar o mar passando somente pela fronteira brasileira do que contornar parte do continente pagando pesados tributos para consolidar seu comércio com o exterior.

Após 21 anos da formação da Bolívia como Estado Independente, e após mais de 1 século de dificuldades naturais de relevo, baixas humanas, doenças, conflitos entre indígenas e trabalhadores, o importante engenheiro boliviano José Augustin Palácios, estruturou concretamente a ideia de que era possível ligar a Bolívia ao atlântico através do Amazonas brasileiro. A confiança do engenheiro era tanta que o próprio afirmou que esse mortal "inconveniente" poderia ser facilmente vencido.

O engenheiro representava um “entusiasmo jovem de uma nação jovem” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág 58). E argumentava frequentemente que o Estado deveria se concentrar em vencer os desafios naturais e assim buscar o desenvolvimento pelo Madeira, em contraste com Arica ou Cobija, para importações e exportações. Esse entusiasmo maculou a percepção dos diversos problemas do plano extremamente complexos e que tiraria diversas vidas.

Já os Tenentes Herndon e Gibbon, junto com sua comissão, enviados pelo governo dos EUA, percorreram os trechos do rio Madeira Mamoré em 1851 com bastante velocidade e, de forma errônea, acreditaram serem os primeiros a ter a ideia de explorar os transportes fluvial e terrestre para a melhoria do comércio dos EUA para com o Brasil e o exterior.

Mesmo retomando a antiga ideia de Francisco de Sousa Coutinho (ex-governador do Pará), e acreditando ser sua, Gibbon foi importante para ajudar a aumentar o enfoque do governo dos EUA na região. Os ânimos estavam em alta por boa parte do mundo, ao ver na Amazônia uma estrada promissora para o futuro comercial da Bolívia. Franceses, representados por Ernest

Grandidier em sua viagem em 1861 para a Amazônia escreveu o mesmo que diversos outros (europeus) revivendo a mesma esperança de Gibbon e Francisco de Sousa Coutinho. (Ferreira, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*, 1959 e 2005.)

AS ESTRADAS DE FERRO

A primeira estrada de ferro no Brasil, de acordo com o portal do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), foi sancionada pelo visconde de Mauá e inaugurada (o primeiro trecho) por D. Pedro II em 30 de abril de 1854. A ideia de novas estradas de ferro circularam por todo o Brasil e não seria diferente na Amazônia. Sendo assim, a primeira pessoa a ter a ideia de contornar rapidamente as difíceis cachoeiras e quedas foi Quentin Quevedo, após descer as cachoeiras em 1861. No mesmo ano, um brasileiro também teve a mesma ideia após a mesma expedição, ele era João Martins da Silva Coutinho. Ele acreditava ser o Madeira o caminho natural para o comércio, já que boa parte desses rios pertenciam exclusivamente ao Brasil e isso traria vantagem à navegação e comércio nacional. Dessa forma, foi apresentado um relatório escrito por ele para o presidente da província do Amazonas, que o enviou para a realização de pesquisas para a colonização e povoamento das localidades do Madeira.

A guerra do Paraguai lança, finalmente, os holofotes do Brasil para a importância entre a comunicação do Pará e o Mato Grosso, ou seja, do interior ao litoral. A urgência era tentar melhorar o comércio boliviano para com o Brasil, além de seguirem com a esperança das grandes potências em encontrar mais um lugar para se fazer muito dinheiro. Dessa forma, os governos do Brasil e Bolívia entraram em um acordo para lidar com a situação do Pará em 27 de maio de 1867, criando assim o “Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Exatidão”, cujos artigos 7º ao 9º, entre outros, tratam da temática em questão. São eles:

Art. 7º Sua Magestade o Imperador do Brasil permite, como concessão especial, que sejam livres para o comércio e navegação mercante da República de Bolívia as águas dos rios navegáveis, que, correndo pelo território brasileiro, vão desembocar no Oceano.

Em reciprocidade, também permite a república de Bolívia que sejam livres para o comércio e navegação mercante do Brasil as águas dos seus rios navegáveis.

Fica porém entendido e declarado que nessa navegação não se compreende a de porto a porto da mesma nação, ou de cabotagem fluvial, que as altas partes contratantes reservarão para os seus súditos e cidadãos.

Art. 8º A navegação do Madeira, da cachoeira de Santo Antônio para cima, só será permitida às duas altas partes contratantes, ainda quando o Brasil abra o dito rio até esse ponto a terceiras nações. Todavia os súditos destas terceiras nações gozarão da faculdade de carregar suas mercadorias nas embarcações brasileiras ou bolivianas empregadas nesse comércio.

Art. 9º O Brasil compromete-se desde já a conceder à Bolívia, nas mesmas condições de polícia e de portagem, impostos aos nacionais e salvos os direitos do fisco, o uso de qualquer estrada, que venha a abrir, desde a primeira cachoeira, na margem direita do rio Mamoré, até a de Santo Antônio, no rio Madeira, a fim de que possam os cidadãos da República aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias, os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida cachoeira de Santo Antônio (Decreto Nº 4.280, de 28 de Novembro de 1868).

Como resultado do acordo firmado, no mesmo ano foram enviados os engenheiros alemães Keller (pai e filho). Eles ficariam por estabelecer finalmente o projeto que daria vida à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM). Após 4 meses e 3 dias de pesquisa, os engenheiros trouxeram algumas soluções mas que não condiziam com a realidade em relação ao tamanho do projeto e o preço, que foi estimado de cabeça sem concordância com a realidade e execução, pois os engenheiros sequer observaram o terreno que a estrada passaria. Eles não imaginavam o tamanho do problema que viria. Diante disso, três alternativas foram apresentadas: a construção de planos inclinados para navios (a mais econômica), a canalização dos rios com eclusas e a construção de uma ferrovia, a alternativa mais cara.

Com informações escassas e valores irrealistas, o governo brasileiro, boliviano, empresas estadunidenses, inglesas e alemãs se preparavam para o início das obras. Esse intrincado jogo de poderes encabeçado pelo dono da Madeira - Mamoré Railway Co. o coronel George Earl Church, deu à empreiteira *Public Works* um empréstimo concedido por Londres de 600.000 libras para iniciar as obras. O problema era que até a finalização dos contratos nenhum estudo de reconhecimento da margem onde a EFMM passaria foi feito. Ou seja, todo o projeto estava correndo às cegas. Assim, os engenheiros Keller entregaram uma planta da ferrovia que percorreria cerca de 300 km sobre terras desconhecidas. A consequencial violência inicia então desde a concepção, pois não foram levados em conta os fatores ambientais que levariam às enormes perdas de vidas humanas.

Ao chegarem em Santo Antônio, as primeiras dificuldades da firma *Public Works* começaram a se manifestar, sendo a principal delas as doenças. Os trabalhadores, que eram acometidos pelas varíolas e, por sua vez, com constantes febres intermitentes, não tinham tratamentos adequados e a cidade mais próxima com algum suprimento era Manaus, muito longe para os doentes. Com diversos trabalhadores inviabilizados, a empresa tentou recrutar nova mão-de-obra mas encontrou dificuldades no mesmo. Diversas embarcações da empresa foram destruídas pelas cachoeiras, e os custos básicos foram se somando. A violência também estava embutida no âmbito contratual e na importação dos trabalhadores pela *Public Works*, que forçava o trabalhador (indígenas, imigrantes e brasileiros), a situações de servidão e trabalho análogo à escravidão. Michel Foucault em “Vigiar e punir: nascimento da prisão”, estuda a relação entre poder, disciplina e vigilância, analisando como as instituições estatais controlam e punem os indivíduos. Ele aborda a forma como o Estado exerce poder sobre os trabalhadores, moldando seus comportamentos por meio de técnicas disciplinares. Dito isso, os trabalhadores da EFMM não fugiam à análise. Aqui o papel centralizador da violência era praticado pela empresa *Public Works*, que apoiada pelo Estado detinha o poder de aprisionar os trabalhadores ao sistema insalubre de trabalho na Amazônia. A empresa não permitia a retirada dos trabalhadores antes da finalização do contrato e quem se amotinava poderia ser submetido à violências físicas diversas para a manutenção dos trabalhos. Por isso, desde o início os trabalhadores já se encontravam desmotivados.

Como resultado da insalubridade e falta de recursos, em 1873, 10 meses depois da chegada, a *Public Works* decide abandonar o projeto e bater em retirada. Sequer era cogitada a punição pelas condições de trabalho oferecidas pela empresa, a punição proposta tinha outro âmbito: o financeiro, como veremos a seguir.

Nos tribunais londrinos, a empresa *Public Works* pede o rompimento do contrato afirmando ter sido iludida quanto a informações de extensão e valores da estrada, que custaria pelo menos mais um milhão e duzentas mil libras. O relatório do empresa também falava:

“Que a zona era um antro de podridão onde seus homens morriam igual moscas, que o traçado cortava uma região agreste que se alternavam pântanos e terrenos de formação rochosa, e que mesmo dispondo-se de todo o dinheiro do mundo e de metade

de sua população seria impossível construir a estrada” (apud Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915, pág. 85).

De certa forma estavam certos, pois ainda não havia tecnologia humana suficiente. Os tribunais londrinos foram à loucura, as ações caíram e o coronel George Earl Church agora batalhava pelo empréstimo congelado nos bancos ingleses. Diante desse cenário, Church iria para os EUA para continuar suas ações em sua terra natal enquanto tentava resgatar pouco do empréstimo.

Em 1877 Church, já em terras estadunidenses, entra em contato com a conceituada firma P. & T. Collins que aceita fechar o contrato com a Madeira - Mamoré Railway Co. sem ver a planta oficial, porque não havia. Assim, o novo contrato sairia com custos exatamente dobrados, ou seja, a estrada seria construída por 1.200.000 libras. O dinheiro que era necessário para a construção estava parte parada em Londres (700.000 libras) e mais 400.000 libras seriam emprestadas pelo governo brasileiro a juros de 7% para auxiliar na construção da EFMM (1.100.000 de libras, montante aproximado do total necessário). Esses valores foram utilizados como uma espécie de fundo garantidor. Dessa forma, a empresa dos irmãos Phillip e Thomas Collins iria substituir a Public Works. Mesmo sabendo do fracasso da firma anterior, a empresa Collins nunca acreditou que esse projeto poderia dar errado, já que projetos “semelhantes” em condições também ruins foram anteriormente executados com êxito pela empresa nos EUA.

CHEGADA DA EMPRESA COLLINS EM SANTO ANTÔNIO

Um mês após a chegada dos primeiros norte-americanos da empresa Collins, já havia doentes e grandes preocupações. Ao chegar em Santo Antônio os 227 viajantes encontraram alguns moradores e 6 soldados (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 113). Após a chegada haveria mais dois navios a caminho do Brasil; Em 1878 sai da Filadélfia o navio a vapor “Metrópoles”, que acaba naufragando com 246 pessoas e mais de 700 toneladas de trilhos, maquinaria e provisões; mas esse seria só o início da jornada da empreiteira Collins. Haveriam revoltas com os salários, com as más condições de trabalho e principalmente por causa da insalubridade do ambiente. Thomas Collins, que foi com a primeira embarcação da empresa a Santo Antônio, teve de lidar com revoltas gerais armadas ou não. Foi construída uma prisão provisória com trilhos para prender, inicialmente, 8 italianos que foram considerados mandantes de uma revolta de trabalhadores. Eles desejavam sair de seus postos, mas eram obrigados por contrato a trabalhar por ao menos 6 meses para a empresa. Podemos retomar aqui a visão de Foucault em Vigiar e Punir, no qual o autor traz o conceito de docilidade no subcapítulo “corpos dóceis” na distribuição do espaço físico. Assim, um corpo dócil é aquele que pode ser utilizado, submetido a transformações e aperfeiçoamentos, que é facilmente manipulável, disciplinável, insubjugável. Na região amazônica imperava a ausência quase total de Estado, que estaria presente em ceder sua reivindicação do monopólio legítimo da violência, como teoriza Max Weber em “Política como Vocação”, à empreiteira Collins, que docilizava os corpos dos trabalhadores em questão.

“[...] a disciplina fabrica assim corpos submissos e exercitados, corpos ‘dóceis’. A disciplina aumenta as forças dos corpos (em termos econômicos de utilidade) e diminui essas mesmas forças (em termos políticos de obediência) [...]” (Foucault, Michel, 1987 p. 164 a 165)

Foucault ainda diz que a disciplina era (e ainda é) utilizada como uma forma impedir que o subordinado se voltasse contra as ordens emanadas pelo “superior”.

Dito isso, o início turbulento da construção seria precursor de um futuro que seria ainda pior. Se mostrou extremamente lento abrir a densa mata amazônica e os trabalhos seguiam o ritmo que a floresta e seus perigos impunham aos trabalhadores. Lenhadores experientes que

abriram entre 6 a 8 km de matas nos Estados Unidos abriam 1 km por dia na floresta Amazônica (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 115).

Dessa forma os trabalhos em geral progrediram a um ritmo cerca de 10% do total que era previsto em contrato. Com 4 meses de trabalho só foram feitos 3 km de estrada pela empresa quando deviam ter sido feitos 40 km. Após 1 ano e 6 meses de trabalho a empresa Collins se retirava de Santo Antônio. Até 1879, foram feitos apenas 7 km de estrada e um levantamento de eixos da estrada por 110 km, até o Caldeirão do Inferno, uma famosa e perigosa cachoeira que tragava diversas embarcações que tentavam passar por lá. Thomas Collins chegou a ser acertado por duas flechas em uma invasão indígena à construção, que perfurou um pulmão de Thomas e quase o matou. A grande explicação para a falha da empresa foi a insalubridade do lugar. De acordo com Manoel Rodrigues Ferreira, morreram cerca de 500 trabalhadores nesse período, sem contar os que não chegaram e os que fugiram.

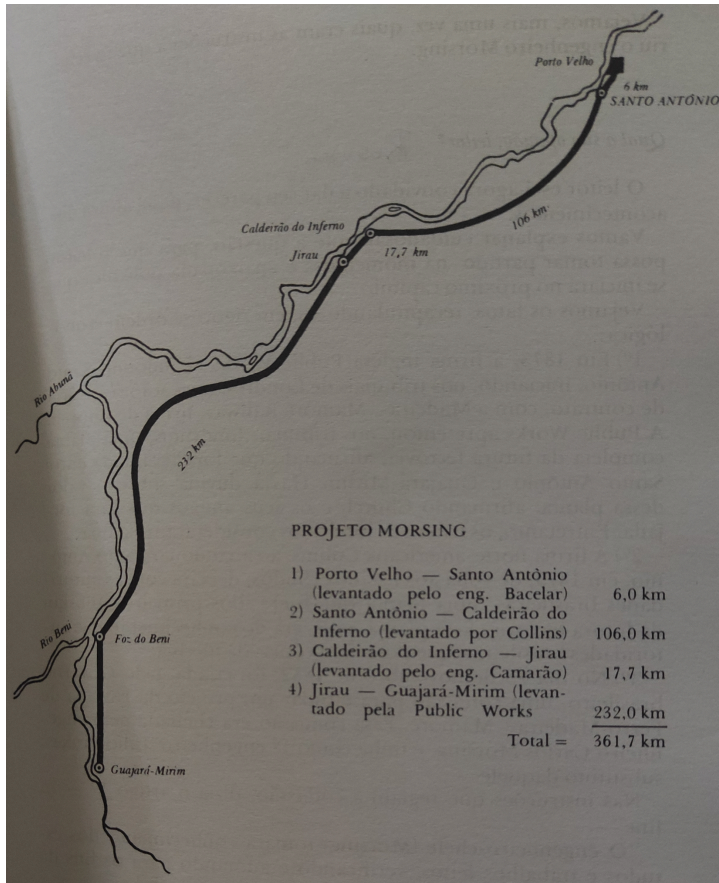
Dessa forma, o Coronel Church finalmente perdeu seus processos na Inglaterra e a causa foi dada como ganha aos portadores de títulos. O dinheiro congelado do empréstimo foi também dado a eles. Assim Church abandonou de vez a construção da EFMM. Os fatores de insalubridade eram: a região ser isolada e de difícil acesso; falta de infraestrutura; falta de hospitais e recursos farmacêuticos; inutilização em massa dos trabalhadores atacados pela malária; falta de conhecimento do local.

Após a trágica saída da segunda empreiteira e finalmente de Church, pressões da política internacional fazem o Brasil encabeçar a construção da EFMM. Em 1882, a Guerra do Pacífico, que resultou na perda de acesso ao mar pela Bolívia, estava chegando ao fim. Nesse contexto, o país se viu com poucas alternativas para o escoamento comercial. O governo Brasileiro, ao ver a vizinha Bolívia sem portos para o mar, propôs a construção da EFMM com a esperança de ter muito lucro com todo o escoamento de mercadorias bolivianas pelo território brasileiro.

O TRATADO DE 1882

Em 1882, Brasil e Bolívia fecham um acordo que regulamenta as navegações em rios bolivianos e brasileiros, além de formalizar a construção da EFMM, a regulamentação permitiria a livre navegação e trânsito nos rios dentro do Brasil para o comércio. Assim, após assinado por D. Pedro II e aprovado pela câmara dos deputados, foi enviada pelo ministro da Agricultura a Comissão Morsing, com o objetivo de estudar o traçado da nova ferrovia. Apesar de terem sido feitos 3 estudos anteriores, o governo tinha somente o estudo da firma Collins como base para iniciar o projeto. Recapitulando, a primeira planta foi em 1867 feita pelos engenheiros Keller que haviam traçado uma a rota da estrada com um comprimento menor do que ela deveria; a segunda planta, feita pela Public Works entre 1872 e 1873, desapareceu e foi considerada pela justiça de Londres como “forjada”; e a terceira, de 1879, foi utilizada como base, pois era a única registrada no ministério da agricultura.

Após 11 dias que Morsing, o Engenheiro responsável pela construção, e sua comissão chegaram, pouco mais da metade dos 60 trabalhadores, incluindo indígenas, estavam doentes com a febre biliosa. Após exatos 5 meses, a comissão Morsing, já sem seu engenheiro chefe que teve de se retirar por causa de doenças, abandona Santo Antônio após encontrar a então perdida planta da Public Works, facilitando tremendamente o trabalho da comissão, que a julgou boa. Durante esses meses 19 pessoas morreram, 3 engenheiros, 1 oficial e 15 soldados trabalhadores (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 160).

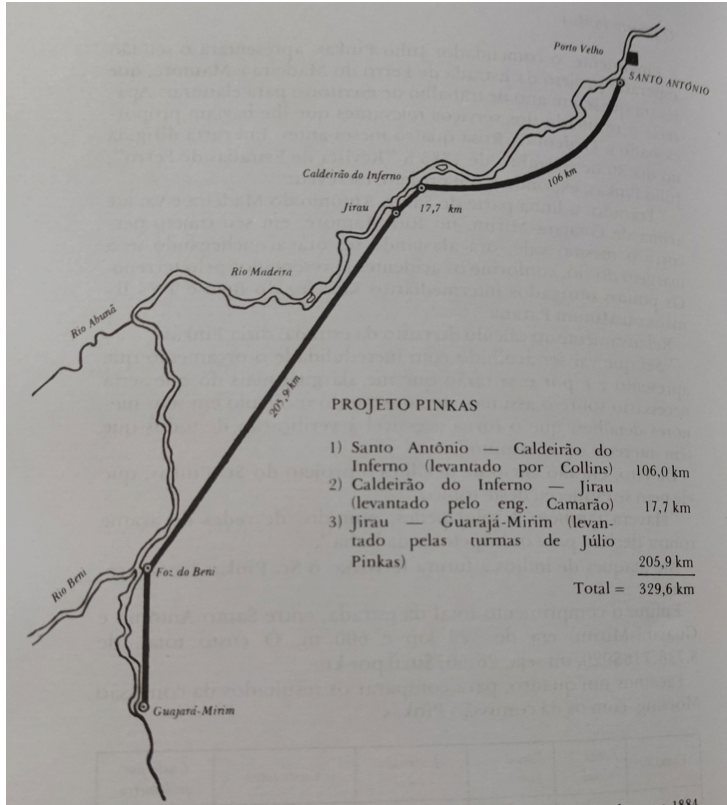


(imagem 3 Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 161)

Após Júlio Pinkas assumir como engenheiro principal, o mesmo acusa a Morsing de utilizar uma planta forjada e decide ele mesmo fazer outra. Com 27 km a menos de extensão e quase metade a menos dos custos vide tabela abaixo e imagens abaixo:

Comissões	Ponto inicial	Ponto final	Extensão total	Custo total	Custo por quilômetro
Morsing	Ponto Velho	Guajará-Mirim	361,700 km	17.048:780\$000	47:000\$000
Pinkas	Santo Antônio	Guajará-Mirim	329,600 km	8.736:716\$312	26:507\$020

(Imagem 4 - Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 175)



(Imagem 5 - Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 176)

Assim, uma disputa política foi travada entre os apoiadores da planta de Morsing e da planta de Pinkas. Criou-se assim, uma instabilidade política tão grande que a estrada não foi iniciada até o final do Império. Surge então a Primeira República e, junto com ela, o desejo de mudança. O comércio de borracha estava extremamente aquecido, e sua exploração era intensa. Em 1890 cerca de 18.000.000 kg de borracha desciam o Rio Amazonas. O comércio da região logo teria uma nova concorrência. O explorador Britânico Henry Wickham em 1876 traficou cerca de 70.000 sementes de *hevea* (árvore da borracha) para a Inglaterra, depois para a ilha de Ceilão e de lá foi espalhada por todo o oriente.

O TRATADO DE PETRÓPOLIS

O tratado de Petrópolis é importantíssimo para a diplomacia brasileira, pois graças ao seu articulador, o Barão do Rio Branco, resolvem-se pacificamente problemas fronteiriços entre Brasil, Bolívia e Peru. O objetivo dessa seção é deixar claro que o tratado foi o fator chave para o sucesso da construção da EFMM como será exposto a seguir. Esta parte da história acreana será analisada de acordo com o artigo “O tratado de Petrópolis, interiorização do conflito de fronteiras” de Flávia Lima e Alves.

Antes do Tratado, haviam diversas disputas territoriais internas e externas ao Acre e sua delimitação. A região era ocupada desde metade do século XIX por brasileiros, grande parte cearenses que, fugindo das secas constantes, buscavam por condições melhores de vida ao entrar na atividade extrativista. Essas terras pertenciam, em parte, ao Brasil, Peru e principalmente à Bolívia. Outros tratados já tentavam regular as fluidas fronteiras ali ocupadas majoritariamente por brasileiros. A facilidade de chegada dos brasileiros vinha da falta de interesse boliviano e peruano em ocupar de fato as regiões dos altiplanos. A busca intensa pela borracha é originária da revolução industrial, alimentada graças ao processo de vulcanização, inventado por Charles Goodyear em 1839, que impulsionava a nova e crescente indústria automobilística. Esse novo movimento de pessoas para a Amazônia traz a atenção dos governos boliviano e peruano para as regiões, além, claro, do governo Brasileiro.

Em 1898 o governo de Sucre toma a decisão de finalmente ocupar e declarar posse dos territórios acreanos, foi usado o Tratado de Ayacucho, celebrado em 27 de março de 1867 e também no princípio do *uti possidetis, ita possideatis*. No entanto, de acordo com Flávia Lima e Alves: “nenhum geógrafo havia explorado suficientemente a região até as nascentes do Javari para afirmar em que latitude e longitude elas se situavam” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 133). O problema foi altamente debatido mas acabou que o governo brasileiro permitiu à Bolívia a fundação de Puerto Alonso (nome dado à região pela Bolívia). Em 1899 então ocorre a primeira insurreição acreana. Cerca de quinze mil brasileiros, grande parte deles residentes da região, sob o comando do advogado José Carvalho e com o apoio do governo do Estado do Amazonas, levantaram-se contra os bolivianos intimando o governo a sair do território disputado. No mesmo ano, o jornalista espanhol Luiz Galvez Rodrigues de Arias após saber de

um possível apoio declarado dos EUA à Bolívia em caso de guerra contra o Brasil pela região, hasteia a Bandeira acreana e rebatiza o local como Porto Acre, proclamando assim a criação do Estado Independente do Acre. (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 135). Assim, o governo envia tropas para a defesa de Porto Acre, mas a cidade permanece ocupada pelas tropas bolivianas. Houve então a Expedição Floriano Peixoto, que chefiada pelo jornalista Orlando Corrêa Lopes, levou diversas pessoas sem treinamento militar para inaugurar a Segunda República do Acre, que seria presidida pelo Coronel Rodrigo de Carvalho. No entanto, a tentativa também foi sufocada pelas tropas bolivianas. Assim, cerca de 60 mil brasileiros ocuparam a região em 1900, os rendimentos da borracha e o interesse brasileiro só aumentavam, enquanto paralelamente o preço internacional do Café caía. Preocupados com a ocupação majoritariamente brasileira na região, o governo Boliviano arrenda a região para capitalistas Estadunidenses e Ingleses, dando controle geral a eles pela região. De acordo com Flávia Lima e Alves: “Tratava-se de uma espécie de companhia colonial privilegiada, uma *chartered company*, nos moldes das existentes na África.” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - págs. 135 e 136).

Dito isso, o governo Brasileiro de Campos Sales se irrita e decide fechar o Amazonas e seus afluentes à navegação. Houveram protestos dos EUA, Grã-Bretanha, França e Alemanha, que foram ignorados pelo governo brasileiro (assim como foi ignorado o tratado de Ayacucho). Assim, os ocupantes estrangeiros não conseguiam mais realizar as transações comerciais de forma satisfatória. As negociações diplomáticas eram lentas e a disputa se tornava cada vez mais acalorada e perigosa. O movimento insurrecional ganhava força e em 1902 sob o comando de José Plácido de Castro, já conhecido por participar dos embates da revolução federalista. O líder comandou um ataque contra uma guarnição militar boliviana, baseada às margens do rio Xapuri, e iniciou assim a Revolução Acreana. As pressões vinham principalmente dos EUA e dos Ingleses, que visavam grandes lucros com o *Bolivian Syndicate* (uma empresa criada em Londres, com capital majoritário estadunidense que possuía envolvimento indireto do Governo dos EUA), a *chartered company* e seu livre acesso de produtos para Bolívia, Peru e Nova Granada pela bacia Amazônica (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 137).

Preocupado com o volume do conflito diplomático alcançado, o então presidente Rodrigues Alves, no final de 1902, convoca José Maria da Silva Paranhos, o Barão do Rio Branco que prontamente declara a questão litigiosa. Os primeiros passos do engenhoso diplomata foram romper com antigos argumentos e sustentar que a fronteira definida pelo Brasil

era a correta, evitando assim mediações internacionais (que, caso existisse, seria feita pela Argentina, escolhida pela Bolívia). Dito isso, Paranhos argumenta que:

“O Governo brasileiro deu, até aqui, ao Tratado de 1867 uma interpretação contrária à letra e ao espírito do mesmo, com o único fim de favorecer a Bolívia. [...] não podemos concordar que ali penetrem tropas ou autoridades da Bolívia”. (Arquivo Histórico do Itamaraty)

Com isso, o governo Boliviano foi obrigado a entrar em negociação. Paranhos tenta utilizar-se de trocas territoriais e compras, que foi rechaçada pelo governo boliviano. A pressão externa do grupo *Bolivian Syndicate* sobre a Bolívia era grande, pois não podendo navegar em rios brasileiros, os capitalistas não conseguiam honrar com os contratos e prazos estabelecidos e exigiam uma pesada indenização ao governo boliviano. Essa informação, adquirida por um importante agente financeiro do Brasil na Grã-Bretanha, o Barão Rothschild, foi enviada ao governo brasileiro e bem aproveitada por Paranhos. Assim o diplomata, aos olhos do mundo, se preparava para uma guerra, mas que pretendia evitar. As forças bolivianas estavam em uma situação precária e o governo enfrentava pressões diversas, inclusive peruanas que também reivindicavam terras naquela região. Em 1903 os militares bolivianos se rendem e militarmente o Brasil ganha vantagem sobre o conflito. Assim, vendo-se sem opções, o General Pando, presidente em exercício na Bolívia, acaba por aceitar o entendimento diplomático. Provisoriamente controlado pela diplomacia brasileira, foi criado então o Tratado de Petrópolis, que viria a afirmar o comprometimento do governo Brasileiro em construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, além de garantir a liberdade de trânsito boliviana pela ferrovia e pelos rios até o oceano Atlântico. Assim, foram permutados territórios e foi acrescido ainda um montante de dois milhões de libras esterlinas, a serem pagos pelo Brasil em duas parcelas. Por parte boliviana, seria cedido o controle da região meridional e parte norte do Acre, totalizando um território de 191.000 quilômetros quadrados. Os Rothschild se beneficiaram do negócio dando um “adiantamento à Bolívia, debitando-o na conta do Brasil, para que este pagasse o montante acrescido de juros.” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág 138). Dessa forma se resolvia a questão com a Bolívia e Paranhos iniciaria a estratégia contra o Peru, que, em situação de arbitragem, provavelmente ganharia a questão. A estratégia foi resolver primeiro com a Bolívia e depois com o Peru que em 1902 já avançava militarmente sobre a região. Foram enviadas tropas brasileiras para impedir o inimigo enquanto as negociações continuavam. O governo do Brasil decidiu interditar todo o trânsito de artefatos de guerra que transitasse pelo Amazonas com

destino ao Peru evitando o armamento do país além de romper com o Tratado de Comércio e Navegação que o Brasil tinha com o Peru. A guerra parecia certa aos olhos do Barão do Rio Branco, que começava a articular apoio com a Bolívia em caso de perigo, além de firmar uma aliança secreta com o Equador. A questão permaneceria um impasse, com base no *modus vivendi* estabelecido por Brasil e Peru em 1904, até 1907, quando diversos relatórios brasileiros foram apresentados provando finalmente a posse e ocupação e industrialização brasileira no Acre em contraponto à ausência do governo peruano, cedendo ainda uma “área triangular considerável, formada pelos rios Curanja, Santa Rosa e Purus.” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág 141) ao Peru, para que a questão findasse de forma pacífica, sendo rechaçado por Rio Branco o pedido de indenização monetária feita pelo Peru, visto que não haviam provas suficientes que comprovassem a posse peruana. Assim a questão acreana é findada no âmbito internacional.

O tratado de Petrópolis é firmado no dia 17 de novembro de 1903 mas é iniciada a construção da estrada somente em 1907. Entre essas datas o governo lança o edital que daria os direitos da construção para a empresa aos engenheiros Joaquim Catrambi e Raimundo Pereira da Silva. A dupla venceu o edital somente por apresentar valores extremamente baixos para a construção. Os valores irrealistas propostos tinham a intenção de ganhar, logo era sabido por Catrambi que a empresa não conseguiria pagar, mas havia a esperança que futuramente a estrada de ferro desse seus prometidos lucros exorbitantes e se pagasse. Catrambi era um especulador experiente e rico, era conhecido por se vangloriar de ter “enriquecido desonestamente” (Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 193). Ele serviu como mero intermediador que iria transferir a concessão para o sonhador Percival Farquhar, que foi o maior empresário de serviços públicos da história nacional. (Gauld, Charles. *Farquhar, o último titã contracapa*) O investidor que iria de fato tomar as rédeas da construção em 1907. Dessa forma, ainda por debaixo dos panos e sem deter o contrato, Farquhar inicia a construção na Amazônia. Poucos meses depois foi fundada a Madeira-Mamoré Railway Company, mas somente 8 meses depois a empresa estava totalmente legalizada nas mãos da nova companhia.

O INÍCIO DO FIM

Finalmente, a grande saga para construir a EFMM chegava em sua última etapa. Com Farquhar melhorias foram feitas. Foi construído o hospital de Candelária que atendia os trabalhadores (e onde seria contabilizado o número das mortes), existiam agora grupos de caça que mantinham a carne fresca além de estarem mais bem equipados e com mais experiência de estudo graças às tentativas que falharam anteriormente.

Mas antes disso, há de perceber que

As construções ocorreram de forma mais consistente do que as anteriores, em 1910 haviam sido construídos 90 km de estrada entre Santo Antônio e Jaciparaná. Apesar dos progressos físicos, os trabalhadores continuavam a perecer e a empresa não poupava esforços financeiros para adquirir novos trabalhadores de todo o mundo. Com o ganho de robustez da saúde no local podemos agora ter uma noção mais exata sobre a saúde dos trabalhadores e o que os flagelava durante sua estadia na amazônia. De acordo com o médico Oswaldo Cruz, que deixou diversos relatórios dos pacientes, os trabalhadores sofriam constantemente de: Moléstias reinantes, pneumonia, ancilostomíase, Beribéri, hemoglobinúria, paludismo e principalmente malária.

Em 1910 foi inaugurado um segundo trecho de rodovia de 62 km. Finalmente a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi concluída em 30 de abril de 1912, com 366 km de extensão total. Ela é inaugurada em 1º de agosto do mesmo ano que também são colhidas os primeiros resultados financeiros da empreitada que agora lutava contra a crise da borracha no mercado mundial.

O número final de mortes contabilizado pelo hospital de Candelária era de 1552 mortos, no entanto esse número não leva em conta as pessoas que morreram fora do hospital, como era extremamente comum. As aproximações são de cerca de 6000 mortos somente neste último período de construção. A partir desse ano não há mais contagem organizada dos mortos, no entanto é certo dizer que com a melhoria das condições sanitárias os números foram diminuindo com o decorrer dos anos.

A Madeira-Mamoré Railway Company diz ter gasto praticamente o dobro do que foi pago a ela pelo governo, então a empresa, em 1913, inicia um processo contra o governo

brasileiro exigindo o resto do dinheiro mais o lastramento. Em 1916, após muita pressão, o governo concorda em pagar a quantia para a empresa da seguinte forma:

62.194:374\$366	
Este foi o custo da estrada, para o Governo brasileiro. Esse total correspondia às seguintes parcelas:	
1)	45.162:282\$913 (mil réis papel)
2)	£ 1.001.000 -0-0 (libras ouro)
Convertendo a segunda parcela a mil réis, ao câmbio de 1916, temos:	
	1) 45.162:282\$913
	2) 17.032:091\$453
<i>Total</i>	62.194:374\$366

(Ferreira, Manoel Rodrigues, 1915 - pág. 327)

Com o passar dos anos ocorre a queda do mercado da borracha e a EFMM vai perdendo cada vez mais importância pois, apesar de muito útil, adentrava pouco no território boliviano e não era capaz de receber seu comércio. Assim, em 1934 o governo Brasileiro pede para rescindir o contrato com a Madeira-Mamoré Railway Company Limited e em 1937 ele toma controle total sobre o custoso empreendimento.

Assim termina a história, 70 anos após o início das tentativas de vencer a Amazônia, graças à queda do mercado da borracha. Como resultado das crises e dos dispêndios da construção e manutenção, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nunca deu o prometido lucro. As ferrovias Antofagasta-Uyuni, concluída em 1889, e La Paz-Arica, concluída em 1913 apareceram como opções melhores à EFMM. Ainda a partir de 1914 o canal do Panamá serviu, para a Bolívia, como uma melhor saída para o atlântico. A EFMM foi desativada em 1972, ou seja, 60 anos após inaugurada, sendo o tempo de construção da estrada maior do que o de funcionamento da mesma.

Após anos de abandono, partes da ferrovia foram restauradas para tentar preservar a memória da estrada e incentivar o turismo. Em 2006 a EFMM foi tombada pelo Iphan e a partir disso as estações ferroviárias de Porto Velho e Guajará-Mirim foram transformadas em museus.

ANÁLISE: VIOLÊNCIA, O ESTADO, A SOCIEDADE CIVIL

Dada a visão histórica do contexto da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, darei prosseguimento com a metodologia de pesquisa teórico-bibliográfica e dedutiva ao utilizar-me da análise filosófica do conceito de “violência” baseada em Weber, juntamente com alguns mecanismos analíticos dados por Foucault. É de se notar o grande aspecto da violência patrocinada, da execução do poder por meio de violências contra os trabalhadores da ferrovia, no sentido de que milhares de operários eram enviados para as terras insalubres da amazônia sem saber de fato o que os aguardava, sem saber que uma parte dos trabalhadores pereciam de doenças, ataques de indígenas, conflitos internos, etc. Os mecanismos que construíram a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré utilizavam-se de combustível humano. Havia uma grande margem de importação de trabalhadores que iriam perecer de doenças e das péssimas condições de trabalho na EFMM, e as empreiteiras sabiam disso, as mortes estavam incluídas no orçamento. Além disso, as pessoas não podiam abandonar a construção tanto por contrato quanto por dificuldade de voltar para sua terra natal ou lugar de onde vieram. Esse sistema de contratação de pessoal é parecido com o que hoje chamamos de Kafala System, um sistema de importação de mão de obra vigente no Gulf Cooperation Council (GCC), formado pelos países Bahrein, Kuwait, Omán, Qatar, Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos. O Kafala funciona como uma estrutura legal de contratação de trabalhadores estrangeiros que importa para esses países mão-de-obra barata com pouquíssimos, ou nenhum, direitos trabalhistas garantidos. A exploração, é análoga à escravidão em diversos momentos e é amplamente denunciada pela mídia internacional. Dessa forma, similar ao que ocorreu durante toda a construção da EFMM, as empresas se encarregam de toda a contratação e muitas vezes patrocinam a chegada do trabalhador no país (diferente de como ocorria o fluxo de pessoas para o trabalho com a borracha, que iam majoritariamente por vontade e recursos próprios), ocorre frequentemente ocultação de informações sobre o trabalho, de número de mortos e inválidos, contratos com pouca (ou nenhuma) regulamentação e proteção ao imigrante, além de sujeitá-los a péssimas condições de trabalho e baixos salários. Atualmente o modelo Kafala retomou os olhares internacionais graças à Copa do Mundo realizada no Qatar em 2022.

Já no Brasil, é impossível estimar precisamente o número de pessoas mortas ou amplamente prejudicadas pelo sistema predatório utilizado nos 70 anos de construção da Estrada, há somente números aproximados registrados no hospital da Candelária, no último período da construção.

Para avançar no contexto da violência, vamos observar conceito de “Poder” em si desenvolvido por Foucault em seu livro "Microfísica do Poder" (1979) aponta que o poder está distribuído pela sociedade, que utiliza-se da punição (que é uma forma de violência) não somente pelo Estado e suas forças, mas também por por grupos sociais diversos, como família, religiões, grupos políticos etc. Podemos transportar essa lógica para o conceito Weberiano de que o Estado é o reivindicador do monopólio legítimo da violência. A violência é legitimada diariamente por diversas porções da sociedade e seus grupos como um dispositivo interno de funcionamento geral que utiliza-se da percepção da moralidade geral como medida, ou seja, é mutável. A violência não legítima é facilmente encontrada quando há transgressão de leis de um Estado. Porém, o Estado não “empresta” a reivindicação da legitimidade do uso da violência para a sociedade, ela simplesmente a tem e/ou a toma, como mecanismo moral de uso próprio, que vai abarcar diversos níveis e tipos de violência, que ao ser tolerada pelo *status quo*, a legitima. Por exemplo, A violência praticada contra diversos grupos sociais, como as mulheres, negros ou populações LGBTQIA+ tenta ser legitimada por certos setores da sociedade e é deslegitimada por outros setores, criando assim uma briga por poder e pelo domínio da discussão do que é moralidade e qual seria a mais adequada.

CONCLUSÃO

A conclusão desse Trabalho, defendida na Universidade de Brasília, lança luzes sobre a questão da violência, no período da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, contra os trabalhadores na Amazônia conforme descrito no corpo do texto. A produção da literatura sobre a violência é diversa e abrangente. Dessa forma, para fins metodológicos e analíticos, utilizarei principalmente Weber e Foucault para concluir a discussão aqui proposta.

Devemos perceber a violência que ocorre durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (e em outras na história) como um conjunto de ações assimétricas e danosas ao indivíduo ou grupo, sistêmicas ou não, que leva diversas pessoas à uma situação de alto risco, gerada pela insalubridade, pela falta de estrutura física, hospitais, informação e mecanismos de proteção à vida e direitos, impulsionada pela vontade de lucro de minorias econômicas descentralizadas por cerca de 70 anos consecutivos. A vida humana nessa situação se torna tão banal que, mesmo com as mortes constantes, os voluptuosos montantes de capital econômico e político investidos continuaram a ser mobilizados sem a menor preocupação com a inexistência de um estudo que comprovasse possibilidade de êxito e lucro na construção. As promessas de lucro pobremente embasadas se mostraram mais importantes que a manutenção da vida humana nas obras. Os esforços logísticos e econômicos se concentraram na contratação de novos trabalhadores, que era mais barato do que manter operantes (e vivos) os trabalhadores já contratados. É necessário então perceber a violência na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como resultado natural da indiferença política e econômica sobre a vida dos trabalhadores em detrimento do lucro.

Dessa forma, definir que o Estado reivindica, ou deve reivindicar, o monopólio legítimo da violência não é errado, pois ele é capaz de instrumentalizar e centralizar a violência de forma eficiente em muitos casos, porém, afirmar isso como uma lei é uma redução. A sociedade em si é capaz de dar legitimação a diversas formas de violência, passando ou não por setores do Estado. Para a visão conservadora cristã sobre família, a mulher deve ser submissa ao homem. Essa visão

é legítima para toda uma camada da sociedade e é reproduzido, reforçado e ensinado que deve haver o poder e, conseqüentemente, violência do homem sobre a mulher. Essa visão retrógrada deve ser combatida, porém existe, e não se pode dizer que a violência nesse caso praticada não foi legitimada, protegida, e assegurada por uma grande fatia da sociedade do Brasil, Estado Brasileiro, e mundo. É possível ver facilmente o poder maculado de legitimação da violência vinda da sociedade em sentido *bottom top* em fartos exemplos de defesa de criminosos, os quais, em um exemplo genérico, os abusadores de mulheres são salvos pela lei, e a mulher, que sofre o ônus de ser vítima duas vezes, é submetida à moralidade do Estado, que, no caso do machismo, nada mais é que a datada moralidade social em roupagem de execução da lei. Sendo assim, mesmo que a constituição brasileira “garanta” que o direito entre as pessoas, homem e mulher, são iguais e pareados, isso não ocorre na prática.

Apesar disso, é possível argumentar que para Max Weber, o poder poderia ser “emprestado” para certos grupos, como ele mesmo aponta:

“É, com efeito, próprio de nossa época o não reconhecer, em relação a qualquer outro grupo ou aos indivíduos, o direito de fazer uso da violência, a não ser nos casos em que o Estado o tolere: o Estado se transforma, portanto, na única fonte do “direito” à violência (Max Weber em “Ciência e Política, duas vocações” pág 56).

Pode parecer que Weber, ao colocar o uso da violência pela sociedade como tolerado, coloca o Estado em uma posição que permitiria passivamente o uso da violência. No entanto, a ausência e despreocupação proposital do Estado (à época e locais aqui estudados) e as atribuições, geradas por ele para a construção da EFMM, por exemplo, dão brecha direta para a prática indiscriminada da violência sem qualquer reparação jurídica ou social às vítimas, parentes e sociedades. Não é que o Estado tolere ou não essa violência, ele não foi capaz de coibir, mesmo caso não tolerasse, provavelmente não seria capaz. Dessa forma, o Estado aceita, deixa passar despercebido e tolera a violência, além de muitas vezes proteger o agressor e culpar a vítima. Conseqüente, a violência pode ser legitimada por grupos dentro de um microcosmo que o Estado em si está pouco presente ou é visto como adversário, mesmo que dentro da capital de um país, como pode ser observado nas favelas. Dessa forma, podemos concluir que não há de fato um monopólio legítimo da violência (mesmo que o Estado o reivindique). Mas a guerra moral social que vai legitimar ou não, juntamente também com o Estado, uma estrutura de violência, pois a violência é também um instrumento do exercício assimétrico de poder.

Dito isso, a legitimidade da violência é um conceito em disputa e que deve ainda ser muito pesquisado e discutido para entender com maior profundidade em quais aspectos a violência é legítima, seja na como defesa contra alguma injustiça do Estado, um país colonizador, seja um agressor social ou ainda um agressor individual.

O pensador Fanon em "Os condenados da Terra" passa boa parte de sua obra defendendo a reivindicação do uso da violência com o objetivo de libertação e descolonização dos povos que foram vítimas da exploração, principalmente, europeia. O autor se questiona: "Que é então, na realidade, esta violência? Como vimos, é a intuição que têm as massas de que sua libertação deve efetuar-se, e só pode efetuar-se, pela força." (FANON p. 56 1961)

Definitivamente a violência, apesar de muitas vezes instrumentalizada, não é um monopólio, e mesmo quando a violência parece ser legítima nas mãos do Estado, sistemas altamente opressivos, como as colonizações europeias, podem levar a deslegitimação desse uso da violência, e assim gerar revoltas (violentas e legítimas) que não partem do Estado, e sim *bottom top*, da própria sociedade, que o usa e o legitima. Essa situação também foi estudada utilizando-se do direito com uma ótica "marxista" por Walter Benjamin, com seu ensaio "Para uma crítica da violência" em "Escritos sobre mito e linguagem (1915-1921). O autor defende que:

"Este é antes de mais nada o caso na luta de classes, na figura da garantia do direito de greve dos trabalhadores. Hoje, a classe trabalhadora organizada constitui, ao lado dos Estados, o único sujeito de direito a quem cabe um direito à violência" (BENJAMIN, Walter. 2011 - pág. 128).

Além disso, o autor ainda caracteriza os meios, e fins da violência, além de explicar, por exemplo, que a violência na mão dos proletários, por meio da greve tem duas modalidades, a primeira é "instauradora do direito, a segunda, anarquista" (BENJAMIN, Walter. 2011 - pág 143). O estado não detém o monopólio legítimo da violência, ele divide isso com a sociedade. A Sociedade também detém o poder da violência, que a entremeia em micro violências legitimadas por partes dessa própria sociedade.

Dito isso, a noção pública dos resultados catastróficos da indiferença sobre a vida foram imortalizados por diversas histórias e estórias contadas pelas gerações que chamam a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré de Ferrovia do Diabo. Pode-se acessar essas histórias em Hardman,

Francisco Foot. Trem Fantasma: A Ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva - 1988 e 2005, no qual o autor descreve um fato esquecido pelo macrocontexto, vivido psicologicamente pelo trabalhador da amazônia: “Solidão, isolamento, abandono: ausência de sociabilidade. Essas são algumas das marcas paradoxais do trabalho na selva” (Hardman, Francisco Foot. 1988 e 2005 - pág. 102).

Há no imaginário popular frases clássicas como a de que havia “um morto para cada dormente” e que a estrada tinha “trilhos feitos de ouro”. Essas imagens populares denunciam a supremacia do lucro, representado pelo ouro, assentada em “almas” humanas, os dormentes.

Em 1981, 7 km da Ferrovia foram restaurados com o objetivo de preservar a memória do empreendimento e incentivar o turismo. Nos anos seguintes, a Ferrovia continuou a ser restaurada. Em 2006 a EFMM foi tombada pelo Iphan. As estações ferroviárias de Porto Velho e Guajará-Mirim foram transformadas em museus.

Por fim, podemos perceber a violência de forma completamente emaranhada em torno da construção da EFMM (e da sociedade), há violências contra natureza, com a exploração extrativista da borracha; violência da empresa contra os trabalhadores, tanto no aspecto corporal, com trabalhos absurdamente difíceis em ambientes insalubres, quanto no aspecto mental e moral, com a enganação das condições de trabalho, exaustão e isolamento sofrido, pela falta de medicamentos; falta de direitos trabalhistas e humanos; violência dos trabalhadores e empresa contra os indígenas locais e vice-versa; violência institucional, do Estado Brasileiro (e legitimada por ele), patrocinador, que se articulava politicamente com interesses financeiros próprios sem se importar com os aspectos gerais da construção. Durante toda a sua história, a EFMM foi utilizada na prática para especulação financeira por interesses privados e, às vezes, públicos. A falta de interesse pelas partes de levar a sério a construção era clara. A exploração se resumia tanto a interesses econômicos que sequer foram feitos estudos sérios da região amazônica, de mercado, e de geografia, para que se pudesse iniciar o natimorto projeto. Dessa forma, foram utilizadas como combustível da especulação financeira milhares de vidas humanas, que quebraram, adoeceram e morreram em prol a falha construção que nunca deu lucro.

BIBLIOGRAFIA

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. Ed. Melhoramentos: São Paulo, 1959 e 2005.

WEBER, Max. “Ciência e Política, duas vocações”(1919).

FOUCAULT, Michel. "Microfísica do Poder" (1979).

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: história da violência nas prisões*. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

GAULD, Charles. *Farquhar, o último titã: um empreendedor americano na América Latina*. São Paulo: Editora de Cultura, 2006. Tradução Eliana do Vale.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: A Ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva*. 1988 e 2005.

DECRETO Nº 4.280, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1868 - Publicação Original.

Flávia Lima e Alves. O Tratado de Petrópolis Interiorização do conflito de fronteiras. In Revista de Informação Legislativa - Brasília a. 42 n. 166 abr./jun. 2005.

Portal IPHAN, URL:

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20das%20ferrovias%20no%20com%2014%20km%20de%20extens%C3%A3o>.

Brasil Turismo, URL: (<https://www.brasil-turismo.com/rondonia/madeira-mamore.htm>) -

Plano de Francisco de Sousa Coutinho 4 de agosto de 1797. URL:

http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5069:ementas&catid=70&Itemid=215

BENJAMIN, Walter. “Para uma crítica da violência”. Escritos sobre mito e linguagem. Trad. Ernani Chaves. São Paulo: Duas Cidades, Editora 34, 2011.

HOBBS, Thomas. Leviatã. Matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil. (Tradução de João Paulo Monteiro e Maria Beatriz Nizza da Silva). 3. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1983. Col. Os Pensadores.

LOCKE, John. Segundo Tratado sobre o Governo. Tradução de Alex Martins. São Paulo: Martin Claret, 2006.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. O contrato Social e outros escritos. Tradução Rolando Roque da Silva. São Paulo: Cultrix, 2009.

CLAUSEWITZ, Carl von. Da Guerra. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

WALZER, Michael. Just and Unjust Wars: a Moral Argument with Historical Illustrations. [New York]: Basic Books, 1992.

FANON, Frantz. Os condenados da terra. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.

Relatório Mundial sobre Violência e Saúde. OMS, Organização Mundial de Saúde. Genebra: OMS; 2002

ESLABÃO, Daniel da Rosa. O conceito de *dominação* em Max Weber: um estudo sobre a legitimidade do poder. Em: Anais do II Congresso internacional de filosofia moral e política. Universidade Federal de Pelotas. 2011.