

Madeira Mamoré e A Imigração:

Nem todos fizeram a América.

Aliny Gomes do Carmo orientada pelo professor Fernando Arthur,
Universidade Federal do Pará, Centro de Filosofia e Ciências Humanas,
Faculdade de História. E-mail: alinygomes@terra.com.br.

O Título deve ser digitado em letras maiúsculas, separado do sub-título por " : " quando houver. O(s) nome(s) completo(s) do(s) autor e orientador deve(m) ser digitados separados do título por um espaço, seguindo da instituição de origem, atividade ou cargo exercido e 01 (um) e-mail para contato, que poderá ser do orientador ou do aluno líder do grupo; Cada resumo expandido deverá ser digitado entre três e cinco folhas no tamanho A4, com margens de 2,5 cm nos quatro cantos e o alinhamento deve ser justificado. O texto deve ser digitado em espaçamento 1,5. O resumo expandido não pode ultrapassar cinco laudas. O texto deverá ser digitado em fonte Times News Roman, tamanho 12 em Word for Windows.

Introdução

Se pensarmos no Brasil como palco de uma demanda significativa no que diz respeito ao tema Imigração, presenciaremos um cenário de projetos e sonhos que motivaram a vinda de milhões de imigrantes para cá nos períodos que vão desde fins do século XIX até fins da Segunda Guerra Mundial, que se divide em três grandes momentos das Imigrações no Brasil, (FAUSTO, pág. 275).

A Amazônia, embora tenha recebido uma quantidade de estrangeiros inferior a demanda que se direcionou aos estados do sul, constituiu na parcela do contingente que lhe cabia, muitos dos sonhos realizados. O grande interesse por parte dos imigrantes que se direcionaram às regiões norte era exatamente a oportunidade de crescer economicamente com base no comércio ou na agricultura familiar, que representava o enriquecimento do próprio imigrante e de seu núcleo familiar, o que com dificuldade ocorria com o contingente que se dirigiu ao trabalho na lavoura do café e indústrias. Esses por sua vez eram mão-de-obra, empregada e que enriquecia aos seus empregadores, (CENNI, pág. 195)

No panorama amazônico é fácil visualizar os homens que se destacaram economicamente e constituíram os que "fizeram a América". Por tanto existe outro tanto da gente de além-mar que foi esquecida e que por assim dizer, não entraram na lista dos bem sucedidos. Menos ainda são os que fizeram parte de um trecho da História da Amazônia intitulado Madeira-Mamoré, que arremontou trabalhadores para a morte, (CENI, pág. 198). Esses são o foco deste trabalho.

Compreender a imigração sob o aspecto dos que não conheceram as conquistas econômicas, mas que tiveram em uma sobrevivência suada sua maior conquista.

*A partir daí, apresentaremos a situação de uma estrada de ferro que fracassava antes mesmo de sair do papel. Para tal, analisaremos o livro *Do Rio de Janeiro ao Amazonas e alto Madeira itinerário e trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de ferro do Madeira Mamoré: impressões de viagem de 1885 de Ernesto Matoso, Obras Raras da Biblioteca Central da Universidade federal do Pará. Em debate com o livro Italianos no Brasil: Andiamo In 'Mérica de Franco Cenni, de 2003. Lembro apenas que, apesar da discrepância do livro de Franco Cenni sobre Imigração Italiana, o tópico: O Drama de uma Estrada de Ferro, aborda especificamente a História da ferrovia Madeira Mamoré. Discutiremos o debate historiográfico entre esses dois livros.**

Referencial Teórico

Ernesto Matoso fez parte da comissão do governo imperial para estudos sobre a estrada de ferro. O autor faz uma descrição da viagem às regiões do Alto Madeira. O Capítulo inicial nos arremete às transações comerciais para futuras instalações da estrada de ferro que em 1867 era ainda idealizada, (MATOSO, pág. 3). Neste período sonhava-se ainda com a abertura de um caminho que parecesse seguro para a Bolívia, através do Amazonas.

Coronel Church foi o encarregado e liderar a empresa que seria a responsável pela abertura do caminho para o Madeira. Em 27 de agosto de 1868 Georges G. Church apresenta-se em La Paz para a formação da National Bolivian Navigation Company.

O primeiro grande problema identificado nessa e em outras transações que tentaram qualquer tipo de obra naquelas regiões é o fato do pouco conhecimento que se tinha do território. Somente em 1846 é que o engenheiro boliviano D. José Agostinho Palácios escreveu um pequeno volume de sua viagem por aquele rio.

Outros trabalhos como o do tenente Gibbon e do general Quevedo também narraram sobre as condições físicas do Madeira, o último trabalho em nada fez supor que era difícil, (MATOSO, pág. 4).

Poderia citar inúmeros exemplos sobre as tentativas de reconhecimento da área em questão se fosse o caso a necessidade, porém nos ateremos ao idealismo da estrada de ferro que viria logo após essas primeiras empreitadas e que desde o seu nascimento apresentou falhas e desorganizações tais que eram somente indicativos das tragédias e derrocadas que viriam logo a seguir.

Foi a Guerra do Paraguai (1864-1870) quem por igual convenceu o governo brasileiro a planejar algum tipo de saída amazônica para o estado do Mato Grosso, tão afastado do restante do país como a Bolívia da América do Sul e do mundo. Todavia, tudo isso ficou letra morta até dar-se a explosão da borracha no final do século 19.

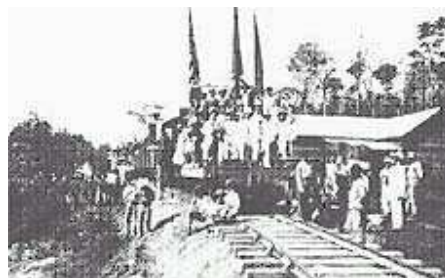
Então, milhares de seringueiros vindo do Brasil invadiram aquelas selvas desertas que separavam a Estado do Amazonas da Bolívia. O Acre, área boliviana, encheu-se de caucheiros sangrando tudo o que viam pela frente. Parecia, por fim, que havia-se encontrado o tão lendário El Dorado, o tesouro no meio da floresta que pusera a perder Francisco Orellana e o celerado do Lopo de Aguirre, ainda no século 16.

Portanto, evitada a guerra entre a Bolívia e o Brasil pelo controle do Acre (Tratado de Petrópolis de 1903), foram as exigências da nascente indústria dos transportes, automóveis e caminhões, faminta pela borracha para fazer pneus, transformada num ouro negro, quem forçou a que a estrada-de-ferro sonhada antes por tantos tomasse forma pelas mãos de Percival Farquhar, um empreendedor norte-americano que fazia de tudo naquela época e que havia ganho a concessão do governo brasileiro para a sua construção.

Construindo a estrada

A partir de 1907, aquela parte da região amazônica virou um formigueiro com mais de 3 mil trabalhadores vindos de todos os cantos do mundo. Até uma loja maçônica, a dos "Temporários", fundou-se por lá. Vindas de Nova York, modernas máquinas à vapor foram instaladas para ajudar os trabalhadores na derrubada da paisagem paleozóica que cercava os trilhos da temerária e desabrida ferrovia que, segundo seus detratores "ligava o nada a lugar nenhum".

A bexiga, a beribéri, a diarreia, a pneumonia, a malária e enxames de mosquitos os devastou. Eram os anti-corpos usados pela floresta para expelir os invasores. Metade dos médicos morreu ou adoeceu com gravidade. Pavorosas ainda eram as chuvas. As trombas d'água, uma a cada 24 horas, dissolvendo tudo, punham o trabalho de meses a perder. Partindo do cais de Porto Velho em direção à fronteira boliviana, o primeiro trecho de 90 km da estrada de ferro Madeira-Mamoré foi inaugurado em 1910.



Inauguração do primeiro trecho da Madeira-Mamoré, em 1910 (foto: Danna Marrill)

No ano seguinte a Madeira-Mamoré Company, controlada por Farquhar, importou mais de 5 mil braços para afundá-los nos igarapés e pântanos que cercavam os trilhos da ferrovia, já conhecida então como *Mad Maria* ("Maria louca"), como a imprensa estrangeira começou a referir-se a ela. No total dos quatro anos e meio que durou sua construção foram contratados 21.817 operários que se espalharam ao longo do trajeto, habitando ranchos de folhas de palmeiras ou precários galpões, tudo supervisionado por uma equipe de engenheiros americanos sob a liderança do superintendente Harry Meyer.

Manoel Rodrigues Ferreira, engenheiro paulista, historiador e sertanista que escreveu o mais detalhado e confiável livro sobre a ferrovia ("A Ferrovia do Diabo", 1962) assegura que a mortandade dos operários não foi tão elevada como espalharam na época. Na verdade, pelo menos pelos registros oficiais, os óbitos foram de 1.552, ou seja 7% do total de trabalhadores empregados na obra, bem longe dos propalados 6 mil mortos que disseram que ela provocara.

Em 1º de agosto de 1912, com 366 km completados, finalmente a inauguraram, encerrando assim um dos maiores feitos da engenharia do nascente século 20. A outra grande obra que se fazia naquele momento era a abertura do Canal do Panamá, construção mastodônica que de certo modo ofuscou o da estrada de ferro Madeira-Mamoré. Naquele ano da sua inauguração a borracha correspondia a 39% das exportações brasileiras (equivalente a 60% da exportada no mundo inteiro).

No ano seguinte, em 1913, Farquhar estava falido. Uns anos depois, superada os tormentos que o pagamento da ferrovia custou ao governo brasileiro (62 mil contos ou 28 toneladas de ouro), os trilhos que pareciam ser de ouro, com a estrada abandonada, viraram trilhos do diabo. A concorrência dos seringais do sudeste asiático e, depois, a invenção da borracha sintética, fizeram a extração amazônica entrar em crise definitiva. Tal como depois deu-se com Henry Ford (Fordlândia) e Daniel Ludwig (Projeto Jari), Percival Farquhar mediu forças com a floresta amazônica e perdeu. A Bolívia, enquanto isto continuou na mesma.

Metodologia

Seqüência descritiva (veracidade da informação) e seqüência argumentativa (reflexão sobre escolhas metodológicas). Nesta sessão, o aluno precisa definir o tipo de pesquisa e os procedimentos metodológicos (Amostra, Instrumentos de Coleta de Dados e Classificação dos Dados).

Resultados

Elemento não necessário quando a pesquisa corresponder a um trabalho bibliográfico. Seqüência informativa (clareza e relevância) e uma seqüência descritiva (veracidade da informação). Seqüência argumentativa onde serão discutidos/refletidos os resultados encontrados e a relevância deles para a construção do conhecimento

Considerações Finais

Parte final do texto onde se apresentam as considerações finais correspondentes aos objetivos que partem do problema. Compreende uma seqüência descritiva e informativa, onde são sumariados os principais resultados encontrados (tudo isso à luz da Introdução). Espera-se também que neste momento, seja feita uma auto-crítica em relação ao Estudo como um todo. As conclusões devem responder às questões da pesquisa, correspondentes aos objetivos. Devem ser breves podendo apresentar recomendações e sugestões para trabalhos futuros.

Agradecimentos

Elemento opcional no artigo.

Referências

Elemento obrigatório. As referências constituem uma lista ordenada dos documentos efetivamente citados no texto. (NBR 6023, 2003).