

A MADEIRA-MAMORÉ E O IMPERIALISMO NA AMAZÔNIA

DANTE RIBEIRO DA FONSECA

Resumo: A origem da cidade de Porto Velho é colocada no contexto das relações dos países capitalistas centrais com os países periféricos à luz do conceito de imperialismo, procura-se evidenciar a insuficiência das causas, apontadas pela historiografia local, que explicam a mudança do ponto inicial da ferrovia. O interesse do capital internacional em abrir a Amazônia à exploração, bem como os precedentes das ações agressivas das nações capitalistas sobre a Ásia, África e América Central, geraram um clima de extrema desconfiança por parte dos brasileiros, justificado pela minuta de protocolo entre os governos da Bolívia e dos E.U.A, que motivou a ação de Galvez e, posteriormente, por conta do caso do Bolívia Syndicate, a revolução Acreana. Dentro desse contexto histórico e da mentalidade colonialista dos países centrais procura-se entender melhor a origem desta cidade. **Descritores:** Porto Velho, Amazônia, Rondônia, Acre, Guerra do Acre, Ferrovia técnicos, Primeiro Ciclo da Borracha, Disputa Territorial, Tratado de Petrópolis, Borracha, Bolivian Syndicate. Pretende-se neste trabalho, explicar as práticas e decisões da administração da ferrovia com base no conceito de imperialismo. A partir deste conceito será possível, utilizando o suporte da argumentação empírica, evidenciar o fato de que muitas das decisões tomadas pela companhia que construiu a ferrovia Madeira-Mamoré não possuíam o caráter exclusivamente técnico-administrativo atribuído pela historiografia corrente, mas estavam informadas por determinadas concepções políticas e ideológicas dominantes na época, cujo conjunto faz parte do conceito ora utilizado.

A hipótese principal relaciona-se à decisão dos norte-americanos, empreendedores da construção, de mudar o ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, de Santo Antonio do Rio Madeira para um ponto situado sete quilômetros abaixo, às margens do mesmo rio. Ao tomar esta decisão, contrariando o estipulado no Tratado de Petrópolis, a companhia construtora deu origem ao município de Porto Velho, atualmente capital do estado de

Rondônia. A questão é que a transferência em tela não é explicada satisfatoriamente pela historiografia local, podendo-se mesmo aduzir que as causas da transferência citadas por essa historiografia foram assimiladas, originalmente, de informações originárias da própria direção da ferrovia.

No momento em que as palavras da moda são internacionalização e globalização, vale o esforço fazer uma análise entre as relações do capital estrangeiro e a soberania nacional na Amazônia pois, como já foi afirmado, escrever a História é sempre ler o passado à luz de problemas presentes.

É possível vincular o presente com o passado, ou vice-versa, evidenciando-se certas continuidades e, a título de exemplo, tomar o fato de que o atual presidente da república, que implementa o projeto neo-liberal, reconhece as consequências deste projeto sobre a soberania nacional. Em recente artigo publicado na revista *Veja* é comentando o conteúdo da palestra proferida pelo mandatário no mês de fevereiro passado, a um grupo de intelectuais na cidade do México, que serve de exemplo ao fenômeno da continuidade que se pretende evidenciar. Em determinado trecho do comentário atribui-se ao presidente brasileiro a seguinte afirmação:

"... a globalização trouxe dinheiro e trouxe mercadorias, mas também está engolindo os Estados nacionais e esterilizando os governantes de países periféricos, que, na competição por investimentos externos, acabam transformados em políticos submissos à alta finança internacional, que possui um tribunal imaterial, porém influente, capaz de desmontar um governo e até um país inteiro, como um castelo de cartas, na hora em que for de sua conveniência¹."

Mais adiante, no mesmo artigo, atribui-se ao sociólogo Alain Touraine a seguinte frase:

"... globalização era aquilo que, no passado, chamávamos de imperialismo²."

O fato então não é novidade, a globalização é a continuação de um mesmo fenômeno denominado imperialismo, em outras palavras, há uma relação de continuidade entre políticas elaboradas nos países capitalistas centrais com os quais o Brasil, e outros países periféricos, conviveram no passado e convivem no presente.

Em meados do século passado, os avanços na tecnologia, nos transportes e nos meios de produção, ocasionaram o surgimento de gigantescas corporações que resultaram da fusão entre o capital financeiro e o capital industrial. O avanço desse processo de concentração de capitais culminou com a criação de trustes, cartéis e, mais tarde, para fugir às legislações antitruste, holdings. Essas

corporações visavam a obtenção de contratos privilegiados quanto ao monopólio de determinados mercados contando, para esse intento, com a colaboração da diplomacia e freqüentemente, quando esta falhava, do exército de seus países, além da prática do dumping para eliminar os concorrentes. São estes os aspectos mais visíveis da economia mundial nesse período.

Já no ultimo quartel do século XIX, nações capitalistas emergentes como o Japão, EUA e Alemanha pretendiam controlar novos mercados consumidores e fornecedores de matérias primas, em franca concorrência com os mais fortes países capitalistas da época: França e Inglaterra, dividindo o mundo entre países capitalizados e não capitalizados.

Maurice Dobb descreve sinteticamente a tônica das relações internacionais nesse período:

"... a extensão do campo de investimentos e a busca de mercados novos para manter o equipamento produtivo em pleno funcionamento, a corrida pelas partes não desenvolvidas do globo a dividir em territórios exclusivos e mercados privilegiados, iriam tornar-se rapidamente as ordens do dia³."

Para os objetivos desse trabalho interessa observar o aspecto político e militar desse processo na medida em que forjaram determinada mentalidade que, de forma bem precisa, migrou para a Amazônia juntamente com capitais e técnicos estrangeiros. A migração acima referida visava o incremento da produção da borracha para o abastecimento das indústrias dos países capitalistas desenvolvidos.

Esta mentalidade desenvolveu-se a partir da forma mais extremada do imperialismo, efetivada na África e no Oriente, particularmente na China onde para garantir ampla liberdade de reprodução do capital, atritos entre o governo local e governos estrangeiros e mesmo pequenos incidentes entre súditos nacionais (Chineses) e estrangeiros foram, propositadamente, acirrados e transformados pelas potências imperialistas em questões diplomáticas e daí em agressões militares.

Com base nesta política as potências capitalistas conseguiram, a partir do segundo quartel do século XIX em diante, impor à China os chamados tratados desiguais os quais culminaram no estabelecimento de verdadeiros enclaves estrangeiros via alienação da autoridade pública, agredindo a soberania daquele país.

Assim é que, após provocar guerra contra a China, a Inglaterra conseguiu impor aquele país o Tratado de Nanquim, assinado em 29 de agosto de 1842. Pelos termos desse tratado, a China obrigava-se junto ao governo britânico a limitar suas taxas alfandegárias para importação até o teto de 5%; a reconhecer

zonas reservadas nos portos abertos ao comércio internacional e, ainda, aceitar que os cidadãos britânicos que cometessem crimes dentro do território chinês fossem julgados apenas pelas autoridades e segundo as leis britânicas. Dois anos após a assinatura do tratado, a França e os Estados Unidos conseguiram os mesmos privilégios.

O desenvolvimento desse tipo de “diplomacia” (se é que assim se pode chamar à diplomacia das canhoneiras) culminou, no ano de 1864, com a completa autonomia desses enclaves determinando para eles os privilégios chamados de extraterritorialidade. Funções reservadas à soberania desse estado tais como o recrutamento de milícias, o controle de alfândegas e a cobrança das taxas de importação, a administração da justiça, não somente criminal mas também cível e penal, não somente entre os estrangeiros e nacionais mas também entre os próprios nacionais, foram transferidas aos mercadores estrangeiros que possuíam plena jurisdição sobre esses enclaves. Xangai foi um modelo típico do fenômeno da extraterritorialidade, caracterizando-se como verdadeiro estado estrangeiro⁴ dentro da China.

Os Estados Unidos, embora participassem do assalto internacional à China justificando suas ações através da doutrina Hay (1900) que pretendia ser este país território aberto a todas as grandes potências, empenhava-se em consolidar sua hegemonia sobre as Américas. Destarte, já desde o início do século (1823) surgia a doutrina Monroe cujo slogan era “*a América para os americanos*”, ou seja os problemas internos das Américas deveriam ser resolvidos pelos próprios estados do continente sendo ilícito aos estados europeus intervirem.

De início os presidentes norte-americanos dedicaram-se a ampliar seus territórios comprando ou ocupando e, por esses meios, anexando vários dos atuais estados tais como Lousiana, Texas e Califórnia, de tal maneira que grande parte das áreas antes pertencentes ao México passaram ao domínio dos Estados Unidos. Já a partir do terceiro quartel do século XIX os EUA passaram a intervir em áreas mais distantes, na América Central.

É desse período a doutrina Roosevelt (big stick) cujo texto abaixo, da lavra do presidente Theodore Roosevelt, é bem ilustrativo:

“... a incapacidade (de certos governos) (...) podem, na América, como em outros lugares, requerer a intervenção de uma nação civilizada e no hemisfério ocidental a adesão dos Estados Unidos à Doutrina Monroe pode forçá-los, mesmo contra sua vontade, a exercer poderes de polícia internacional em certos casos claros de incidentes ou incapacidades⁵.”

O presidente Taft foi mais explícito:

“Se é verdade que nossa política estrangeira não deve desviar-se do

caminho reto da justiça, isto não exclui de modo algum uma intervenção ativa para assegurar a nossas mercadorias e a nossos capitalistas facilidades para investimentos lucrativos, fontes de benefícios para as duas partes em presença⁶."

Tratava-se, segundo essa ideologia, de levar a ação civilizadora a povos atrasados em termos de costumes, religião, instituições políticas e estruturas econômicas mesmo que à força e, em troca beneficiar-se com negócios lucrativos. Apoiando-se, ao nível da ideologia, nessas doutrinas, os Estados Unidos iniciaram por interferir no processo de independência de Cuba (1895) auxiliando os separatistas contra a Espanha, com vistas a resguardar seus volumosos investimentos nas plantações de cana de açúcar. Derrotada a Espanha (1898), os Estados Unidos anexaram, como protetorados, Porto Rico, Filipinas e Guam (Tratado de Paris). Cuba tornou-se um país independente porém ficou sob o controle dos norte-americanos até 1902, quando foi aprovada pelo congresso dos Estados Unidos a emenda Platt que autorizava o governo a intervir naquele país quando necessário.

Ainda em 1902 os Estados Unidos repudiaram a intervenção franco-anglo-italiana na Venezuela e, evocando a Doutrina Monroe, advogaram para si o direito à intervenção. São desse período também as intervenções norte-americanas em Honduras, Nicarágua, México, São Domingos e Colômbia. Para ilustrar o que foi a política internacional naquele momento tomar-se-á o caso destes dois últimos países. Em São Domingos, face a inadimplência dos estados em honrar suas dívidas, o presidente Theodore Roosevelt determinou uma intervenção branca (1903) e seqüestrou por vários anos 55% de suas rendas a fim de garantir o pagamento das dívidas daquele país.

A Colômbia constitui o caso mais interessante para este estudo porque se trata de concessão semelhante àquela contratada entre a Bolívia e o Bolivian Syndicate. Resumidamente, o caso iniciou quando foi firmado um acordo entre o governo colombiano e os E.U.A. destinado a arrendar, com direitos perpétuos, as faixas de terras adjacentes ao Canal do Panamá. O congresso colombiano porém recusou-se a ratificar os termos do arrendamento e, como reação, o governo norte-americano fomentou uma rebelião separatista na faixa do canal. O resultado foi o surgimento do Panamá como país independente de direito, mas como estado fantoche de fato⁷. Desta forma, os Estados Unidos fortaleceram sua posição predominante, estendendo à América Central sua área de influência.

Se a guerra é a continuação da política por outros meios, ficou claro nesse período, que pelas doutrinas do *big stick* e do *dólar*, que a política (ao menos

a política internacional) por sua vez é a continuação dos negócios por outros meios e assim, através do princípio lógico da identidade, que a guerra é a continuação dos negócios por outros meios.

Qual a relação entre as práticas imperialistas e a Amazônia? Não há registro histórico de intervenções ou estabelecimentos de protetorados nessa região, contudo, foi afirmado no início, que determinada mentalidade originada de certas práticas bem sucedidas em partes do Oriente, África e da América Central foi transmigrada para esta região juntamente com o capital estrangeiro. Com base nas pretensões do imperialismo é que se intenta evidenciar a referida transmigração, a partir de alguns eventos relatados a seguir.

Já em meados do século XIX o governo norte-americano demonstrava interesse em abrir a Amazônia aos capitais daquele país. Por essa época, o governo imperial recusou autorização para que a Amazon Steam Navigation Co. Ltd. operasse no Vale Amazônico, fato que resultou em imediata reação da parte contrariada. Alegou o governo dos Estados Unidos que a posição brasileira era representativa da política de isolamento, semelhante a chinesa, sendo contrária aos interesses da humanidade na medida em que a abertura ao estrangeiro viria trazer a civilização, sem nenhum perigo para a soberania nacional.

Em 1853, aceitando uma oferta de subsídio financeiro e monopólio feita pelo governo para a exploração da navegação no rio Amazonas, o barão de Mauá fundou a Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas. Foi esse o meio encontrado pelo governo para reagir às pressões estrangeiras e proteger sua soberania territorial⁸. No ano seguinte cedendo às pressões dos livre-cambistas, cuja bancada no congresso nacional manifestou-se com energia, foi revogado o monopólio de Mauá, ocasionando, na década seguinte, o surgimento de mais duas companhias de navegação: a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia Fluvial do Alto Amazonas.

Conforme relata Santos⁹, tratava-se exatamente disso, ou seja, de que o governo imperial temia que se repetisse no Brasil o que ocorreu na China ao final da Guerra do Ópio. Reforçava o temor do governo imperial¹⁰ o fato de que nos Estados Unidos um oficial da marinha norte-americana, Mattnew Maury, movia intensa campanha através de artigos publicados em jornais e mesmo em um memorial, endereçado ao seu governo, sustentando que as riquezas naturais da Amazônia mereciam ser exploradas pela civilização através da conquista científica, econômica e política. A recusa do governo imperial às pretensões da Amazon Steam Navigation Co. Ltd., deu motivo para a campanha de Maury crescer em intensidade do que resultou em denúncia secreta enviada pelo representante brasileiro em Washington, Teixeira de Melo, ao ministro das

relações exteriores daquele país, considerando o fato uma ameaça à soberania brasileira¹¹.

Em 1867 o rio Amazonas foi aberto à navegação internacional, limitada porém a alguns trechos: do Tocantins até Cametá, do Tapajós até Santarém, do Madeira até Borba e do Negro até Manaus. Em 1872 a Amazon Steam Navigation Co. Ltd. finalmente penetrou no negócio, incorporando as três companhias de navegação então existentes em 1874 e, assim, monopolizando o transporte fluvial no Amazonas, sem protesto dos livres-cambistas, evidentemente.

A descoberta do processo de vulcanização da borracha fez crescer enormemente a procura pelo látex, contudo, a matéria prima em escala suficiente para abastecer a indústria necessitava, para sua oferta, de alguns pressupostos tais como: disponibilidade de capitais que viabilizassem a produção e o transporte; o aumento da mão de obra ocupada na produção; a incorporação de novas áreas produtoras. Em face da intensidade da exploração ocorreu a exaustão das zonas de exploração iniciais, obrigando o avanço sobre novas áreas de seringais. Assim, passou-se dos rios próximos a Belém para os rios Tapajós, Madeira, Purus, Juruá e à região do Acre, ainda quando pertencente a Bolívia.

Se no início da exploração comercial da borracha na Amazônia os capitais necessários ao processo extrativo eram inexpressivos, podendo ser obtidos dentro do país ou mesmo dentro da Região Norte, o enorme crescimento da procura pelo produto no mercado internacional tornou impossível aos capitais nacionais a inversão em escala suficiente para atender a demanda. Em função da exiguidade dos capitais nacionais, prontamente foram atraídos os capitais estrangeiros que, com o passar do tempo, obtiveram o controle do processo produtivo¹², financiando as importações, o capital de giro e, freqüentemente os governos locais.

Destarte, já nas últimas décadas do século passado, capitais estrangeiros controlavam a navegação fluvial através das firmas Amazon Steam Navigation Co. Ltd. e Amazon River Steam Navigation Co. Ltd., ambas de capital inglês. O capital estrangeiro controlava também vastos seringais e os portos de Belém e Manaus, por ele construídos através de concessões dos governos locais. Os maiores mercados consumidores do látex eram a Inglaterra e os Estados Unidos, países que mais investiam na Amazônia.

A parte do financiamento funcionava da seguinte maneira: as casas aviadoras cuidavam da importação dos produtos necessários à manutenção dos seringais, abrindo créditos para o abastecimento dos seringalistas, créditos esses honrados com a própria produção; enquanto que o capital estrangeiro, especialmente inglês e norte-americano, monopolizava o comércio de exportação

da borracha que comprava das casas aviadoras, impondo os preços em razão desse monopólio.

O controle pelo capital estrangeiro do comércio de exportação da borracha na Amazônia está plenamente em consonância com o período do capitalismo monopolista. Como exemplo Martinello¹³ faz referência à reação das casas aviadoras, que tentaram exportar a borracha comprada dos seringalistas e das casas aviadoras menores, obtendo imediata resposta do capital monopolista, concretizada na prática do *dumping* e responsável por uma das maiores quedas no preço da borracha antes de 1912¹⁴.

O Acre possuía as maiores reservas de seringueiras nativas da Amazônia, de onde se extraía látex de boa qualidade, sendo por muito tempo região de litígio entre o Brasil e a Bolívia. Os direitos deste último país sobre aquela área foram reconhecidos pelo governo brasileiro quando da assinatura do Tratado de Ayacucho (1867). A expansão em busca de seringais nativos fez com que os brasileiros penetrassem aquela região tornando-se, com o tempo, superiores em número aos bolivianos. O fato é que o governo boliviano sentia-se inseguro quanto a ocupação daquela área tão rica em recursos naturais, tendo estrategicamente apoiado em política externa a pressão para a abertura do Amazonas à navegação estrangeira, com a finalidade de facilitar os investimentos e povoamento de sua parte oriental (atuais departamentos do Pando e Beni).

Em 1899 foi entregue a um funcionário do consulado da Bolívia em Belém um documento para ser vertido para o inglês. Tratava-se de uma minuta de acordo diplomático assinada pelo cônsul da Bolívia no Pará (José Paravicini) e pelo cônsul dos E.U.A (Kennedy). O documento previa a gestão do governo norte-americano junto ao governo brasileiro para que este reconhecesse os direitos da Bolívia aos territórios do Acre, Purus e Iaco, ocupados segundo o acordo de 1867. O mais grave porém é que os E.U.A comprometiam-se a apoiar a Bolívia, em caso de guerra com o Brasil, com financiamento e material bélico, além de exigir do Brasil o aceite, em comum acordo com a Bolívia, de uma comissão para esclarecer os problemas de fronteira entre o Purus e o Javari¹⁵; exigiria também do governo brasileiro a liberdade de navegação pelos afluentes do Amazonas aos barcos bolivianos, assim como o livre acesso¹⁶, pelas alfândegas de Belém e Manaus, às mercadorias destinadas aos portos bolivianos¹⁶.

Em contrapartida ao empenho do aliado a Bolívia comprometia-se, caso houvesse guerra, a conceder o abatimento de 50% dos direitos sobre a borracha destinada a qualquer parte do território norte-americano durante o prazo de dez anos; comprometia-se ainda a entregar parte do território em litígio para a

posse do seu aliado além de hipotecar ao mesmo suas alfândegas para cobrir os gastos do conflito. A 9 de maio de 1899 o acordo foi enviado ao presidente McKinley (dos EUA) através de uma canhoneira da esquadra norte-americana que partia de Belém.

Tratava-se, segundo Lima¹⁷, de garantir um contrato de arrendamento do Acre ao Bolivian Syndicate, um cartel constituído basicamente pela United States Rubber Co., aliada ao capital inglês. Como já foi visto, possuía o Acre as maiores reservas de seringueiras nativas da Amazônia e, assim, caso fosse realizada a concessão, Manaus perderia as rendas provenientes dos impostos de exportação e do abastecimento dos seringais que isolados da Bolívia pelo altiplano comerciavam pelos rios da Amazônia brasileira.

O funcionário do consulado da Bolívia em Belém chamava-se Luiz Galvez Rodrigues de Arias e fora membro do corpo diplomático de seu país, a Espanha, do qual se desligara. Ciente das conseqüências para Manaus em caso da efetivação do acordo dirigiu-se Galvez àquela capital onde informou ao presidente da província sobre os termos do acordo. Resultou do encontro que Galvez, apoiado oficiosamente pelo presidente do estado do Amazonas, dirigiu-se ao Acre onde com o suporte da população de brasileiros ali residente declarou livre o território, pretendendo autonomia de estado independente. Do confronto com as tropas bolivianas Galvez ultimou o seu intento mas posteriormente foi deposto com o apoio de uma flotilha brasileira. Após a chegada de uma expedição militar boliviana, foi garantido o domínio daquele país sobre o território em litígio.

Em 11 de junho de 1901 reuniram-se em Londres o chefe da legação da Bolívia naquele país, Sr. Felix Aramayo e os Srs. Willingford Withridge, magnata e manejador de capitais anglo-americanos; Martin Conway, da firma Cary & Withridge; Samuel P. Cret, representante do presidente da United States Rubber Co. (que consumia naquela época 25% de toda a borracha exportada anualmente pelos EUA); Charles R. Flint, diretor da Export Lumber Co.; que com a promessa do rei da Bélgica em subscrever parte das ações, firmaram o contrato de arrendamento do Acre sendo signatários Aramayo, na qualidade de ministro plenipotenciário da Bolívia, e Withridge, que representava o Bolivian Syndicate of New York City. Curiosamente a presidência do truste foi dada ao primo do presidente Theodore Roosevelt.

O contrato celebrado com o Bolivian Syndicate assemelhava-se àquele da Colômbia¹⁸, que deu origem ao Panamá, nos aspectos referentes ao estabelecimento de enclaves extraterritoriais norte-americanos. Pelo contrato foi admitido ao Bolivian Syndicate poderes absolutos de administração fiscal e

policial, monopólio da exploração econômica do território e, inclusive, poderes para manter exército e pequena esquadra.

No Acre, um brasileiro chamado José Plácido de Castro recebeu um pacote de jornais de La Paz que traziam a íntegra do contrato entre o Governo boliviano e o Bolivian Syndicate, além da notícia de aprovação do contrato pelo congresso boliviano. Após a leitura dos jornais, Plácido de Castro comungou então dos mesmos temores suscitados no governo imperial¹⁹, meio século antes, por causa da insistência do governo norte-americano em abrir à navegação internacional o rio Amazonas²⁰. Supôs então que aquele seria um precedente perigoso na medida em que abriria caminho para futuras intervenções norte-americanas na Amazônia, podendo resultar inclusive em ofensa à soberania brasileira.

Não estava destituído de razões,²¹ o incidente de 1850, o protocolo de 1899, que motivou a ação de Galvez, e a recente intervenção dos EUA em Cuba, que culminaram com a anexação das Filipinas, de Guam e de Porto Rico permitiam tais previsões, aliás confirmadas pelas ações militares do governo dos EUA na América Central e do Sul após o ano de 1901.

Aliado à população brasileira residente na região do Acre, Plácido de Castro seguiu os passos de Galvez e proclamou a República Independente do Acre, o que significou declarar guerra à Bolívia. Após derrotar as poucas e mal abastecidas tropas bolivianas aquarteladas naquela região efetivou-se o domínio rebelde. Em resposta, o governo boliviano preparou uma grande expedição militar para retomar o controle do território, comandada pelo próprio presidente da república, general Pando²². Curiosamente, não se encontrou registros de interferência norte-americana nos moldes previstos pela minuta de 1899. É possível que por essa época os Estados Unidos, ocupado por inúmeras intervenções na América Central, não estivesse disponível para tratar com mais cuidado dos interesses do Bolivian Syndicate. O fato é que o conflito foi resolvido pelos dois países por via diplomática.

Quando o governo brasileiro manifestou-se publicamente a respeito do assunto pela primeira vez, através do Ministro dos Negócios Exteriores, o barão do Rio Branco, demonstrou preocupação semelhante a de Plácido de Castro. Assim é que, em 24 de janeiro de 1903, o barão do Rio Branco enviou circular telegráfica dirigida aos jornais de La Paz, que abaixo transcreve-se:

"Con respecto a la question del Acre hacemos dado a entender a Bolívia, qui el contrato de arrendamiento del territorio, asi como los poderes concedidos al Bolivian Syndicate, fue una monstruosidad legal, por cuanto imposto una enajenación parcial de la soberania en favor de una companhia extranjera, sin personeria internacional. Es una concessión

semejante a las concesiones del Africa y indigna de nuestro continente. Por este contrato el gobierno de Bolívia ha concedido al extranjero el poder de administrar una región habitada unicamente por brasileños, para mantener fuerzas terrestres y fluviales y para disponer de la soberania de la navegacion del Aquiry ó Acre²³."

As negociações entre o governo brasileiro e o Bolivian Syndicate já estavam adiantadas de tal maneira que dois dias depois do envio da circular telegráfica aos jornais de La Paz, em 26 de janeiro, foi assinada em Nova York, por aquele truste, a escritura pública de renúncia aos direitos de concessão sobre o Acre. Em 17 de novembro do mesmo ano foi assinado o Tratado de Petrópolis, entre o Brasil e a Bolívia, no qual este último país renunciava aos direitos sobre o território em litígio mediante ao pagamento, pelo beneficiário, de uma indenização.

Em maio de 1903 o governo brasileiro autorizou a abertura de crédito extraordinário no valor de 2.366:270\$2200 para ser convertida, ao câmbio da época, em 114.000 libras esterlinas destinadas a indenização ao Bolivian Syndicate²⁴. Em 18 de fevereiro do ano seguinte foi sancionado o decreto²⁵ de aprovação do Tratado de Petrópolis e em 10 de março foi sancionado o decreto²⁶ de execução do tratado de permuta do território que em seu artigo terceiro estipulou uma indenização, pelo território do Acre, de 2.000.000 de libras esterlinas.

Uma segunda cláusula (artigo VII) a ser destacada foi aquela em que o Brasil obrigava-se a construir uma ferrovia que contornasse o trecho encachoeirado do rio Madeira determinava o seguinte:

"Os Estados Unidos do Brazil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferro-via desde o porto de Santo Antonio, no rio Madeira, até Guajará Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Villa-Murtinho ou outro ponto próximo (Estado do Matto Grosso), chegue a Villa-Bella (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré Dessa ferro-via que o Brazil se esforçara por concluir no prazo de quatro annos, usarão ambos os paizes com direito às mesmas franquezas e tarifas²⁷."

Os motivos econômicos da cláusula citada vinculavam-se a mesma atividade que motivou a anexação do Acre ao Brasil, a exploração do látex. Tratava-se de garantir o escoamento, por via ferroviária, da borracha produzida no oriente boliviano. Mais uma vez o capital monopolista entrou em cena por via de concessão do governo, pois já dominava a Amazônia nesse início do século XX.

Apesar de várias tentativas de construir a ferrovia que contornasse o trecho

encachoeirado do rio Madeira, anteriores ao Tratado de Petrópolis²⁸, a última e bem sucedida empresa iniciou em 1907. Entrou em cena nesse momento uma figura cujo perfil de empreendedor que concluiu a tarefa, assim como sua atividade empresarial dentro e fora do Brasil, representa bem a época em que viveu, a referência é a Percival Farquhar.

Percival Farquhar, filho de um importante industrial norte-americano, foi desde cedo preparado para ser um homem de negócios. Coursou engenharia na universidade de Yale onde, mais importante que o diploma, estabeleceu laços de amizade junto a elite empresarial de seu país, amizades estas que se demonstrariam importantes para seus investimentos no futuro. Em 1898, com o término da guerra hispano-americana (independência de Cuba), Farquhar, como outros, dirigiu-se àquele país ávido por obter concessões, as quais efetivamente obteve, na área de transporte (bondes) e de energia elétrica. Participou também de empreendimentos ferroviários em Cuba e na Guatemala.

Em 1904, incorporou no Brasil a Rio de Janeiro Light and Power, parte de uma série de iniciativas que culminaram com a obtenção do controle acionário de empresas de energia elétrica, bondes e serviços de telefonia no Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador. Esta atividade baseava-se na associação com capitais europeus e norte-americanos incorporando tal quantidade de empresas que despertavam o temor da formação de um truste que acabaria por controlar setores importantes da economia nacional. Tais temores eram, sempre que necessário, explorados pelos concorrentes nacionais.

No caso da Rio Light and Power, cuja concessão Farquhar disputou com a dupla de empresários nacionais Cândido Grafre e Eduardo Guinle, foram promovidas campanhas carregadas de nacionalismo contra o grupo Farquhar. A disputa foi resolvida com a interferência do embaixador norte-americano (Thompson) junto ao presidente Rodrigues Alves e o Ministro Lauro Müller, como resultado o governo brasileiro reconheceu o direito ao monopólio das concessões adquiridas pelo grupo Farquhar.

Na verdade Farquhar esteve no Rio de Janeiro em 1905, quando entrevistou-se com o ministro Lauro Müller e com Thompson. Nessa entrevista, o embaixador informou ao seu interlocutor que apesar de ser financiada por capitais canadenses a Rio Light era considerada pelo Departamento de Estado como uma empresa norte-americana sendo, portanto, ordem de seu governo a defesa daquela concessão junto ao governo brasileiro. Além da confirmação dos direitos de monopólio Farquhar adquiriu ainda naquele ano, e ainda em concorrência com os Gafree & Guinle, empresas de gás, iluminação pública e bondes em Salvador.

Em resumo, por volta de 1912 o grupo Farquhar controlava, em todo o Brasil, companhias que exploravam concessões de portos, ferrovias, bondes, iluminação e energia elétrica, gás, serrarias, fazendas de gado, frigoríficos e hotéis. Tal apetite empresarial impulsionou, como reação, uma forte campanha nacionalista que explorava o temor do controle de nossa economia pelo capital estrangeiro. As campanhas em jornais, nas quais participaram, entre outros, Alberto Torres, fortaleceram o movimento em prol da estatização das ferrovias e da lei antitruste, além de incrementar o receio em relação ao "imperialismo ianque".

Na Amazônia obteve Farquhar, em 1905, concessão do governo para obras no porto de Belém; em 1909 formou a Companhia de Navegação do Amazonas que ocupou o lugar da Amazon River Steam Navigation Co. Ltd.; em 1911 fundou a Amazon Land & Colonization Co. que recebeu no mesmo ano de sua fundação, após uma visita de Farquhar a Belém, uma concessão de 60.000 quilômetros quadrados de terras onde hoje fica o estado do Amapá. A concessão para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré foi adquirida por compra ao engenheiro Joaquim Catramby, em 1907. No mesmo ano foi iniciada a construção da ferrovia.

Com as relações que Farquhar possuía nas finanças internacionais conseguia promover a fusão de capitais para explorar suas concessões monopolistas, obtidas junto aos governos estrangeiros através da pressão ou da influência política. Acostumado a promover seus projetos empresariais em países sob o controle norte-americano, no Brasil utilizava-se da influência do embaixador de seu país, que agia como emissário do Departamento de Estado, para alcançar seus intentos. Possivelmente era muito incômodo ter que negociar para quem estava acostumado a agir com o respaldo das intervenções armadas. Enfim, era um típico representante do imperialismo, e talvez seja esta uma variável importante para explicar a origem da cidade que hoje é a capital do Estado de Rondônia. De resto, uma variável não explorada pela historiografia local.

Ao contrário das tentativas anteriores e do estipulado na cláusula VII do Tratado de Petrópolis, ficou decidido pela administração da ferrovia que esta não teria seu ponto inicial em Santo Antonio do Rio Madeira, situado então no estado de Mato Grosso, mas em um ponto situado sete quilômetros rio abaixo e denominado Porto Velho, situado no estado do Amazonas. A explicação para esta decisão é encontrada em Pontes Pinto:

"A partir de 1907, quando foi alterado em mais de sete quilômetros o traçado original da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - por ter sido constatada a precariedade do ancoradouro de Santo Antonio -, seu ponto

inicial, desceu até o local onde houve um porto velho, antigo estacionamento do distrito militar do Jamary, em terras pertencentes à jurisdição do estado do Amazonas²⁹.”

Sobre o mesmo tema, informa Menezes:

“A melhor e mais cordata versão que ouvi foi que, averiguada a impossibilidade de ser iniciada a construção da estrada em Santo Antonio tanto pela exiguidade do porto como de campo para operações materiais e construção de edifícios para oficinas, armazéns, escritórios e residências, foi resolvida a transferência da sede para um ponto mais conveniente, em terras do Cel. José da Costa Crespo pertencentes ao Estado do Amazonas³⁰.”

Ainda, segundo Cantanhede:

“...entre outras razões que levaram a empresa contratante da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré a preferir este local para sede dos seus escritórios e início da linha férrea, as mais importantes foram: ser o povoado de Santo Antonio do Madeira considerado muito doentio; a dificuldade com que seus antecessores conseguiram para obter um bom porto para a atracação dos navios que transportavam o material para a estrada e suprimento de víveres, alguns desses navios de grande calado, tinham que ficar a certa distância de Santo Antônio, cujo porto é cheio de escolhos; terem encontrado, naquele povoado, comércio legalmente estabelecido com suprimento, em regular escala, de bebidas alcoólicas³¹.”

Os motivos da transferência serão abaixo sintetizados:

1. pela impossibilidade do ancoradouro de Santo Antonio receber navios de grande calado;
2. exiguidade de espaço, tanto do porto como de locais suficientemente amplos para a instalação da administração, logística e manutenção dos equipamentos ferroviários;
3. insalubridade constatada no povoado de Santo Antonio;
4. controle da mão de obras, a transferência dificultaria o acesso dos operários ao consumo de bebidas alcoólicas.

Um quinto aspecto que se deseja aqui ressaltar é que a mudança do ponto inicial da ferrovia implicou em mudança de jurisdição estadual, do Mato Grosso para o Amazonas, este aspecto é dado como consequência de decisões de ordem estritamente técnico-operacionais, contudo é possível que esta seja uma causa, não publicada, da decisão em discussão. Ao transformar a consequência em causa as implicações de ordem teórica e analítica são previsíveis, se forem lembrado o conceito histórico que tem permeado esse trabalho.

Primeiramente, sobre a questão do porto, é interessante observar que as inconveniências alegadas somente foram suficientes para motivar a transferência, e portanto o aumento no custo da obra, para o pessoal do Farquhar, e não para as companhias que tentaram construir a ferrovia anteriormente³². Cantanhede observa que as dificuldades do Porto de Santo Antônio causaram problemas aos antecessores de May, Jekyll & Randolph (empreiteiros contratados por Farquhar) porém tais transtornos não foram suficientes para motivar a transferência do porto para outro local.

Em 1872 a empresa inglesa Public Works iniciou a primeira tentativa de construção da ferrovia, desembarcando em Santo Antonio grande quantidade de material ferroviário³³; em 1878 a P. & T. Collins fez a segunda tentativa trazendo também volumoso equipamento ferroviário e desembarcando no mesmo local³⁴. No ano de 1907, quando a empresa de Farquhar julgou oportuno mudar o ponto inicial da ferrovia, a Amazon Steam Navigation Co. Ltd. continuava servindo uma linha regular de vapores entre Belém e Santo Antonio do Rio Madeira³⁵.

Das duas comissões enviadas pelo governo imperial, uma em 1883 comandada pelo engenheiro Carlos Morsing que ficou em Santo Antonio durante seis meses e outra em 1884 comandada pelo engenheiro Júlio Pinkas, os relatórios de viabilidade da construção da ferrovia, se é que ainda existem, podem revelar alguma coisa a respeito da questão do porto.

Quanto a questão do espaço, não se trata aqui de condições topográficas, mas supostamente da falta de espaço como consequência da existência, às margens do leito da ferrovia, da vila de Santo Antônio. Ocorre que, pelo decreto de concessão ficou determinado que uma faixa de 150 metros de cada lado dos trilhos era concedido a ferrovia para construção, exploração de madeira e comércio, então o problema da falta de espaço poderia ser resolvido com a simples desapropriação ou compra dos imóveis particulares situados nessa área, como de fato ocorreu em função da transferência decidida pela ferrovia.

De fato, ao transferir o ponto inicial da ferrovia, a Madeira-Mamoré defrontou-se com o mesmo problema, pois situou o ponto inicial em terras de particulares. Entre Santo Antonio e Porto Velho existiam duas propriedades ocupando o que seria o leito da ferrovia nesse trecho, uma foi comprada e outra foi desapropriada pela Madeira-Mamoré através de demanda judiciária. Ainda mais importante é o fato de que, no exato ponto onde se construiu as instalações da ferrovia pertenciam ao Cel. Costa Crespo, que moveu ação judicial contra a união - não foi obtida a informação do resultado da demanda mas, ao que parece, a união ganhou a causa, tendo sido também as terras do Cel. Crespo

desapropriadas em benefício da ferrovia³⁶. Ganhou assim a ferrovia o alegado espaço “inexistente” em Santo Antonio.

A insalubridade, não parece também explicar satisfatoriamente a transferência do ponto inicial da ferrovia. Nos textos estudados não há nenhuma referência a insalubridade da vila de Santo Antonio em função de condições naturais (topográficas por exemplo), que fariam daquele local mais propenso a transmissão de doenças, particularmente a malária³⁷, que Porto Velho. Fazem sim, referência a criação de determinada infra-estrutura em Porto Velho que diminuiu a possibilidade de reprodução do vetor e, portanto, de transmissão da doença. Dessa forma, nada impediria que a mesma infra-estrutura fosse criada em Santo Antonio, tornando aquela vila mais salubre. Tanto isto, um fato que o hospital da Candelária ficava muito mais próximo da vila de Santo Antonio que de Porto Velho, o que quer dizer que cuidados técnicos poderiam evitar a transmissão da doença.

Em seu relatório de 1910, Oswaldo Cruz descreve as condições sanitárias da vila de Santo Antonio: sem esgotos, água canalizada ou iluminação; lixo e dejetos humanos e animais eram despejados nas ruas; o abate dos animais era realizado também nas ruas, a céu aberto, onde eram abandonados os restos não aproveitáveis carcaça dos animais; não havendo calçamento, em tempos de chuvas as poças de água que se formavam nas ruas favoreciam a procriação dos anofelinos.

Já em Porto Velho a situação era completamente diversa: todas as habitações eram teladas; havia abastecimento de água, luz, esgoto sanitário e um hospital³⁸; o que favorecia a menor incidência de doenças entre os 800 habitantes daquela vila operária. A citação abaixo bem demonstra a diferença quanto a preocupação em criar condições propícias à salubridade em Porto Velho:

“As construções elevam-se sobre uma pequena colinas cujas vertentes dão para um igarapé ou riacho do qual se acha separado pela mata ainda não derrubada; entre a colina e Porto Velho existe uma zona baixa de terreno alagadiço e que se acha atualmente em parte dessecada por um sistema de valetas”³⁹.

Nada parecido com as águas empoçadas, tão benéficas à reprodução dos anofelinos, encontradas em Santo Antonio.

Cabe agora analisar a quarta razão, relativa ao fácil acesso dos trabalhadores ao consumo de bebidas alcoólicas. Essa de fato constitui uma explicação mais convincente. Tratava-se de manter o controle da mão-de-obra, condição necessária à maior produtividade do trabalho⁴⁰, e ao exercício das ações que

limitavam as liberdades civis dos trabalhadores. Vincula-se ainda essa razão à nossa hipótese principal, a de que a mudança da jurisdição estadual do ponto inicial da ferrovia não foi consequência mas causa não revelada da decisão. O interesse do capital monopolista em ter, sempre que possível, jurisdição própria já foi suficientemente demonstrado aqui, porém, na medida em que o território da ferrovia constituía uma concessão de serviços públicos e, por isso, submetida à jurisdição do governo brasileiro, diferentemente do que pretendia no Acre o Bolivian Syndicate, ou as Companhias de Carta na África, ou os enclaves extraterritoriais na China. Contudo o hábito do cachimbo faz a boca torta, as evidências empíricas indicam certas pretensões da Madeira-Mamoré, próprias à jurisdição do Estado.

Tais pretensões já são observadas durante a aventura da P. & T. Collins, em 1878. Um remanescente da empreitada o engenheiro Neville Craig, ao descrever a greve promovida por braçais italianos recrutados para construir a ferrovia narra o desenlace do movimento, ocorrido quando a administração da ferrovia organizou uma guarda de quarenta homens armados que invadiram o acampamento dos trabalhadores, prenderam seus líderes e suspenderam o fornecimento de víveres. O comentário de Craig sobre o ocorrido é sintomático da mentalidade que pretende-se aqui ressaltar:

“Felizmente não havia tribunais nem advogados para criar injunções, nem políticos ansiosos por granjear popularidade, defendendo o crime, nem detetives para precipitar o derramamento de sangue onde apenas se precisava de firmeza e calma, nem finalmente, soldados assustados prontos a abrir fogo contra suas próprias sombras⁴¹.”

Em resumo, para arbitrar um “crime” (a greve) felizmente não havia o Estado⁴² que, segundo o liberalismo, deve ser único detentor do poder de coerção. Liberalismo aliás em cuja fonte bebe Craig mas que distorce, nesse caso, em defesa da ordem privada⁴³. Felizmente não havia também o Estado para impedir a usurpação de suas atribuições constitucionais, dentre eles o poder de polícia.

Em várias outras ocasiões esse poder de polícia foi utilizado pela companhia até mesmo contra determinações expedidas pelos poderes públicos⁴⁴. Em 1910 o governo central embarcou no navio Satélite com o objetivo de deportá-los para a Amazônia 441 pessoas, 105 marinheiros que haviam participado da Revolta da Chibata, 292 homens e 44 mulheres provenientes da Casa de Detenção do Rio de Janeiro.

Vários depoimentos sobre a reação da ferrovia ao desembarque dos prisioneiros sobreviveram até nossos tempos⁴⁵ e, de modo geral, confirmam o fato de que o sindicato da Madeira-Mamoré, recusou-se a autorizar ao

comandante do navio sequeu o desembarque dos degredados, recusando-se ainda, terminantemente, a receber o auxílio daquela mão de obra, ameaçando responsabilizar o governo por qualquer tumulto proveniente do desembarque daquela gente⁴⁶.

O depoimento do engenheiro alemão Guilherme Voss ilustra, de forma contundente, os poderes excessivos a que se arrogava a companhia, chegando mesmo a enfrentar, com homens e armas, as ordens de desembarque expedidas pelo Governo Central:

"A companhia estava de sobreaviso. Foram distribuídas manlicher e carabinas com muita munição para sustar o desembarque. O vapor passou em frente de Porto Velho. Comunicaram ao comandante (ou encarregado, pois isso eu não sei), que não era desejado o desembarque. Porque não havia só os revoltosos, também um grande número de mulheres de rua, e em Porto Velho não era consentida a parada de mulheres naquele tempo. O Satélite foi a Santo Antonio e enfiaram todos na linha telegráfica do marechal Rondon⁴⁷."

De outra feita, certo capitão Matos Costa comandante militar da guarnição em Santo Antônio, sendo inclusive o oficial que recebeu os degredados do Satélite, entrou em atrito com um norte-americano, funcionário da ferrovia, como segue:

"Os pagadores, todos norte-americanos, usavam grandes revólveres na cinta. Ora aquele capitão Matos Costa, resolveu, em Santo Antonio, tomar o revólver de um pagador norte-americano. Como este reagisse, foi colocado num tronco, isto é, preso pelas pernas a um trilho ferroviário, com corrente e cadeado. Exposto à vista de todos, o norte-americano debatia-se e acabou quebrando a perna. Veio então em seu socorro o seu chefe norte-americano, dirigente da empresa construtora. Foi um Deus nos acuda! O telégrafo, que já existia, foi posto a funcionar, e o capitão Matos Costa, retirado incontinenti de Santo Antonio. Disseram depois, que aquele capitão Matos Costa foi transferido para o Paraná, onde morreu na revolta do Contestado⁴⁸."

O arbítrio e a truculência de autoridades nessa região repete-se no caso da revolta dos madeireiros, que extraíam toras de madeira para os dormentes da ferrovia, indignados com a taxaço sobre a atividade promovida pela recém instituída administração municipal de Porto Velho. O intendente ordenou que se amarrasse determinado manifestante e o flagelasse publicamente, não era um norte-americano e desta feita nada aconteceu.

A pretensão da ferrovia em constituir-se como um tipo de "municipalidade

privada” não deriva-se do fato de ter construído uma cidade, e portanto, ser a proprietária de toda a infra-estrutura urbana existente no município em seus prédios, mas em regulamentar esferas de atividade particulares ferindo as liberdades civis, de manter polícia⁴⁹ e cárcere próprios e usá-los quando julgava necessários e, principalmente de questionar as determinações do poder público usando a força e a influência econômica, como veremos adiante. O conflito entre tais pretensões e o poder público torna-se mais visível no momento da criação do município de Porto Velho, desmembrado do município de Humaitá, quando da chegada de seu primeiro intendente. Sobre Porto Velho nessa época, os anos 10, é o seguinte comentário:

“Ao mesmo tempo, sua condição de cidade ainda não se distinguia muito bem; pois permanecia nesse momento, a rigor, como núcleo isolado sob controle e jurisdição de uma empresa privada, algo distante do conceito formal de espaço público”⁵⁰.

De fato, não foi essa uma das consequências da transferência de jurisdição de um município do Mato Grosso, onde mal ou bem a companhia deveria se entender com um intendente e com um comandante militar como o capitão Matos Costa, para uma parte distante do município de Humaitá, no Amazonas, onde o Estado era ausente? O incomodo causado à ferrovia com a criação do município de Porto Velho e com a posse do primeiro intendente municipal, é uma evidência dessa hipótese.

O município de Porto Velho foi criado em 1914, dois anos após a conclusão da ferrovia, através da lei no. 757 sancionada pelo governador do estado do Amazonas. O artigo 2º. da referida lei dá bem a dimensão das dificuldades que o poder público teve para se impor, em face da dependência em relação às instalações da ferrovia:

“O Poder Executivo fica autorizado a entrar em acordo com o Governo Federal, a Madeira-Mamoré Railway Company e os proprietários de terras para a fundação imediata da povoação, aproveitando, na medida do possível, as obras de saneamento feitas ali por aquela companhia, e abrir créditos necessários à execução da presente lei”⁵¹.

A intendência municipal ficava então desde cedo dependente das instalações da companhia e da interpretação em relação aos privilégios a ela concedidos pelo governo federal, nesse ponto, qualquer negociação fugia à jurisdição do município. Desta forma, o trabalho da intendência foi acompanhado por inúmeros problemas, pois além da dependência física havia uma percepção generalizada de que a companhia norte-americana não era apenas uma concessionária de serviço público, mas possuía privilégios de jurisdição, conforme bem ilustra o

depoimento abaixo:

"Santo Antonio era um território livre, mas Porto Velho estava sob jurisdição da Companhia construtora norte-americana. (...) Até fins de 1911, na nascente cidade de era assim, mesmo porque havia uma polícia mantida pela companhia construtora e chefiada por um norte-riograndense⁵²."

Em 1915, chegou a Porto Velho e tomou posse, no cargo de intendente municipal o Major de Engenharia do Exército Fernando Guapindaia. No discurso proferido na ocasião e transcrito na ata da seção solene de instalação do município, em que estiveram presentes entre outros os diretores da ferrovia, já se delineiam os pontos de atrito⁵³ conforme segue:

"Era com grande desvanecimento que tinha a honra de, nestas longínquas paragens vir inaugurar o município de Porto Velho, trazendo para este remoto rincão nacional uma das grandes conquistas da democracia - o governo do povo pelo próprio povo - na soberana autonomia municipal, assegurada pelos preceitos constitucionais.(...) Constituindo o município - diferenciados e fixados os deveres de cada um para com a administração pública e desta para com todos tem a lucrar (sic): primeiro o município isolado senhor da terra que ocupa - e, pela compensação do imposto será assegurada a sua tranqüilidade physica e moral, pois que, a hygiene pública será executada e a garantia individual se tornará um fato⁵⁴."

Não deve ter sido agradável àqueles que antes governavam o local ouvir a pregação de conceitos como soberania municipal, preceitos constitucionais, deveres para com a administração pública e garantia individual. Disse mais ainda o Major Guapindaia, que ao município era reservada a garantia do exercício da cidadania, dos direitos civis e políticos⁵⁵, terminando por agradecer a solicitude da ferrovia ao recebe-lo.

O atrito inicial surgiu porém com o decreto no. 1 da intendência municipal, que determinava a arrecadação de alguns impostos municipais, no caso, o imposto que mais incomodou foi a tributação dos contratistas que forneciam dormentes e lenha para a E.F.M.M., que em resposta retirou seu apoio à administração municipal. A querela inicial girou em torno da interpretação exata sobre a área de terras, isenta de tributos, concedida pelo governo, para a exploração pela companhia ferroviária. Guapindaia considerava que a companhia interpretou de tal maneira a concessão que invadiu a área municipal, taxando a extração da madeira na área que julgava fora da concessão e, portanto, do município, ali também anulou títulos provisórios de terras dados pela Company aos extratores além de demolir edificações da ferrovia.

A administração da ferrovia, como no caso do capitão Matos Costa, oficiou às autoridades federais, e como resultado o major Guapindaia recebeu ofício do engenheiro-chefe do 10. distrito da inspetoria federal de estradas, que julgou oportuno:

"... fazer sciente a essa superintendência que os terrenos de Porto Velho foram desapropriados pelo Decreto no. 8776 de junho de 1911, e arrendados com a Madeira Mamoré, Railway Company Ltda.; que essa tem plena jurisdição nos referidos terrenos de acordo com os contractos celebrados com ella pelo governo da união⁵⁶."

A resposta do intendente municipal demonstra a consciência do que realmente estava em jogo:

"... sabeis melhor do que eu cumprir-vos o dever de salvaguardar os interesses jerais da união a não contribuir para que a companhia, entidade de direito privado, se arroge poderes públicos, como são os de jurisdição, que nem ao menos podem ser delegados⁵⁷."

Algumas outras informações ajudam a reforçar a hipótese de que a razão mais importante de a Company ter mudado a jurisdição do ponto inicial da ferrovia diz respeito à ausência do Estado, como por exemplo a de informação de que a vila de Santo Antonio possuía comarca organizada e Câmara dos Vereadores⁵⁸, possuía também um Posto Fiscal que chegou a recolher em determinado ano do final do século XIX a quantia de cem contos de reis⁵⁹. Já em 1913, antes da vinda do primeiro intendente municipal a Porto Velho, o município de Humaitá instalou uma mesa de rendas cujos tributos recolhidos não foram considerados satisfatórios pelo major Guapindaia, ao mesmo tempo este acusava a falta de empenho do agente fiscal da mesa de rendas⁶⁰.

A querela sobre a delimitação da área de patrimônio do município arrastou-se até próximo a nacionalização da ferrovia, em 1931, pois há notícias que em 1925 a questão ainda não havia sido resolvida.

A própria nacionalização da ferrovia é um exemplo dos reais motivos, que evidenciam-se quando despidos de quaisquer ilusões ideológicas, pelos quais o imperialismo investe em países periféricos. Não tendo como retorno o lucro considerado satisfatório, a administração da ferrovia mandou às favas o papel de agente civilizador, tão defendido por gente como Maury, e ordenou a suspensão do tráfego. O transtorno que causaria essa decisão a população e à economia local foram antevistos por agentes do governo federal e, como resultado, a ferrovia foi nacionalizada.

Procurou-se nesse trabalho explorar a idéia de que os motivos tradicionalmente aceitos que ocasionaram a transferência do ponto inicial da

E.F.M.M, fato do qual originou a cidade de Porto Velho, não explicam satisfatoriamente o fato. As razões apontadas, todas de natureza técnica, olvidam uma razão no mínimo subjacente, a de que o capital monopolista procurava fugir o quanto possível à jurisdição do Estado. A história da época demonstra que esse tipo de capital estava habituado a fugir a essa jurisdição, às vezes mesmo destruindo-a para criar uma outra. Por isso, os conflitos entre a ferrovia e o poder público não podem ser situados no plano das idiossincrasias muito menos no plano das decisões técnicas, ao contrário compõem harmonicamente o cenário da época em que ocorreram.

Situar a questão apenas no choque entre a ocupação da esfera do público pelo privado também parece ser uma posição insuficiente. Se por um lado as práticas "autonomistas" da direção da ferrovia nunca chegaram perto daquilo que intentou o Bolivian Syndicate, ou do que foi feito no Panamá, ou mesmo no interior da China, se é também verdade que nos grandes latifúndios da época aquelas atribuições exclusivas do Estado também eram apropriadas pelo poder privado (materializado na figura dos coronéis no nordeste e mesmo dos coronéis de barranca no norte) situar ambos como um só fenômeno e, portanto, atribuir a ambos uma mesma natureza é insatisfatório.

A diferença não decorre unicamente da origem do capital (nacional ou estrangeiro), mas da combinação da origem do capital com o tipo de investimento. No caso da ferrovia tratava-se primeiramente de uma concessão de serviço público que, a rigor e somente para ilustrar, não dava o direito de propriedade tão amplo que permitisse à ferrovia decidir quais navios poderiam ou não atracar no porto. Para finalizar é oportuno afirmar as posições referentes ao ponto principal desse trabalho: tratava-se da pretensão a certos privilégios de extraterritorialidade. Falar-se em domínio do público pelo privado é pouco embora correto porque havia também este componente, falar em privilégios completos de extraterritorialidade é muito, pois que de fato isto nunca ocorreu.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CRAIG, Neville B. Estrada de ferro Madeira-Mamoré, história trágica de uma expedição. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1947.
- BARRACLOUGH, Geoffrey. Introdução à história contemporânea. São Paulo, Círculo do Livro, s/d.
- DOBB, Maurice. A evolução do capitalismo. Rio de Janeiro, Zahar, 1977.
- FALCON, Francisco José Calazans e Gerson Moura. A formação do mundo

- contemporâneo. Rio de Janeiro, Ed. Americana, 1974.
- FAUSTO, Boris (dir.). História geral da civilização brasileira. vol. III: o Brasil republicano, tomo I: estrutura de poder e economia (1889-1930), 4a. ed., São Paulo, Ed. DIFEL, 1985.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. Nas selvas amazônicas. São Paulo, Gráfica Biblos Ltda. Editora, 1961.
- GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA. Coleção das leis de Rondônia: legislação referente aos territórios e à Amazônia. Porto Velho, GH/comunicação Gráfica, 1990.
- HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a modernidade na selva. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- HUGO, Vitor. Desbravadores. Rio de Janeiro, 2ª. ed., Cia. Brasileira de Artes Gráficas, 1991.
- LIMA, Cláudio de Araújo. Plácido de Castro, um caudilho contra o imperialismo. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1952.
- LUZ, Nícia Vilela. A Amazônia para os negros americanos (as origens de uma controvérsia internacional). Rio de Janeiro, Ed. Saga, 1968.
- MARTINELLO, Pedro. A "batalha da borracha" na Segunda Guerra Mundial e as suas conseqüências para o vale amazônico. Rio Branco, cadernos UFAC, série "C", no. 1, UFAC, 1988.
- MEDEIROS, Fernando Sabóia. A liberdade de navegação no Amazonas (relações entre o império e os Estados Unidos da América). São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1938.
- MENEZES, Esron Penha. Retalhos para a história de Rondônia. Manaus, Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1980.
- _____. Retalhos para a história de Rondônia. livro II. Porto Velho, Editora Gênese, 1988.
- _____. Santo Antonio. In: Compêndio da história e da cultura de Rondônia. vol. II, Porto Velho, FUNCER, 1994.
- CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias. Rio de Janeiro, Gráfica M. Orosco & Cia, vol. III: indústria de transporte, indústria fabril, 1909/
- PANIKKAR, K. M. A dominação ocidental na Ásia: do século XV aos nossos dias. Rio de Janeiro, Ed. Saga, 1969.
- PICHEL, Enrica Colloti. História da revolução Chinesa: as origens da revolução. vol. I. Lisboa, Ed. Europa-América, 1976.
- PONTES PINTO, Emanuel. Rondônia, evolução histórica: a criação do Território Federal do Guaporé, fator de integração nacional. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.
- SANTOS, Roberto. História econômica da Amazônia (1800-1920). São Paulo, T. A. Queiroz, 1980.
- SILVA, Amizael Gomes. Fragments da história de Porto Velho. Opúsculo sem data, local ou publicação
- WEINSTEIN, Bárbara. A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920). São Paulo, Hucitec/USP, 1993.

NOTAS:

¹ MALES GLOBALIZADOS. Revista veja, no. 1433, 28/02/96, p.p. 24-5.

² Idem.

³ 1977, p. 381.

⁴ Nas palavras de Panikkar, ocorreu que em todos os portos abertos ao comércio: "... os estrangeiros, apoiando-se na cláusula que lhes permitia residir e comerciar, estabeleceram a pouco e pouco verdadeiras concessões e reclamaram o direito a ter sua própria municipalidade, sua própria justiça, etc. Assim é que se viu instalarem-se em Hankeu, a centenas de quilômetros da costa, verdadeiras "colônias" inglesas, francesas, alemãs e russas que gozavam de todos os privilégios de extraterritorialidade." (1969, p. 175). Tratava-se portanto de enclaves ocidentais que solapavam a soberania do estado chinês.

⁵ Fohlen, C. L'Amérique Anglo-Saxonne de 1815 a nous jour. Col. Nouvelle Clio, PUF, Paris. In: Falcon & Moura, 1974, p. 102.

⁶ Idem.

⁷ Os fatos relativos a "extradição" do general Noriega demonstram a permanência da impotência daquele país em afirmar sua soberania frente aos EUA.

⁸ "Devido a força das pressões, o governo brasileiro, temendo seu agravamento e até mesmo uma investida externa contra a Amazônia, decretou a monopolização da navegação no rio Amazonas, em 1853, designando uma empresa privada nacional, pertencente ao barco de Mauá, para ser o executor exclusivo desse privilégio." (Pontes Pinto, 1993, p. 81).

⁹ 1980, p. 53.

¹⁰ No seu Diário de 1862 anotou D. Pedro II: "... quanto ao Amazonas sempre tive receio dos Estados Unidos cujas relações suplantariam a de outras potências..." In: Luz, 1968, p. 120. Esta era a avaliação geral da Chancelaria brasileira, conforme demonstrado nos estudos de Medeiros (1938) e Luz (1968)

¹¹ Maury pretendia também que a Amazônia fosse aberta à colonização anglo-saxônica ou como território para a expatriação dos negros libertos nos EUA, conforme descreve Nícia Vilela Luz. (1968).

¹² De tal maneira que, já em 1910 aproximadamente 25% da renda intra-regional da Amazônia era gasto com o serviço do capital estrangeiro. Conforme Santos (1980, p. 302) de \$485.833 de renda, \$120.283 era destinado ao serviço do capital estrangeiro.

¹³ 1985. P. 33.

¹⁴ Trata-se, provavelmente, das várias tentativas lideradas pelo comerciante João Caetano Gonçalves Vianna de formar uma companhia que, através do controle dos estoques de borracha, quebrasse o monopólio das casas exportadoras européias e norte-americanas e, assim, elevasse o preço do produto. Vide Weinstein (1993), capítulo cinco: A luta pelo setor de exportação.

- ¹⁵ Na realidade, a grande incógnita, que impossibilitava a demarcação da fronteira Brasil/Bolívia conforme estabelecido no Tratado de 1867, era a nascente do Javari, ponto final de uma linha geodésica de fronteira que iniciava pouco acima da confluência dos rios Beni e Guaporé. Apesar de várias expedições a nascente deste rio foi descoberta somente nos primeiros anos do século XIX.
- ¹⁶ Conf. Lima, 1952, p. 41.
- ¹⁷ 1952, p. 42.
- ¹⁸ Observe-se que a preocupação do governo brasileiro em relação a ação norte-americana na América Central, especialmente na área do Panamá, antecedeu mesmo à independência daquele país, Conforme revela este trecho: "... o Brasil não abriria ainda o Amazonas, por temer o expansionismo norte-americano. Citou, para justificar esse receio, a questão da propriedade do território do isthmo de Panamá, por onde passava a estrada de ferro" Já não são donos della, os donos da terra." Trata-se aqui de uma de uma resposta do ministro português (Figueira) a uma consulta feita pelo secretário de estado norte-americano, Willian L. Marcy, por volta de 1853/4 quando o ministro estava em Washington hospedado na casa do embaixador brasileiro Carvalho Moreira.
- ¹⁹ Lima, descreve um trecho retirado dos Apontamentos sobre a revolução Acreana, escrito pelo próprio Plácido de Castro em 1906: "*Era uma completa espoliação feita aos Acreanos. Veio-me à mente a idéia cruel de que as Pátria Brasileira se ia desmembrar, pois, a meu ver, aquilo não era mais do que o caminho que os Estados Unidos abriam para futuros planos, forçando-nos desde então a lhes franquear a navegação dos nossos rios, inclusive o Acre. Qualquer resistência por parte do Brasil ensejaria aos poderosos Estados Unidos o emprego da força e a nossa desgraça em breve estaria consumada.*" (1952, p.p. 113-4).
- ²⁰ Na realidade os mesmos temores eram compartilhados dentro da Bolívia, tendo sido os termos do contrato com o Bolivian Syndicate motivo de discussões, dentro do congresso daquele país, que resultaram na alteração de algumas de suas partes. Para maiores informações vide Leandro Tocantins, (1961).
- ²¹ O Bolivian Syndicate: "... iria ocupar-se da administração civil e fiscal do Acre, podendo manter polícia, exército e esquadra." (Santos, 1980, p. 203).
- ²² A expedição saiu de La Paz com mais de mil homens tendo sido reduzida a metade, ao final da viagem, em consequência de mortes por doenças tropicais. Ao chegar ao território do conflito a questão já estava decidida pela via diplomática
- ²³ In: Lima, 1952, p. 210.
- ²⁴ Decreto no. 4832, assinado pelo presidente Rodrigues Alves.
- ²⁵ Decreto no. 1179.
- ²⁶ Decreto no. 5161.
- ²⁷ Todos os decretos citados foram retirados da coleção das leis de Rondônia: legislação federal referente aos territórios e à Amazônia, Porto Velho, GH/comunicação Gráfica, 1990.
- ²⁸ Sobre as tentativas anteriores consulte-se a obra de Neville B. Craig: A estrada de

ferro Madeira-Mamoré, história trágica de uma expedição, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1947.

²⁹ 1993, p. 126. O destaque em negrito é nosso.

³⁰ 1980, P. 312. O destaque em negrito é nosso.

³¹ Cantanhede, Antonio. Achegas para a história de Porto Velho. In: Menezes, 1980, p. 315.

³² "Nas duas últimas décadas do século XX, era Santo Antonio estação de transbordo de produtos advindos da Bolívia destinados ao Oceano Atlântico." (Menezes, 1994, p. 77).

³³ "A firma construtora inglesa Public Works, encarregada da construção, veio para o Brasil em 1872, trazendo engenheiros, trabalhadores, e grande quantidade de material. Desembarcou no local denominado Santo Antonio, na margem direita do Rio Madeira, em frente à Cachoeira de Santo Antônio." (Ferreira, p. 113).

³⁴ "Em fevereiro de 1878, a empresa norte-americana P. & T. Collins veio ao Brasil construir a ferrovia do Madeira. Trouxe quase um milhar de trabalhadores, e uma quantidade espantosa de material e equipamentos ferroviários, desembarcando-os em Santo Antônio." (idem). Ainda a esse respeito Craig (1947) refere-se a: "... ausência de facilidades para descarga de pesada maquinaria e do material ferroviário...", referindo-se provavelmente a ausência de equipamentos próprios de uma porto com essa finalidade.

³⁵ Conf. O Brasil suas riquezas naturais e suas indústrias (1909).

³⁶ "De Santo Antonio a Porto Velho existiam duas propriedades de terras que foram atravessadas pela ferrovia, uma de Suarez Hermanos, "CANDELÁRIA", e a outra "SANTA MARTHA", de André, Frandolli, ambas posteriormente adquiridas pela Companhia Madeira-Mamoré, a primeira pela importância de duas mil libras esterlinas e a segunda por demanda judiciária vencida pela Companhia, a título de desapropriação. O Cel. Costa Crespo também moveu ação judicial contra o Governo Federal, pela ocupação de suas terras que eram desde o igarapé Boeira primitivamente (sic. chamado?) de Candelária, até muito além da Praia do Tamanduá." (Menezes, 1980, p. 312). Obs.: o destaque em negrito é nosso.

³⁷ Ao contrário, a iniciativa não parece ter diminuído muito o contágio da malária, conforme atesta essa passagem: "Um outro comunicado do médico norte-americano, Dr. Lovelace, ao engenheiro fiscal brasileiro Geraldo Rocha, com data de 08 de fevereiro de 1908, dizia que 95% dos habitantes de Porto Velho estavam atacados de malária..." (Pontes Pinto, 1993, p. 91).

³⁸ Segundo Osvaldo Cruz, além do hospital da Candelária: "... mantém a E. F. Madeira-Mamoré, um serviço de profilaxia fluvial e terrestre. O serviço fluvial consiste na visita sanitária dos navios que chegam a Porto Velho e a Santo Antônio." Relatório de Oswaldo Cruz. In: Menezes, 1980, p. 273.

³⁹ Idem, p. 269. Obs.: o destaque em negrito, nosso.

⁴⁰ Um estudo sobre o tema do controle da mão-de-obra, o de Evandro Rocha Lopes. Súditos e Cassacos: os trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Fundação Universidade de Rondônia (xerox), Porto Velho, 1995.

⁴¹ Craig, 1947, 1988, p. 201.

⁴² Cabe esclarecer que a greve se realizou em Santo Antonio, que nessa época era apenas uma vila, situação bastante diversa daquela encontrada pelos norte-americanos em 1907.

⁴³ A crítica ao comentário de Craig, de Hardman: "*Aqui, também, o liberalismo de Craig se retrai e a defesa da ordem privada, mais do que a lei pública, impõe-se de maneira inequívoca.*" (Hardman, 1988, p. 218).

⁴⁴ O fato de que algumas dessas determinações pudessem ser arbitrarias não altera em nada o fato de que houve o uso da força particular como ameaça contra o poder público, que deveriam ser resolvidas dentro da legalidade, ou seja, pela via dos tribunais.

⁴⁵ Podem ser encontrados em Hardman, 1988, p.p. 153-63.

⁴⁶ Classificados como perversos bandidos pelo próprio comandante do Satélite, o Sr. Carlos Storry. (Conf. Hardman, 1988, p. 157).

⁴⁷ Ferreira, 1988, p. 159.

⁴⁸ In: Ferreira, 1961, p. 165.

⁴⁹ Apenas uma guarda armada fora autorizada pelo barão do Rio Branco. Conf. Hugo (1991)

⁵⁰ Hardman, 1988, p. 143.

⁵¹ In: Menezes, 1980, p. 61.

⁵² Depoimento do Sr. João de Deus Alves. In: Ferreira, 1961, p. 161.

⁵³ Ainda, Pontes Pinto assim descreve as relações entre a ferrovia e o município: "*A Intendência Municipal não administrava a área onde estavam as instalações da ferrovia. (...) Os limites do patrimônio municipal e da estrada de ferro, estavam definidos pela artéria denominada avenida divisória.*" (1993, p. 128).

⁵⁴ Acta da Sessão Solemne da Instalação do Município de Porto Velho. In: Menezes, 1980, p. 71-2.

⁵⁵ Nota: O major Guapindaia, assim como o capitão Matos Costa, representavam por seus atos e pensamentos o autoritarismo de nossas elites durante a Primeira República. Assim a democracia e as garantias individuais a que se referiu o primeiro traduziu-se, historicamente, no voto de cabresto e no tratamento dos problemas sociais como "caso de polícia". Em suas práticas não diferenciavam da truculência e do autoritarismo da administração da ferrovia. Contudo, o que aqui interessa, o choque e a confusão entre poderes públicos e a pretensão à jurisdição de uma companhia estrangeira.

⁵⁶ Of. N. 49-29/04/15. In: Menezes, 1980, p. 76.

⁵⁷ Idem, p. 77.

⁵⁸ Idem, p. 76.

⁵⁹ Menezes, 1994, p. 77.

⁶⁰ Menezes, 1980, p. 75.