

**KITS DIDÁTICOS
DOCUMENTOS HISTÓRICOS NO
ENSINO**

**Modernização da Amazônia no
final do século XIX e início do
século XX: implementação
ferroviária**



Negativo flexível tipo film-pack, gelatina. 12,50x17,60cm. IC 20238 - Fonte: Dana B. Merrill - Catálogo da exposição Ferrovia Madeira-Mamoré: Trilhos e Sonhos BNDES e Museu Paulista da USP cortesia: Carlos E. Campanhã . Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/Dana-Merrill-Museu-USP-foto-102.shtml>



KITS DIDÁTICOS DOCUMENTOS HISTÓRICOS NO ENSINO

**Material didático criado e organizado ao longo das aulas na Disciplina
- *Ensino de História: Teoria e Prática - 2023***

Professora:

Prof.^a Dr.^a. Antonia Terra de Calazans Fernandes

Monitora:

Lorena Sayuri Nakashima

Estudantes:

Andreia Andrade

Julia Felix Piconi

Vagner Domingos

Funcionário Administrativo:

Marcos Antonio de Oliveira



**Laboratório de Ensino e Material Didático - LEMAD
Departamento de História – FFLCH –USP
2023**

LISTA DE DOCUMENTOS

1. Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Madeira-Mamoré, a velha ferrovia está de volta, maio/junho 1981, página 5, editado pela Fundação Nacional Pró-Memória. Disponível em: https://www.gov.br/iphan/pt-br/superintendencias/rondonia/Boletim_12.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.



2. TEXTOS e DOCUMENTOS. Tratado entre o Brasil e a Bolívia: Petrópolis, 17 de novembro de 1903, v. 3, n. 12, p. 39-43, dez. 1981. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/030015/per030015_1904_00009.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.



2a. Márcia Loureiro, Marianne L. Wiesebron, Marilene Nagle (Org.) Rui Barbosa : uma personalidade multifacetada : A multifaceted personality - 2. ed. rev. e aum. — Brasília : FUNAG, 2023.

3a. DORATIOTO, Francisco. O Brasil no mundo. In: **A abertura para o mundo: 1889-1930**. Lilia Moritz Schwarcz. (org.). Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. p. 133-172.

3b. Fonte:
https://pt.wikipedia.org/wiki/Exposi%C3%A7%C3%A3o_Panamericana

3c. Printed by: Banknote Corporation of America
Printing Method: Lithographed and engraved
Fonte: <https://www.mysticstamp.com/Products/United-States/3505/USA/>

4. GAGLIANONE, Isabela. Aqui todos viramos bárbaros, O Benedito, 2015. Disponível em: <https://obenedito.com.br/aqui-todos-viramos-barbaros/>. Acesso em: 14 jun. 2023.



5a. CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição. Brasileira, 1947. p. 459.

LISTA DE DOCUMENTOS

5b. Biblioteca Nacional, Mapa das ferrovias do Brasil, 1913. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1559740/mss1559740.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.



6. CRAIG, Neville B.. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, p. 50 e 51.
7a. CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. O Eldorado dos Deserdados: indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço rumo ao oeste amazônico. 2018. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. P. 225.

7b. REIS SANTOS RODRIGUES, Jones. La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil. Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, 2009.

8. FOOT, Francisco, Trem fantasma, a modernidade na selva, (2ª ed.) São Paulo, Cia das letras, 1988, p. 130.

9a. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. "Views of the Estrada de Ferro Madeira e Mamore Amazonas & Matto Grosso, Brazil S.A." The New York Public Library Digital Collections. 1909 - 1912. Disponível em: <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47db-b857-a3d9-e040-e00a18064a99>. Acesso em: 14 jun. 2023.



9b. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. "Views of the Estrada de Ferro Madeira e Mamore Amazonas & Matto Grosso, Brazil S.A." The New York Public Library Digital Collections. 1909 - 1912. Disponível em: <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47db-b85a-a3d9-e040-e00a18064a99>. Acesso em: 14 jun 2023.



10. FERREIRA, Barros. O Romance da Madeira-Mamoré, São Paulo: Editora Clube do Livro, 1963.

LISTA DE DOCUMENTOS

11. MAGALHÃES, Guilherme. A Amazônia fora dos trilhos - Márcio Souza desnuda o custo da 'civilização' em 'Mad Maria', que é reeditado em momento decisivo da região. Revista Quatrocinco, 24 fev 2023. Disponível em: <https://www.quatrocinco.com.br/br/resenhas/literatura-brasileira/a-amazonia-fora-dos-trilhos>. Acesso em: 14 jun 2023.



12. Missão Rondon, Apontamentos sobre os trabalhos realizados pela Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas de 1907-1915. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1916, p. 234-235. Esse texto não traz autoria na sua capa, mas segundo Antonio Carlos de Souza Lima, 1990, p. 22, o texto intitulado Missão Rondon compõe-se de artigos escritos por Luis Bueno Horta Barbosa, um dos quatro irmãos também componentes da Comissão Rondon, publicados no Jornal do Comércio, durante o ano de 1915.

13. SAMPAIO, Teodoro. Atlas dos Estados Unidos do Brazil, 1908, Mapa de Etnografia. Instituto de Estudos Brasileiros, coleção de José Feliciano de Oliveira.

14a. Dana B. Merrill - Catálogo da exposição Ferrovia Madeira-Mamoré: Trilhos e Sonhos BNDES e Museu Paulista da USP cortesia: Carlos E. Campanhã . Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/Dana-Merrill-Museu-USP-foto-102.shtml>



14b. The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. "Views of the Estrada de Ferro Madeira e Mamore Amazonas & Matto Grosso, Brazil S.A." The New York Public Library Digital Collections. 1909 - 1912. Disponível em: <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47db-b885-a3d9-e040-e00a18064a99>. Acesso em: 14 jun. 2023.



LISTA DE DOCUMENTOS

15. Madeira Mamoré, a ferrovia do Diabo”. Biblioteca Nacional. Quinta feira, 30 de abril de 2020. Disponível em: <https://antigo.bn.gov.br/acontece/noticias/2020/04/madeira-mamore-ferrovia-diabo>. Acesso em: 14 jun. 2023.



16. AMARAL, Tarsila. Estrada de Ferro Central do Brasil (1924). Óleo sobre tela, c.i.d. - 142,00 cm x 126,80 cm - Coleção Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo (SP)

17a. Edição especial da revista Manchete lançada em outubro de 1970 com 12 páginas coloridas dedicadas à "conquista" da floresta viabilizada pela abertura da rodovia Transamazônica. Reprodução/Acervo Ricardo Cardim.

17b. Radio Câmara - Câmara dos Deputados - disponível em: <https://www.camara.leg.br/radio/programas/256566-ferrovias-brasileiras-declinio-das-ferrovias-06-01/>



e

Fonte: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm



18a. fonte:

<https://www.archdaily.com.br/br/973895/historia-do-patrimonio-ferroviario-brasileiro>



18b. Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/centrais-de-conteudo/map-rodo-evolucao-pdf>



18c. Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/centrais-de-conteudo/map-rodo-evolucao-pdf>



LEITURA DOS DOCUMENTOS

A Amazônia é um riquíssimo bioma, abrangendo territorialmente diversos países do continente americano, dentre eles, em grande extensão, o Brasil, sendo uma região com importantes acontecimentos históricos, mas que nem por isso o ensino de História sobre a região recebe o foco que merece. Buscando aprofundar nesse rico tema, o presente kit didático trata da temática da implementação ferroviária na Amazônia durante finais do século XIX e começo do século XX, especialmente da construção da ferrovia Madeira – Mamoré,

A problemática principal colocada é: “desenvolvimento e modernização na Amazônia, mas para quem? E de que forma?”. Sendo assim, o objetivo é utilizar a História da construção da ferrovia Madeira – Mamoré para expor como que os ideais modernistas para a região afetaram o bioma, a população local e os trabalhadores em nome de um progresso dito como modernizador, mostrando que ideais de ocupação, exploração e colonização da região continuaram a serem perpetuados mesmo na idade contemporânea, mas agora por novas concepções e contextos históricos.

Partindo então para a definição da documentação utilizada para elaboração do kit didático. O **documento 1** trata do trecho de uma documentação escrita originalmente pelo SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o primeiro órgão federal de proteção do patrimônio cultural brasileiro, que durou de 1937 até 1946, mas que foi editada em 1981 pela Fundação Nacional Pró – memória, o documento faz um panorama geral desde a construção da Ferrovia Madeira – Mamoré até sua pós – desativação, indo até o ano de 1979, a ideia é apresentar como se deu o processo de construção e decadência da ferrovia, de forma resumida e esquemática para familiarizar os alunos com o tema, os contextualizando do assunto.

LEITURA DOS DOCUMENTOS

O **documento 2a** é um trecho do Tratado de Petrópolis firmado entre Brasil e Bolívia no ano de 1903 para delimitar o território para a construção da ferrovia Madeira – Mamoré, especificamente do artigo VII, que descreve os lugares que a ferrovia passaria e o que cada nação ganharia com isso, com isso, mostrando a influência de acordos políticos – econômicos entre ambos os países para a concretização do empreendimento. O **documento 2b** é a escrita de uma parte da obra: “Rui Barbosa: uma personalidade multifacetada. Rui Barbosa: a Multifaceted Personality” organizada por Márcia Loureiro, Marianne L. Wiesebron e Marilene Nagle, em 2023, tratando – se dos pensamentos e atitudes de Rui Barbosa (foi um político, jurista, intelectual e diplomata) que também atuou como importante figura na questão do Tratado de Petrópolis, contrapõe a visão e atitudes de Rui Barbosa com a do Barão do Rio Branco, acabou que o primeiro conseguiu a criação do Tratado sob os preceitos que julgava melhor. Essa documentação consegue explicitar bem o ambiente complexo existente entre Brasil e Bolívia e a importância dada para a resolução de conflitos em prol da construção da ferrovia.

O **documento 3a** é a escrita de uma parte da obra: “O Brasil no mundo – A abertura para o mundo: 1889 – 1930”, do autor Francisco Doratioto, produzida por Lilia Moritz Schwarcz, ano de 2012, no fragmento é explicitado como se chegou a elaboração do Tratado de Petrópolis, que futuramente facilitaria a construção da ferrovia Madeira – Mamoré entre Bolívia e Brasil, resolvendo questões de fronteira entre as duas nações, graças a concessão do Acre (antigo território boliviano) para o Brasil, porém, os territórios latinos não interessavam só aos mesmos, os Estados Unidos da América, com a Doutrina Monroe propagavam o panamericanismo, classificando – se como os “defensores

LEITURA DOS DOCUMENTOS

das Américas”, argumento utilizado pelos Estados Unidos para justificar a disputa que mantinha com a Grã – Bretanha pelo domínio econômico e político na região, esta última que vinha tentando se apoderar de território amazônico na área da Guiana Francesa, acabou que, o chanceler Rui Branco, em contraposição a Rui Barbosa fez dar certo as negociações com a Bolívia para a concessão do Acre, invés de permitir a posse por capital estrangeiro norte – americano e inglês. Os **documentos 3b e 3c** são imagens do logotipo da Exposição Panamericana, que ocorreu nos Estados Unidos, na cidade de Buffalo em Nova Iorque, no ano de 1901. O objetivo principal da Exposição era demonstrar a superioridade estadunidense perante a América, cooperando para provar força sob o território nacional.

O **documento 4** é um extrato da obra: “Mad Maria”, do autor Márcio de Souza, escrito em 1980, nele o autor define como o empresário estadunidense Percival Farquhar que fez grandes investimentos para a construção da ferrovia Madeira – Mamoré, revivendo o projeto de construção da mesma que estava em passos lentos desde o ano de 1877, mostrando como que a modernização chegaria na região, viria por meio da devastação da natureza e das populações locais que o mesmo chama de “selvagens”. Com isso elucidada alguns dos reais preceitos por trás da ideia de modernização existente no período, modernizar não era só trazer novas tecnologias para a região, mas atacar e aniquilar tudo aquilo que era visto como “atrasado”, exemplo dos povos locais, como os indígenas e ribeirinhos e da natureza exuberante amazônica.

O dois documentos a seguir, o **documento 5a** e **documento 5b** tratam – se de mapas, o primeiro é o mapa do caminho que a ferrovia

LEITURA DOS DOCUMENTOS

Madeira – Mamoré, e o segundo mapa do caminho que outras ferrovias existentes no Brasil, produzido em 1913, a legenda mostra as Companhias responsáveis pelo empreendimento. Algo de destaque para a análise dos mapas é reparar que a grande maioria das ferrovias no Brasil se concentravam nas regiões sul e sudeste, servindo como comparativo para entender a inovação da empreitada da ferrovia Madeira – Mamoré e a precisão de integrar a região Norte ao restante do país.

O **documento 6** é a escrita de uma parte da obra: “Estrada de Ferro Madeira – Mamoré” de autoria de Neville Burgoyne Craig, publicada no ano de 1947, falando como o Coronel Church enviado para inaugurar as obras para a construção da ferrovia agia e refletia sobre a região, especialmente no que diz respeito às populações que lá viviam e a falta de “civilização”, nomeando inclusive a estrada como a “estrada da paz, do progresso e do desenvolvimento comercial”. Essa última frase é crucial para se fazer entender a imagem moldada acerca da Amazônia e o porquê a vinda da ferrovia era sinônimo de inovação e progresso, contrapondo com os aspectos naturais da região e ao “atraso” que por lá perpetuariam graças a falta de “civilidade”, numa perspectiva preconceituosa e etnocêntrica caberia aos “homens brancos e inteligentes” trazerem o desenvolvimento para a região em detrimento da valorização daqueles que habitavam a região e de toda opulência da natureza amazônica que era ma aproveitadas graças a incivilidade que reinava por lá, não usando todo o potencial comercial do lugar.

Os **documentos 7a** e **7b** apresentam trechos de informações acerca dos trabalhadores estrangeiros utilizados na construção da ferrovia Madeira – Mamoré. O primeiro extraído da tese de doutorado de Antonio Alexandre Isidio Cardoso, título: “O Eldorado dos Deserdados: indígenas,

LEITURA DOS DOCUMENTOS

escravos, migrantes, regatões e o avanço rumo ao oeste amazônico”, ano de 2018, mostra o que os trabalhadores imigrantes receberiam em troca do seu trabalho. O segundo extraído da obra: “La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primeral inmigración negra libre para Brasil” de autoria de Jones Rodrigues Santos Reis, mostra a quantidade de trabalhadores negros imigrantes do ano de 1907 até 1912. Com isso, quer – se elucidar o perfil da maioria dos trabalhadores chamados para a implementação do projeto, como visto, eram pessoas negras, indígenas, escravos, migrantes de outras regiões do Brasil e imigrantes de outras partes do mundo, o perfil racial e socioeconômico dos trabalhadores teve influência direta no seu trato e o tipo de trabalho que desempenharam.

O **documento 8** é a escrita de um trecho da obra: “Trem fantasma, a modernidade na selva”, do autor Francisco Foot, 1988, nela é retratada mais a fundo como os trabalhadores da ferrovia Madeira – Mamoré viviam na região, contando mais sobre as várias dificuldades que tiveram que enfrentar e formas de resistência que tentaram colocar em prática, como doenças, mortes, tentativas de fuga e protestos contra os abusos que sofriam, são até mesmo caracterizados como “escravos modernos”, ressaltando as condições de sub-humanidade que viviam, sendo assim, pouco importava as mortes sofridas, nada ou pouca coisa podia os amparar. Tal texto é de forte impacto para fazer refletir sobre o ideal de progresso perpetuado a nível nacional, como dito anteriormente, trabalhadores de várias regiões do Brasil e do estrangeiro foram convocados para a construção do empreendimento, num momento de desenvolvimento nacional o que se queria era modernizar o país, porém, a que custa esse desenvolvimento viria? A custa da vida de várias pessoas colocadas em situações insalubres? Pela violação de direitos

LEITURA DOS DOCUMENTOS

básicos de todo ser humano? Pela mínima existência de condições dignas de trabalho? O objetivo então é fazer pensar na problemática principal apresentada no presente kit didático: “Desenvolvimento e modernização na Amazônia, mas para quem? E de que forma?”

O **documento 9a** e **9b** tratam – se de fotos que retratam os ambientes ocupados pelos trabalhadores durante a construção da ferrovia, encontram – se localizadas no acervo da NYPL (The New York Public Library), tradução: Biblioteca Pública de Nova Iorque, acessada digitalmente, nela consta o projeto: “A divisão de arte, impressões e fotografias de Miriam e Ira D. Wallach: coleção de fotografia”, tal coleção foi criada em 1980, quando fotos selecionadas de outros departamentos e filiais da NYPL foram juntadas para criar um projeto que atualmente possui 500.000 fotografias de 6.000 fotógrafos. O **documento 9a** mostra o tipo de casa que os operários da ferrovia viviam, numa espécie de galpão aberto, feito do que parece ser madeira, amontoados em redes e em meio a varais de roupas, retratando o desconforto que eram obrigados a passar. Já o **documento 9b** mostra onde os engenheiros ficavam alocados, só a parte externa da hospedaria é vista, mas só por ela é possível perceber que tem uma boa estrutura, em um terreno de chão batido, com vegetação em torno, teto que parece ser de alvenaria, com janelas para ventilação e com muitos quartos disponíveis para alocar os trabalhadores.

Com a definição dos diferentes ambientes construídos para diferentes perfis de trabalhadores, fica elucidado a diferenciação social colocada de acordo com a profissão desempenhada por cada um, sendo aqueles que executavam trabalho manual menos valorizados do que aqueles que executavam um trabalho intelectual, porém, a questão fundamental é, como isso pode refletir as mazelas de uma sociedade, especialmente a sociedade amazônica dos séculos XIX e XX?

LEITURA DOS DOCUMENTOS

A resposta para isso pode ser procurada avaliando as condições de vidas de trabalhadores da Madeira – Mamoré.

O **documento 10** é a escrita de um trecho da obra: “O Romance da Madeira-Mamoré” do autor Barros Ferreira, produzido em 1963, conta as primeiras impressões que imigrantes estrangeiros tiveram acerca do ambiente que iria ser construída a ferrovia, são citadas as populações ribeirinhas, pobreza e uma definição de “ambiente primitivo”, coisas que decepcionaram os tripulantes. Essas definições do lugar e citações acerca dos pensamentos dos imigrantes, demonstram uma clara visão supremacista sobre a região e suas populações locais, os vindos de fora consideravam como um lugar atrasado, com necessidade de tudo e habitados por povos inferiores, coisa bem propagada ao longo de muitos séculos, sendo táticas de modernização, como a criação da ferrovia possíveis tentativas de “salvar o lugar”.

O **documento 11** é a escrita do fragmento do artigo: “A Amazônia fora dos trilhos”, de Guilherme Magalhaes, publicado em 2023 na revista Quatrocinco. Relaciona a obra “Mad Maria” do já citado Marcio de Souza com ideais de civilização do período, o trecho em questão contrapõe o homem (civilização) e a natureza (barbárie), onde Percival Farquhar, também já citado no presente trabalho, reclama que investimentos seus foram paralisados por causa da presença indígena na região, achando isso um absurdo. Aqui fica claro que a modernização requerida para ser implantada, não tinha relação com respeito a natureza e nem as populações nativas, o progresso para ocorrer deveria dizimar tudo aquilo considerado como “atrasado”, “primitivo”, pois isso impediria o verdadeiro avanço, aspectos importantes para novamente pensar na problemática do

LEITURA DOS DOCUMENTOS

kit didático, além do impacto do empreendimento na vida das populações viventes lá.

O **documento 12** é a escrita de trechos de artigos produzidos por Luis Bueno Horta Barbosa, em 1915, sobre a Missão Rondon, criada pelo Presidente da República Affonso Penna (1906 – 1909), consistia na missão encarregada pela Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso e Amazonas, tendo como chefe o Cândido Mariano da Silva Rondon, conhecido por Marechal Rondon, foi um importante engenheiro e militar, o objetivo da missão era estender uma linha telegráfica entre as cidades de Cuiabá e Porto Velho, às margens do Rio Madeira, atualmente localizadas respectivamente nos estados de Mato Grosso e Rondônia. Especificamente com isso se pretendia pacificar os povos nativos da região, porém, não por meio de táticas agressivas, a intenção era pacificar sem agredir, mas coagir, assim os integrando a sociedade brasileira. O foco do trecho disponibilizado é fazer refletir como que as diversas táticas de pacificação e integração para com os povos da região amazônica influenciaram a vida dos mesmos e como isso não tinha um lado humanitário, pelo o contrário o foco era a empreitada capitalista na região, para isso, uma política de coação não violenta foi vista como uma saída para os inserir no sistema requerido pelas elites.

O **documento 13** trata – se de um mapa etnográfico, produzido em 1908 por Teodoro Sampaio, nele é mostrado os diversos perfis de pessoas que habitavam o Brasil na época, sendo aqueles identificados como brancos e negros e descendentes de negros em maioria habitantes das regiões sul, sudeste e nordeste, e as regiões norte e centro – oeste habitadas em maioria por etnias indígenas. Essa identificação é importante pois demonstra claramente o público local que mais foi afetado pelas

LEITURA DOS DOCUMENTOS

políticas de modernização do período, além de servir como uma excelente comprovação do quanto a resolução da questão indígena era substancial para “fazer dar certo um Brasil realmente integrado”.

O **documento 14a** e o **documento 14b** são fotografias que retratam os povos indígenas na região amazônica. O **14a**, fotografia de Dana B. Merrill, fotógrafo norte – americano, retratando um grupo de indígenas da etnia Caripuna, responsáveis por darem o ponta – pé inicial nas obras da ferrovia Madeira – Mamoré (1909 – 1910), são 5 indígenas, estão em uma canoa as margens do rio Madeira, todos nus, um de pé e quatro sentados. O **14b**, fotografia do projeto de Miriam e Ira D. Wallach, nela é retratado três engenheiros ao lado de cinco indígenas em uma aldeia (1910 – 1911), um dos indígenas veste roupas, e todos os engenheiros também. Analisando tais imagens o foco é proporcionar uma ótica mais ampla da relação entre os grupos que atuaram na construção da ferrovia Madeira – Mamoré.

O **documento 15** é um trecho do artigo: “Madeira – Mamoré, a ferrovia do Diabo”, disponível no site da Biblioteca Nacional, nele contém informações acerca do final da construção da ferrovia, diz que a obra acabou em 1912, cita seu nome popular: “Ferrovia do Diabo”, e por que isso? Isso graças as já citadas anteriormente, condições insalubres que trabalhadores foram obrigados a passar, citando o acontecimento de mortes, fome e doenças, com uma frase crucial: “aliadas as condições de trabalho precárias que eram minimizadas e naturalizadas pelos empresários como um preço a ser pago em benefício do progresso”. Com isso, é reiterado o ideário de “progresso a qualquer custo”, o que valia era implementar políticas capitalistas na região, com o apoio do empresariado e da ordem pública, perpetuando a lucratividade a qualquer custo, mesmo

LEITURA DOS DOCUMENTOS

que custasse vidas.

O **documento 16**, é a obra: “Estrada de Ferro Central do Brasil”, (1924), feita por Tarsila do Amaral, traz uma pintura modernista que mostra o contraste das paisagens rurais e estradas de ferro de São Paulo, que estava em processo emergente industrial, misturando cenários abertos da fazenda e o futuro das cidades modernas. A escolha de tal documento deveu – se pela contemporaneidade do mesmo, considera – se interessante sua utilização para mostrar como o cenário mescla entre vida urbana e vida rural, contraste entre a “modernização e o atraso”, conseguiu perpassar pelo tempo e influenciar a forma de ver e tratar o mundo.

O **documento 17a** e **documento 17b** tratam da ascensão das rodovias no Brasil e declínio das ferrovias. O **17a** é uma imagem de uma edição da Revista Manchete, lançada em 1970, traz em letras destacadas: “Aqui vencemos a floresta – O norte amazônico”, fala sobre a abertura da rodovia Transamazônica (BR – 230), empreitada que fazia parte dos projetos faraônicos do período da ditadura militar, tendo sua construção iniciado durante o governo de Emílio Garrastazu Médici, o principal objetivo era proporcionar desenvolvimento e integrar a Amazônia ao restante do país, a intenção original era que a rodovia liga – se do Nordeste ao Norte do país, contando também com Peru e Equador, mas de fato, percorre atualmente os Estados de Paraíba, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas, e não é pavimentada. A manchete diz claramente que busca “vencer a floresta”, com isso, é possível detectar que os ideários de destruição da floresta e seus habitantes para a implementação de um projeto de modernização continuou na região, mesmo não se falando mais de ferrovias.

LEITURA DOS DOCUMENTOS

O **17b** traz a reportagem “Ferrovias Brasileiras - Declínio das ferrovias”, produzida pela Rádio Câmara, no ano de 2005, afirmando como a falta de investimentos nas ferrovias e os altos investimentos nas rodovias brasileiras, tirou o foco da primeira para a segunda, explicando que o investimento privado já não dava mais conta de arcar com as ferrovias, sendo em meados dos anos 50 e 60 passando para o capital público, tanto que é dado como exemplo a Lei número 3115, de 16 de março de 1957, explicando que fica sob competência do Poder Executivo a construção e administração das ferrovias do país. Nesse documento é explicitado a passagem do capital privado para o público no trato da malha ferroviária, coisa que inclusive aconteceu com a ferrovia Madeira – Mamoré, importante para compreender o declínio de tal empreendimento.

O **documento 18a** é um mapa que mostra o esquema das estradas de ferro no Brasil no ano de 1954, analisando ele é possível perceber a concentração da malha ferroviária especialmente nas regiões nordeste, sul e sudeste, adentrando ao centro – oeste, e pouquíssimo na região Norte. Já os **documentos 18b** e **18c** são mapas que mostram a malha rodoviária do Brasil, o primeiro como era a situação em 1960 (maior concentração de rodovias no sudeste e sul) e o segundo como era a situação em 1980 (maior concentração de rodovias no sudeste, sul, nordeste e centro – oeste). Todos os mapas são excelentes para compreender visualmente a passagem dos maiores investimentos em rodovias do que em ferrovias no país como dito anteriormente.

PROPOSTA DIDÁTICA

DOCUMENTO 1

1. Com base no texto, responda:

- A) Quem idealizou a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e quando isso ocorreu?
- B) Quais são os fatores que fizeram a construção não se concretizar?
- C) Por qual motivo o Brasil insistiu na construção e retomou, posteriormente?
- D) Quais seriam as funções da ferrovia?
- E) Por que a EFMM passou a ser conhecida como “Ferrovia do Diabo”?

2. A história da construção da Estrada de ferro Madeira-Mamoré (EFMM) remonta à segunda metade do século XIX, quando ela começa a ser idealizada, mas será apenas com a assinatura do Tratado de Petrópolis (1903) que se estabelecerá sua efetiva concretização. A ferrovia passou a funcionar entre Porto Velho e Guajará-Mirim, em 1912. (FGV - 2017)

A respeito da construção da EFMM, assinale (V) para a afirmativa verdadeira e (F) para a falsa.

() Sua implantação ficaria a cargo de empreendedores brasileiros financiados pelo Banco do Brasil, em conformidade com o Tratado de Petrópolis e em sintonia com o governo reformista e urbanizador de Rodrigues Alves, empenhado em expandir a rede ferroviária nacional.

() Sua criação facilitaria o escoamento de mercadorias bolivianas e brasileiras, sobretudo o látex, até a cidade de Porto Velho, de onde seguiriam por via fluvial até o Atlântico, o que era de importância vital para a Bolívia que acabara de perder o seu acesso ao Pacífico.

() Sua construção utilizaria predominantemente mão de obra farta e barata disponível na região, seja os seringueiros indígenas já acostumados à mata, seja os colonos cearenses em fuga das secas que assolavam o Nordeste no último quarto do século XIX.

PROPOSTA DIDÁTICA

DOCUMENTO 2

3. O documento 2 se trata do artigo VII do Tratado de Petrópolis. Ele exhibe, inicialmente, os locais que a ferrovia deverá passar. Quais são eles?
4. Quais foram os ganhos do Brasil com o Tratado de Petrópolis?
 - A) A construção da ferrovia foi feita pelo Governo Brasileiro ou por uma empresa privada?
 - B) Considerando os interesses dessa empresa, conforme Documento 1, quais foram as implicações dessa obra para a floresta e as populações?

DOCUMENTO 3

5. Leia os documentos 2 e 3 a partir deles responda:
 - A) O que foi a doutrina Monroe? Qual a relação entre ela e a construção da Madeira Mamoré podemos estabelecer?
 - B) Quais potências imperialistas estavam envolvidas nessa questão do Acre?
 - C) Qual o papel do Brasil nesse momento, através da figura do chanceler Rio Branco?
 - D) De acordo com o documento 3, o Acre, que ainda pertencia à Bolívia, já era habitado por brasileiros desde o século XIX, sendo assim essas pessoas tinham uma relação com local para além das fronteiras. Na sua opinião, qual a implicação para a cultura local com a delimitação de fronteiras nacionais?
 - E) Analise as imagens 3b e 3c da Exposição Internacional e estabeleça uma relação entre elas e a política imperialista do pan-americanismo.
6. Considerando o momento econômico do Brasil, porque Rui Barbosa não era a favor do Tratado de Petrópolis?

PROPOSTA DIDÁTICA

DOCUMENTO 4

7. A partir do documento 4, responda:

- A) O autor afirma que “fizemos renascer o projeto de 1870”, a qual projeto ele se refere e o que ocorreu com esse projeto? (Veja Documento
- B) Segundo autor nesse momento o “otimismo brasileiro parecia exigir o impossível”. Considerando o projeto, o período e o local, a que ele se referia como “impossível?
- C) Por que, na visão do autor, há um crime que lesava as possibilidades de lucro? Que crime seria esse?
- D) Quem seriam as civilizações selvagens citadas?
- E) Por que, na sua opinião, o autor enfatiza o “gênio americano”? Qual a relação disso com as civilizações selvagens que ele afirma residir na região?

Com base no trecho abaixo, “Percival Farquhar e o capital americano”, responda:

“A empresa *Brazil Railway*, do empresário estadunidense, Percival Farquhar construiu mais de 300 quilômetros de linha férrea unindo São Paulo ao Rio Grande entre 1908 e 1910, período da construção da Madeira Mamoré. A empresa concessionária recebeu do governo federal até 15 km de cada lado da estrada de ferro como doação de terras tidas como devolutas para exploração madeireira e para colonização europeia. Contudo, as terras eram ocupadas por posseiros assentados há muitos anos, que residiam e trabalhavam na região. Inabalável, a Estrada de Ferro expulsou esses habitantes, e sua atuação se repetiria no vale do rio Iguaçu: o grupo empresarial de Farquhar dedicava-se a explorar a madeira e a vender as terras “devolutas” na verdade, brasileiros que desenvolviam atividades na região) a colonos europeus.”

Fonte: Arquivo Nacional - 02/08/2018 . Disponível em:
<http://querepublicaeessa.an.gov.br/temas/98-percival-farquhar.html>

PROPOSTA DIDÁTICA

8. Qual era o interesse dessa empresa no Brasil e na América Latina? Relacione a atuação dessa empresa com as imagens dos Documentos 3b e 3c.
9. Você acredita que o sucesso de suas operações aqui no Brasil e na América Latina se deu devido a que? Considere que a concessionária teve atuação em diversos setores.
10. A construção da ferrovia foi viabilizada principalmente por: (FGV - 2015, adaptada)
- A) capital privado nacional oriundo das oligarquias da região;
 - B) presença do capital privado nacional através do Barão de Mauá;
 - C) presença do capital externo norte-americano na execução da construção da obra;
 - D) financiamento concedido pelo governo brasileiro através do Banco da Amazônia;

DOCUMENTO 5

11. A EFMM era uma ferrovia de ligação entre dois trechos de navegação fluvial, Porto Velho, no final do trecho navegável do rio Madeira, ao porto de Guajará-Mirim, que foi construída pela empresa *Brazil Railway*. Pensando nisso, e com base nos documentos 5a e 5b, responda:
- A) No mapa do documento 5a, é possível ver que a EFMM está sempre aos arredores de algum rio. Qual a importância da integração da área ferroviária e fluvial nesta região, sob o viés econômico?
 - B) Observando o documento 5b, vê-se que a empresa não atuou apenas na Amazônia. Quais regiões brasileiras, além da amazônica, ela atuou?
 - C) Qual a relação entre a região Sul e Sudeste, que a empresa atuou com mais relevância, com as obras da Amazônia? Como essas regiões afetam a Amazônia pensando que ela sempre foi alvo de discursos afirmando que ela não encontrou sua vocação econômica?

DOCUMENTO 6

12. O documento 6 aborda a presença do Coronel Church onde se pretendia iniciar as obras. Ele aborda a falta de civilização e que a região era habitada apenas por “selvagens”. Por que ele reconhece os indígenas como selvagens?

PROPOSTA DIDÁTICA

13. Por que Church foi chamado de “novo Colombo”? Qual ideia é transmitida nessa comparação?

14. Qual era a expectativa inicial de Church sobre a Amazônia e seu potencial?

15. Por que a ferrovia Madeira-Mamoré foi denominada como “estrada da paz”? O que era esperado dela?

DOCUMENTO 7

16. O Documento 7a se trata de um anúncio. Analise as informações que contém nele e responda:

- A) O que ele está ofertando e para quem ele se destina?
- B) Qual é o período que iniciaram essas viagens? Ele se trata do primeiro ou do segundo projeto da Madeira-Mamoré?

17. Conforme o Documento 1, os trabalhadores que foram para a Amazônia em 1870 ficaram cerca de 10 meses e abandonaram o local em seguida. Ao observar o anúncio no documento 7a, considerando sua oferta e responda: o que era esperado pelos trabalhadores e o que eles encontraram na Amazônia?

18. O Documento 7B, se trata de uma tabela com a relação de trabalhadores que chegaram a Madeira-Mamoré por ano, de 1907 a 1912. Analisando essa tabela, responda:

- A) Qual ano apresenta o maior número de trabalhadores?
- B) Com base neste e nos outros documentos, quais estratégias adotadas pela empresa Brazil Railway, foram responsáveis pela atração desses trabalhadores?

19. De acordo com o documento 5, Percival Farquhar afirma estarem “trabalhando com a disposição de dar até a nossa própria vida porque é assim o gênio americano”. No documento 7b temos uma relação do número de trabalhadores que chegaram para trabalhar na ferrovia.

Leia o trecho abaixo e depois responda as questões:

PROPOSTA DIDÁTICA

“Outro eixo importante para o povoamento negro do estado, ressaltam os historiadores: foi formado pelos afro-caribenhos, aqui chamados barbadianos. Esse contingente de trabalhadores especializados foi deslocado para o vale do Madeira e do Mamoré a fim de atuar na construção da ferrovia Madeira Mamoré e sua história vincula-se à história da ferrovia e das cidades que surgiram em função dela.

Os afro-caribenhos ou "barbadianos" trouxeram para os vales do Madeira e do Mamoré as tradições anglo-caribenhas. Estabeleceram-se como mão de obra especializada tanto na construção, quanto, posteriormente na administração da EFMM. Sua procedência de colônias britânicas centro-americanas diversas possibilitou-lhes destaque no contexto das várias nacionalidades que atuaram nas obras da ferrovia. (Fonte: ASCOM/TRT14 - Saga dos trabalhadores da Madeira-Mamoré abre VI Encontro Nacional da Memória da Justiça do Trabalho. Disponível: <https://portal.trt14.jus.br/portal/noticias/saga-dos-trabalhadores-da-madeira-mamore-abre-vi-encontro-nacional-da-memoria-da-justica>)

- A) De qual região da América vieram a maior quantidade de trabalhadores para região?
- B) Qual diferencial apresentavam esses trabalhadores?
- C) Percival Farquhar, empresário e capitalista americano, fala do “gênio americano” empenhado no trabalho. Considerando aqueles que efetivamente construiu a obra, qual inconsciência apresenta essa ideia dele?

DOCUMENTO 8

20. O documento 8 se trata de um trecho da obra "Trem Fantasma, a modernidade na selva", de Francisco Foot Hardman.

- A) Qual cenário é descrito nesse texto?
- B) Relacione o Documento 7a com esse texto.
- C) Por que eles afirmam viver em uma condição de “escravo moderno”?
- D) Voltando para o documento 5, quem de fato deu a vida pelo trabalho nas obras?
- E) A ferrovia era um símbolo de desenvolvimento que, no entanto, contrastava com qual realidade?

PROPOSTA DIDÁTICA

DOCUMENTO 9

21. O que é ilustrado no documento 9a? E no documento 9b?
22. Observando a fotografia, como eram as condições sanitárias dos trabalhadores?
23. Em sua opinião, considerando as duas fotografias, "a modernidade na selva" chegou para todos? Justifique sua resposta.

DOCUMENTO 10

24. Quem eram os passageiros e por que eles esperavam ver uma maravilha?
25. Na sua opinião, qual a concepção de "maravilha" dos imigrantes?
26. No documento, é ilustrado que os trabalhadores se depararam com o que podia existir de mais primitivo. Pensando na mentalidade do período, você acha que quando eles se referiam à "primitivo", eles aludem apenas as barracas? Por quê?

DOCUMENTO 11

27. No documento, é visível uma relação entre homem e civilização e a natureza e a barbárie.
 - A) Para Farquhar, o que seria a civilização e o que seria a barbárie?
 - B) Por que Percival Farquhar considera ridículo ter seus pedidos de concessão no Paraná paralisados devido aos indígenas? Como isso se relaciona com a ideia de barbárie do período? Estabeleça uma relação entre esse diálogo da obra de Márcio de Souza e o mapa do documento 13.
28. Pensando que Farquhar não considera relevante o fato de indígenas residirem no ambiente que ele pretende implementar as obras, como você acha que a empresa atuou na Amazônia em meio às tribos indígenas?

PROPOSTA DIDÁTICA

DOCUMENTO 12

29. Quem eram os habitantes dessa região e por que a maior preocupação dos empresários era com a melhoria da situação moral e mental deles?

30. Qual era a intenção por trás de incentivar o aperfeiçoamento dos meios de trabalho dos habitantes da região?

31. O autor explica acerca da "implantação de hábitos de uma sociabilidade larga e sadia" para os habitantes da região. Qual a relação disso com a ideia de civilização e desenvolvimento transmitida pela elite capitalista do período?

DOCUMENTO 13

32. O que o mapa presente no Documento 13 está demonstrando?

33. Comparando o documento 13 com o mapa das ferrovias do documento 4b, o que pode ser concluído? Observe a presença dos grupos indígenas originários na região amazônica, a concentração ferroviária e a construção de uma nova ferrovia.

DOCUMENTO 14

34. O documento 14a exibe parte da cultura dos Caripunas, tribo indígena presente na região que se iniciaram as construções. Como se relaciona os costumes indígenas com a visão europeia e norte-americana de barbárie ilustrada no documento 11?

35. O que ilustra a fotografia do documento 14b? Qual você acredita que era a intenção do homem branco ao se aproximar dos indígenas?

DOCUMENTO 15

36. Por que os empresários minimizaram e naturalizaram as condições de trabalho precárias da Amazônia?

37. O que era visto como progresso na visão desses empresários?

PROPOSTA DIDÁTICA

38. Como os indígenas e os trabalhadores foram afetados devido ao discurso de progresso transmitido no período?

DOCUMENTO 16

39. Observe a pintura de Tarsila do Amaral e localize "os signos da modernidade", presentes na obra, descrevendo-os.

40. Quais são as formas presentes nessa obra e qual a relação delas com a ideia de modernismo? Os espaços vazios que surgem são constituídos por linhas retas e formas geométricas.

41. Tarsila do Amaral exhibe em sua obra a ideia de modernidade. Como essa ideia, propagada pelas elites afetaram a Amazônia? Ela progrediu conforme o esperado? Se sim, quem obteve esse progresso?

DOCUMENTO 17

42. A partir dos anos 1960 o Brasil passa por um processo de industrialização que irá mudar o panorama econômico. A construção de rodovias se insere nessa nova perspectiva.

Observe o documento 17 e responda

- A) A qual período político se refere?
- B) Qual era o projeto político-econômico por trás do projeto da Transamazônica?
- C) Conforme documentos 17b, porque as ferrovias são transferidas para o Governo Federal?

DOCUMENTO 18

43. Observe os documentos 18a, 18b e 18c e responda:

- A) Nos anos 1960, qual (ais) região (ões) tinham maior presença de rodovias?
- B) Qual a transformação podemos observar entre o período 1960 e 1980?
- C) Quais fatores estavam envolvidos nessa transição do transporte ferroviário para o rodoviário no Brasil?
- D) Quais foram os custos econômicos e sociais para o Brasil com a crise no transporte ferroviário?



Pequena história da ferrovia

O Território Federal de Rondônia deve a sua existência à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que, durante 60 anos, foi o esteio do desenvolvimento e progresso da região. Marco decisivo da colonização de Rondônia, a EFMM foi idealizada em 1872 pelo coronel norte-americano George Earl Church, que, dois anos antes, obteve do Brasil a concessão para construir a ferrovia, através de sua empresa, a Madeira and Mamoré Railway. Para tanto, Church contratou a construtora britânica Public Works e contraiu empréstimos europeus. Dez meses depois, o pessoal abandonou o local das obras, deixando para trás todo o material e nenhum metro de trilho implantado: logo que chegaram em 1872, operários e engenheiros contratados pela companhia perceberam que a região era inóspita e de difícil habitação. Não resistiram e muitos morreram vitimados pelas febres, má alimentação e condições climáticas.

A construção da ferrovia durou mais de 6 anos, após as frustradas tentativas nos anos de 1872, 1874, 1878 e 1883. Somente depois da assinatura do Tratado de Petrópolis entre Brasil e Bolívia, em 1903 - que pôs fim ao litígio de fronteira entre os dois países pela posse do atual Estado do Acre - a conclusão da EFMM pode ser levada a termo, no ano de 1912.

A ferrovia foi concebida como fator de integração regional e de intercâmbio comercial entre o Brasil e a Bolívia e teria como principal função contornar o trecho encachoeirado do rio Madeira, para permitir o escoamen-

to fluvial dos produtos de exportação da Bolívia e da Amazônia brasileira. Cinco empresas estiveram envolvidas na construção da EFMM, nas sucessivas tentativas. Milhares de operários de diversas nacionalidades trabalharam nas obras da estrada; muitos morreram. Segundo historiadores, mais de 1000 homens tombaram, vítimas das más condições de trabalho, das febres e dos fatores climáticos. Muitos não resistindo à dureza dos trabalhos, desertaram e nunca mais foram vistos, tragados pelas selva. Mais de 80 pessoas faleceram quando um navio norte-americano, carregado de trabalhadores e materiais naufragou. Tantas foram as tragédias que envolveram o empreendimento que a EFMM passou a ser conhecida no mundo inteiro como a "Ferrovia do Diabo".

Desde o século XVII, a Bolívia, sem saída para o mar, já alimentava o projeto de construir uma via de comunicação com o Brasil, que lhe desse acesso ao rio Amazonas e daí ao Atlântico, por onde escoaria seus produtos de exportação. Também ao Brasil, que vivia a época áurea da borracha, interessava uma saída que superasse o obstáculo representado pelas corredeiras do Madeira. Além disso, possuía razões políticas para buscar um estreitamento das relações comerciais com a Bolívia: se fosse garantida a saída da Bolívia através do Brasil, estaria garantida também a influência política e econômica sobre o país vizinho.

Em 1861, Brasil e Bolívia concretizaram a idéia da construção da

ferrovia ao longo do Madeira. Foi a Bolívia quem conseguiu do Brasil a concessão para que o coronel Church construísse a EFMM, mas a tentativa falhou. Em 1874, chegou ao local das obras a Dorsay & Caldwell, norte-americana, que também não levou a termo a empreitada. A P.T. Collins veio em seguida e chegou à falência. Parecia impossível aos estrangeiros construir uma ferrovia em plena selva.

Após muitas mortes de engenheiros e operários, o Brasil decidiu assumir a responsabilidade de concluir a ferrovia. Por fim, no dia 19 de agosto de 1912, a EFMM era inaugurada. Neste ano eclodiu a crise da borracha no país, e, a partir daí, a estrada entrou em declínio. Em pouco tempo, tornou-se deficitária, com crescentes prejuízos. Diante da situação, a 10 de julho de 1931, o governo brasileiro resolveu nacionalizar a EFMM, assumindo o seu controle e todos os prejuízos.

Em 1972, ocorre a desativação, o acervo da EFMM começa a se deteriorar, pois não houve nenhuma preocupação no sentido de preservá-lo. Em 1979, o Governo Federal decide vendê-lo, a comunidade de Porto Velho e instituições ligadas ao patrimônio reagem e passam a contar com o apoio do Governo de Rondônia. O edital de concorrência para compra é sustado. As autoridades do Território assumem publicamente o compromisso de reativar a EFMM, durante o Seminário realizado em Porto Velho. A "Ferrovia do Diabo" finalmente está de volta.

Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Madeira-Mamoré, a velha ferrovia está de volta, maio/junho 1981, página 5, editado pela Fundação Nacional Pró-Memória. Disponível em: https://www.gov.br/iphan/pt-br/superintendencias/rondonia/Boletim_12.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.

DOCUMENTO 2a



ARTIGO VII.—Os Estados Unidos do Brasil 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 proximo (Estado de Matto-Grosso), chegue a Villa-Bella (Bolivia), na confluencia do Beni e do Mamoré. Dessa ferro-via, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro annos, usarão ambos os paizes com direito ás mesmas franquezas e tarifas.

Fonte: Tratado entre o Brasil e a Bolívia: Petrópolis, 17 de novembro de 1903, v. 3, n. 12, p. 39-43dez. 1981. Disponível em: http://memoria.bn.br/pdf/030015/per030015_1904_00009.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.

DOCUMENTO 2b

“Na questão do Acre, assunto relativo a um problema de limite territorial, Rui Barbosa teve uma posição bem diferente do Barão do Rio Branco. Tratava-se de uma região que pertencia à Bolívia, mas que já era habitada por brasileiros desde o final do século XIX, os quais queriam que a área em questão fosse incorporada ao Brasil. Rio Branco queria indenizar os bolivianos pela concessão do território, enquanto Rui Barbosa e outros não reconheciam a soberania boliviana sobre aquele território. E não estavam de acordo com o pagamento de uma quantia enorme, 2 milhões de libras esterlinas, nem com as outras condições que Rio Branco estava disposto a conceder, como a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Por essa razão, Rui Barbosa exonerou-se do cargo, enquanto se preparava o Tratado de Petrópolis (17 de novembro de 1903), feito de acordo com os critérios de Rio Branco e não de Rui Barbosa.”

Márcia Loureiro, Marianne L. Wiesebron, Marilene Nagle (Org.) Rui Barbosa : uma personalidade multifacetada : A multifaceted personality - 2. ed. rev. e aum. — Brasília : FUNAG, 2023.

DOCUMENTO 3a

“Após o fim da Guerra Civil (1861-1865), os Estados Unidos passaram por grande expansão econômica e ampliaram seus interesses externos.

Em relação à América Latina, a diplomacia norte-americana reinterpreto a Doutrina Monroe e propôs o pan-americanismo, pelo qual os Estados Unidos seriam os defensores das Américas e da convivência pacífica entre seus países. Tratava-se, na realidade, de um projeto hegemônico sobre a região, no contexto da rivalidade crescente entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha pela ascendência política e econômica na América e, no caso do Brasil, também em relação à Alemanha, que tinha forte presença comercial em nosso país.(...)

Ao assumir o cargo de chanceler, Rio Branco encontrou duas ameaças graves ao Brasil: a tentativa da Grã-Bretanha de se apoderar de mais território amazônico na fronteira com a Guiana inglesa e a iminente posse do Acre pela figura esdrúxula de uma organização de especuladores internacionais, o Bolivian Syndicate.(...)

Impotente para se impor aos brasileiros no território, o governo boliviano cedeu o Acre ao Bolivian Syndicate por trinta anos, mediante o pagamento anual de 40% dos lucros que o sindicato viesse a ter na sua exploração. O Bolivian Syndicate foi autorizado a explorar e administrar o território com poder de polícia, recolher impostos e manter tropas e barcos de guerra próprios. Na prática, o governo boliviano abdicava do Acre em favor de uma empresa composta por investidores britânicos e, principalmente, norte-americanos, que agiria como Estado, mas sem as correspondentes obrigações internacionais(...)

Se a Inglaterra ou se ingleses influentes entrarem neste negócio com os americanos, é natural que os interesses políticos e as rivalidades comerciais levem outros governos europeus a não perder a ocasião de concorrer para o enterro da Doutrina de Monroe [... que) tem sido até hoje um espantinho para impedir intervenções europeias e nos tem servido de muito em algumas ocasiões [...]. O fato de aparecermos em público com conflito de interesses ou em desacordo com a poderosa República do Norte - que até aqui passava por firme aliada do Brasil - far-nos-ia bastante dano, enfraquecendo consideravelmente a nossa situação aos olhos da Europa. [...]

DORATIOTO, Francisco. O Brasil no mundo. In: **A abertura para o mundo: 1889-1930**. Lília Moritz Schwarcz. (org.). Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. p. 133-172.

DOCUMENTO 3a

Se modificando a chamada Doutrina de Monroe, o governo de Washington convidar agora, direta ou indiretamente, os governos europeus a se unirem aos americanos para a exploração de qualquer trato da América do Sul e para impor a completa liberdade de navegação do Amazonas e seus afluentes, creio que dificilmente recusarão eles o convite e a nova fórmula: a América do Sul para os americanos do norte e para os europeus (apud Corrêa, 2009:94)(...)

Em posição de força, Rio Branco impôs à Bolívia o início da negociação sobre o Acre, evitando recorrer à arbitragem internacional, na qual a posição do Brasil seria frágil tendo em vista as posturas anteriores de seus governos no assunto. Juntamente com Rui Barbosa e Assis Brasil, o barão do Rio Branco conduziu as negociações, baseando o pleito brasileiro pelo Acre no *uti possidetis*, e ofereceu à Bolívia, em troca, a quantia de 2 milhões de libras esterlinas - quando, à época, a dívida externa brasileira era de 42 milhões de libras - e outras facilidades. Rui Barbosa não concordou com o que via como liberalidade excessiva e se desligou das negociações.

Em 17 de novembro de 1903 foi assinado o Tratado de Petrópolis, pelo qual o Acre se tornou brasileiro. Coube à Bolívia um trecho de 2.296 quilômetros quadrados, entre os rios Abunã e Madeira, permitindo-lhe o acesso ao oceano Atlântico, mediante a navegação do rio Amazonas e afluentes. O Brasil se comprometeu a construir uma ferrovia entre os rios Madeira e Mamoré, para viabilizar esse acesso, e transferiu para a Bolívia 723 quilômetros quadrados, na margem do rio Paraguai, de modo que este país pudesse alcançar o Atlântico também pela navegação dessa via fluvial e do Paraná. Foram feitos ajustes de fronteira, com a transferência para soberania boliviana de pequenas parcelas de terra brasileiras que somavam 194,7 quilômetros quadrados.”

DORATIOTO, Francisco. O Brasil no mundo. In: **A abertura para o mundo: 1889-1930**. Lília Moritz Schwarcz. (org.). Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. p. 133-172.

DOCUMENTO 3b



Imagem 1 - Exposição Internacional Panamericana - Nova York (1901)



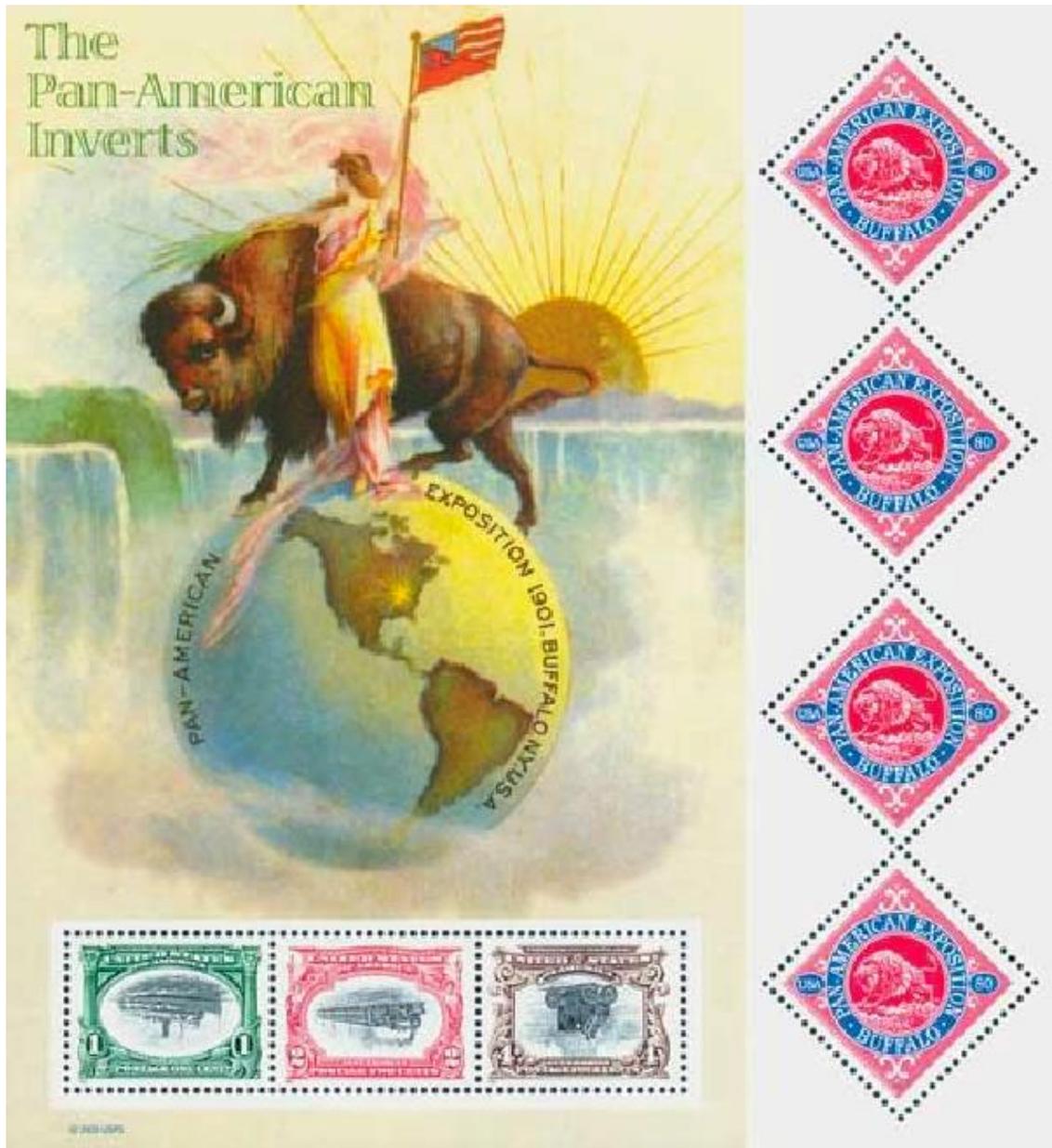
Fonte:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Exposi%C3%A7%C3%A3o_Panamericana

DOCUMENTO 3c



Imagem 2 - Selo da Exposição de 1901



Printed by: Banknote Corporation of America
Printing Method: Lithographed and engraved
Fonte: <https://www.mysticstamp.com/Products/United-States/3505/USA/>

DOCUMENTO 4



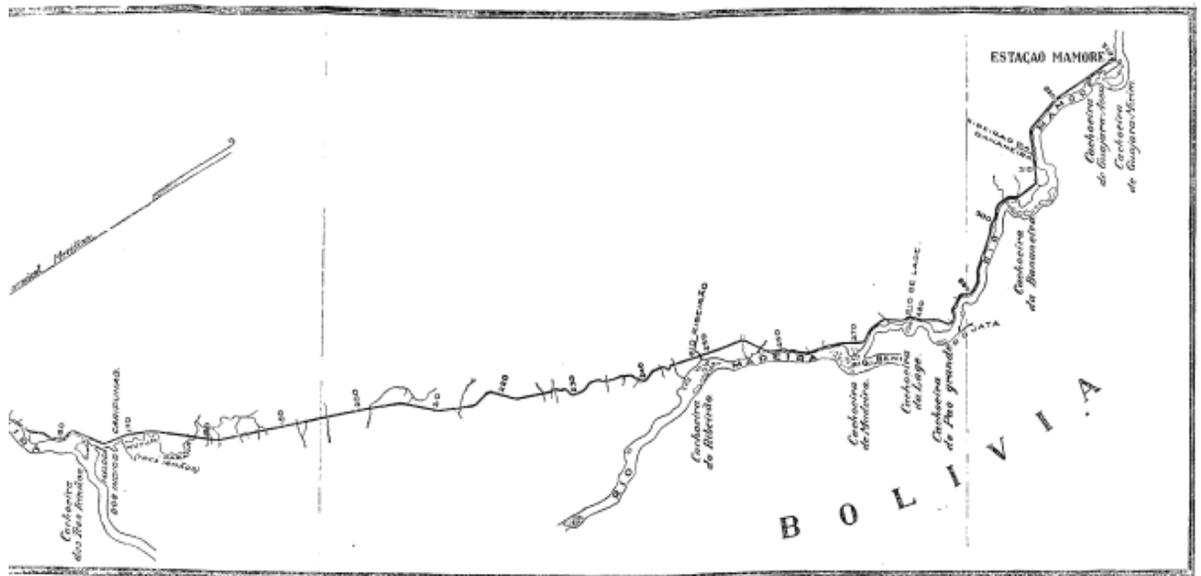
“Fizemos renascer o projeto de 1870, quando o otimismo brasileiro parecia exigir o impossível. E procuramos desempenhar a nossa tarefa com o afincio de uma guerra contra o crime que lesava as possibilidades do lucro cada vez maior. Derrubamos árvores seculares, enfrentamos e civilizamos selvagens que mourejavam na idade da pedra, aqui estamos trabalhando com a disposição de dar até a nossa própria vida porque é assim o gênio americano”.

-Percival Farquhar

GAGLIANONE, Isabela. Aqui todos viramos bárbaros, O Benedito, 2015. Disponível em: <https://obenedito.com.br/aqui-todos-viramos-barbaros/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

DOCUMENTO 5a

Mapa Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

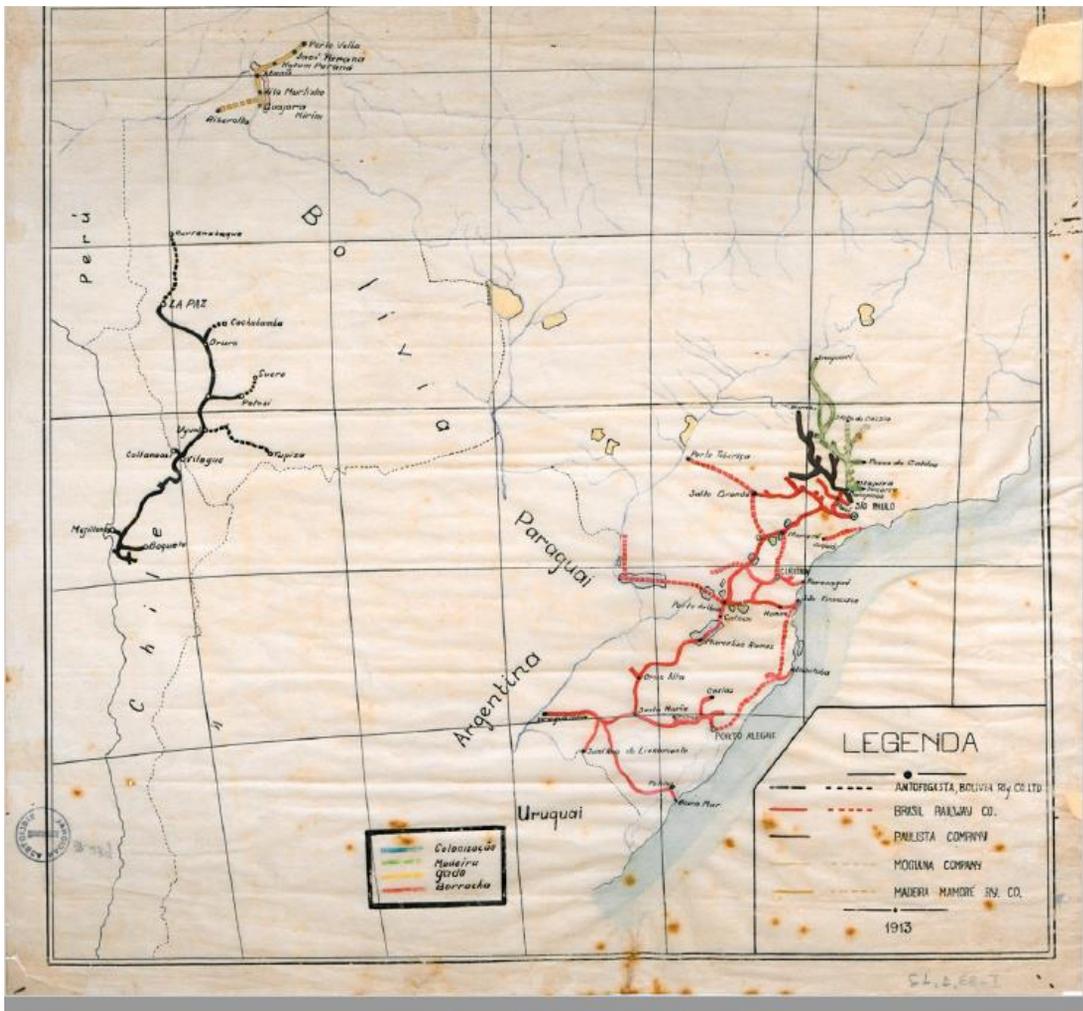


CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição. Brasileira, 1947. p. 459.

DOCUMENTO 5b



Mapa das ferrovias do Brasil



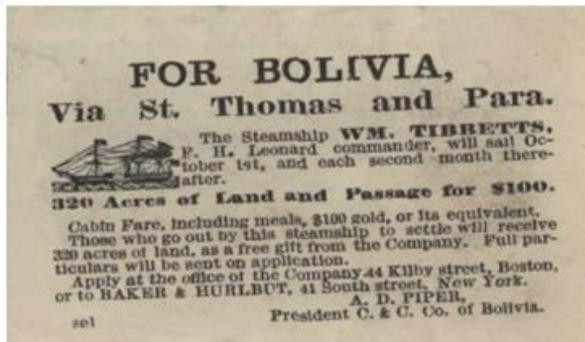
Biblioteca Nacional, Mapa das ferrovias do Brasil, 1913. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1559740/mss1559740.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.

DOCUMENTO 6

“Chegando a Trinidad, o Coronel Church ultimou os preparativos para o trajeto mais perigoso da viagem, isto é, através do trecho obstruído do rio, bem como para a viagem de retôrno da Exploradora e do Mamoré. Tendo partido de Trinidad a 11 de outubro com quatro embarcações e uma equipagem de oitenta e três homens, depois de curta parada em Exaltación, conseguiu êle atravessar sem incidentes tôdas as quedas e rápidos, estacionando a expedição na margem oriental do Madeira, em frente a Santo Antônio. Ai o Coronel Church encontrou um norte-americano de nome Silas S. Totten, que tinha ido até à Bolívia, a serviço da companhia de navegação, de lá regressando com vinte e oito trabalhadores indígenas para Santo Antônio, onde estivera algum tempo à espera de instruções. A 10 de novembro foi escolhido o ponto terminal da estrada de ferro, e, na presença de tôda a expedição, constituída principalmente de índios seminus, em pleno coração da selva tropical, dois mil e quatrocentos quilômetros distante da civilização, onde a região era absolutamente inexplorada e desabitada, a não ser pelos selvagens, o Coronel Church procedeu à cerimônia de remover a primeira pá de terra para a construção de uma estrada de ferro que, com a confiança de um novo Colombo, êle acreditava firmemente haveria de abrir para a imigração e para o comércio mundial um país cuja riqueza Jatcne excedia a de qualquer região baldia, de igual extensão, sôbre a face da terra . Que motivo magnífico para a pena do poeta, ou o pincel do artista, a cena que então se desenrolou em tôrno dêsse soldado do Norte, destacando-se do ambiente selvático que o cercava, no ponto extremo da navegação do Madeira, olhos fitas para a República irmã do Sul, que os séculos fizeram vítima da opressão externa e da fermentação intestinal, traçando com sua imaginação potente a futura estrada da paz, do progresso e do desenvolvimento comercial.”

CRAIG, Neville B.. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, p. 50 e 51.

DOCUMENTO 7a



Fonte: The New York Public Library (NYPL)

Para a Bolívia

Via St. Thomas e Pará

O Vapor Wm. Tibbetts, do comandante F. H Leonard, partirá em 1º de outubro (1870), e a cada dois meses, depois disso.

320 acres de terra e passagem por \$100

Tarifa de cabine, incluindo refeições, \$100 em ouro, ou seu equivalente. Aqueles que partirem neste vapor para se estabelecer receberão 320 acres em terras, como um presente gratuito da Companhia. Referências completas serão fornecidos na inscrição.

Submeter pedido junto ao escritório da Companhia, Rua Kilby 44, Boston, ou para **BAKER & HURLBUT, Rua Sul 41, Nova York.**

A. D. Piper

Presidente da C. & C. Co. of Bolivia³⁵⁷ (Tradução nossa)

CARDOSO, Antonio Alexandre Isidio. O Eldorado dos Deserdados: indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço rumo ao oeste amazônico. 2018. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. P. 225.

DOCUMENTO 7b

NÚMERO DE TRABAJADORES 'IMPORTADOS'
INFORME DE LA MADEIRA – MAMORÉ RAILWAY COMPANY
(1907 – 1912)

Año 1907	446 Trabajadores
Año 1908	2.450
Año 1909	4.500
Año 1910	6.090
Año 1911	5.664
Año 1912	2.833
Total	21.983 Trabajadores

REIS SANTOS RODRIGUES, Jones. La construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe inglés: la primera inmigración negra libre para Brasil. Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, 2009.

DOCUMENTO 8

“A história dos que fizeram esses caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Operários de todos os recantos, nesse revolvimento assombroso de terras, igualavam-se por baixo, na condição de escravos modernos, despossuídos e prontos a perecer em holocausto aos senhores do novo maquinismo. A liberdade, aqui era mais do que aberração: era o sumo da ironia, já que esses exércitos de proletários nômades estavam livres somente para morrer. Da ruína coletiva nasciam fantasmas. Imponderáveis, sem nome nem número definidos. Homens concretos vestiam essas máscaras fúnebres. Logo depois, ninguém mais se lembrava deles. Quantos teriam vindo a essa terra perdida, se tantos pereceram? ‘teriam sido avisados que vinham trabalhar em um cemitério’?”

FOOT, Francisco, Trem fantasma, a modernidade na selva, (2ª ed.) São Paulo, Cia das letras, 1988, p. 130.

DOCUMENTO 9a



Imagem 3 - Acampamento de Trabalhadores



The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. "Views of the Estrada de Ferro Madeira e Mamore Amazonas & Matto Grosso, Brazil S.A." The New York Public Library Digital Collections. 1909 - 1912. Disponível em: <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47db-b857-a3d9-e040-e00a18064a99>. Acesso em: 14 jun. 2023.

DOCUMENTO 9b



Imagem 4 - Alojamento para os engenheiros



The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. "Views of the Estrada de Ferro Madeira e Mamore Amazonas & Matto Grosso, Brazil S.A." The New York Public Library Digital Collections. 1909 - 1912. Disponível em: <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47db-b85a-a3d9-e040-e00a18064a99>. Acesso em: 14 jun 2023.

DOCUMENTO 10

“O navio soltou prolongado apito, que serviu de aviso aos passageiros. Todos correram à amurada, para ver o espetáculo que supunham de maravilha. E sofreram desoladora decepção. O que tinham em frente nem uma povoação podiam denominar-se. Haviam passado já por núcleos ribeirinhos muito pobres, mas bem melhores, estava na frente deles o que podia existir de mais primitivo. A cidade, que esperavam encontrar, não passava de meia dúzia de barracões de madeira cobertos de fôlha zincada, o denominado ferro corrugado.”

FERREIRA, Barros. O Romance da Madeira-Mamoré, São Paulo: Editora Clube do Livro, 1963.

DOCUMENTO 11

“O embate entre homem e natureza, entre “civilização e barbárie” é proposto em diversos momentos, e não só na Amazônia. A um aliado, Farquhar desabafa: “Meus pedidos de concessões no Paraná estão paralisados. E por um motivo ridículo, dizem que há índios ali”.



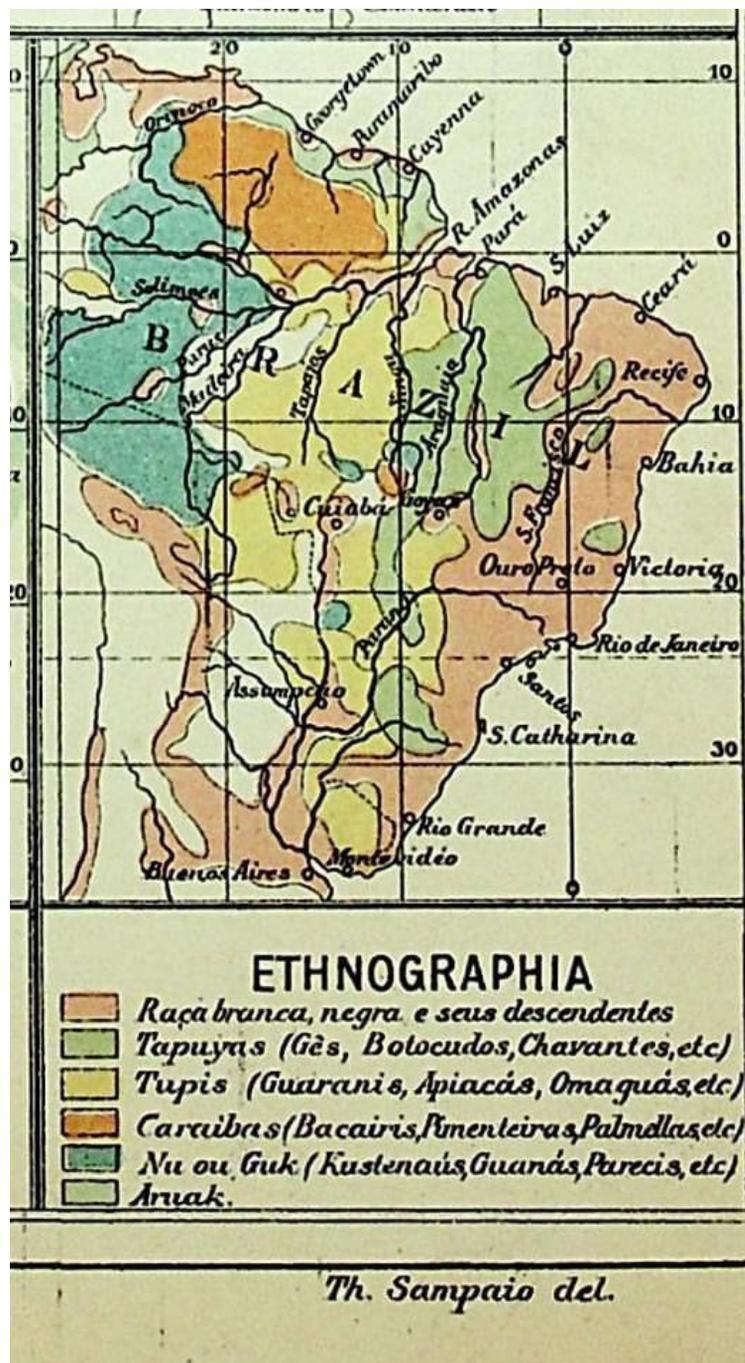
MAGALHÃES, Guilherme. A Amazônia fora dos trilhos Revista Quatrocinco, 24 fev 2023. Disponível em: <https://www.quatrocinco.com.br/br/resenas/literatura-brasileira/amazonia-fora-dos-trilhos>. Acesso em: 14 jun 2023.

DOCUMENTO 12

“Propus que ela abrangesse também os nossos ‘sertanejos’ ou ‘caipiras’, aos quais se ofereceria instalação em estabelecimentos agrícolas análogos aos das colônias fundadas para imigrantes estrangeiros, não tanto com o fito de se tirarem de tais estabelecimentos as vantagens econômicas que eles podem dar, mas com preocupação maior para as questões atinentes ao melhoramento da situação moral e mental dos habitantes do nosso abandonado interior, ao aperfeiçoamento dos seus meios de trabalho e à implantação de hábitos duma sociabilidade larga e sadia.”

Fonte: Missão Rondon, Apontamentos sobre os trabalhos realizados pela Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas de 1907-1915. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1916, p. 234-235.

DOCUMENTO 13

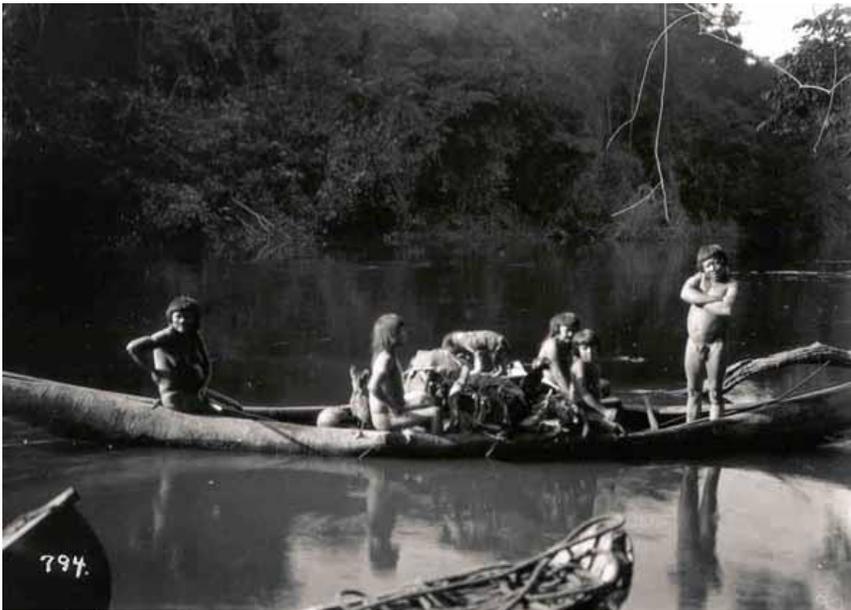


SAMPAIO, Teodoro. Atlas dos Estados Unidos do Brazil, 1908, Mapa de Etnografia. Instituto de Estudos Brasileiros, coleção de José Feliciano de Oliveira.

DOCUMENTO 14a



Imagem 5 - Grupo de trabalhadores às margens do rio Madeira. (1909-1910)



Fonte: Dana B. Merrill -
Negativo flexível tipo film-pack, gelatina.
12,50x17,30cm
. IC 20149

DOCUMENTO 14b

Imagem 6 - Engenheiros americanos em uma aldeia indígena - (1910-1911)



Disponível em:
<https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47db-b885-a3d9-e040-e00a18064a99>.
Acesso em: 14 jun. 2023.



Madeira Mamoré, a ferrovia do Diabo

quinta-feira, 30 de abril de 2020.

NOTÍCIA

Madeira Mamoré, História do Brasil, ferrovia, Estrada de Ferro, Fundação Biblioteca nacional

Há 108 anos, em 30 de abril de 1912, foi concluído o que se considera o último trecho da ferrovia Madeira Mamoré, popularmente conhecida como “Ferrovia do Diabo” em virtude do grande desafio desde o seu início. Estima-se que inúmeras vidas foram perdidas, aliás, que poucos foram os trabalhadores que sobreviveram à insalubridade, fome, doenças como malária e disenteria, falta de medicamentos, aliadas as condições de trabalho precárias que eram minimizadas e naturalizadas pelos empresários como um preço a ser pago em benefício do progresso.

Transcrição:

“Há 108 anos, em 30 de abril de 1912, foi concluído o que se considera o último trecho da ferrovia Madeira Mamoré, popularmente conhecida como “Ferrovia do Diabo” em virtude do grande desafio desde o seu início. Estima-se que inúmeras vidas foram perdidas, aliás, que poucos foram os trabalhadores que sobreviveram à insalubridade, fome, doenças como malária e disenteria, falta de medicamentos, aliadas as condições de trabalho precárias que eram minimizadas e naturalizadas pelos empresários como um preço a ser pago em benefício do progresso.”

Madeira Mamoré, a ferrovia do Diabo”. Biblioteca Nacional. Quinta feira, 30 de abril de 2020 Disponível em: <https://antigo.bn.gov.br/acontece/noticias/2020/04/madeira-mamore-ferrovia-diabo>. Acesso em: 14 jun. 2023.

DOCUMENTO 16



AMARAL, Tarsila. Estrada de Ferro Central do Brasil (1924). Óleo sobre tela, c.i.d.
- 142,00 cm x 126,80 cm - Coleção Museu de Arte Contemporânea da
Universidade de São Paulo (SP).

DOCUMENTO 17a

Imagem - Abertura da Transamazônica - Reportagem da Revista Realidade



Edição especial da revista Manchete lançada em outubro de 1970 com 12 páginas coloridas dedicadas à "conquista" da floresta viabilizada pela abertura da rodovia Transamazônica. Reprodução/Acervo Ricardo Cardim.

DOCUMENTO 17b

Reportagem:

Ferrovias Brasileiras - Declínio das ferrovias - 12/05/2005 - 00h00

Por volta do ano de 1960, a malha ferroviária brasileira chegou ao seu auge no que diz respeito a quilometragem dos trilhos. Nós tínhamos fantásticos 38 mil quilômetros de ferrovias espalhados pelo Brasil, o que significa mais de oito vezes a distância do Oiapoque ao Chuí.

Mas antes mesmo desse período, os apitos das locomotivas já estavam perdendo o seu mistério. Manter e atualizar as ferrovias exigia dinheiro, coisa que o país não tinha sobrando. As empresas privadas não iam bem, e seus donos também não fizeram os investimentos necessários. O resultado é que as ferrovias foram ficando cada vez mais sucateadas. (...)

"Eu comecei a trabalhar na antiga Viação Férrea do Rio grande do Sul, entrei nela do dia 19 de novembro de 1954. Dá uma tristeza ver isso aí. Até a época que a Viação Férrea era dominada pela Estado dava rendimento pra pagar os funcionários, o combustível, pagar tudo. Depois que a Rede passou para o Governo Federal, aí começou a desmantelar com os cabides de empregos e má administração."



Fonte: Radio Câmara - Câmara dos Deputados - disponível em:

<https://www.camara.leg.br/radio/programas/256566-ferrovias-brasileiras-declinio-das-ferrovias-06-01/>

LEI No 3.115 , DE 16 DE MARÇO DE 1957.

Art 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir, nos termos da presente lei, uma sociedade por ações sob a denominação de Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A.), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos.



Fonte:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm

DOCUMENTO 18a



Mapa das estradas de ferro no Brasil em 1954



fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/973895/historia-do-patrimonio-ferroviario-brasileiro>



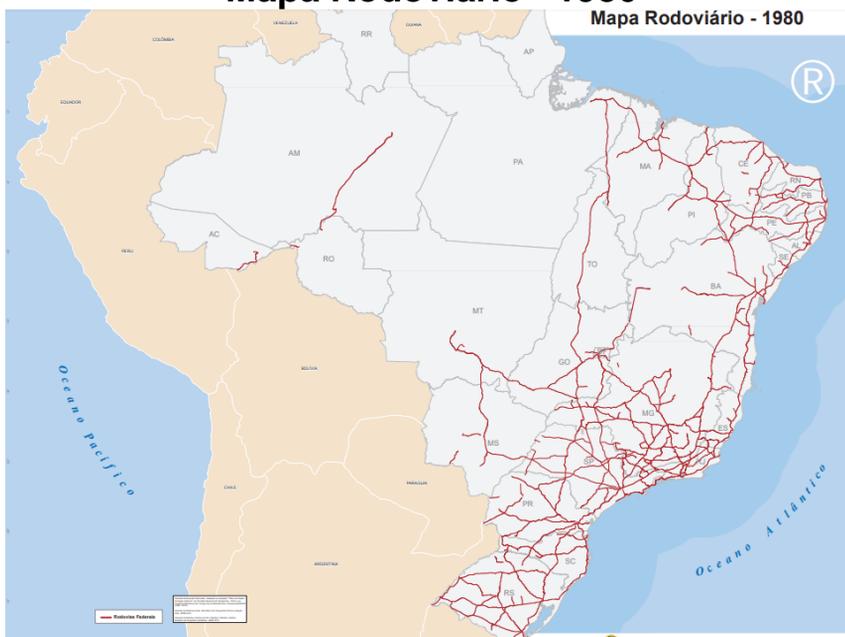
DOCUMENTO 18b

Mapa Rodoviário Brasil - 1960



DOCUMENTO 18c

Mapa Rodoviário - 1980



Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/centrais-de-conteudo/map-rodo-evolucao-pdf>