

Fronteira Brasil-Bolívia: formação, demarcações, conflitos e linha férrea*

Carlos Eduardo Silva Simões Rafael + Thiago Oliveira Neto ° Ricardo José Batista Nogueira Δ Yuji Santos Yano ◊ 

Resumo

A fronteira do Brasil com a Bolívia é a mais extensa entre outros países com 3.423 quilômetros. Este artigo aborda a formação da parte norte da fronteira Brasil-Bolívia, destacando os principais eventos históricos, materializados em tratados e acordos que deixaram marcas nessa fronteira em particular. A pesquisa esteve estruturada em quatro momentos: levantamentos bibliográficos sobre formação territorial; histórico da fronteira analisada; trabalho de campo; construção de mapas com bases em informações geo-históricas. Durante o Brasil Imperial (1822-1889) ocorreram os primeiros acordos para estabelecer os limites. No início do século XX, a Bolívia e o Brasil assinaram os Tratados de Petrópolis e de Palmas, resultando na perda territorial por parte da Bolívia, e como parte do acordo o Brasil construiu a ferrovia Madeira-Mamoré (1907-1912) que permitiu à Bolívia uma saída para o mar. A formação dessa fronteira em particular foi resultante de um processo de intervenção do Estado com o avanço do povoamento e de construção de fortificações para fins de controle territorial. Havia o interesse em fazer circular a produção de borracha silvestre e, para vencer um trecho encachoeirado do rio madeira.

Palavras-chave: ferrovia, geopolítica, Guajará-Mirim, Guayaramerín, Madeira-Mamoré.

Ideias destacadas: este artigo de revisão aborda a formação da fronteira Bolívia/Brasil, destacando as disputas territoriais do período colonial até a independência dos países, abordando os tratados e os projetos de infraestrutura que foram modificados, como a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré e estradas em ambos os territórios.



RECEBIDO: 4 DE JUNHO DE 2020. | AVALIADO: 6 DE NOVEMBRO DE 2020 | ACEITO: 23 DE JULHO DE 2021.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO

Simões Rafael, Carlos Eduardo Silva; Neto, Thiago Oliveira; Nogueira, Ricardo José Batista; Yano, Yuji Santos. 2022. "Fronteira Brasil-Bolívia: formação, demarcações, conflitos e linha férrea." *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 31 (1): 21-37. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v31n1.88005>.

* Projeto financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

+ Universidade Federal do Amazonas, Manaus – Brasil. ✉ eduardo.simo.es.rafael@gmail.com – ORCID: 0000-0002-2845-6347.

o Universidade de São Paulo, São Paulo – Brasil. ✉ thiagoton91@live.com – ORCID: 0000-0003-2877-3606.

Δ Universidade Federal do Amazonas, Manaus – Brasil. ✉ nogueiraricardo@uol.com.br – ORCID: 0000-0002-7217-2237.

◊ Universidade Federal do Amazonas, Manaus – Brasil. ✉ yuji.yano@hotmail.com – ORCID: 0000-0002-4498-3083.

✉ Correspondência: Carlos Eduardo Silva Simões Rafael, Av. Curaçao, n.º 21, Quadra 07–Nova Cidade, Manaus-AM. CEP: 69097-235.

Brazil-Bolivia Border: Formation, Demarcations, Conflicts and Railroad

Abstract

Brazil's border with Bolivia is the longest among other countries, at 3,423 kilometers. This article aims to approach the formation of the northern part of the Brazil-Bolivia border, highlighting the main historical events, materialized in treaties and agreements that left marks in this particular border. The research was structured in four moments: bibliographical surveys about territorial formation; history of the analyzed frontier; field work; construction of maps based on geo-historical information. During Imperial Brazil (1822-1889) the first agreements to establish the limits occurred. In the early 20th century Bolivia and Brazil signed the Treaties of Petropolis and Palmas, resulting in Bolivia's territorial loss, and as part of the agreement Brazil built the Madeira-Mamoré railroad (1907-1912) that allowed Bolivia an exit to the sea. The formation of this particular frontier was the result of a process of state intervention with the advance of settlement and the construction of fortifications for the purpose of territorial control. There was an interest in circulating the production of wild rubber and, to overcome a watery stretch of the Madeira River.

Keywords: railroad, geopolitic, Guajará-Mirim, Guayaramerin, Madeira-Mamoré.

Main ideas: this review article approach the formation of the Bolivia/Brazil border, highlighting the territorial disputes from the colonial period until the countries' independence, addressing the treaties and the infrastructure projects that were modified, such as the construction of the Madeira-Mamoré railway and roads in both territories.

Frontera Brasil-Bolivia: formación, demarcaciones, conflictos y ferrocarril

Resumen

La frontera de Brasil con Bolivia es la más extensa entre los demás países con 3.423 kilómetros. Este artículo pretende abordar la formación de la parte norte de la frontera entre Brasil y Bolivia, destacando los principales acontecimientos históricos, materializados en tratados y acuerdos que dejaron huellas en esta frontera particular. La investigación se estructuró en cuatro momentos: estudios bibliográficos sobre la formación del territorio; historia de la frontera analizada; trabajo de campo; construcción de mapas basados en información geohistórica. Durante el Brasil Imperial (1822-1889) se produjeron los primeros acuerdos para establecer los límites. A principios del siglo XX, Bolivia y Brasil firmaron los Tratados de Petrópolis y Palmas, que supusieron la pérdida territorial de Bolivia, y como parte del acuerdo Brasil construyó el ferrocarril Madeira-Mamoré (1907-1912) que permitió a Bolivia una salida al mar. La formación de esta frontera en particular fue el resultado de un proceso de intervención estatal con el avance de los asentamientos y la construcción de fortificaciones con el fin de controlar el territorio. Había un interés en hacer circular la producción de caucho salvaje, y en superar un tramo del río Madeira que era demasiado escarpado.

Palabras clave: ferrocarril, geopolítica, Guajará-Mirim, Guayaramerín, Madeira-Mamoré.

Ideas destacadas: este artículo de revisión aborda la formación de la frontera entre Bolivia y Brasil, destacando las disputas territoriales desde el período colonial hasta la independencia de los países, abordando los tratados y los proyectos de infraestructura que se modificaron, como la construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré y las carreteras en ambos territorios.

Introdução

O presente artigo é resultado da pesquisa realizada na fronteira do Brasil-Bolívia, em 2019, financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico —em diante, CNPq. O ponto de contato foi a partir das cidades fronteiriças de Guajará-Mirim e Guayaramerín, respectivamente do Brasil e da Bolívia. As duas cidades estão localizadas na região amazônica, em que o seu principal linde é o rio Madeira. O município de Guajará-Mirim apresenta uma grande importância histórica, pois a cidade foi um dos pontos de trilho da ferrovia Madeira-Mamoré. A construção da ferrovia foi estabelecida a partir do Tratado de Petrópolis (1909), na qual o Brasil a construiria como parte do acordo, visando facilitar o escoamento da produção de borracha na Bolívia e a circulação de mercadorias para a costa leste dos Estados Unidos e Europa, visto que o rio Madeira concentra trechos encachoeirados. Tal ferrovia seria uma compensação pela anexação do Acre.

Dentre as fronteiras que o Brasil faz com os dez países sul-americanos, segundo o Ministerio das Relações Exteriores (2018), Bolívia e Brasil compartilham suas fronteiras com cerca de 3.423 km de extensão, a maior extensão fronteiriça do Brasil. No território boliviano, as unidades administrativas localizadas na fronteira são divididas nos departamentos: Pando, Beni, e Santa Cruz. Já no lado brasileiro, os estados fronteiriços são: Acre, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Para elucidar a discussão em torno da formação dos territórios na América do Sul abordar-se-á Moraes (1994, 2002) e Magnoli (1997). Optou-se por realizar levantamentos históricos, pois “o tema clássico da Geografia Política é o estudo histórico dos processos de formação dos territórios estatais” (Moraes 2009, 73).

A necessidade de abordar a fronteira no seu processo de constituição associados aos contextos históricos (Zusman 2007), é um dos objetivos da denominada geografia histórica, que consiste em “recuperar as espacialidades pretéritas que marcam as espacialidades atuais” e construir caminhos metodológicos para “refletir a categoria tempo, a fim de fornecer subsídios à abordagem espacial e temporal” (Erthal 2003, 30). A rigor, formas espaciais pretéritas conseguem determinar processos com seu poder de permanência (Santos 1978) e compreender as tramas da constituição das fronteiras e os sistemas de engenharias materializados no passado, permitem evidenciar os elementos da formação territorial no espaço fronteiriço.

Com o propósito de analisar a formação territorial da fronteira Brasil-Bolívia este texto está estruturado em quatro partes: uma análise crítica da formação das fronteiras entre Brasil e Bolívia, e os conflitos territoriais; as tentativas de demarcação da fronteira; o avanço da ocupação brasileira e a anexação de parte do território boliviano; por fim, destacam-se as tentativas e a conclusão da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré —em diante, EFMM.

Características da formação dos territórios-estatais na América do sul: Brasil e Bolívia

Para compreendermos a formação territorial de um Estado-nacional e a demarcação clara de suas fronteiras é importante situar as características da relação entre Estado e território. Moraes (2002) aborda que o Estado e território são dois conceitos entrelaçados, sendo que o Estado é conceituado como uma entidade dotada de um espaço delimitado na qual se exerce poder, resultando o território. Ainda, a construção do território e da fronteira apresentam quatro pilares fundamentais: militar, político, jurídico e ideológico (Moraes 2002).

Tomando como referência a formação dos Estados-nacionais oriundos da conquista colonial, Moraes (2002, 64) aponta para três tipos de empreendimentos coloniais: os privados, os estatais e aqueles com formas mistas. Quanto ao primeiro, esses foram criados e sustentados por particulares articulados em grandes empresas de colonização. O Estado não tinha participação direta no movimento colonial, sendo o caso específico a Holanda. O segundo empreendimento era impulsionado e motivado a partir do Estado, bem característico da coroa espanhola. Por último, existiam os empreendimentos com formas mistas. Nesse caso havia atuação estatal e privada nas colônias, servindo como exemplo os países de Portugal e Inglaterra.

Quanto às características dos territórios coloniais, “tais territórios constituem acréscimos dispersos e descontínuos do espaço metropolitano, que respondem a este comando externo e se consolidam na própria internalização dos agentes exteriores” (Moraes 2002, 56). Ou seja, os territórios de colonização foram planejados e governados externamente.

Inicialmente, a colonização é fruto de conquista territorial, ocasionando uma hierarquia entre os lugares e os povos, a rigor, “todo processo de colonização tem em sua origem a expansão territorial de um dado grupo humano, que avança sobre um espaço novo com intuito de incorporá-lo à sua área de habitação” (Moraes

2002, 63), anexando, portanto, a colônia ao domínio da metrópole, que por meio da exploração gerou lucros ao país colonizador. “A colônia deve ser um anexo territorial do território metropolitano, uma adição de espaço à economia do país colonizador” (Moraes 2002, 64).

Outra característica presente na colonização é a submissão das populações autóctones. Para Moraes “a colonização envolve conquista, e está se objetivava na submissão das populações encontradas, na apropriação dos lugares, e na subordinação dos poderes eventualmente defrontados. A colonização é uma afirmação militar, a imposição bélica de uma nova dominação política” (2002, 64).

A geopolítica pombalina (século XVIII) foi responsável pela construção de fortes e fortins, formando um arco na região Amazônica até o rio Paraguai (Figura 1). O objetivo foi estabelecer a presença portuguesa na bacia amazônica (Machado 1989). A expansão da área territorial ocorreu por meio da “adoção de algumas estratégias que consolidaram a posse, como a implantação de fortificações, de missões religiosas e núcleos de povoamento” (Nogueira 2007, 14).

É a partir da consolidação do Tratado de Madri (1750) que Portugal promove a construção de fortalezas —estruturas militares— para demarcar os territórios a oeste de Tordesilhas, sendo o Forte Príncipe da Beira, construído em 1776, resultado dessa política. Hoje o Forte está localizado na área do município de Costa Marques. As estruturas militares consistem em apoio à colonização e ao controle do território, sendo, portanto, elemento comum a qualquer processo colonial (Moraes 2002, 64).

O uso dos recursos naturais, desde os tempos coloniais até o mundo contemporâneo, sempre esteve entrelaçado a ordens do comércio exterior. A prata foi o recurso que dinamizou a região colonial das minas de Potosí. Além da prata, outros recursos foram explorados: salitre, borracha, estanho, e os mais recentes, petróleo e gás natural. Sendo assim, a organização espacial dos Andes e da Amazônia foram profundamente marcadas pela ação das duas coroas. Nesse sentido, a organização territorial obedecia aos ditames das coroas.

Na América hispânica, Bolívia e Peru antes de conquistarem suas independências, faziam parte da região

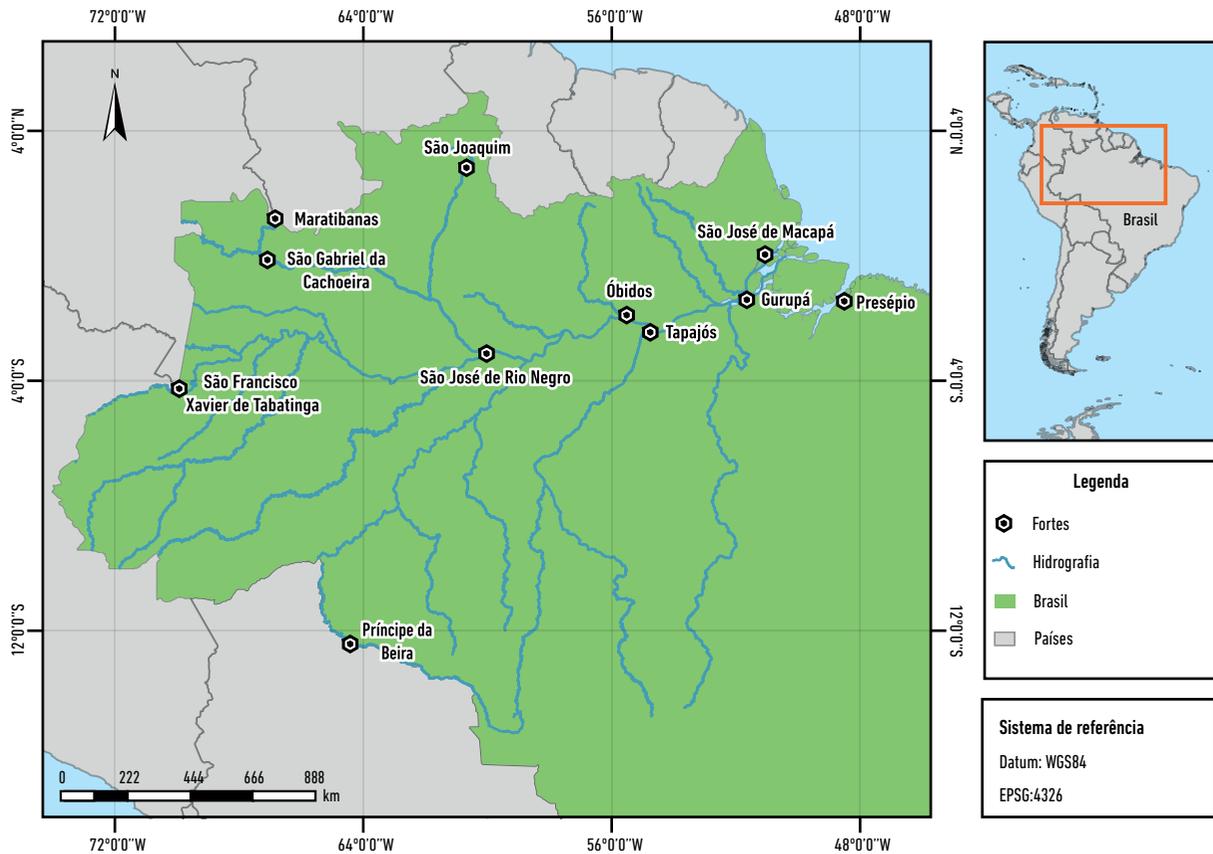


Figura 1. Fortes portugueses na Amazônia brasileira.
Fonte: Costa (2015).

denominada Charcas ou Alto Peru (Figura 2). Em 1825, após as guerras pela independência ambos desmembraram seus territórios, ficando a comunicação pelo litoral, sob os domínios peruanos.

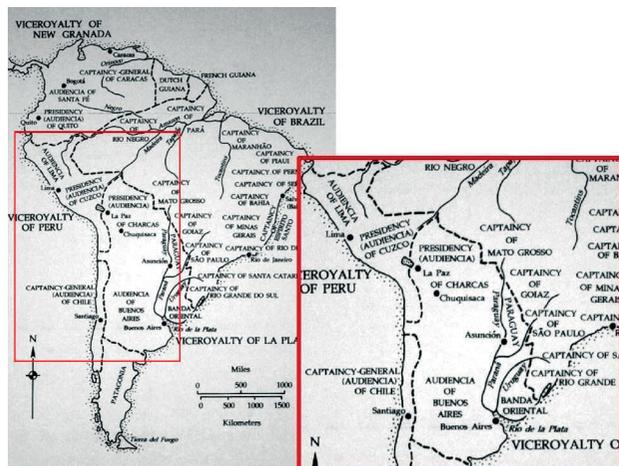


Figura 2. Mapa das regiões coloniais na América do Sul.
Fonte: Knapp (2007).

No início de 1878 a 1882, Chile e Bolívia entraram em guerra em decorrência de disputa territorial onde se concentravam recursos naturais, sendo a nova república boliviana derrotada pelo Chile, o que ocasionou a perda de uma parcela do seu território costeiro, perdendo o acesso para o Pacífico. Sobre isso Câmara (2006) aponta que:

[...] a de maior prejuízo (ainda que, paradoxalmente, a de menor extensão territorial) foi a de sua faixa costeira, perdida para o Chile na Guerra do Pacífico (1879–1883), incidindo em claros prejuízos para um país que tem no comércio exterior sua base econômica. (Câmara 2006, 74)

De acordo com Cabral (1963, 166), três países tinham interesse pelo fluxo de trânsito na bacia Amazônica: para o Brasil, o rio Amazonas seria uma rota navegável para chegar na província do Amazonas; já para a Bolívia, após a guerra com o Chile, dispoñdo de uma saída precária pelo Pacífico, e para chegar aos portos deveria passar pelo deserto de Atacama e percorrer os desfiladeiros andinos. Portanto, a região amazônica seria uma alternativa para chegar ao Atlântico descendo pelo rio Madeira; e por fim, o terceiro país que tinha interesse eram os Estados Unidos, baseados na doutrina Monroe. O país norte-americano encaminhou dois tenentes para explorarem o interior amazônico, tendo em vista interesses econômicos, estratégicos e políticos.

A perda do litoral no oceano Pacífico exigiu da Bolívia uma reorganização de sua malha de transporte para poder

ter comunicação com o exterior. O transporte de mercadorias, realizadas em mulas que percorriam os relevos íngremes bolivianos, acabou sendo substituído no final do século XIX por duas estradas de ferro que ligariam os portos do pacífico à região do altiplano boliviano (Figura 3). Uma construída por mineiros, partiria do porto de Antofagasta, com extensão de 900 km até Oruro, passaria pelo deserto de Atacama chegando a Hyuni. Em Hyuni dois ramais poderiam servir como alternativa para chegar em Huanchaca e outro em Oruro. A outra ferrovia ligava o porto peruano na cidade de Molendo à cidade de Puno, na beira do lago Titicaca. O trajeto deveria ser navegado pelo lago, posteriormente por estradas de rodagem, chegando finalmente no altiplano boliviano (Ferreira 1959).

Essas duas ferrovias iriam atender a circulação do ocidente boliviano, restando apenas a integração na parte central e oriental do território andino, respectivamente a região Amazônica e a região do rio da Prata.

Na região central, o governo argentino estava construindo uma ferrovia que ligaria Jujuy e Oran à Buenos Aires. “Outras vias de cogitação eram o rio Pilcomayo e duas estradas de rodagem, uma ligando Santa Cruz de La Sierra a Porto Vargas e Porto Pacheco, no rio Paraguai, e outra ligando Sucre e Assunção, também no rio Paraguai” (Ferreira 1959, 184).

Outro caminho que se desenhava foi a ligação de Buenos Aires até Santa Cruz ocorreu por uma ferrovia e depois estrada, tal linha férrea permitia acesso à Bolívia à bacia do rio da Prata e ao oceano Atlântico, mas, além disso, essa ligação representava a “expansão” da influência argentina no continente como apontou Travassos em 1935¹.

Um ano após o Tratado de Petrópolis, Chile e Bolívia assinaram o Tratado de Paz e Amizade em 1904. Seguindo a política brasileira, o governo chileno além de indenizar a Bolívia pela perda do território costeiro em 1882, propôs a construção de uma ferrovia visando ligar o porto chileno de Arica até La Paz. Ferreira (1959) aponta que essa ferrovia tinha dois objetivos centrais: substituir a ferrovia peruana (que ligava Molendo-Puno) e gerar concorrência com a Ferrovia Madeira-Mamoré.

Travassos (1935) aponta que o centro altiplano boliviano tinha um papel crucial para a estratégia geopolítica sul-americana, pois Cochabamba, Sucre e Santa Cruz, formavam um triângulo, sendo submetidas as

1 Sobre essa discussão consultar Mario Travassos na obra: projeção continental do Brasil.

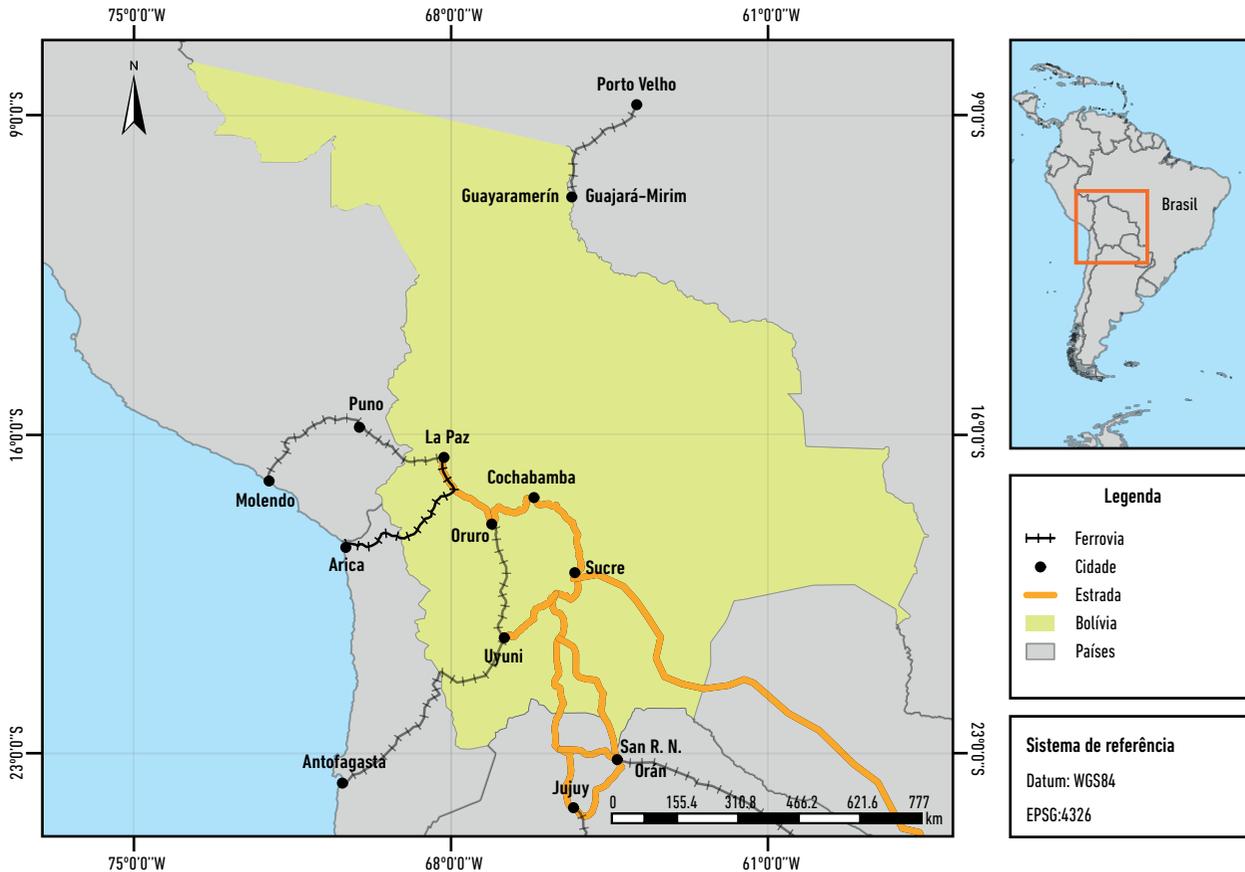


Figura 3. Infraestrutura de circulação boliviana e o entorno sul-americano no final do século XIX.
Fonte: Ferreira (1959).

regiões principais da América do Sul: os Andes, o rio da Prata e a Amazônia. Na disputa pelo triângulo boliviano, Argentina e Chile criaram ferrovias. A Estrada de Ferro Central Argentina se dirigia para Cochabamba e a ferrovia chilena saía de Arica para La Paz (Figura 4), e as linhas férreas argentinas almejavam diminuir as influências brasileiras no bloco continental.

Esse contexto geopolítico regional é relevante para destacar as ações do Brasil em avançar as infraestruturas de circulação até sua fronteira e articular com a Bolívia, além de que, a construção da ferrovia Madeir-Mamoré estava vinculada também aos preceitos clássicos da geopolítica como circulação no território nas proximidades da fronteira e no que tange a geoeconomia a linha férrea possibilitava o escoamento da goma elástica e o comércio nas pontas de trilho.

As primeiras tentativas de demarcação da fronteira

A demarcação da fronteira Brasil-Bolívia começou após a independência de ambos os países, no Brasil no

governo imperial, foi consolidada no início da primeira república. De acordo com Santos (2002), no período imperial brasileiro, as discussões sempre ficaram ao redor dos problemas de definição de fronteiras e navegação fluvial.

Vergara (2010) aponta que no ano 1834, logo após o processo de independência da Bolívia, o governo boliviano enviara seu representante ao Rio de Janeiro para realizar negociações que visavam estabelecer a demarcação da fronteira de ambos os países. A fronteira foi objeto de negociações em 1834 por ambos os governos, quando da missão do boliviano Mariano Armaza ao Rio de Janeiro (Santos 2002, 51). A Bolívia usou como base o Tratado de Santo Ildefonso (1777) com algumas retificações para suas negociações, contudo o governo brasileiro acabou não aprovando, pois se fundamentava no Tratado de Madri.

Porém, segundo Vargas (2017), somente em 1867, na Bolívia, que ocorrerá o primeiro acordo fronteiriço entre os dois países, por meio do Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, conhecido como “Tratado de Ayacucho”.

Já Pereira (1945), comenta que no período colonial e imperial o *uti possidetis*, tradição no direito internacional,

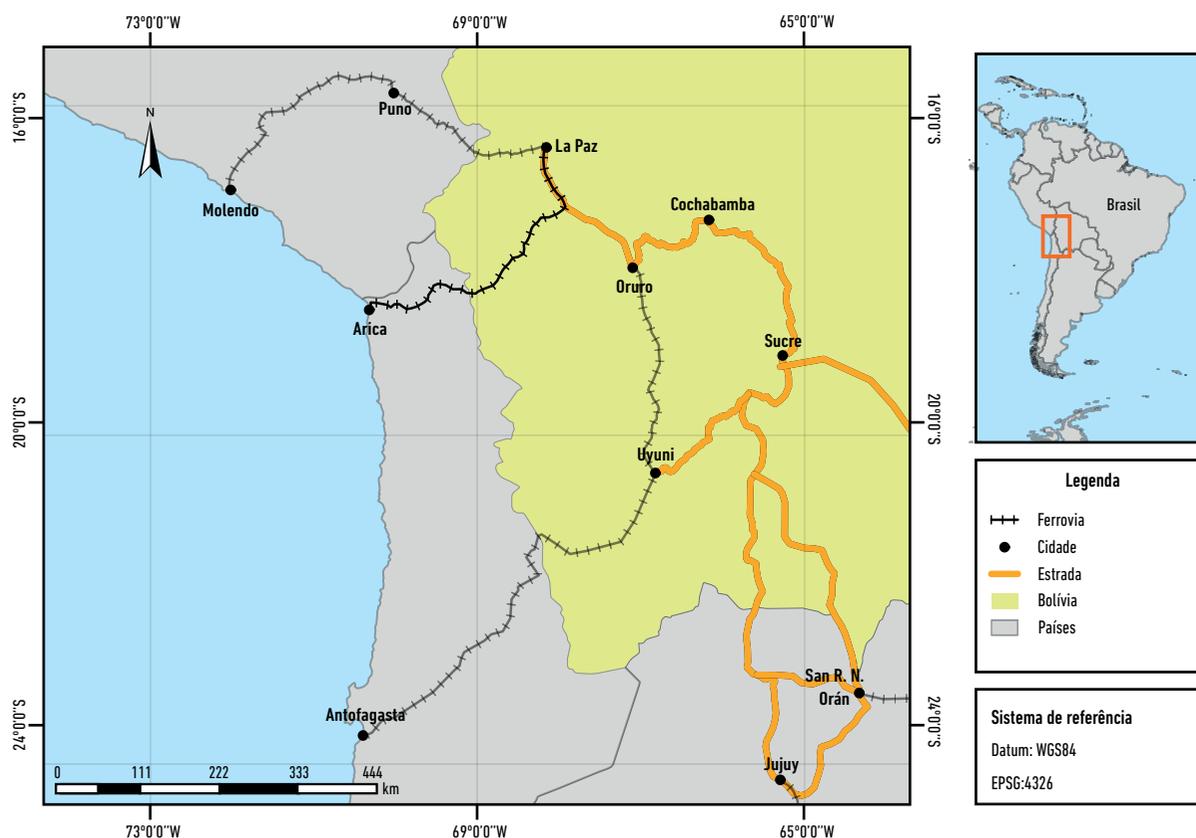


Figura 4. Mapa do trajeto da ferrovia: Arica à La Paz 1904.
Fonte: Ferreira (1959).

foi utilizado como princípio para as negociações de limite, e que viria a acontecer com os países vizinhos, utilizado no Tratado de 1867, além de concessões mútuas. O tratado serviria como uma espécie de permuta, ficando estabelecido por parte do governo brasileiro, que concedesse à Bolívia, posse territorial nas lagoas de Cáceres, Mandioré, Gaíba e Uberaba, já os bolivianos, em troca, dariam posse o rio Madeira.

O Tratado de Ayacucho seria um recurso que garantiria ao Brasil duas vantagens. A primeira seria ocupar uma parte de um território “desconhecido” e a segunda, evitaria que a Bolívia apoiasse o Paraguai, pois Brasil e Paraguai protagonizaram uma guerra no continente no mesmo período.

Somente no ano de 1870 que ocorreram os primeiros trabalhos de demarcação, já no fim da guerra entre o Brasil e Paraguai. As demarcações para as fronteiras eram feitas por comissões e possuíam a seguinte composição: era composto pelo Ministério das Relações Exteriores sob a chefia de técnicos militares (Vergara 2010).

A primeira expedição da Comissão Mista (brasileira-peruana), ainda no período imperial, ocorreu em 1874,

chefiada por Barão de Tefé. O mesmo “concluiu seus trabalhos demarcatórios apontando a nascente do Javari em $7^{\circ}1'17''5$ de latitude sul e $74^{\circ}8'27''07$ de longitude de Greenwich, que se tornou conhecida como linha Tefé” (Alves 2005, 133).

Sobre os limites presentes no Tratado de 1867, ficaria estabelecido no artigo 2º que “a fronteira partiria do rio Paraguai, desaguando na baía Negra, seguindo em linha reta para a lagoa de Cáceres; da lagoa Mandioré, cortaria as lagoas Gaíba e Uberaba” (Pereira 1945, 210).

Continuando, no artigo 2º.

Do norte da lagoa Uberaba, seguirá em linha reta ao sul da Corixa Grande, passando entre os povoados de ambas as nacionalidades. Em linha reta, seguirá ao morro da Boa-Vista e ao Quatro-Irmãos. Prosseguindo em linha reta até as nascentes do rio Verde; seguindo com a confluência do Guaporé, e pelo meio do mesmo, seguiria até o Beni onde principia o rio Madeira. (Pereira 1945, 210)

Do rio Madeira, seguiria para oeste por uma linha paralela, tirada da sua margem esquerda, correspondendo a sul de $10^{\circ} 20'$ latitudinal até encontrar o rio Javari.

O artigo 2º ainda traria incertezas quanto à interpretação das autoridades do período, pelo fato da imprecisão da nascente do rio Javari

Deste rio para o oeste seguirá a fronteira por uma paralela, tirada da sua margem esquerda na latitude sul 10°, 20', até encontrar o rio Javary. Se o Javary tiver as suas nascentes ao norte daquela linha leste-oeste, seguirá a fronteira, desde a mesma latitude, por uma recta a buscar a origem principal do dito Javary. (República Federativa do Brasil 1868)

Cerca de quatro comissões foram realizadas no governo republicano para determinar com precisão a nascente do rio Javari. A primeira Comissão Demarcadora Mista (brasileira-peruana) de 1874-1878, chefiada pelo Barão de Tefé fez a demarcação somente até o Beni. O artigo 2º dizia que a Comissão Mista adotava a nascente do Javari situada nas coordenadas 7°1'17", latitude sul e 74°8'27" de longitude de Greenwich; o seu prosseguimento só foi resolvido em 1895, pelo Protocolo de 19 de fevereiro assinado no Rio de Janeiro (Pereira 1945, 26).

A segunda comissão realizou uma expedição em 1895 tendo como personagem responsável o brasileiro Gregório Thaumaturgo de Azevedo. Os resultados da expedição da Comissão Demarcadora de Limite de 1895 indicaram que a nascente do rio Madeira e do rio Javari estavam na mesma latitude, sendo uma linha sentido leste-oeste a dividir ambos os países. Ao norte da linha divisória seria o Acre sob domínio brasileiro, já ao sul da linha, o Acre meridional sob jurisdição boliviana. Thaumaturgo de Azevedo constatou ainda que a divisão entre os dois países seria uma linha oblíqua.

Posteriormente, o governo brasileiro recebe a informação, pela Comissão Mista (brasileira-peruana), que a localização da nascente do rio Javari estava errada, logo, no 8 de abril de 1896, o Brasil envia uma carta à Bolívia informando do ocorrido e que realizassem outra exploração no mesmo rio, porém o governo brasileiro não é correspondido. Thaumaturgo foi substituído por Augusto Cunha Gomes (Vergara 2010).

A terceira comissão no ano de 1898 sob chefia do brasileiro Augusto Cunha Gomes realiza uma exploração e confirma o erro e entre outros cometidos anteriormente pela Comissão Mista (1874) que demarcaram a linha geodésica. O tenente Cunha Gomes apontou em seu relatório a displicência da primeira comissão chefiada pelo Barão de Tefé (1874). O militar "corrigiu as coordenadas do Barão de Tefé ainda percebeu que o rio Javari era um prolongamento do Jaquirana e não do Galvez,

como afirmava a comissão de 1874" (Vergara 2010, 353). Ainda, Cunha Gomes foi o responsável por identificar a nascente do rio Javari, logo determinou a linha reta, sendo posteriormente homenageado com o seu nome no traçado de "linha de Cunha Gomes". Diante os estudos do brasileiro, o governo boliviano não aceitaria, pois, não havia um comissário boliviano na expedição e ainda as coordenadas que estavam sendo informadas eram da expedição do Barão de Tefé (Vergara 2010).

Apesar da correção por parte de Cunha Gomes e dos governos de ambos países Brasil-Bolívia terem assinado novo protocolo, tal procedimento era tarde, pois já havia a presença e ocupação de brasileiros, estes transpuseram a linha pelo desconhecimento da localização.

Já no ano de 1899, Olinto de Magalhães e Luís Sanias Vegas, ministros das Relações Exteriores, respectivamente do Brasil e da Bolívia, assinaram outro protocolo em substituição ao de 1895 (Pereira 1945). No mesmo ano o ministro Olinto de Magalhães passa instruções ao responsável técnico Luis Cruls para determinar as coordenadas da nascente do rio Javari. Até o momento, conforme o Tratado de Ayacucho, o limite de ambos os países poderia ser uma linha paralela ou uma linha oblíqua (Figura 5).

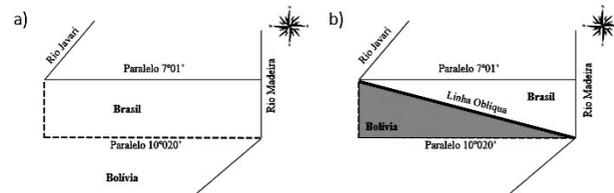


Figura 5. No desenho a) a linha divisória sendo o paralelo 7° 01'; b) Linha Oblíqua interpretada após os estudos de Thaumaturgo de Azevedo.

Por fim, a quarta comissão foi chefiada por Luiz Cruls em 1901 tinha dois objetivos: determinar a posição geográfica da nascente do rio Javari; e traçar uma linha do rio Madeira até a nascente do rio Javari. O relatório da comissão anterior à de Cruls, chefiada por Cunha Gomes, foi utilizado como base para a compreensão dos cálculos geodésicos. No mesmo ano, a comissão mista brasileira-boliviana "ergue um marco nas coordenadas 7° 6' de latitude e 73° 47' de longitude na nascente principal do rio Javari" (Vergara 2010, 358).

Em 1928 ambos os países assinaram o Tratado de Natal, sendo completada a fronteira nos trechos que permaneciam indefinidos. O artigo 2º atribuía ao Brasil e à Bolívia as ilhas e ilhotas mais próximas da margem brasileira e bolivianas. Contudo outro entrave surgiu: uma pequena ilha no rio Mamoré localizada entre as duas

Vimos anteriormente que a comissão de 1874 chefiada pelo Barão de Tefé, em seu relatório apresentava erros na delimitação, gerando interpretações confusas. Em 1895 Brasil e Bolívia retomam as negociações de limites dando continuidade aos estudos realizados pelas comissões mistas. Para Alves (2005) existiam duas correntes: uma que defendia a linha oblíqua, tendo suas extremidades da foz do rio Beni até a nascente do rio Javari e outra que defendia uma reta, paralelo a 10° 20', estipulada no Tratado de Ayacucho. Posteriormente, a confusão das linhas foi corrigida, na qual foi identificada a verdadeira nascente do Javari.

Apesar da correção feita por Cunha Gomes, o governo brasileiro entendia que a região pertencia à Bolívia, sendo assim manteve a decisão e permitiu a fundação de uma alfândega em Puerto Alonso “na qual chegou-se a abrir um consulado” (Magnoli 1997, 271). A decisão brasileira gerou revolta por parte dos políticos do estado do Amazonas e dos seringueiros brasileiros. A decisão foi “interpretada por seringalistas e seringueiros como a oficialização da soberania estrangeira na região. Isso engendrou aquela que seria a primeira insurreição acreana” (Alves 2005, 134).

O povoamento da região do rio Acre por seringueiros brasileiros provocou uma crise militar em 1899, elevou a proclamação do Estado Independente do rio Acre por Luis Galvez e, como reação, o arrendamento boliviano da área ao *Bolivian Syndicate* em 1901 (Magnoli 1997).

O rio Acre passaria ainda por três declarações de independência sendo a primeira em julho de 1899 até março de 1900; a segunda teve início em novembro de 1900 e no mês seguinte seu fim e a derrocada da terceira república surgiu em janeiro e terminado em 1903 (Vargas 2017).

Segundo Alves (2005) o primeiro levante foi iniciado por José Carvalho e contou com cerca de quinze mil brasileiros que se levantaram contra os bolivianos. Já o segundo levante foi sob o comando de Luiz Galvez Rodrigues de Arias. Este jornalista após alertar o governo amazonense que a Bolívia tinha como aliado militar os Estados Unidos, caso entrasse em guerra com o Brasil, partiu de Manaus rumo a Puerto Alonso. Chegando à região declarou independência do Acre, formando um novo Estado na América do Sul. Contudo, tal ação foi reprimida pelo governo brasileiro visto que se tratava de uma invasão a terras bolivianas. O Brasil respondeu militarmente para que fosse desfeito o novo Estado, promovendo posteriormente a transição da área dando o controle da região à Bolívia (Alves 2005).

Nesse intervalo o presidente Pando, em 1901, a fim de coibir a presença do Brasil concede a região acreana para uma empresa norte-americana a *Bolivian Syndicate*. No contrato as terras seriam arrendadas para a empresa americana que incluía presença militar e arrecadação de impostos, tendo a validade de trinta anos. A companhia era uma espécie de *chartered company*, colônias que foram instaladas na África sob os direitos administrativos da Grã-Bretanha (Alves 2005).

O último levante foi conduzido por Plácido de Castro. Com o aval dos proprietários dos seringais, travou uma guerra com militares bolivianos. Os três levantes destacados aqui tiveram o apoio e financiamento do estado do Amazonas, pois os políticos e barões da borracha pretendiam incorporar a região ao seu território alavancando a economia do Amazonas. Neste mesmo ano tropas militares bolivianas foram designadas para o Acre sob o comando do presidente Pando. O presidente Rodrigues Alves convida para assumir o Ministério das Relações Exteriores o Barão do Rio Branco, este teve atuação nas negociações destinadas às fronteiras do Brasil, e no caso específico procurou entender o conflito no Acre. Sabendo do fato de tropas bolivianas “ordenou a ocupação militar da área conflagrada e convidou a Bolívia a abrir negociações” (Magnoli 1997, 270).

Durante os entraves políticos na região acreana, o presidente Campos Sales (1898-1902) decidiu bloquear o tráfego de navios estrangeiro no rio Amazonas e seus afluentes. O bloqueio do tráfego fluvial ocasionou o insucesso do empreendimento e atuação do *Bolivian Syndicate*, na qual o contrato foi expirado em 1903, considerada caduca.

De toda forma, rio Branco procurava através da diplomacia resolver a questão da fronteira com a Bolívia. Seu primeiro ato foi declarar um litígio na região acreana, recorrendo às interpretações do Tratado de Ayacucho. Em seguida, procurou evitar a presença americana na região propondo que o governo brasileiro pagasse uma indenização à empresa *Bolivian Syndicate*. A fim de forçar a negociação com a Bolívia, propôs a permuta de territórios ou a compra do Acre. Tais propostas do ministro visavam “obter a cessão de todo o território ocupado por brasileiros, inclusive uma faixa ao sul do paralelo 10°20” (Alves 2005, 137).

No 26 de fevereiro de 1903, o Brasil fechou o acordo com o *Bolivian Syndicate*. Foi aceite a indenização brasileira no valor de 114 mil libras esterlinas. No mesmo ano foi assinado o Tratado de Petrópolis entre Brasil e Bolívia. Ficava estabelecido a anexação do Acre ao território

brasileiro, uma indenização de 2 milhões de libras esterlinas, permutas territoriais na fronteira do Mato Grosso e a construção de uma estrada de ferro a ser construída em território brasileiro, denominada ferrovia Madeira-Mamoré (Magnoli 1997).

Diante o exposto da questão da região acreana, a migração de nordestinos para trabalhar nos seringais foi um dos principais vetores desse conflito de bolivianos e brasileiros, pois não havia uma clareza na definição dos limites territoriais. Por outro lado, Magnoli (1997) aponta que o Tratado de Petrópolis cumpria a finalidade de evitar a configuração de um bloco entre os dois países andino-amazônicos e os Estados Unidos.

A demarcação das fronteiras e a anexação de uma fração territorial por parte do Brasil estava vinculada a um processo que ocorria na Amazônia Continental em que essa região era “considerada uma fronteira a ser explorada pelos seus respectivos países” (Nogueira 2007, 12) e as “disputas territoriais pelas áreas produtoras” (Nogueira 2007, 39).

Tentativas de construção e a inauguração da ferrovia Madeira-Mamoré

Para alcançar o mercado externo da Europa e o litoral atlântico dos Estados Unidos, existiam três rotas possíveis (Figura 7): (i) contornando o estreito de Magalhães; (ii) descendo os rios bolivianos, passando pelos rios Madeira e Amazonas; (iii) o uso do rio Paraguai, alcançando a sua foz já no Atlântico. Todavia, o trajeto mais curto (os rios Madeira e Amazonas), confrontava-se com a presença de cachoeiras e rochas em certos trechos, o que impediria a navegação e os fluxos de transporte fluvial. Destarte, surge a necessidade da construção de uma ferrovia, servindo como rota de escoamento da produção de borracha para os países europeus e para o leste dos Estados Unidos, além de possibilitar fluxos de outras mercadorias.

No ano de 1861, o general boliviano Quentin Quevedo, navegando pelo rio Madeira sugeriu a construção de uma via terrestre. O engenheiro José Martins da Silva Coutinho foi incumbido pelo presidente da província do Amazonas, estudar meios para a navegação e colonização no rio Madeira. E mais, o engenheiro opinou a construção ligando ao Mato Grosso, oferecendo uma possível rota para além do rio Paraguai.

Visto que em 1866 ocorreu a guerra entre o Brasil e Paraguai, a necessidade de construir uma via terrestre, por parte do Brasil tornou-se fundamental, pois, o governo brasileiro apresentava dificuldades de comunicação

e transporte logístico militar. Outro objetivo era evitar a navegação pelo rio Paraguai, pois era o único meio para chegar até a província. Ambos os países assinaram o acordo estabelecido no *Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação*, 1867, em construir uma estrada para evitar os trechos encachoeirados facilitando o transporte para ambas as partes.

Dentre os artigos presentes no tratado, destacam-se três breves apontamentos referentes ao acordo que o Brasil se comprometeria: (i) seria referente à livre circulação de mercadorias e pessoas entre as fronteiras e nos rios brasileiros e bolivianos; (ii) isenção de qualquer tipo de imposto; (iii) e a utilização de uma possível via terrestre em território brasileiro, que contornaria os trechos de cachoeiras do Madeira até Santo Antônio.

Os estudos para a construção da ferrovia partiram do governo brasileiro e outra por parte do governo boliviano realizada em 1868. Os responsáveis incumbidos pelo governo brasileiro foram dois alemães. Os Keller, pai e filho, passaram cerca de quatro meses nas proximidades do rio Madeira. O relatório dos Keller concluía que o traçado da estrada deveria acompanhar o trecho das cachoeiras. Além disso, a estrada deveria passar em frente à foz do rio Beni, pois a localidade seria um nó de rede do comércio, captando os fluxos de mercadorias que descessem pelo rio. Para Ferreira (1959), os Keller eram apenas viajantes que não apresentaram um estudo sério ou técnico.

Diferente do governo brasileiro, a Bolívia enviou ao México o general Quentin Quevedo. O governo mexicano enviou uma carta para os Estados Unidos informando sobre o projeto de abrir um caminho que contornasse as cachoeiras. O coronel George Earl Church vendeu o projeto e mostra interesse. O mesmo já havia passado pela Argentina onde teve a experiência em 1860 de construir uma ferrovia. Church obteve uma concessão do governo boliviano para organizar e explorar uma companhia de navegação que explorasse o trecho das cachoeiras, a companhia levava o nome *National Bolivian Navigation Company*.

Obtida a concessão, dirigiu-se à Europa e aos Estados Unidos para conseguir capital que financiasse a companhia de navegação, contudo não conseguiu e acabou regressando à Bolívia. Mas após informar ao governo boliviano que não conseguiu, a Bolívia garantiu um empréstimo em Londres. Já em 1869 o governo boliviano modifica o contrato com a *National Bolivian Navigation Company*, permitindo que uma ferrovia fosse construída no lugar da navegação. Além da mudança no contrato, o governo boliviano disponibilizou um empréstimo de 2.000.000 de libras.

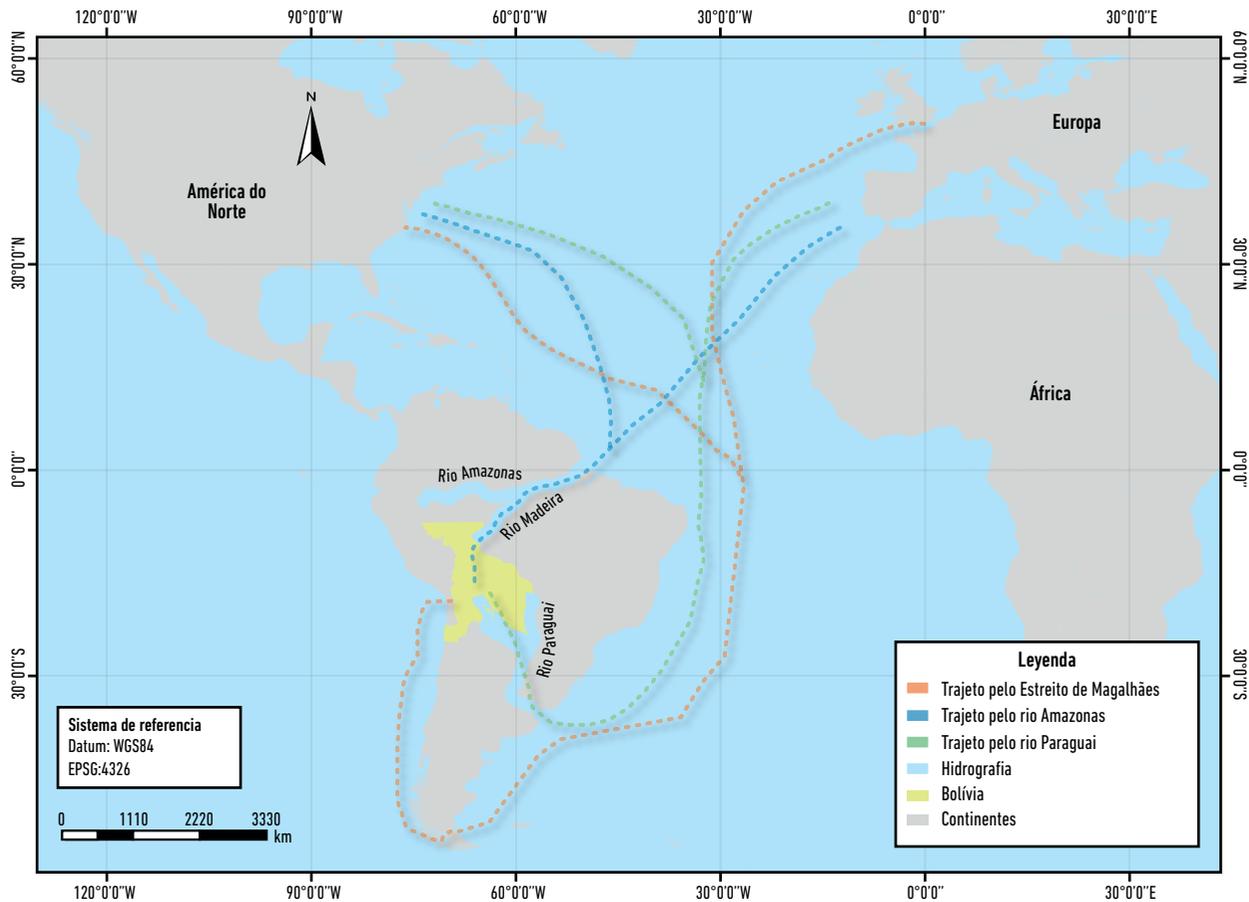


Figura 7. As três rotas de comércio disponíveis para a Bolívia em 1825.
Fonte: Ferreira (1959).

A ferrovia, segundo o Tratado de Ayacucho, deveria ser construída em pleno território brasileiro, sendo o governo brasileiro a conceder a concessão. O americano Church consegue a concessão. No contrato, o governo brasileiro exigia que a companhia mudasse de nome passando a ser chamada de *Madeira and Mamoré Railway*. Além da mudança de nome, a concessão dava o direito de exploração por 50 anos a Church, ainda a ferrovia deveria ligar Guajará-Mirim a Santo Antônio, sendo a construção iniciada em dois anos com prazo de sete anos para ser concluída.

Os banqueiros ingleses impuseram a empreiteira *Public Works* como a responsável pela construção. Para a construção da ferrovia, os estudos dos engenheiros Keller iriam servir como base para o empreendimento. Os primeiros técnicos, engenheiros e trabalhadores chegaram ao ano de 1872 em Santo Antônio.

A *Public Works* em julho de 1872 envia um engenheiro à Santo Antônio para fazer o relatório do andamento da obra. Com o parecer negativo do relatório foi rescindido

o contrato e suspensa a construção. A *Public Works* continuou os trabalhos de exploração, visando fazer um levantamento da planta da estrada, pois o objetivo era provar com essa planta aos tribunais que a extensão seria maior daquela do contrato com Church.

O engenheiro Church vai para os Estados Unidos à procura de uma empreiteira para a construção da ferrovia e acaba fechando um contrato com a firma & *T. Collins* superando o preço do contrato anterior com a *Public Works* que era 600.000 libras passando a ser 1.200.000 libras, assim a primeira embarcação da empresa chegou no dia em fevereiro de 1878 em Santo Antônio.

Começado as obras a situação financeira da empreiteira *Collins* tornar-se-ia difícil e, por outro lado, Church não conseguia levantar o dinheiro do empréstimo boliviano em Londres. Em julho de 1878 a firma empreiteira inaugurou os 3 km iniciais, a construção tinha pequeno avanço. A condição dos trabalhadores era precária, faltavam-lhes comida e doenças os atacavam. No mesmo ano Church envia de Londres uma carta para o seu encarregado, em

Santo Antônio, informando que não havia possibilidade de fazer o pagamento a empreiteira *Collins*. Sem recursos financeiros, a empreiteira passava por situação dramática e não conseguia pagar os trabalhadores.

Os possuidores de títulos do empréstimo boliviano visavam liquidar com o processo o mais rápido possível, se fosse devolvido o empréstimo, esses ganhariam muito dinheiro. De acordo com Ferreira (1959, 124) os possuidores dos títulos tinham adquiridos na ação iniciada pela *Public Works*. Os titulares procuravam argumentar que seria impossível construir a ferrovia, mas Church argumentava contra os possuidores dos títulos. Portanto os possuidores de título encaminharam dois peritos londrinos para Santo Antônio, feita as observações das obras da ferrovia voltaram para Londres, onde “apresentaram um relatório desfavorável à empresa *Collins* e ao Church” (Ferreira 1959, 124). Em 1879 após os operários abandonarem o canteiro de obras e de quase 10 anos de tentativas fracassadas o projeto é paralisado e Church desiste da construção com apenas 7 km de trilhos assentados.

Dois principais motivos ocasionaram o insucesso da construção ferroviária: o primeiro destaca-se pelas condições de insalubridade dos canteiros de obras, na qual muitos/as funcionários/as sofreram por doenças tropicais, levando vários/as trabalhadores/as a óbito. O segundo elemento seria constituído pelas dificuldades de deslocamento de equipamentos e materiais de construção para as frentes de serviço. O transporte de materiais e maquinários até as cachoeiras do rio Madeira acabava comprometendo as embarcações, tal problema está associado aos objetos técnicos existentes naquele período, como embarcações a vapor.

No mesmo ano em que a empreiteira *Collins* abandona a construção da ferrovia, a Bolívia se envolve na guerra do Pacífico com o Chile. A Bolívia perde os seus portos do litoral e o acesso para o mar. Em 1882, o governo brasileiro toma a frente da construção da linha ferroviária e firma acordo com a Bolívia relacionado à navegação e a construção da ferrovia, tratado assinado por Dom Pedro II. No acordo de 1882 resgatava-se o tratado de 1867 que previa a construção de uma estrada em território brasileiro que contornasse as cachoeiras do rio Madeira.

A nova comissão foi chefiada pelo engenheiro Carlos Alberto Morsing. O governo brasileiro estipulou os relatórios e estudos das empresas *Public Works* e *Collins*. Devido a opiniões divergentes, relacionadas ao uso da planta da *Public Works*, Júlio Pinkas é nomeado chefe da comissão substituindo Morsing. No projeto de Morsing,

o trajeto deveria ser de Guajará-Mirim até Ponto Velho², 7 km abaixo de Santo Antônio. Diferente de Morsing, o engenheiro Pinkas argumentava que o trajeto deveria ser Guajará-Mirim-Santo Antônio (Figura 8).

Os dois projetos, de Morsing e Pinkas, foram amplamente discutidos no final do século XIX. O engenheiro Pinkas demonstrava através de seus estudos que seu projeto teria menos custos e a extensão da ferrovia seria menor daquela apresentada no projeto de Morsing, com o total de 329,6 km de extensão, já a estrada do projeto de Morsing teria 361,7 km.

Com o início da república brasileira, dois personagens, José Eulálio Oliveira e Francisco Mendes da Rocha adquiriram a concessão para construir a ferrovia no ano de 1891, um ano após a proclamação. Sobre a concessão, a nova ferrovia deveria ligar o município de Humaitá até a confluência dos rios Mamoré e Guaporé, 200 km acima de Guajará-Mirim. A ferrovia passaria a ter 800 km de extensão e caso as obras não comessem no período de dois anos a concessão se tornaria caduca, que de fato acabou ocorrendo.

As dificuldades quanto à demarcação dos limites que resultaram na ocupação de brasileiros seringueiros em território acreano, estabeleceu no artigo VII do Tratado de Petrópolis a responsabilidade do Estado brasileiro de construir a ferrovia.

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, pinor si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila-Murtinho ou em outro ponto próximo (Estado de Mato-Grosso), chegue a Villa-Bella (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquias e tarifas. (Republica dos Estados Unidos do Brazil 1904)

Diferente dos acordos anteriores, o governo brasileiro assumiu a obrigação de construir a ferrovia no prazo de quatro anos.

2 “[...] Comum acordo entre o governo brasileiro e a *Madeira-Mamoré Railway*, ficou estabelecido que o ponto inicial da ferrovia seria o local denominado Porto Velho, conforme sugerira em 1883 o engenheiro Carlos Morsing. Com uma diferença: no século passado, esse local era denominado Ponto Velho, e agora, Porto Velho” (Ferreira 1959, 202).

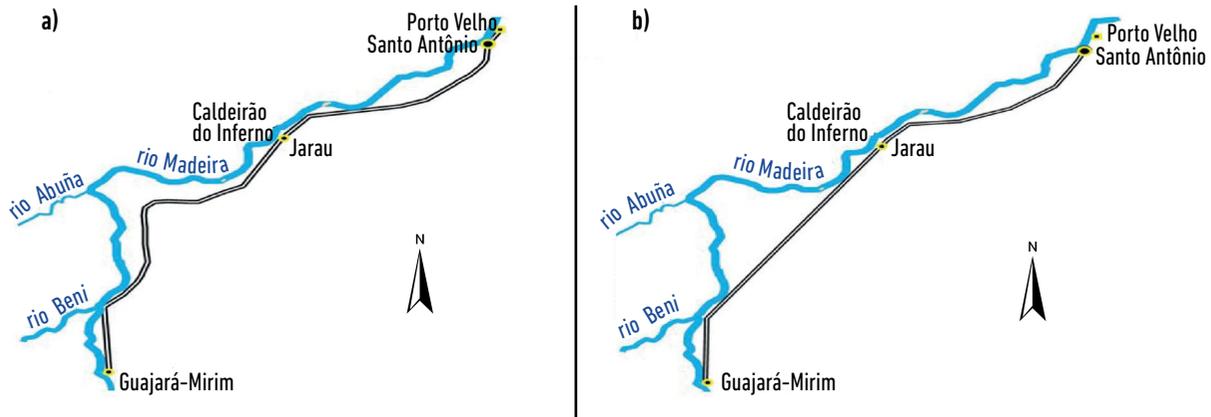


Figura 8. Os projetos do trajeto da ferrovia, a) Projeto de Morsing; b) Projeto de Pinkas. Dados: Ferreira (1959).

Em 1905, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas lança o edital de concorrência para a construção da linha ferroviária. De acordo com Ferreira (1959) o edital apontava os relatórios dos engenheiros Morsing e Pinkas para a construção. Joaquim Catrambi foi o ganhador do edital que em 1908 seria repassada ao americano Percival Farquhar e em seguida foi contratada a construtora May, Jekyll & Randolph, a mesma que realizou obras em Cuba e na Guatemala.

Em 1906 o empresário americano Percival Farquhar fundou a *Brazil Railway Company* e a companhia *Port of Para*. Esta última foi adquirida por uma concessão para obras de melhoramentos do porto de Belém. Um ano depois (1907) o mesmo fundou a *Madeira-Mamoré Railway*.

A ferrovia começou a ser construída no ano de 1907, sendo “contratados” trabalhadores das Antilhas, de Barbados, outros oriundos da Espanha. Em menor quantidade havia gregos, italianos, franceses, húngaros, poloneses, hindus e chineses. No início de 1909 a *Madeira-Mamoré Railway* consegue o arrendamento da estrada. O arrendamento teria o prazo de 60 anos, a contar desde 1912 até 1972. Dentre as cláusulas, uma dizia que a circulação não poderia ser interrompida.

Em maio de 1910 foi inaugurado o primeiro trecho da estrada com a extensão de 90 km de Santo Antônio à Jaci Paraná. A segunda inauguração do trecho ocorreu em outubro de 1910 e teve a extensão de 62 km. Já a terceira inauguração foi em setembro de 1911 sendo o trecho concluído até a foz do rio Abunã. No 01 agosto de 1912 a estrada foi inaugurada por completa, tendo a extensão final de 364 km. A respectiva inauguração ocorreu quando a atividade gomífera começava ser afetada pela produção

asiática que reduziu o valor de cotação internacional da goma elástica de 900 libras para pouco mais de 100 libras em 1920 (Loureiro 1985; Weinstein 1993).

O governo federal assumiu a estrada em 1931 devido a *Madeira-Mamoré Railway* ter suspenso o tráfego da ferrovia. Passados 30 anos, o governo brasileiro investe em infraestruturas para integrar todo o Brasil. Os investimentos estatais marcaram a década de 1960, período que ficou conhecido como desenvolvimentista. Com a transferência da capital federal, a construção de Brasília, muitas estradas irradiaram do planalto central como no caso da Belém-Brasília e da Cuiabá-Porto Velho que seria “a estrada mais importante construída na região Amazônica depois da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré” (Ferreira 1959, 371).

A abertura das rodovias estava vinculada à expansão da indústria automobilística no Brasil (Barat 1969), à possibilidade de investimento gradual com a construção rodoviária podendo ser realizada em etapas indo da abertura até a pavimentação e em todas essas a trafegabilidade se faz possível (Rangel 2005), e ao acesso às terras para fins de colonização (Ianni 1979).

Durante os anos de 1960 a 1970, partes do trilho da ferrovia estavam sendo vendidas como sucatas em São Paulo. No 10 de julho de 1972 a estrada foi desativada e sendo restaurada em 1981 com 7 km da ferrovia para fins turísticos. Atualmente em Guajará-Mirim a locomotiva é um dos pontos turísticos da cidade e o antigo galpão resultado da construção, serve como museu da cidade (Figura 9). Deve-se ressaltar, que mesmo repassando administração para o Estado, o funcionamento se manteve por 60 anos entre 1912 até o encerramento total em 1972.



Figura 9. Ferrovia Madeira-Mamoré em Rondônia: a) ponte de ferro no rio Cutia; b) Museu histórico de Guajará-Mirim. Fotografia de Oliveira Neto, 22 de julho de 2019 e 28 de julho de 2019.

Após a desativação da linha férrea, os deslocamentos de pessoas e cargas entre as cidades de Guajará-Mirim, Jaci Paraná e Porto Velho passaram a ser realizado pelas rodovias BR-364 e BR-425 com viagens de ônibus de empresas que expandiram suas respectivas atuações do sul e sudeste para a Amazônia, caminhões que transportavam cargas e principalmente madeira e demais veículos.

Considerações finais

A formação da fronteira enquanto um espaço de intervenção do Estado em perspectiva clássica, ou seja, de defesa territorial, se fez com o povoamento e fortificações que almejavam estabelecer o controle territorial. A rigor, a delimitação das fronteiras com a Bolívia esteve pautada em ações de estabelecimento de limites e de fixação da presença “brasileira” no território boliviano, posteriormente apropriado pelo Brasil.

Por um lado, temos um império e posteriormente um país tentando estabelecer o controle territorial e a delimitação de suas fronteiras, por outro lado, os limites estavam imprecisos e a expansão das atividades extrativistas de látex da *Hevea brasiliensis* reforçaram a presença do Estado nas fronteiras, obviamente, que tal ação se fazia para atender as demandas do mercado industrial europeu e americano pelo consumo de goma elástica.

Essa expansão do povoamento pelos rios amazônicos adentrando o território boliviano no final do século XIX resultaram em transformações espaciais e cartográficas. Primeiramente houve a formação de núcleos de povoamento com migrantes no território que passou a compor o estado do Acre; o Tratado de Petrópolis resultou na continuação da construção da EFMM; formação das cidades de Guajará-Mirim, Iata, Jaci Paraná e Porto Velho com as estações; por fim, o tratado alterou os limites do Brasil e da Bolívia com anexação de território.

A necessidade de fazer a circulação da produção de gomas elásticas oriunda dos vales dos rios Madeira e Mamoré, a ferrovia Madeira-Mamoré foi construída para

tal objetivo geoeconômico, mas nota-se objetivos geopolíticos, como anexação do território que compõe o estado Acre e como contrapartida uma linha férrea para a circulação de produtos para a Bolívia, além disso, a instalação de uma ferrovia para complementar a circulação entre as cidades de Porto Velho até Guajará-Mirim consistia na manutenção da presença do Estado, que a rigor, desde o período Imperial tinha a preocupação com a frágil circulação no centro-oeste e nas fronteiras Amazônicas.

Apesar de possuir relevância geoeconômica e geopolítica, a EFMM praticamente foi desmantelada e substituída por rodovias em 1972, dentro de um contexto em que o objetivo do Estado era integrar o território por caminhos terrestres constituídos em rodovias asfaltadas ou não, atendendo também objetivos de ordem empresarial.

Agradecimentos

Pelo financiamento do CNPq referente ao projeto: dinâmica da zona de fronteira Brasil-Bolívia.

Referências

- Alves, Flávia Lima e. 2005. “O Tratado de Petrópolis: interiorização do conflito de fronteiras.” *Revista de Informação Legislativa* 42 (166): 131-149.
- Barat, Josef. 1969. “O investimento em transportes como fator de desenvolvimento regional – Uma análise da expansão Rodoviária no Brasil.” *Revista Brasileira de Economia*, n° 23, pp. 25-5 1.
- Cabral, Otaviano. 1963. *História de uma Região – Mato Grosso, Fronteira Brasil-Bolívia e Rondônia*. Niterói: Editora Himalaya.
- Câmara, Marcelo. Argenta. 2006. *Bolívia: de 1952 ao Século XXI: processos sociais, transformações política*. Editado Coleção América do Sul. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais.
- Dias, Edneia Mascarenhas. 1988. “A ilusão do fausto: Manaus de 1860-1920.” Dissertação de Mestrado em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC, São Paulo.
- Erthal, Rui. 2003. “Geografia Histórica – Considerações.” *GEOgraphia* 5 (9): 29-39. <https://doi.org/10.22409/GEOgrafia2003.v5i9.a13442>
- Ferreira, Manoel Rodrigues. 1959. *A ferrovia do diabo*. Caieiras: Melhoramentos.
- Figueiredo, Lima. 1945. “Alguns aspectos fisiográficos do Território do Guaporé.” *Revista Brasileira de Geografia* (7) 2: 245-260.
- Goes Filho, Synesio Sampaio. 2013. *As fronteiras do Brasil*. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, FUNAG.

- Ianni, Octavio. 1979. "Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia." *Sociologia brasileira* Vol. 11. Editora Vozes.
- Costa, Graciete Guerra da. 2015. "Fortes portugueses na Amazônia brasileira." Tese de pós-doutorado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília, Brasília.
- Knapp, Gregory. 2007. "The Legacy of European Colonialism." Em: *Revue the Physical Geography of South America* editado por Thomas T. Veblen, Kenneth R. Young e Anthony R. Orme, 279-288. Nova York: Oxford University Press.
- Loureiro, Antônio José Souto. 1985. *A grande crise: 1908-1916*. Manaus: T. Loureiro e Cia.
- Machado, Lia Osorio. 1989. "Mitos y realidades de la Amazonia Brasileña en el contexto geopolítico internacional, 1540-1912." Tese de doutorado em Geografia Humana, Universidade de Barcelona, Barcelona.
- Magnoli, Demétrio. 1997. *O corpo da pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Moderna.
- Ministerio das Relações Exteriores, Brasil. 2018. "Estado Plurinacional da Bolívia." Consultado 02 de dezembro de 2021. <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/estado-plurinacional-da-bolivia>
- Moraes, Antonio Carlos Robert de. 1994. "A dimensão territorial nas formações sociais latino-americanas." *Revista do Departamento de Geografia* 7: 81-86. <https://doi.org/10.7154/RDG.1994.0007.0006>
- Moraes, Antonio Carlos Robert de. 2002. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Hucitec.
- Moraes, Antonio Carlos Robert de. 2009. *Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica*. São Paulo: Annablume.
- Nogueira, Ricardo José Batista. 2007. *Amazônia continental: geopolítica e formação das fronteiras*. Manaus: CCPA.
- Pereira, Renato Barbosa Rodrigues. 1945. "O barão do Rio Branco e o traçado das fronteiras do Brasil." *Revista Brasileira de Geografia* 7 (2): 187-244.
- Rangel, Ignácio. 2005. *Ferrovias versus rodovias*. Em: *Obras reunidas v. 2*, editado por Ignácio Rangel, 517-519. Rio de Janeiro: Contraponto.
- República Federativa do Brasil. 1868. "Decreto 4280: Promulga o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Exatidão, Celebrado em 27 de março de 1867, entre o Brasil e a Republica de Bolívia." Consultado o 9 de dezembro de 2019. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4280-28-novembro-1868-553624-publicacaooriginal-71754-pe.html>
- Republica dos Estados Unidos do Brazil. 1904. "Decreto 5161: Manda executar o Tratado de permuta de territorios e outras compensações, celebrado em 17 de novembro de 1903, entre o Brazil e a Bolívia." Consultado o 2 de fevereiro de 2020. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1900-1909/Do5161.html
- Santos, Luís Cláudio Villafañe G. 2002. *O Império e as repúblicas do Pacífico: as relações do Brasil com Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889)*. Curitiba: UFPR.
- Santos, Milton. 1978. *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, Edusp.
- Travassos, Mario. 1935. *Projeção continental do Brasil*. 2da edição. São Paulo: Companhia Editoria Nacional.
- Vargas, Fábio Aristimunho. 2017. *Formação das fronteiras latino-americanas*. Brasília: FUNAG.
- Vergara, Moema de Rezende. 2010. "Ciência, fronteiras e nação: comissões brasileiras na demarcação dos limites territoriais entre Brasil e Bolívia, 1895-1901." *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi* (5) 2: 345-361. <https://doi.org/10.1590/S1981-81222010000200009>.
- Zusman, Perla. 2007. "Geografías históricas y fronteras." En *Tratado de Geografía Humana*, editado por Daniel Hiernaux e Alicia Lindón, 170-186. México: Anthropos.
- Weinstein, Barbara. 1993. *A Borracha na Amazônia Expansão e Decadência 1850 1920*. São Paulo: Hucitec/Edusp.

Carlos Eduardo Silva Simões Rafael

Graduando em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas, UFAM, realizou no ano de 2019 mobilidade acadêmica para Universidade de Brasília-UnB, e realizou nos anos de 2018-2019 o projeto de iniciação científica sobre a Marcha para o oeste.

Thiago Oliveira Neto

Graduado em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas, UFAM, realizou no ano de 2014, mobilidade acadêmica de dois semestres na Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, ganhou o prêmio de melhor projeto de iniciação científica em ciências humanas no ano de 2016 pela UFAM, Mestre em Geografia pela UFAM, doutorando em geografia humana pela Universidade de São Paulo-USP e pesquisador do Laboratório de Geograa Política-GeoPo, faz parte do Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano/Regional-GETUR.

Ricardo José Batista Nogueira

Graduado em Licenciatura em Geografia e Administração pela Universidade Federal do Amazonas, UFAM, especialização em Demografia pela UFAM, Mestre e Doutor em geografia humana pela Universidade de São Paulo, USP, professor há três décadas e titular do departamento de geografia da UFAM, realiza pesquisa sobre fronteiras na Amazônia desde 1998.

Yuji Santos Yano

Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas, UFAM, estudante de Direito no Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas, CIESA, estudante de Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFAM. Atualmente é membro do grupo de pesquisa de Geografia da Amazônia: Ambiente e Cultura, membro do Laboratório de Geografia Humana, LAGEHU/UFAM. Atualmente vem desenvolvendo atividades na área da Geografia Política, Federalismo, Municipalismo, Espaço Político, Instituição e Cidadania.