

A Força dos Varadouros na Amazônia: o caso da comissão de obras federais do território do Acre e as estradas de rodagem (1907-1910)

André Vasques Vital ¹

RESUMO

O artigo analisa a atuação da Comissão de Obras Federais do Território do Acre e as oposições locais à construção de estradas de rodagem na região. Após a anexação do Acre ao Brasil, pelo Tratado de Petrópolis de 1903, o governo federal elevou a área a condição de território federal, dividindo-a em três e, depois de 1912, quatro unidades administrativas independentes umas das outras: departamentos do Alto Acre, Alto Purus, Alto Juruá e Tarauacá. A Comissão de Obras Federais foi criada em 1907 em resposta a falta de integração física entre os departamentos. A análise das reações das elites seringalistas ao projeto de integração territorial pensado pelo governo federal é primordial nesse artigo, que aponta a força dos rios e dos varadouros nas comunicações como responsáveis pelo fracasso do projeto de rodovias e pelo fim dos trabalhos da Comissão de Obras Federais em 1910.

Palavras-chave: Integração Nacional; Acre; Estradas de Rodagem; Varadouros.

¹ Doutorado em História das Ciências, Fundação Oswaldo Cruz, FIOCRUZ, Brasil. Centro Universitário de Anápolis, UniEVANGÉLICA, Brasil. vasques_hist@yahoo.com.br

No século XIX, a região composta pelas partes altas das bacias hidrográficas dos rios Purus e Juruá eram um espaço em branco nos mapas, pertencente, em tese, a Bolívia, desde o Tratado de Ayacucho de 1867, assinado com o Império do Brasil. Poucos anos depois, essa área passou a ser visitada e colonizada por aventureiros brasileiros em busca da *Hevea brasiliensis*, árvore de onde era extraída a borracha para suprir a demanda das indústrias dos EUA e países da Europa (Dean 1989). A facilidade de acesso dos brasileiros a essa região por via fluvial facilitou a emergência do fenômeno da “fronteira móvel”, caracterizada pela migração de milhares de brasileiros vindos dos estados do Nordeste para os altos rios Purus e Juruá, formando seringais (Machado 1997). O estabelecimento de brasileiros nessa região fomentou, após 1894, diversos confrontos armados entre seringueiros e militares boliviano e uma tensão diplomática envolvendo a Bolívia, o Peru, o Brasil e o *Bolivian Syndicate*, um consórcio de empresas norte-americanas para quem o governo em La Paz arrendou o território (Tocantins 1979).

Somente em 1903, o governo brasileiro assinou com a Bolívia o Tratado de Petrópolis, anexando essa área ao Brasil. Dois argumentos foram decisivos na conformação do tratado: a noção de que o Acre era uma “dependência geográfica” da bacia amazônica brasileira e o dispositivo *Uti possidetis*, ou seja, o reconhecimento de que a área era povoada e controlada por brasileiros (Tocantins 1979; Bueno 2003). Após anexação, o governo brasileiro elevou a região a condição de território federal, dividido em departamentos independentes uns dos outros e governados por prefeitos nomeados pela União. A partir de então, os impostos sobre a borracha eram cobrados exclusivamente pelo governo federal, sendo repassadas às prefeituras uma parte do que era arrecadado de acordo com um orçamento votado anualmente pela Câmara e pelo Senado Federal.

Alguns estudos sugerem que a anexação das partes altas das bacias do Purus e Juruá ao Brasil, sua elevação como Território Federal do Acre e divisão em departamentos (Alto Acre, Alto Purus e Alto Juruá) marcam o início de um lento e difícil processo de construção da ordem pública e de integração nacional dessa área. Esses trabalhos enfatizam as dificuldades de comunicação da Capital Federal com os departamentos, a formação das primeiras cidades, as tensões entre o judiciário e as elites seringalistas, as disputas por poder em âmbito local e a fragilidade da atuação dos órgãos federais no Território do Acre (Costa 2005; Costa 2010; Iglesias 2010; Loureiro 1981; Loureiro 2004). Este artigo segue em perspectiva semelhante, ao analisar a atuação da Comissão de Obras Federais do Território do Acre entre os anos de 1907 e 1910 e a fragilidade do projeto de construção de estradas de rodagem frente a infraestrutura de comunicação onipresente na região: o varadouro. A partir de vários tipos de fontes, dentre as principais, relatórios, livros de memória, charges e artigos em jornais de

Manaus, Fortaleza, Capital Federal e Território do Acre, mapearemos a atuação da Comissão, a oposição feita por seringalistas e a repercussão do conflito junto aos governos do Amazonas, Ceará e na Capital Federal. Inspirando-se também nas ideias da historiadora Ewa Domanska (2013), as estradas de rodagem, os varadouros e os rios serão incorporados na análise como protagonistas do processo, a partir da presença e da materialidade de suas relações no espaço amazônico e na economia da borracha.

INTEGRAR PARA MELHOR ADMINISTRAR: A COMISSÃO DE OBRAS FEDERAIS E SUAS ATRIBUIÇÕES

A formação de seringais no interior da bacia hidrográfica do Amazonas teve início na segunda metade do século XIX, por incentivos fiscais de empresas de importação e exportação com sede em Belém e Manaus, que forneciam a crédito todas as mercadorias necessárias para o seu estabelecimento, que era pago com a borracha produzida no seringal. Esse sistema, conhecido como “sistema de aviamentos” se consolidou tendo em sua base o seringueiro (freguês), que produzia a borracha para o seringalista (patrão), que vendia a produção para as casas exportadoras (aviadores) de Belém e Manaus, que por sua vez, exportavam essa produção para casas importadoras dos EUA e Europa. As casas importadoras financiavam toda a cadeia produtiva, fornecendo crédito e mercadorias diversas para as firmas aviadoras, que as repassavam para os seringalistas, e os seringalistas para os seringueiros como pagamento pela borracha produzida. Em 1905, o prefeito do Alto Juruá Gregório Thaumaturgo de Azevedo resumiu a cadeia de aviamentos como sendo o sistema onde “o trabalhador explora a seringa, o patrão explora o trabalhador, e os comerciantes do Pará e Manaus exploram os patrões.” (Prefeitura do Alto Juruá 1905: 6; Tocantins 1961: 181; Weinstein 1993: 94-95; Martinello 2004: 51). A nível regional, os seringalistas eram os coronéis que detinham a força de trabalho e exerciam o poder nos altos rios. Os rios e varadouros, por sua vez, eram as estradas que tornavam possíveis o funcionamento da cadeia de aviamentos.

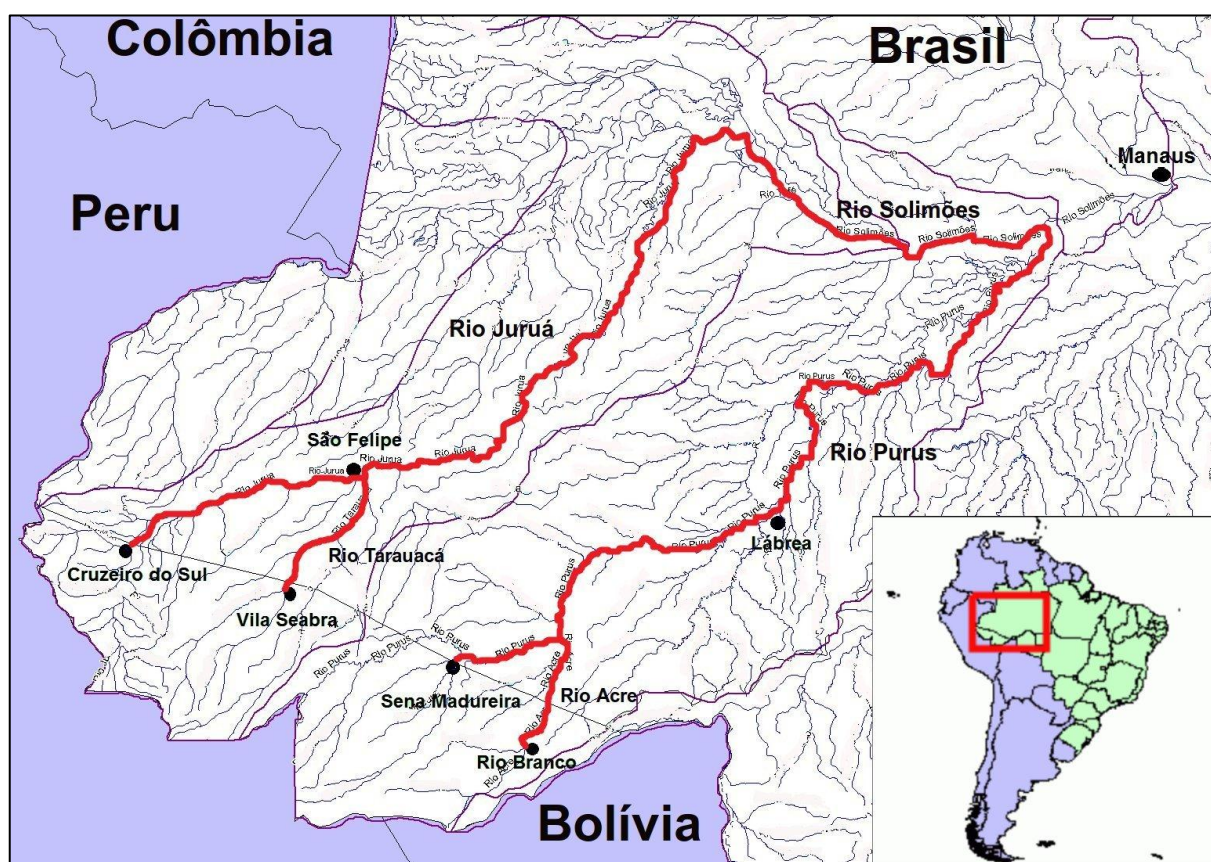
Como resultado, um dos primeiros problemas notados pelo Governo Federal na administração do Território Federal do Acre foi a completa falta de integração entre os recém fundados departamentos e as sedes escolhidas pelos primeiros prefeitos militares na região. A hegemonia dos cursos fluviais na comunicação reforçava a falta de contato entre as novas unidades administrativas, pois os rios corriam em paralelo no Território. A falta de integração era ancorada em aspectos mais profundos da formação territorial e da cadeia de aviamentos: todo o comércio realizado pelos seringais estava centralizado nas praças de Manaus e Belém, as “capitais da borracha”. Como consequência, alguns estudos apontam que, após a fundação dos departamentos, principalmente no Departamento do Alto Purus, emergiram agremiações políticas que reuniam majoritariamente proprietários seringalistas

André Vasques Vital

de um mesmo rio, formando verdadeiras oligarquias fluviais que lutavam por proeminência política nas nascentes capitais (Loureiro 2004; Vital 2016). Devido, em grande medida, ao desconhecimento das realidades locais, o governo federal manteve essa desintegração com a divisão administrativa em departamentos. Conforme observado por Leandro Tocantins, enquanto os grandes corpos fluviais corriam para nordeste, o eixo administrativo do Território Federal do Acre corria em sentido perpendicular leste-oeste, consolidando o isolamento dos departamentos e cidades entre si (Tocantins 1961: 125).

Uma viagem entre a vila de Empresa (Rio Branco) e a cidade de Cruzeiro do Sul, por exemplo, deveria ser feita por navegação fluvial. A embarcação teria que descer o rio Acre e o Purus, até a confluência com o rio Solimões, subir o Solimões até a confluência com o rio Juruá e seguir nesse rio, rumo à sua parte alta, em uma viagem que poderia durar semanas. Leandro Tocantins relata que, de Vila Seabra (no rio Tarauacá) até Rio Branco, a distância, por via fluvial, era de 5.432 quilômetros, que podiam ser transpostos em um mês. Por outro lado, em linha reta, a distância de Rio Branco e Seabra era avaliada em aproximadamente 400 quilômetros (Tocantins 1961: 125).

Mapa 01. Distâncias a serem percorridas entre as capitais dos departamentos por via fluvial



Fonte: Adaptação feita pelo autor do mapa hidrográfico original contido em <http://hidroweb.ana.gov.br/>

André Vasques Vital

Devido a esse problema e pela necessidade de dar retorno mínimo aos impostos federais cobrados sobre a borracha, a Câmara e o Senado Federal aprovaram o decreto N° 6.406, de 08 de março de 1907, criando a Comissão de Obras Federais do Território do Acre. O principal objetivo dessa Comissão era construir uma estrada de rodagem ligando as capitais dos departamentos, diminuindo o tempo de viagem entre Cruzeiro do Sul e vila de Empresa (Rio Branco). Tratava-se de uma estrada estratégica que visava melhorar a administração do Território Federal do Acre, diminuindo a dependência das prefeituras, do judiciário local, e de outros agentes do governo federal com rios, que até aquele momento eram as principais vias de comunicação entre os departamentos.

A Comissão de Obras Federais do Território do Acre ficou sob o comando direto do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, pasta que supervisionava os prefeitos. Além de construir estradas, estavam entre os objetivos da Comissão a promoção da desobstrução de rios, criação de oficinas e núcleos agrícolas, bem como execução de quaisquer obras de acordo com as necessidades do governo federal na região. Cabia ao Presidente da República nomear o engenheiro-chefe e seus auxiliares diretos. Já o Ministério da Justiça e Negócios Interiores poderia nomear os engenheiros ajudantes e o contador. Os demais trabalhadores da Comissão (médico, secretário, almoxarife, mecânico, os operários e etc.) seriam contratados pelo próprio engenheiro-chefe (Brasil Ministério da Justiça e Negócios Interiores Ministro Augusto Tavares de Lyra 1908: 70-71; Brasil Senado Federal 1907).

O então presidente Afonso Penna (1906-1909), nomeou o engenheiro civil e ex-deputado federal por São Paulo Antônio Bueno de Andrada para chefiar a Comissão. Ele também seria nomeado o novo prefeito do Departamento do Alto Juruá, onde ficaria a sede da Comissão de Obras Federais. Sob sua responsabilidade ficou o projeto de construção de uma estrada ligando Cruzeiro do Sul e Sena Madureira, a chamada Estrada Leste-Oeste. Nessa época, uma empresa privada, sob a chefia do engenheiro Gastão da Cunha Lobão, já construía uma estrada ligando a capital do Departamento do Alto Acre a Sena Madureira, esperando obter lucro com a subvenção federal ao projeto. Esse fator somado à insalubridade do entorno da cidade de Empresa, desestimularia Andrada a enviar trabalhadores para auxiliar os serviços de construção da “Estrada Lobão”.

A Comissão de Obras Federais do Território do Acre, em suma, deveria existir para estabelecer melhorias nas comunicações da região, promover a integração entre os departamentos e ajudar no incentivo à agricultura. Como era de se esperar, o projeto levou mais em consideração os planos e as necessidades de administração do governo federal sobre a região do que as necessidades das elites seringalistas. Mesmo a obra de desobstrução dos rios, maior reivindicação dos seringalistas do

André Vasques Vital

Território do Acre, terminou em fracasso, pois a prioridade da Comissão foi, desde o início, a construção da Estrada Leste-Oeste e o desmatamento no entorno do núcleo urbano de Cruzeiro do Sul, de modo a incentivar a produção agrícola nas áreas adjacentes à capital do Alto Juruá. Essa condição fez com que o engenheiro-chefe Antônio Bueno de Andrada fosse alvo de intensas críticas e, por fim, uma conjunção de fatores levou à dissolução da Comissão de Obras Federais no início de 1910.

A REAÇÃO SERINGALISTA À ESTRADA LESTE-OESTE E A FORÇA DE VARADOUROS E ÁGUAS

Um aspecto que marcava a Estrada Leste-Oeste e a Estrada Lobão é que elas teriam que ser construídas de acordo com as normas estabelecidas pela lei federal Nº 1.453 de 30 de dezembro de 1905 (Brasil Diário do Congresso Nacional 1910: 1837). Essa lei normatizava as características das estradas que poderiam ser construídas pelo governo federal. Normatizava também as estradas construídas por estados, municípios e pela iniciativa privada, que pudessem se tornar elegíveis a receber e subvenções do executivo federal, a depender de aprovação no Congresso Nacional. Segundo essa lei, a União poderia apenas construir e subvencionar estradas que tivessem no mínimo 7 metros de largura e 30 de raio nas curvas, podendo suportar uma carga mínima de 14 toneladas. Em suma, ambas as estradas tratavam-se de estradas de rodagem, dentro das características contidas na lei federal de 1905, com vistas a receber os recursos vindos da União.

Entretanto, para as elites locais essas estradas eram inúteis. Conforme já mencionado, o paralelismo dos rios no Território Federal do Acre ajudou na conformação de historicidades próprias, identidades políticas e mesmo alianças comerciais distintas. O que havia em comum entre os vários cursos fluviais era a dependência do comércio com as praças de Manaus e Belém, praticamente inexistindo relações diretas entre os seringalistas de diferentes bacias hidrográficas. Por outro lado, o Congresso aprovou destinar 5%, da renda com o imposto federal sobre a borracha, para a Comissão de Obras Federais, ignorando o apelo dos prefeitos por mais recursos destinados diretamente às prefeituras (Prefeitura do Alto Purus 1909: 22-23). Mais do que um gasto inútil, as estradas (principalmente a Estrada Leste-Oeste) foram encaradas localmente como um desrespeito do governo federal com as necessidades imediatas da região.

A sensação de desrespeito ainda iria piorar. Havia um consenso entre a maior parte dos seringalistas de que o modelo de estrada adequado para a região era o varadouro. O varadouro era um pequeno caminho aberto no seio da mata, semelhante a uma trilha, com 1 a 2 metros de largura que ligava os centros de extração e produção da borracha às margens do rio onde ficava o barracão (Guedes 1920: 141). Esses eram os caminhos pelos quais os seringueiros se movimentavam e extraíam a

André Vasques Vital

borracha no interior dos seringais. Era esse tipo de estrada que os seringalistas defendiam, pois ligariam as capitais aos seringais e outras sedes nos departamentos. O apelo dos seringalistas pela construção de varadouros foi ignorado pelos membros da Comissão. Assim que a Comissão de Obras Federais instalou-se em Cruzeiro do Sul, o deputado pelo estado do Ceará, João Cordeiro, também pertencente aos quadros da Comissão, trouxe consigo várias peças de automóvel. Sua ideia era montar um automóvel que seria utilizado na inauguração da Estrada Leste-Oeste. O plano era o prefeito Antônio Bueno de Andrada percorrer de carro a estrada para encontrar o seu colega, o prefeito Cândido Mariano em Sena Madureira, no dia de sua inauguração. A estrada de rodagem conjugada à figura do automóvel gerou perplexidade local com a forma pela qual o governo federal investia os recursos advindos do imposto cobrado sobre a borracha na região, conformando distintas reações.

Em Cruzeiro do Sul, a Estrada Leste-Oeste e o automóvel, que seria construído para percorrê-la, viraram piada. A revista ilustrada *O Alho*, cujo editor escondia-se sob o pseudônimo “Gato Preto”, deu amplo destaque à Comissão de Obras Federais. Essa revista surgiu em 15 de junho de 1908, ou seja, durante a gestão Bueno de Andrada no Alto Juruá. No primeiro número da revista, Gato Preto dizia-se um “velho d’atano, soleníssimo no seu rodaque preto de ver Deus aos domingos, massudo, irritável, gestos graves, língua santamente casta e castamente maldizente (...) inimigo do dito juvenal e adversário eterno das novidades” (*O Alho* 1908: 1). Nessa descrição já é possível antever que a revista *O Alho* faria oposição a alguns dos objetos que remetiam ao “progresso”, à modernidade e ao “novo” imposto pelo governo federal na região. Em suma, tudo aquilo que a Comissão de Obras Federais objetivava trazer para o Território do Acre seria alvo potencial do jornal. Contudo, a estrada e o automóvel converteram-se nos alvos principais.

A coluna “Cacos de Garrafa”, de 14 de julho de 1908, provocou: “pelos cálculos feitos pelo Dr. Theophilo de Freitas, o pessoal, a seu cargo, na estrada Leste-Oeste já comeu 2 quilômetros e 100 metros de língua do Ceará. Vistas ao povo heróico!” (*O Alho* 1908: 3). Na coluna “Várias Notícias”, nesse mesmo número, um acidente era noticiado: “o automóvel que se está armando, machucou um <<cordeiro>> que por esse motivo ficou tosquiado” (*O Alho* 1908: 3). A coluna “Dizem por aí, mas é falso”, de 1º de agosto de 1908, noticiava: “O Cordeiro, em vez de montar o automóvel, desmontou-o” (*O Alho* 1908: 3). A grande distância entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco, justificativa principal para a construção da estrada, também seria alvo de ironia: “O Sr. Major Basílio Areas tem o recorde da viagem de ida e volta desta cidade ao Acre. S.S. levou em viagem redonda 69 dias” (*O Alho* 1908: 3). Reflexões supostamente ditas por membros da Comissão de Obras Federais também seriam publicadas no periódico: “O automóvel é a carroça do passado, a bicicleta do presente e o carroção do futuro –

André Vasques Vital

Cipriano Costa, maquinista naval” (O Alho 1908: 2), ou ainda: “O automóvel é a locomotiva da civilização acreana – Mário Cunha” (O Alho 1908: 4). Nem o prefeito Bueno de Andrada escaparia das piadas, quando o bordão “para o Acre” foi usado entre aspas como forma de duvidar que os departamentos do Juruá, Purus e Acre seriam interligados por uma rodovia:

Charge 01. O grupo do vai ou racha “para o Acre”



Fonte: O Alho 1908. O grupo do vai ou racha “para o Acre”. O Alho, 1908 jul 14:1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

“Bueno de Andrada: Abre tudo, Mario Cunha, para mostrarmos aos incrédulos que iremos daqui a Sena Madureira em automóvel.

A. Mascarenhas: Com a energia de V. Excia e os auxiliares que tem só os [ilegível] não acreditarão na estrada L.W. O pessoal estava acostumado a andar nas costas de tartaruga.”

A revista não fazia críticas apenas direcionadas à Comissão de Obras Federais e à gestão Bueno de Andrada. Ameaças veladas a seringalistas, provavelmente desafetos do redator ou de pessoas ligadas a ele, também estão na revista. A Estrada Leste-Oeste, contudo, permanece presente mesmo nessas ameaças: “O nosso prezadíssimo e particular amigo coronel Nhonhô Quinô por um triz ia sendo comido por um sanhudo tigre preto, numa ocasião que atravessava a Estrada L.W.. Felizmente S.S. com a perícia que lhe é peculiar, meteu bala na agulha e... correu até o tapiri” (O Alho 1908: 2). Ácido gato preto ou “sanhudo tigre preto”, não importa, fato é que o redator não teve forças para levar à frente o projeto da revista por muito tempo, sendo a publicação descontinuada em menos de dois meses.² É possível que tenha sofrido empastelamento.

² O *Alho* foi publicado quinzenalmente entre 15 de junho e 01 de agosto de 1908.

André Vasques Vital

As críticas no Alto Juruá à Comissão de Obras Federais, contudo, não ocorreram apenas a partir de piadas. O jornal *O Município*, publicado em Vila Seabra, no rio Tarauacá, em um editorial de 13 de novembro de 1910, chamado *Iniciativa Particular*, fazia duras críticas a Bueno de Andrada e ao governo federal pela construção da Estrada Leste-Oeste. O artigo exaltou a iniciativa privada de alguns seringalistas e empresas do rio Tarauacá pela construção de várias estradas “nas quais comodamente pode-se viajar” e obras de desobstrução do rio (O Município 1910: 1). Cita explicitamente o caso da estrada construída pelo coronel Alberto Sergio de Saboia, com o objetivo de facilitar a entrega de correspondências pelo Correio. O próprio seringalista enviou uma carta para o jornal, pedindo a divulgação da existência da estrada:

Estou fazendo uma estrada que liga este seringal ao Humaitá, faltando apenas o pedaço que medeia entre Ocidente e Jacuípe, bem assim algumas pontes; mede 1,50 metros de largura e tem a conveniência de não alagar-se no inverno; é feita sobre terra firme que divide as águas do Humaitá (...) O trajeto depois de ultimatos os trabalhos far-se-á em um dia. De janeiro até junho deixarei um animal arreado na foz do Humaitá para assim facilitar a pessoa que trazer a correspondência o trajeto daquele a este seringal (O Município 1910: 1).

Na citação acima ficam explícitas as características do que seria um bom exemplo de estrada, segundo o periódico. A estrada apontada por eles é, na verdade, um varadouro de 1,50 metros de largura, ou uma ‘estrada de seringa’ com o objetivo de encurtar grandes distâncias que, do contrário, precisariam ser percorridas por canoas em rios e igarapés. O artigo prossegue com o argumento de que a única forma de conseguir melhoramentos na região seria a partir do esforço dos proprietários seringalistas, investindo conjuntamente suas finanças em prol do bem comum. Exemplifica que os habitantes da região, à espera do governo federal, teriam “quanto muito, uma estrada à Bueno de Andrada, cujo melhoramento foi negativo”. O editorial chega a elucidar os motivos da rejeição à Estrada Leste-Oeste, a partir da comparação entre as características de um varadouro em relação à estrada construída pela Comissão de Obras Federais:

Se não desconhecemos os auxiliares do Dr. Bueno de Andrada o solo amazônico, hoje acreano, saberiam que as estradas desta terra são essas que fazem os proprietários de seringais, isto é, varadouros, onde não penetra o sol, que trás o tabocal e jurubebal, de que está cerrada hoje a tal estrada para andar automóvel (...)

Depois, para que nos serve uma estrada de vinte metros de largura d’aqui para o Purus? Dalí só poderá nos vir o correio trazer notícias e correspondências do Tribunal de Apelação e nada mais, porque Sena Madureira não é Manaus ou Belém, que nos envie mercadorias e braços materiais indispensáveis para o nosso desenvolvimento, assim como para lá só enviaremos processos e correspondências, sendo que para isso não é mais preciso do que um varadouro por onde o indivíduo venha e vá na sombra (O Município 1910: 1).

Os varadouros eram uma técnica praticada por povos indígenas para a locomoção no interior da floresta, conhecida e praticada desde o período colonial pelos bandeirantes, e adaptada à realidade de

busca pela *Hevea brasiliensis* naquele momento (Ranzi 2008: 86). Os primeiros exploradores fundaram seringais com a ajuda de mateiros e toqueiros que procuravam pela *Hevea* em meio a selva e abriam os varadouros. O mateiro procurava a seringueira e quando a encontrava, dava tiros ao alto para que os toqueiros, na margem do rio, iniciassem a abertura da picada na direção de onde partiam os disparos. Assim nasciam os varadouros, caminhos estreitos, que ligavam áreas muito distantes umas das outras dentro dos seringais e em todo o Território do Acre, sendo as únicas estradas “artificiais” na região. Requeriam, no entanto, constantes investimentos na sua manutenção, devido às enchentes anuais e ao avanço da floresta. Mesmo assim, os varadouros eram onipresentes na companhia do *Equus africanus asinus*, o popular burro, montaria comum entre os trabalhadores dos seringais (Guedes 1920: 141-145). O varadouro, no entanto, apresentava desvantagens técnicas: a sombra da floresta impedia o sol de remediar os males causados pelas chuvas e pelas cheias dos rios à estrada (Guedes 1920: 142).

Euclides da Cunha fazia alusão à onipresença dos varadouros e seu papel na ligação dos principais rios da região, criticando, porém, as inúmeras voltas e a caótica estrutura física da malha (Cunha 2000: 197-198). Euclides também destacaria a grande quantidade de sujeira nessas estradas, decorrente do intenso vai e vem de pessoas: “acervos de latas vazias, de toda a sorte de conservas, pedaços de ferramentas, trapos esparsos, delatam para logo a escala dos caminhantes, e um tráfego seguido” (Cunha 2000: 300-301).

Entretanto, as supostas desvantagens eram fatores que tornavam o varadouro uma infraestrutura extremamente sedutora para os habitantes locais. Uma estrada de 1 a 2 metros de largura era fácil e rápida de ser construída e tinha um custo de manutenção muito reduzido perto de uma estrada de rodagem como a Leste-Oeste. Quando alguém se apossava de um seringal inexplorado, a primeira providência tomada era enviar o mateiro para localizar as seringueiras. Quando o mateiro encontrava uma seringueira, tiros eram disparados ao alto, para que o toqueiro iniciasse o trabalho de abertura da picada até a *Hevea*, em um trabalho que deveria ser concluído em breve espaço de tempo (Costa 2010: 52). A densa floresta que fazia sombra na estrada, por um lado, atrapalhava de fato o dessecamento do solo do varadouro, mas por outro, tornava menos dura a viagem por proteger o viajante da incidência direta de raios solares durante o dia, como aponta o editorial do jornal *O Município*. O fato de os varadouros possuírem um trânsito humano diário, inclusive com comboios que levavam mercadorias aos centros, desestimulava também o trânsito de onças e outros animais que pudessem causar problemas ao viajante, conformando assim, mais uma vantagem.

André Vasques Vital

O médico Esperidião de Queiroz Lima, por exemplo, relatou em seu livro de memórias uma cansativa viagem que fez pela Estrada Lobão em 1910. Nesse relato ele destacou que sua comitiva pegou chuva, sol forte e ainda sofreu com o constante temor pelo ataque de onças, pois os rastros indicavam o passeio desses animais pela estrada. Sempre que podia, sua comitiva preferia cortar caminho por algum varadouro, por ser “mais reto e mais transitado” (Lima 1966: 132). Sem moradores e trânsito intenso, mas com ampla circulação de animais que faziam parte da cadeia alimentar das onças, as estradas de rodagem, além de desconfortáveis, eram extremamente perigosas. Segundo Lima, “Nada mais natural: onde há muita caça há muita onça, especialmente nessa zona completamente desabitada” (Lima 1966: 135). Assim, os raios solares, o calor intenso, as chuvas, as onças, a falta de comércio entre os departamentos e o hábito ampliavam o poder material-discursivo dos varadouros, tornando-os extremamente populares e difíceis de serem superados pelas estradas de rodagem da Comissão de Obras Federais.

Outro ponto destacado pelo editorial do jornal *O Município*, de 13 de novembro de 1910, foi justamente o desperdício de dinheiro público com a construção da estrada. Essa questão seria abordada também pelos prefeitos dos departamentos do Alto Acre e Purus. Em seu relatório de 1908, o então prefeito do Alto Purus, Cândido José Mariano, criticou o Governo Federal pelo repasse de verbas para a Comissão de Obras Federais, enquanto as prefeituras continuavam a receber apenas 300:000\$000 anuais (Prefeitura do Alto Purus 1908: 22-23). Por outro lado, José Plácido de Castro, em seu relatório como prefeito interino do Departamento do Alto Acre em 1907, denunciou o ex-prefeito coronel do exército Raphael da Cunha Matos (1904-1905) e o engenheiro Gastão da Cunha Lobão por corrupção no caso dos estudos preliminares para a construção da Estrada Lobão. Segundo Castro:

Vieram os prefeitos, legítimos representantes do Governo Federal, e medida alguma útil foi tomada no sentido de facilitar as comunicações entre os pontos povoados do Departamento. Para disfarçar sua negligência em assunto de tamanha importância, mandou o primeiro prefeito que administrou este Departamento fazer pelo engenheiro Gastão Lobão o levantamento topográfico de um caminho ligando o Acre ao Iaco, aberto pelos habitantes dessa região e completado pelo Governo Acreano despendendo a Prefeitura com este trabalho manifestamente inútil, cerca de 30 contos de réis (Prefeitura do Alto Acre 1998: 147).

A denúncia de Plácido de Castro era duplamente grave. Indicava que a estrada, que ligava o rio Acre ao Iaco, já existia em forma de varadouro construído na época das rebeliões contra o governo boliviano. Assim, o dinheiro gasto com o levantamento topográfico significou um desvio de verbas da prefeitura do Alto Acre. Além disso, indicava que a própria Estrada Lobão, construída entre 1907 e 1908, era apenas a transformação do varadouro em estrada de rodagem de acordo com o previsto na lei Nº 1.453 de 30 de dezembro de 1905.

André Vasques Vital

Apesar da denúncia, o sucessor de Plácido de Castro, o prefeito Gabino Bezouro (1908-1909) endossou junto ao Congresso Nacional a relevância e perfeito estado da Estrada Lobão em consonância com o que era previsto em lei. Os prefeitos do Alto Purus e Alto Juruá, Cândido José Mariano e Antônio Bueno de Andrada também endossariam a estrada, recomendando que o governo federal compensasse financeiramente o trabalho realizado por Gastão Lobão. Diante disso, o Congresso aprovou em 1910 a soma de 5.472:036\$588 de crédito especial para o Ministério da Viação e Obras Públicas com a finalidade de pagar Gastão da Cunha Lobão pela construção da estrada ligando a cidade de Empresa a Sena Madureira (Brasil Diário do Congresso Nacional 1910: 1837-1839).

Mesmo com as críticas, as obras de construção da Estrada Leste-Oeste continuaram, principalmente durante o ano de 1908. Bueno de Andrada escolheu construir a via a partir de vários pontos margeando os grandes rios, como forma de facilitar o abastecimento dos trabalhadores. Assim, o trabalho foi iniciado concomitantemente em quatro frentes: a primeira ligando o rio Juruá ao Tarauacá, a segunda ligando o Tarauacá ao Envira, a terceira ligando o rio Envira ao Purus e a quarta ligando o Purus ao Iaco (Andrada 1909: 71). No entanto, para a construção da via, foram aproveitados alguns varadouros já existentes, sendo necessário apenas aumentar a largura das estradas. Foi o caso do varadouro do seringal Porangaba, no rio Envira, que, segundo uma reportagem do jornal *Cruzeiro do Sul*, era uma “estrada larga, bem cuidada, com pontes sólidas” (O *Cruzeiro do Sul* 1908: 1). Além disso, alguns proprietários seringalistas aproveitaram que Bueno de Andrada poderia ceder a concessão da construção de alguns trechos da via, e reuniram seus seringueiros para ajudar na abertura da estrada, com a finalidade de obter algum lucro extra (O *Cruzeiro do Sul* 1909: 3). Em 31 de dezembro de 1908, Andrada anunciava em relatório ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores que a Estrada Leste-Oeste encontrava-se parcialmente concluída, com 623 quilômetros de comprimento (Andrada 1909: 71).

Entretanto, os trabalhos de desobstrução dos rios, algo que os seringalistas mais desejavam, não foi feito. Bueno de Andrada em seu relatório de 1908 admitiu que a limpeza dos rios “não é tarefa de pouca monta”. No período das cheias esse serviço foi considerado inviável. Já no período de vazante, a Comissão procurou desobstruir um trecho do rio Juruá: “tentou-se, sem grande resultado, arrastar por meio de fortes guinchos e talhas as árvores do fundo das margens.” Foi então que passou-se a usar dinamites para destruir os madeiros que obstruíam o caminho fluvial: “felizmente os resultados obtidos foram muito mais eficazes, rápidos e baratos”. Mesmo assim, Andrada indicou que foram limpas apenas duas milhas “bastante obstruídas” do rio Juruá (Andrada 1909: 75-76).

André Vasques Vital

Em seu relatório, Bueno de Andrada lançaria a ideia da construção de embarcações especiais para a navegação nas partes altas das bacias do Purus e Juruá nos períodos de vazante, ou seja, quando o risco dos naufrágios era maior por causa dos madeiros. Ele citaria o caso do vapor *Acreano*, encomendado da Europa por ele, para ser usado pela Comissão de Obras Federais. Segundo Andrada, essa embarcação foi utilizada durante todo o período de vazante em 1908, fazendo as viagens com o mesmo espaço de tempo do que no período de cheias, sofrendo apenas uma pequena avaria com os madeiros no leito do rio (Andrada 1909: 75).

Foto 01. Porto de Sena Madureira, durante a vazante do rio Iaco



Fundo: Vistas da Cidade de Sena Madureira no Acre 1905-1911.

Acervo: Coordenação de Documentos Audiovisuais e Cartográficos do Arquivo Nacional

Observe o tamanho do madeiro na parte inferior da foto, que supera o tamanho da lancha ancorada no porto. Esses eram os madeiros arrastados pelas águas no período de cheia dos rios, colocando as embarcações em risco durante a vazante e obstruindo a navegação fluvial.

Evidentemente a ideia de Bueno de Andrada não agradou os seringalistas do Território do Acre. Havia consenso na região de que o trabalho de desobstrução dos rios era uma medida de caráter emergencial. Era, inclusive, constantemente citada nos relatórios dos prefeitos. Em 1907, Plácido de Castro informaria o problema ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, considerando urgente um serviço regular de desobstrução fluvial, retirando madeiros, pedras e restos de vapores e lanchas naufragadas (Prefeitura do Alto Acre 1998: 151). A importância da desobstrução dos rios era de ordem comercial, estratégica e principalmente pelo risco de naufrágios. Os naufrágios envolvendo o choque de

André Vasques Vital

embarcações com madeiros e destroços que obstruíam a via fluvial eram relativamente comuns. Os prejuízos com a dificuldade de exportar a borracha, com as constantes avarias nas embarcações e o risco onipresente dos naufrágios, tornariam a medida de desobstrução dos caminhos fluviais uma reivindicação constante nos departamentos.

A construção da Estrada Leste-Oeste, a rejeição ao modelo dos varadouros e a não desobstrução dos rios fariam aumentar a impopularidade de Bueno de Andrada dentro e fora do Departamento do Alto Juruá. A partir de 1909, a oposição a Comissão de Obras Federais adquiriu mais força, ganhando sério contorno regional e nacional, com a mobilização de outros atores contrários a presença e às ações de Bueno de Andrada no Alto Juruá e no Território do Acre.

AMPLIA-SE A TENSÃO NO ACRE E AS OLIGARQUIAS DO CEARÁ E AMAZONAS ENTRAM EM CENA

Até 1908, a maior oposição sofrida pela Comissão de Obras Federais veio do Departamento do Alto Juruá, onde era prefeito. A situação mudaria no ano seguinte, com a evidente demonstração de antipatia dada pelas elites do Departamento do Alto Purus ao engenheiro Bueno de Andrada durante o Primeiro Congresso Industrial Seringueiro, realizado na cidade de Sena Madureira, em setembro de 1909. Durante o congresso, os seringalistas do rio Iaco e os do rio Caeté, inimigos envolvidos em uma violenta disputa pelo controle político sobre a prefeitura do Alto Purus, em um raro momento de união, votaram por unanimidade em prol da direção de cobranças, pela construção de estradas e varadouros, ao Presidente da República, ignorando a presença de Andrada (O Alto Purus 1909: 2). Por lei, Bueno de Andrada era responsável pelas obras federais no Território do Acre e por escutar as sugestões dadas pelas prefeituras nesse sentido. Contudo, os seringalistas do Iaco e Caeté decidiram ignorar a atribuição de Andrada e consideraram que ele deveria apenas ser notificado sobre a cobrança feita junto ao executivo nacional.

A oposição à Comissão ganharia também novos e poderosos adeptos. Em 1909, teve início uma intensa campanha na imprensa de Manaus contra a Comissão de Obras Federais e o prefeito Bueno de Andrada. No jornal *A Notícia*, em fevereiro de 1909, um grupo ligado ao seringalista Francisco Freire de Carvalho, do Alto Juruá, acusou a Comissão de Obras Federais de ser uma “criminosa inutilidade”, não só pela Estrada Leste-Oeste, mas pelo desperdício de dinheiro público com a compra de máquinas para uma fábrica de tijolos que permanecia sem funcionar. Bueno de Andrada também seria acusado de pagar salários exorbitantes aos seus funcionários por meio do acúmulo de cargos públicos na prefeitura e na Comissão (O Cruzeiro do Sul 1909: 1).

André Vasques Vital

Em um artigo no *Jornal do Comércio de Manaus* de 17 de outubro de 1909, o mesmo grupo foi mais longe nas denúncias e críticas. Nesse artigo, o grupo qualificou o objetivo da Comissão de Obras Federais como sendo a “fantasia mórbida da abertura de uma estrada (...) para sobre ela, sem aterros e obras de arte, correr um automóvel que pesa três ou quatro toneladas e que jaz imprestável, atolado no Cruzeiro do Sul”. Indicou também o desperdício dos recursos do governo federal com a construção de duas casas, a aquisição de duas serrarias e uma olaria que não funcionavam. Por outro lado, o artigo trazia a denúncia de que a Comissão nada havia feito pela limpeza dos rios, povoamento do solo, facilitação dos transportes e no fomento a agricultura (Carvalho et al 1909: 1).

As denúncias feitas por Francisco Freire de Carvalho e seus aliados eram graves. Entretanto, houve uma revelação específica que atraiu a atenção das oligarquias do Ceará e Amazonas e trouxe maiores problemas para o prefeito do Juruá: Antônio Bueno de Andrada teria contratado imigrantes no Rio de Janeiro para cargos inferiores e priorizava a contratação de paulistas nos quadros mais altos da prefeitura e da Comissão de Obras Federais. Ele foi acusado, inclusive, de pagar salários mais altos pelo trabalho dos estrangeiros do que pelo de cearenses e habitantes do Juruá (O Cruzeiro do Sul 1909: 1). Ressalte-se que Bueno de Andrada era ex-deputado filiado ao Partido Republicano Paulista. Sua atitude levantou suspeitas sobre a possibilidade de a oligarquia paulista estar lançando seus tentáculos sobre o Território do Acre.

Os estados do Amazonas e Ceará tinham interesses sobre o Território do Acre, nesse momento. O governo do Amazonas não aceitou a anexação do Acre em 1903 como Território Federal, por ter representado um duro golpe nas finanças do estado. O governador Antônio Constantino Nery (1904-1908) entrou com ação no Supremo Tribunal Federal reivindicando a anexação do Acre, e a área permanecia, nesse momento, em condição sub judice (Ferreira 2007: 221). Por outro lado, os Acioly, no Ceará, viam com bons olhos a elevação do Acre a estado da federação e apoiava os movimentos autonomistas locais. O Acre era povoado majoritariamente por cearenses e essa condição alimentava os planos de expansão do poder político aciologista sobre essa área (Vital 2016: 232). Nos dois casos, uma suposta expansão da oligarquia paulista sobre o Acre podia ser vista como uma ameaça aos interesses das oligarquias hegemônicas desses dois estados.

No Brasil vigorava, nesse momento, um acordo federativo onde os Presidentes da República eram escolhidos entre os estados de São Paulo e Minas Gerais. Esse pacto oligárquico ficou conhecido como política do café com leite e consolidou a hegemonia política da oligarquia cafeeira até 1930. Amazonas e Ceará, por sua vez, eram estados periféricos no jogo político oligárquico nacional. Não há

André Vasques Vital

fontes suficientes que confirmem a intenção de expansão do Partido Republicano Paulista no Juruá mas, se essa expansão ocorresse, significaria um aumento dos poderes da oligarquia paulista, caso o Acre fosse elevado a estado da federação. O alarme nas oligarquias dos estados do Amazonas e Ceará, portanto, representa um momento de tensão que transcende as lutas políticas a nível regional no Norte do país, passando para a esfera da política nacional.

Em novembro de 1909, o executivo federal nomearia como 2º sub-prefeito do Alto Juruá, o tenente-coronel Carlos Frederico de Noronha, genro de Antônio Bueno de Andrada. Esse movimento foi classificado de forma enigmática pelo grupo de Freire de Carvalho como o “vago perfume de uma oligarquia” (Carvalho et al 1909: 1). No início de fevereiro de 1910, o tenente do exército Augusto Correia Lima, cearense que servia na Comissão de Obras Federais, lançou na imprensa da Capital Federal uma série de denúncias contra Bueno de Andrada e sua suposta tentativa de expandir o poder oligárquico de São Paulo no Território do Acre. Em uma entrevista ao jornal *Correio da Noite*, Lima acusou o chefe da Comissão de Obras Federais de negar-se a contratar cearenses para a prefeitura e para a própria Comissão. Essa entrevista repercutiu em Fortaleza, sendo integralmente republicada pelo *Jornal do Ceará*:

Redator.: - A quem ele então recorria para contratar?

Correia Lima: - A paulistas. De S. Paulo é que veio o pessoal que o dr. Bueno de Andrada colocou em diversos lugares, como o amigo redator vai ver. Daquele estado foram para o Cruzeiro, onde estão exercendo cargos: Benedito Belém, professor público; Joaquim Nunes de Oliveira, chefe da expedição do Tarauacá sem que seja engenheiro, tendo sido empregado secundário em uma casa aqui do Rio de Janeiro; Julião de Freitas, secretário da mesma Comissão; João Batista de Oliveira, empreiteiro de obras, tio do Mario Cunha e primo do Cincinato Braga; D. Marieta Cunha, irmã de Mario Cunha, farmacêutica, não constando ser possuidora de título algum de habilitação, e sobrinha do mesmo Cincinato; Urbano Bourlier, ex-maquinista da E. F. Central e arvorado em engenheiro mecânico; Alberto Salles, contador e pagador, acumulando lugares de secretário da Comissão e secretário da prefeitura, e mais os de diretor de instrução pública e de redator da folha oficial, o *Cruzeiro do Sul*...

Redator: - Uma espécie de oligarquia, um sindicato pelo sistema Ramalho, Nery & C...

Correia Lima: - (...) Tal é o seu domínio ali, que Mario Cunha mandou confeccionar a bandeira estadual de S. Paulo para figurar em todas as festas acreanas!

Redator: - Quase uma política de expansão territorial... (Jornal do Ceará 1910: 1-2)

O tenente Lima nessa mesma entrevista citaria vários exemplos de corrupção e uso indevido do dinheiro público destinado à Comissão, como festas, banquetes, pagamentos e compras indevidas. Ainda teria espaço para falar do célebre automóvel a ser montado para a inauguração da Estrada Leste-Oeste, que segundo ele, ninguém conseguiu montar, pois “sempre sobravam peças” (Jornal do Ceará 1910: 2).

André Vasques Vital

Diante do aumento das tensões no Juruá com a presença de Bueno de Andrada, e pela própria reação que já se esboçava nas oligarquias do Amazonas e Ceará com a repercussão das denúncias, o chefe da Comissão de Obras Federais seria exonerado pelo então Presidente Nilo Peçanha no início de 1910. A exoneração esfriou as tensões entre as oligarquias estaduais, mas frustrou os planos de inauguração da Estrada Leste-Oeste, quando Andrada cumpriria a promessa de seguir viagem de carro até o Departamento do Alto Purus. De acordo com as denúncias feitas pelo tenente Lima, Andrada também deixou uma dívida de 1.432:500\$000 com alguns seringalistas responsáveis pela construção de 480 dos 623 quilômetros de estrada (Jornal do Ceará 1910: 1). Mesmo sem uma inauguração oficial, a Estrada Leste-Oeste já era uma realidade na ocasião, sendo, supostamente, utilizada para fins de correspondência entre os departamentos do Alto Juruá e Alto Purus.

O DESTINO DAS ESTRADAS DE RODAGEM PÓS-COMISSÃO DE OBRAS FEDERAIS

Sem importância comercial e prática para os seringalistas e para as prefeituras, a Estrada Lobão e a Leste-Oeste tiveram mais ou menos o mesmo fim. Os prefeitos desprezaram a existência das vias que, por sua vez, foram tomadas pouco a pouco pela floresta, tornando-se intransitáveis em poucos anos. Durante a Revolta Autonomista do Alto Juruá, em 1910, o médico Esperidião de Queiroz Lima viajou de Rio Branco para Sena Madureira pela Estrada Lobão, para negociar o fim do apoio dos seringalistas do rio Iaco à rebelião. Decorriam dois anos da conclusão das obras de abertura dessa estrada, mas o médico relata que a via já se encontrava totalmente obstruída “por uma alta e cerrada capoeira” (Lima 1966: 131). Lima encontrou, inclusive, “inúmeras e esguias seringueiras – *Hevea basiliensis*” entre a cerrada capoeira no meio da estrada (Lima 1966: 132).

Anos depois, o primeiro governador do Território Federal do Acre, o médico Epaminondas Jacome (1921-1922) reafirmaria o que vários prefeitos e seringalistas já haviam apontado antes. A construção de estradas de rodagem ligando as cidades do Território do Acre era inútil por não existir comércio entre elas e por não haver perspectiva alguma de relações econômicas existirem a médio e longo prazo. O comércio só existia por via fluvial com as cidades de Manaus e Belém. Citaria o exemplo da Estrada Lobão, que, apesar de ter custado mais de 5.000:000\$000 aos cofres públicos, foi desprezada pelos antigos departamentos por não ser utilizada, estando, naquele momento, intransitável. O governador faria nova menção aos varadouros que, segundo ele, eram a solução mais barata, prática e viável para o fim único de entrega de correspondências e ordens emanadas da então capital Rio Branco (Território do Acre 1922: 21).

Regionalmente, os varadouros em 1920 permaneciam com o mesmo poder material-discursivo dos anos anteriores. Os varadouros foram, inclusive, a opção dos prefeitos dos departamentos para

André Vasques Vital

integrar pontos distantes das capitais, mesmo que o uso do dinheiro público para financiar essas estradas fosse, em tese, ilegal. No Departamento do Alto Purus, o prefeito Cândido José Mariano (1906-1910) lançou mão de recursos públicos para a abertura de varadouros. Foi assim com a Estrada do Xiburema, construída entre 1908 e 1909, responsável por abrir caminho ao povoamento suburbano da capital do Purus, Sena Madureira (O Alto Purus 1909: 1). Seria assim também, em 1914, quando o prefeito Samuel Barreira (1912-1915), também no Alto Purus, deu início às obras de um dos maiores varadouros do Território do Acre. Essa estrada teria mais de 250 quilômetros de extensão e apenas 2 metros de largura e recebeu o pomposo nome de Varadouro Nacional do Rio Iaco. Sua finalidade era ligar Sena Madureira ao seringal Guanabara, no alto rio Iaco, servindo de alternativa ao caminho fluvial (O Alto Purus 1914: 1).

Foto 02. Estrada no meio da mata, Sena Madureira



Fundo: Vistas da Cidade de Sena Madureira no Acre 1905-1911.

Acervo: Coordenação de Documentos Audiovisuais e Cartográficos do Arquivo Nacional

Essa provavelmente é a Estrada do Xiburema, que começou a ser construída em 1908. Observe que esse varadouro é um pouco mais largo, possuindo em torno de 2,5 metros de largura.

É importante destacar que os varadouros construídos pelas prefeituras e pelas elites seringalistas obedeciam a lógica da territorialidade fluvial que caracterizou a ocupação dos seringais no interior da Amazônia, durante o primeiro ciclo da borracha. Mesmo que houvesse a necessidade de comunicação entre os departamentos para o envio de cartas e notícias o que mais estava em jogo para

André Vasques Vital

as elites locais eram as relações comerciais e sociais pautadas pelo sistema de aviamentos. Conforme mencionado, no sistema de aviamentos dos seringais, o produto exportado, a borracha, seguia o curso dos rios para Manaus e Belém, onde eram negociados com os importadores estrangeiros. De lá vinha também os produtos que supriam as necessidades cotidianas nos seringais. A economia da borracha, assim, foi constituída em torno das características hidrográficas e de necessidade de exportação e consumo dos seringais. Por outro lado, a organização administrativa dada pelo governo federal ao Acre pautou-se em uma lógica inversa, produzindo várias dificuldades no que concerne a integração física do território. Isso porque a organização político-administrativa foi sobreposta a uma territorialização que desde o início, era uma simbiose das características fluviais com os diversos interesses econômicos constitutivos da cadeia de aviamentos (Tocantins 1961: 125).

Assim, os varadouros, longe de serem uma alternativa local às estradas de rodagem, eram constitutivos da manutenção do *status quo*, onde as vias “artificiais” eram auxiliares dos caminhos fluviais que levavam a borracha e traziam as mercadorias para consumo nos seringais. Os varadouros assim, serviam exclusivamente para o funcionamento dos seringais. A maioria dos varadouros construídos no Acre, a exemplo da Estrada do Xiburema e do Varadouro Nacional do Rio Iaco eram vias auxiliares dos caminhos fluviais que levavam a borracha para Manaus e Belém. Esse fator também constitui a força que os varadouros propostos e construídos pelos seringalistas e pelas prefeituras tinham em relação as estradas de rodagem do governo federal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fracasso da Comissão de Obras Federais do Território do Acre e das estradas Leste-Oeste e Lobão está ligado a diferentes fatores de ordem econômica, política, social e das frágeis relações materiais constituídas pelas próprias estradas no espaço acriano. A Comissão de Obras Federais dialogou pouco com as forças políticas locais, se colocando como um instrumento de intervenção no território, buscando reconfigurá-lo a partir da organização política dada pelo governo federal após a anexação da área, em 1904. Entretanto, embora o Acre fosse um território federal, a presença do Estado era mínima, se fazendo sentir mais pela cobrança dos impostos sobre a borracha e menos pela capacidade de controle territorial. A falta de diálogo com aqueles que, de fato, detinham o poder na região, ou seja, os seringalistas, tornou a Comissão alvo de críticas e oposições que conseguiriam, em dado momento, mobilizar os governos do Amazonas e Ceará, dois atores no jogo político-oligárquico nacional, provocando desconfiças sobre os supostos interesses de parte das elites paulistas sobre o Acre. O aumento das tensões na esfera nacional foi um fator decisivo para a exoneração de Antônio Bueno de Andrada e a extinção da Comissão de Obras Federais.

André Vasques Vital

A Estrada Leste-Oeste e a Estrada Lobão materializaram a falta de diálogo entre os seringalistas e a Comissão e uma frágil tentativa de reordenamento do espaço, a partir da integração física dos departamentos do Território do Acre, tal como demarcados após o Tratado de Petrópolis de 1903. A fragilidade das estradas estava atrelada não só a fatores econômicos e políticos ligados ao domínio dos seringais e da economia da borracha, mas também às próprias relações materiais conformadas pelas rodovias no espaço acriano. O lugar das estradas, atravessando os rios, era uma contradição à histórica territorialidade dos seringais que era ligada aos caminhos fluviais. O aspecto físico das rodovias associado a floresta tropical amazônica a tornava um tipo de infraestrutura de difícil e cara manutenção. Eram vias largas, percorrendo áreas remotas, sem a circulação regular de seringueiros, o que as tornavam também estradas perigosas pelo risco de ataques de onças e de penosa viagem pela incidência direta do sol e da chuva sobre os viajantes.

Assim, as estradas de rodagem, nesse momento, foram eclipsadas pela força dos varadouros. Infraestrutura que comunicava os centros de extração da borracha ao barracão, sendo, desse modo, as vias auxiliares no escoamento da borracha e no transporte de mercadorias do rio para os centros de produção no interior da floresta. As relações materiais que conformavam o varadouro, em franca contradição à lógica das estradas de rodagem, também a tornavam a infraestrutura de comunicação mais importante da região. Emergindo com auxílio das relações econômicas e pelas suas características como estrada “artificial” mais segura, confortável e de mais fácil manutenção, o varadouro continuará sendo adotado por seringalistas e pelo poder público no Território do Acre durante os anos seguintes. Os rios, juntamente com os varadouros, continuarão a ditar o ritmo dos transportes e da economia no Território Federal do Acre.

REFERÊNCIAS

Andrada AMB 1909. Segundo Relatório da Comissão de Obras Federais no Território do Acre em 1908. In: Brasil Ministério da Justiça e Negócios Interiores Ministro Augusto Tavares de Lyra. *Relatório dos anos de 1908 e 1909 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Sr. Augusto Tavares Lyra, Ministro da Justiça e Negócios Interiores*. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, p. 71-79.

Brasil Diário do Congresso Nacional 1910. Câmara dos Deputados: Comissão de Finanças. N. 181 – 1910. Autoriza o poder executivo a mandar examinar por profissionais de sua confiança as condições, vantagens e tempo de construção da estrada, cujo pagamento pediu o engenheiro Gastão da Cunha Lobão, afim de, tudo devidamente verificado, solicitar ao Congresso Nacional o crédito necessário; com parecer e substitutivo da Comissão de Finanças. *Brasil Diário do Congresso Nacional*, 2010 out 28: 1837.

Brasil Ministério da Justiça e Negócios Interiores Ministro Augusto Tavares de Lyra 1908. *Relatório dos anos de 1907 e 1908 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil em março de 1908*. V 1, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro.

Brasil Senado Federal 1907. *Decreto nº 6.406 de 8 de março de 1907: cria uma Comissão de Obras Federais no Território do Acre e dá outras providências.* [cited 2015 jul 27]. Available from: http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=6406&tipo_norma=DEC&data=19070308&link=s

Bueno C 2003. *Política Externa da Primeira República: Os anos de apogeu – 1902 a 1918.* Paz e Terra, São Paulo.

Carvalho FF, Lima MAR, Riquet F, Costa C, Menezes AT 1909. Território do Acre – Departamento do Alto Juruá. *Jornal do Comércio de Manaus*, 1909 oct 17: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

Costa ALRMF 2010. *Madeira que Cupim não Rói: Xapuri em Arquitetura (1913-1945).* 2º ed. Gráfica 2 Irmãos, Rio Branco.

Costa FP 2005. *Seringueiros, patrões e a justiça no Acre Federal (1904-1918).* EDUFAC, Rio Branco.

Cunha E 2000. *A Margem da História: reunião de ensaios amazônicos.* Senado Federal, Brasília.

Dean W 1989. *A Luta pela Borracha no Brasil: Um Estudo de História Ecológica.* Novel, São Paulo.

Domanska E 2013. Para Além do Antropocentrismo nos Estudos Históricos. *Expedições*, 4:9-26.

Ferreira SMP 2007. *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha (1889-1914).* EDUA, Manaus.

Guedes M 1920. *Os seringueiros (pequenas notas).* 2º Ed. Jacintho Ribeiro dos Santos Editor, Rio de Janeiro.

Iglesias MP 2010. *Os Kaxinawá de Felizardo: Correrias, Trabalho e Civilização no Alto Juruá.* Paralelo 15, Brasília.

Jornal do Ceará 1910. Ainda o Acre no Alto Juruá: entrevista com o tenente Correa Lima. *Jornal do Ceará*, 1910 feb 09: 1-2. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

Jornal do Ceará 1910. Ainda o Acre no Alto Juruá: entrevista com o tenente Correa Lima (continuação). *Jornal do Ceará*, 1910 feb 14: 2. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

Jornal do Ceará 1910. Ainda o Acre no Alto Juruá: entrevista com o tenente Correa Lima (continuação). *Jornal do Ceará*, 1910 mar 04: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.

Lima EQ 1966. *11 anos na Amazônia.* Governo do Estado do Amazonas, Manaus.

Loureiro AJS 1981. *A Gazeta do Purus: cenas de uma época (Senna Madureira, 1918/1924).* Imprensa Oficial, Manaus.

Loureiro AJS 2004. *O Brasil Acreano.* Gráfica Lorena, Manaus.

Machado LO 1997. O Controle Intermitente do Território Amazônico. *Revista Território*, 1:19-32.

Martinello P 2004. *A Batalha da Borracha na Segunda Guerra Mundial.* EDUFAC, Rio Branco.

André Vasques Vital

- O Alho 1908. Cacos de Garrafa. *O Alho*, 1908 aug 01: 4. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Cacos de Garrafa. *O Alho*, 1908 jul 14: 3. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Dizem por aí, mas é falso. *O Alho*, 1908 aug 01: 3. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Editorial. *O Alho*, 1908 jun 15: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Fera medonha. *O Alho*, 1909 jun 15: 2. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. O grupo do vai ou racha “para o Acre”. *O Alho*, 1908 jul 14:1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Recorde de viagem. *O Alho*, 1908 jun 15: 3. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Telegramas. *O Alho*, 1908 aug 01: 2. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alho 1908. Várias notícias. *O Alho*, 1908 jul 14: 3. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alto Purus 1909. 1º Congresso Industrial Seringueiro. *O Alto Purus*, 1909 set 05: 2. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alto Purus 1909. Estrada do Xiburema. *O Alto Purus*, 1909 may 16: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Alto Purus 1914. Iniciativa louvável. *O Alto Purus*, 1914 aug 02: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Cruzeiro do Sul 1908. O Embira. *O Cruzeiro do Sul*, 1908 jan 15: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Cruzeiro do Sul 1909. Campanha difamadora. *O Cruzeiro do Sul*, 1909 mar 14: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Cruzeiro do Sul 1909. Gazetilha. *O Cruzeiro do Sul*, 1909 jan 10: 3. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- O Município 1910. Iniciativa Particular. *O Município*, 1910 nov 13: 1. Acervo Fundação Biblioteca Nacional.
- Prefeitura do Acre 1998. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra, DD. Ministro da Justiça e Negócios Interiores, por J. Plácido de Castro, Prefeito Interino – 1906,1907. In: G Castro, *O Estado Independente do Acre e J. Plácido de Castro: Excerptos Históricos*, Fundação Cultural do Estado do Acre, Rio Branco, p. 139-193.
- Prefeitura do Alto Juruá 1905. *Primeiro relatório semestral apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Joaquim Seabra, Ministro da Justiça e Negócios Interiores pelo Coronel do Corpo de Engenheiros Gregório Thaumaturgo de Azevedo, Prefeito do Departamento*. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro.

André Vasques Vital

Prefeitura do Alto Purus 1909. *Relatório apresentado ao exm. Sr. dr. Augusto Tavares de Lyra, DD. Ministro da Justiça e Negócios Interiores, pelo prefeito do Departamento Dr. Cândido José Mariano concernente ao ano de 1908*. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro.

Ranzi CMD 2008. *Raízes do Acre*. 3 ed. EDUFAC, Rio Branco.

Território do Acre 1922. *Relatório apresentado ao exmo. Sr. Ministro da Justiça e Negócios Interiores pelo Governador Dr. Epaminondas Jacome: julho de 1922*. Empr. Ind. Editora “O Norte”, Rio de Janeiro.

Tocantins L 1961. *O Rio Comanda a Vida: uma interpretação da Amazônia*. 7º Ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro.

Tocantins L 1979. *Formação Histórica do Acre Vol 1-2*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro.

Vital AV 2016. *Política e Saúde Pública no cativo dos rios: a integração nacional do território federal do Acre (Alto Purus, 1904-1920)*, PhD Thesis, Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro, 342 pp.

Weinstein B 1993. *A Borracha na Amazônia: Expansão e Decadência, 1950-1920*. Edusp, São Paulo.

The Force of the Varadouros in the Amazon: The case of commission of federal construction of the territory of Acre and the highways (1907-1910)

ABSTRACT

The article analyzes the operation of the Commission of Federal Construction of the Territory of Acre and the local opposition to highway construction in the region. After the annexation of Acre in Brazil, by the *Treaty of Petrópolis of 1903*, the federal government raised the area to federal territory conditions, divided in three and, after 1912, four independent administrative units: Department of Alto Acre, Alto Purus, Alto Juruá and Tarauacá. The Commission of Federal Construction was created in 1907 in response to the lack of physical integration between the departments. The analysis of the reactions of the elite *Seringalistas* to the project of territorial integration, thought of by the federal government, is original in this article, that points to the force of the rivers and the *varadouros* in the communications as those responsible for the failure of the highway project and for the end of the work from the Commission of Federal Construction in 1910.

Keywords: National Integration; Acre; Highways; Varadouros.

Submissão: 19/09/2016

Aceite: 29/03/2017