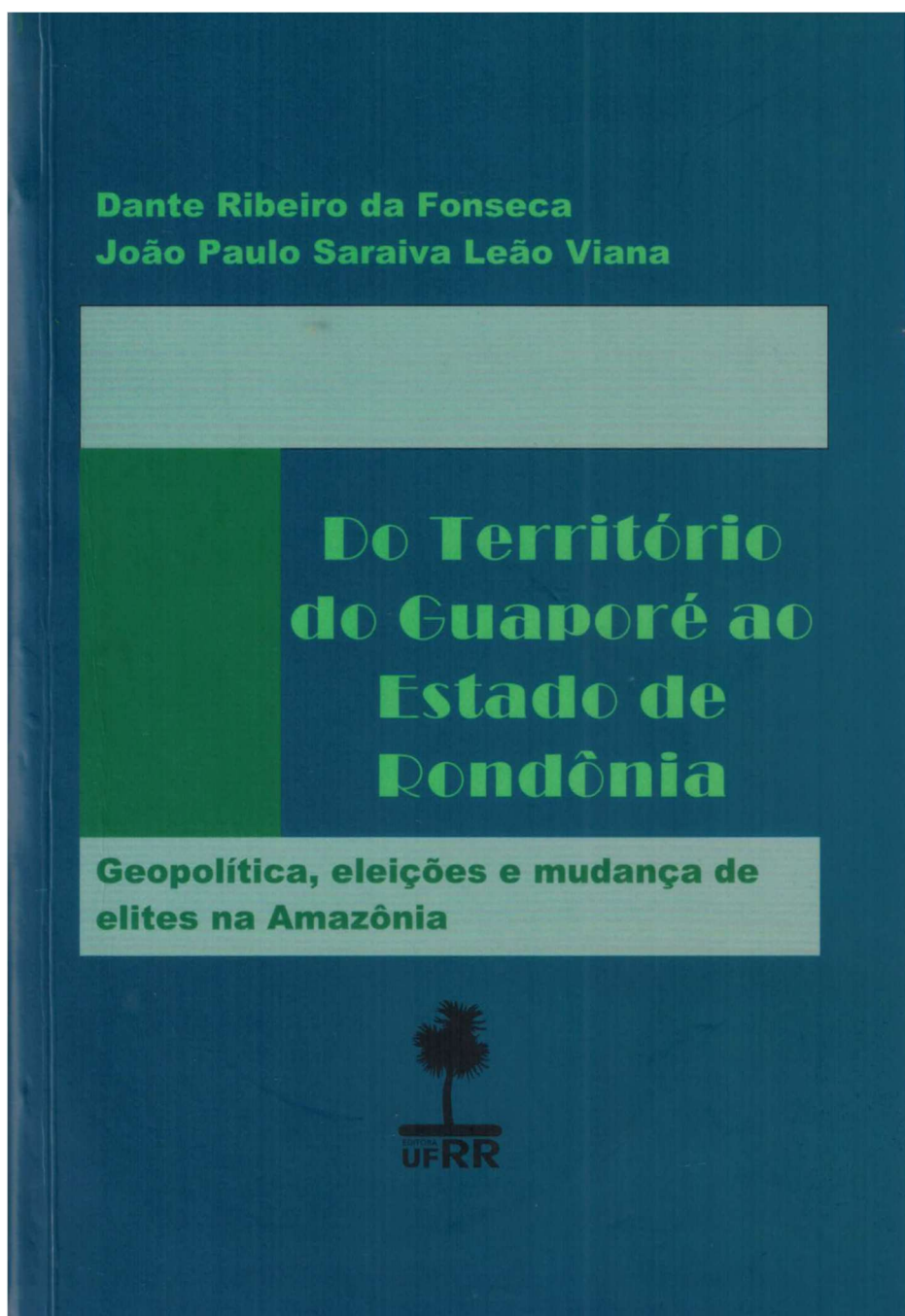


Nova obra sobre a formação histórica de Rondônia foi lançada

por Dante Ribeiro da Fonseca

“Do Território do Guaporé ao Estado de Rondônia: Geopolítica, eleições e mudança de elites na Amazônia”, é a mais recente obra de Dante Ribeiro da Fonseca em parceria com João Paulo Saraiva Leão Viana, ambos docentes da Fundação Universidade Federal de Rondônia (UNIR), onde atuam respectivamente nos departamentos de História e Ciências Sociais. Estará disponível à aquisição dos interessados já a partir da semana corrente pelo e-meio livrosrondoniana@gmail.com.



A obra é composta por duas partes e seis capítulos, distribuídos por 476 páginas. Na primeira parte, intitulada “A longa ocupação do território e as configurações político/administrativas”, é historiado o processo de ocupação colonial da Região Norte desde o Período Colonial até o Segundo Reinado, situando as principais propostas de divisão territorial do Brasil durante a Primeira República. Os últimos capítulos dessa parte tratam do surgimento do Território Federal do Guaporé e a dinâmica política que se estabeleceu nessa unidade administrativa até o Golpe Militar de 1964. Na segunda parte, intitulada “Eleições e mudança de elites políticas em Rondônia”, são analisadas as quatro décadas de competição eleitoral majoritária no território e a mudança na elite política, após a instituição do estado de Rondônia.

Publicamos abaixo um subtítulo de capítulo do referido livro.

O Território da Madeira-Mamoré e o Território do Guaporé

A opinião do aviador e escritor Ramayana de Chevallier, publicada em 1939, resume bem a ideia de tantos quantos desejavam a emancipação política da área de influência da ferrovia Madeira-Mamoré: “A região do Madeira-Mamoré se constitui, respeito à organização administrativa do Estado de Mato Grosso, um corpo estranho” (CHEVALIER, 1939, p. 197). Inclusive porque todas as ligações da região eram realizadas com Manaus, opinava que ali deveria ser constituído um território ao qual sugeriu denominar-se Território Federal de Rondônia, ou Território Federal do Guaporé, como informava sugerir o capitão Aluizio Ferreira (CHEVALIER, 1939, pp. 202-203). É neste ambiente de discussões, do qual não se pode apartar as propostas de redivisão territorial do Brasil, elaboradas por militares e intelectuais e capitaneadas pelo IBGE, que surge a proposta de criação do Território da Madeira-Mamoré.

A proposta de criação de um território federal na área é antiga (1849) e teve muitos autores e versões desde então, mas ganhou fôlego quando da visita de Getúlio Vargas a Porto Velho em 1940. Posteriormente, um memorial elaborado pelo Conselho de Segurança Nacional (BRASIL, 1938) e uma exposição de motivos apresentada pelo diretor da EFMM, Aluizio Ferreira, (GUSMÃO, 1944, pp. 85-86) resultaram na Exposição de Motivos no. 1.174 de 17 de junho de 1942 assinada pelo presidente do Departamento Administrativo do Serviço Público (MEDEIROS, 1944), Luiz Simões Lopes. A referida exposição originou-se de um requerimento do presidente da República para que o diretor do DASP examinasse a proposta que conferiria à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré a personalidade jurídica própria de entidade autárquica de direito público.

É de se notar que a percepção dominante na época era a de que existia um Território da Madeira-Mamoré, embora este fosse também o território da Linha Telegráfica ou da rodovia Cuiabá – Porto Velho. É a partir dos anos setenta que esta percepção vai modificando com a gradual transferência do polo dinâmico do Território. Estas regiões do estado são hoje denominadas pelo IBGE como a mesorregião da Madeira-Guaporé (ferrovia) e do Leste Rondoniense (linha telegráfica/rodovia). Esta percepção era de tal forma difundida quando da criação do Território que não escapava mesmo às páginas esportivas. A coluna Correio Esportivo do jornal Correio da Manhã de 6 de fevereiro de 1945 anunciou a criação

de uma liga esportiva no Território do Guaporé, recentemente organizado e que compreende: “[...] a região da Madeira-Mamoré [...]” (CORREIO DA MANHÃ, 06/02/1945). A identidade do Território do Guaporé e da Ferrovia Madeira-Mamoré estava naquele momento vinculada inseparavelmente.

Simões Lopes inicia seu parecer informando que o regime autárquico foi concedido pela União à Estrada de Ferro Central do Brasil pelo Decreto 3.306 de 24 de abril de 1941 e à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil pelo Decreto 4.176 de 13 de março de 1942 (in MEDEIROS, 1944). Os dois decretos, que instituem as autarquias, são muito semelhantes. Nesses dois decretos, não percebemos a vinculação das autarquias ferroviárias criadas a um território mais abrangente que o leito das ferrovias, tornadas autárquicas, e aos locais de suas oficinas, estações e paradas.

Alerta então o diretor do DASP o cuidado que se deve ter em estender o regime de autarquia às outras ferrovias estatizadas “[...]porquanto cada uma delas é função de determinada zona geoeconômica, estando, ipso facto, na dependência inexorável de uma série de fatores [...]” (in MEDEIROS, 1944, pp. 432). Ressalta então a particularidade da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré neste quesito, da qual se convenceu *in loco*, quando conheceu não somente a ferrovia, mas sua área de atuação e populações correspondentes.

Destaca Simões Lopes o isolamento da área onde atua a ferrovia e declara que em razão disto ultrapassou, durante sua existência, os limites que lhe impunha a simples função de transporte de cargas e passageiros tornando-se, segundo o parecerista, o único traço de brasilidade nestas regiões distantes do Mato Grosso e Amazonas. Assumiu então funções políticas e econômicas, que foram muito além do seu escopo inicial, a saber: como atividade estratégica fronteiriça vital, representada pelo eixo de um sistema ferroviário-fluvial de transportes, que articulou Brasil e Bolívia. Assim, dada a função estratégica, social e econômica da EFMM, que extrapolava em muito suas atividades estritamente ferroviárias, não lhe cabia a exigência de um equilíbrio financeiro, na medida em que este desborde de suas funções exigia o socorro do Governo Federal. Máxime se justifica a proposta em razão de que os estados do Mato Grosso e do Amazonas também não possuíam recursos para colimar este objetivo.

Ressalta o parecerista que, na realidade, a autonomia já praticamente existia “[...] uma vez que as dotações são globais e aplicadas mediante adiantamentos, dados os empecilhos resultantes, principalmente, da distância e da falta de comunicações” (in MEDEIROS, 1944, p. 435), e conclui:

Visitando a zona em questão, Senhor Presidente, mais rija se me tornou a convicção de que a administração de uma estrada como a Madeira-Mamoré que tem transcendentais funções políticas e econômicas; que constitui em tão remotas paragens um milagre de operosidade e tenacidade na penetração e conquista do nosso próprio território, tem que ser efetuada de modo integral, conjugada com a navegação local e até com a própria administração daquelas paragens semiabandonadas (in MEDEIROS, 1944, p. 437)

Propõe então a criação de um Território Federal com orçamento próprio tendo como base aglutinadora a administração da área a ferrovia Madeira-Mamoré, transformada em autarquia, sendo ambos “[...] intimamente entrosados numa conjugação de atividades e subordinados a uma mesma chefia para fins de unidade de orientação; [...] cada qual, porém, tudo fazendo pela realização de seus

objetivos específicos [...]” (in MEDEIROS, 1944, p. 438). A Madeira-Mamoré caberia agregar-se com o serviço de navegação do rio Guaporé e ao governo Territorial. Cuidaria da organização, colonização, saneamento, assistência social e econômica. Além do exposto, sugere a colocação das tropas de fronteira à disposição do governador do novo Território; conceder recursos para a administração do território previstos no Orçamento Geral da União; subvencionar os déficits da EFMM.

É nesta paisagem política e econômica que Aluizio Ferreira constrói sua liderança no Território Federal do Guaporé. Embora os fatores elencados da liderança de Aluizio: a chefia local da linha telegráfica, a inspetoria de fronteiras, fossem importantes na construção de sua liderança, vital para sua consolidação foi o controle da ferrovia, conquistado em 1931 quando se tornou seu administrador e mantido em 1943 quando a empresa ficou sob o controle administrativo do governo territorial.

A insuficiência dos municípios do eixo da Madeira-Mamoré, para atender aos reclamos da população, praticamente abandonados pelos governos estaduais, provocou significativa manifestação dos municípios de Guajará-Mirim. Em 1937, subscreveram os habitantes daquele município um abaixo assinado dirigido ao presidente da República pedindo a criação de um território federal naquela fronteira (PINTO, 1993, p. 144). Esta, talvez, tenha sido a primeira manifestação da população local nesse sentido.

O coronel Manoel Alexandrino Ferreira da Cunha, inspetor especial de fronteiras, por ordem do Estado Maior do Exército realizou em 1938 viagem de inspeção aos rios Madeira, Mamoré e Guaporé particularmente sobre as localidades de Porto Velho, Guajará-Mirim e Forte Príncipe da Beira (atual município de Costa Marques) até a foz do rio Machupo onde ficava o limite da inspeção de fronteira com o Mato Grosso (EME, 1938). Desta viagem resultou um relatório que revela bem a autoridade exercida por Aluizio Ferreira na região deixando claro que este comando era desempenhado para além dos limites postos pelo exercício da direção da Ferrovia. Afirma o coronel Cunha:

O capitão Aluizio Ferreira, diretor dessa ferrovia, estende também sua autoridade sobre toda a região e seus habitantes. Interfere até sobre atos sociais dessa gente: casamentos, festas públicas e esportivas (EME, 1938, pp. 5-6).

O mal, que o coronel Cunha aponta nesta liderança é que os estados do Amazonas e Mato Grosso, em razão de seus escassos orçamentos, deixam à administração da EFMM resolver os problemas dos municípios sob sua jurisdição (Porto Velho, AM; Guajará-Mirim e Alto Madeira, MT) com seus próprios recursos e com a mão de obra disponível nos contingentes de fronteira. Conclui esta parte do relatório citando as palavras de um certo Major Pedra Pires, as quais endossou, que declarou:

Para essa região continuar a prosperar comercial e industrialmente torna-se mister transformá-la em território federal, o que o diretor da E.F.M.M. e o pessoal da Cia. do Btl. de Fronteiras puderam fazer pelo seu progresso, já o fizeram (EME, 1938, p. 6).

Océlio de Medeiros, professor, jornalista, funcionário do DASP e estudioso da questão territorial, que demonstrava interesse na questão, talvez provocado

pelo seu local de nascimento, a cidade de Xapuri, no Acre, ao passar por Porto Velho, já então criado o Território Federal do Guaporé, registra suas opiniões sobre a administração territorial: “[...] Porto Velho e sua próspera sede, a cidade do mesmo nome, que documentava, a meu ver, o êxito da administração militar aí implantada, através da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré” (MEDEIROS, 1946, p. 149). Relata ainda que, de fato, esta autoridade antecedeu à criação do Território:

A existência de dois chefes executivos, o Prefeito e o Diretor da Estrada, vai de encontro aos princípios da unidade de comando e de direção. Resulta daí a afirmação da autoridade militar sobre a civil, ficando o prefeito transformado em figura morta (MEDEIROS, 1946, p. 149).

Conclui Medeiros constatando, apropriadamente, que a direção da Estrada de Ferro passou a “governar” a área de sua influência, ficando as autoridades dos estados por onde passava a ferrovia apenas com a atribuição, de fato, de polícia fiscal, situação reconhecida pela estrutura do novo Território. É de interesse relembrar o “Memorial Orgânico”, na medida em que, a situação acima exposta sugere que, nos anos 30 e 40 em Rondônia, sua proposta de governo militar, ou militarizado, dos departamentos fronteiriços, de forma embora diferente daquela que propugnava, se realizou.

Quando da criação do Território Federal do Guaporé, por meio de sua nomeação para o governo territorial, o poder de mando de Aluizio Ferreira foi ampliado. Inúmeros são os testemunhos da realidade desse poder. Certa vez, ouvi do jornalista Euro Tourinho, proprietário por várias décadas do jornal “Alto Madeira” a afirmação de que quem “mandava” no Guaporé era o Aluizio Ferreira. Estavam também nessa ocasião, na residência do senhor Euro Tourinho, o jornalista Marcus Vinicius Danin, o economista Silvio Persivo e o cientista político João Paulo Viana (coautor do presente livro).

A percepção desse poder de mando extensivo pode valer para os primeiros anos de existência do território. Assim é que os depoimentos nesse sentido se situam nesse período. Destacamos um deles. É o depoimento de Manuel Pascoal Guimarães, potiguar, que chegou a Porto Velho em 1942, recrutado pelo Governo Federal para servir ao esforço de guerra:

Daí tivemos uma reunião com patrões e encarregados dos patrões, tendo feito parte dessa reunião o Major Aluisio Ferreira o homem que mandava em Porto Velho, a ponto de todo mundo temê-lo. Enquanto os patrões e encarregados requisitavam o pessoal para os seringais, o major Aluisio queria nos levar para estrada de ferro Madeira-Mamoré a linha férrea que ligava Porto Velho a Guajará-Mirim. O Major com autoridade, colocou-se em lugar de destaque e disse: quem quiser seringal passe para ali e quem quiser Madeira-Mamoré passe para esse outro lado. Todos ficamos do lado do seringal. O major ficou um pouco irritado com a opção dos presentes e disse: É tempo de Murici, cada qual faça por si, que eu olharei a todos. (FONSECA, 2019).

Um elemento de controle social disponibilizado para o detentor do governo do território poderia ter sido a Guarda Territorial. O decreto 5.839 de 21 de setembro de 1943 autorizou aos governadores dos territórios à criação das guardas territoriais. Através do decreto número 1 de 11 de fevereiro de 1944, o governador criou a guarda do Território Federal do Guaporé. A guarda foi incumbida, no mesmo decreto, de atuar na área de segurança pública e serviços diversos. De

caráter civil, possuía, contudo, comando e organização militar, podendo inclusive usar armamento para fins de atuação na área de policiamento (GER, 1990, pp. 21-22). Nenhum dos trabalhos conhecidos, contudo, atribuem seu uso político pelos governadores do Território do Guaporé, seja atuando nas campanhas eleitorais, seja reprimindo ações contrárias ao governador.

Eis então que a proposta realizada por Varnhagen em 1849, um território governado *manu militari*, havia se concretizado? Cabe aqui a observação de que a “administração militar” da ferrovia era a “administração de um militar” e não se impunha pela autoridade marcial, mas pela predominância econômica da ferrovia lastreada, agora sabemos, pelos recursos do governo federal. É, contudo, interessante ressaltar que há uma certa base histórica para este imaginário que atribui à ação militar a construção do Território do Guaporé. Assim, frequentemente são atribuídas às “virtudes” militares a efetividade da “Marcha para o Oeste”. Referindo-se ao segundo governador, o tenente-coronel Joaquim Vicente Rondon, em matéria referente ao Território do Guaporé, a revista “A noite ilustrada” declara:

Moço ainda, com a energia temperada na forja dos trabalhos da caserna, batida na bigorna simbólica do culto à Pátria, seu caráter tem os vergões indelévels da disciplina militar. Daí o fato da sua administração ser, antes de tudo, disciplinada. Traça os planos e vai paulatinamente os levando à frente. Não se esmorece quando encontra obstáculos. Luta. E sempre vence. A picareta do progresso no Território do Guaporé está em atividade. Não descansa nunca! (A (NOITE ILUSTRADA de 26/08/1947, p. 27).

Desta forma, energia, disciplina e trabalho em Vicente Rondon são resultados da educação na caserna.

A partir da criação do território a União passou a completar os recursos necessários ao seu governo, sem os quais as rendas próprias tais como impostos e tributos coletadas pela nova unidade seriam insuficientes. Já no primeiro ano de existência do Território o presidente da República assinou um decreto-lei “[...] abrindo, pelo Ministério da Justiça, o crédito especial de CR\$ 8.000.000,00 para as despesas com material e pessoal com a instalação e administração do Território do Guaporé” (CORREIO DA MANHÃ. 26/12/1943).

Estes créditos especiais continuaram nos anos posteriores, por exemplo, em 1945 foi concedida a quantia de CR\$ 3.718.645,20 para as despesas do Território (CORREIO DA MANHÃ, 09/02/1945). Visavam garantir ao território os recursos para custeio e investimentos, que o recolhimento de impostos impossibilitava, pela sua insuficiência. Em 1963 foi transferido para o Território Federal de Rondônia, para complementar seus gastos, a quantia de CR\$ 1.373.649.000, valor que superava de longe a arrecadação do Território, que foi de CR\$ 39.864.454 (FIGUEIREDO, 1965, 2ª. parte, p. 314). Em outras palavras, o Território não se manteria sem a ajuda da União.