



CIDADES AMAZÔNICAS NO PERÍODO DA BORRACHA: a breve e trágica história de santo antônio do madeira

Amazonian Cities in the Rubber Period: The brief and tragic history of Santo Antônio do Madeira

Marco Antônio Domingues Teixeira

Universidade Federal de Rondônia - UNIR, Porto Velho, RO, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9049709740814534>

E-mail: marcoteixeira204@gmail.com

Trabalho enviado em 12 de novembro de 2023 e aceito em 01 de dezembro de 2023



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.03., 2023, p. 1718-1746.

Audarzean Santana da Silva

DOI: 10.12957/rdc.2023.80177 | ISSN 2317-7721

RESUMO

Este trabalho aborda a criação e extinção do município de Santo Antônio do Madeira. Colonizada, há milênios, por Indígenas, a localidade tomou uma lúgubre fama ao ser considerada a cidade mais insalubre do mundo, segundo o Higienista Oswaldo Cruz que a visitou em 1910, no auge de uma pandemia de malária. Desde 1722, tentou-se estabelecer a colonização portuguesa na região, criando condições que permitissem o trânsito das “monções que pelo rio. Foram tentativas frustradas. No século XIX a região já havia sido abandonada, pelos colonizadores, diversas vezes. No século XX, Santo Antônio retomou sua importância como ponto de recebimento e embarque da borracha boliviana, do Guaporé e do Mamoré. Em 1913 a cidade era fundada, pelo governo do Mato Grosso e em 1943 anexada ao recém criado Território Federal do Guaporé, desaparecendo em 1945. A metodologia deste trabalho parte da pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com visitas ao sítio da cidade, hoje inexistente. Os resultados revelam sua inviabilidade, mas a localidade sempre foi e continua sendo um ponto nevrálgico na história das relações das sociedades locais com o rio. A pesquisa compreende os últimos 300 anos, e estende-se da ocupação colonial portuguesa à construção da Hidrelétrica de Santo Antônio.

Palavras chaves: cidade de Santo Antônio das Cachoeiras do Rio Madeira, Borracha, Socioambientalismo, Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Hidrelétrica.

ABSTRACT

This work will address the creation, maintenance, existence, and failure of settlement in Santo Antônio das Cachoeiras on the Madeira River. Colonized for millennia by Indigenous peoples of various ethnicities and at different times in its existence, the locality gained a grim reputation as the world's most unhealthy city, according to the Hygienist Oswaldo Cruz, who visited it in 1910 during the peak of a malaria pandemic. Since the expedition of Francisco Melo Palheta in 1722, attempts were made to establish the foundations of a Portuguese colonial model in the region that would ensure the intentions of the colonial government, both in Mato Grosso and "Cuyabá," as well as in "Gram-Pará." These conditions were meant to enable the advancement, supply, fallow, and restructuring of the "monsoons" that sailed up the river toward the golden fields of the Guaporé mines. These attempts were unsuccessful. By the 19th century, the region had been abandoned multiple times by determined colonizers. With each attempt, they moved downstream, eventually settling in a place they named Santo Antônio de Borba. In the 20th century, Santo Antônio regained its importance as the point of embarkation for all the rubber produced in the Mamoré, Beni, Madre de Dios, and Guaporé regions. New attempts were made, and in 1913, the city was founded, only to disappear in 1945. This work relied on bibliographical sources produced from the 18th to the 20th centuries by Portuguese, Spanish, Brazilian, and Bolivian authors. The results reveal that the city has consistently proven unviable, but it has always been and continues to be a focal point in the history of the local societies' relations with the river. While our study period may seem lengthy, covering the last 200 years of these relations, it is only a fraction of the time. Traditionally, we have overlooked something essential: considering the locality from the perspective of the Original Peoples who have always inhabited it.

Key words: Rubber, Unhealthy, Monçoeiro Trains, Madeira-Mamoré Railway, Hydroelectric.



INTRODUÇÃO E MÉTODO

Este trabalho é o resultado de um longo processo de interação com o lugar em que, um dia, floresceu a cidade de Santo Antônio das Cachoeiras do rio Madeira. Uma localidade considerada erma e insalubre por todos os que a conheceram ou que nela residiram por quaisquer motivos. O município, a princípio pertencente ao estado de Mato Grosso, integrou por um breve período o Território Federal do Guaporé, juntamente com outros três, as florescentes cidades ferroviárias de Porto Velho e Guajará-Mirim, e o distante e isolado município de Lábrea (hoje de volta ao mapa do Amazonas). Pelo período de 2 anos esta foi a composição urbana do Território Federal do Guaporé, criado pelo Decreto Lei nº 5812/43, e que determinou seus limites, estabelecendo-os da seguinte forma:

- Ao Norte - o estado do Amazonas, uma linha oeste/leste partindo do ponto médio da extensão total da cachoeira de Santo Antônio até alcançar a confluência dos rios Juruena e Teles Pires, formadores do rio Tapajós.

- A Noroeste, pelo rio Ituxí até à sua foz no rio Purús e por este descendo até à foz do rio Mucuí;

- A Nordeste, Leste e Sudeste, pelo rio Curuim, da sua foz no rio Purús até o paralelo que passa pela nascente do Igarapé Cuniã, continua pelo referido paralelo até alcançar a cabeceira do Igarapé Cuniã, descendo por este até a sua confluência com o rio Madeira, e por este abaixo até à foz do rio Ji-Paraná (Também chamado de rio Machado) subindo até à foz do rio Comemoração, também conhecido como rio Floriano até à sua, nascente, daí segue pelo “divortium aquarum” do planalto de Vilhena, até à nascente do rio Cabixi e descendo pelo mesmo até à foz no rio Guaporé;

- ao Sul, Sudoeste e Oeste pelos limites com a República da Bolívia, desde a confluência do rio Cabixi no rio Guaporé, até o limite entre o Território do Acre e o Estado do Amazonas, por cuja linha limítrofe continua até encontrar a margem direita do rio Ituxí, ou Iquirí.

Este mesmo Decreto Lei criou os demais territórios federais, tanto os que sobreviveram e vieram a se tornar estados, quanto outros foram reincorporados a estados já existentes, dos quais haviam sido desmembrados.

Os seguintes territórios federais haviam sido criados pelo o Decreto-lei nº 5812/43, que em seu Artigo 1º estabeleceu: “São criados, com partes desmembradas dos Estados do Pará, do Amazonas, de Mato Grosso, do Paraná e de Santa Catarina, os Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú.”



O Decreto de sua criação foi assinado pelo presidente Getúlio Vargas, sob forte Influência do Diretor da Ferrovia Madeira-Mamoré, Coronel Aluizio Ferreira, em 13 de setembro de 1943. Já no ano seguinte, 1944, passava por sua primeira reorganização territorial, pois o município de Lábrea e suas adjacências, sem comunicação por terra com a recém declarada capital, Porto Velho e mais acessível por Manaus, no Amazonas, voltava a pertencer a aquele estado.

Quanto ao município de Santo Antônio do Alto Madeira, sua criação deu-se em 1908, quando o povoado, que já existia, desde o século XVIII, como uma parada colonial portuguesa, na longa viagem pelo sistema Amazonas/Guaporé. Nesta data, após um ano de início das obras da Ferrovia Madeira Mamoré e distante 7 kms d lugar tido como ponto inicial da Estrada de ferro, o denominado Porto Velho, foi elevado à categoria de Município de Mato Grosso pela Lei nº 494, tendo ocorrido sua instalação em dois de julho de 1912, com o nome de Santo Antônio do Alto Madeira.

O município mais antigo do recém-criado Território do Guaporé, foi, também, o de existência mais breve, em 1945, o município de Santo Antônio do Alto Madeira foi extinto pelo Decreto-Lei nº 7.740 de 17 de abril, deixando o Território do Guaporé com, apenas, 2 municípios, Porto Velho, sua capital e a denominada Pérola do Mamoré, Guajará-Mirim, ponto final da Ferrovia, que motivou sua criação em 1928.

Essa existência, aparentemente, breve, esconde um longo processo de ocupação humana e uma história trágica de conflitos pela sua ocupação, e de morte pelas tentativas de permanência em seu sítio.

O presente artigo utilizou como métodos investigativos, a pesquisa bibliográfica e documental, valendo-se de narrativas do cronista Joseph Barbosa de Sá, um autor do século XVIII, do diário de viagem do militar Francisco de Melo Palheta, que por ali passou em 1722, dos Decretos Lei de sua criação e extinção, das anotações do Médico Sanitarista/Higienista Oswaldo Cruz, que a visitou em 1910, das observações registradas pelo seu primeiro prefeito, o Doutor Joaquim Tanajura e dos documentos para estudos do Eia Rima que permitiram a construção do Usina Hidrelétrica de Santo Antônio (2008/2015). Na bibliografia destacamos as obras de Benigno Bouzas (1950), Vitor Hugo (1959), Manoel Rodrigues Ferreira (1982), Marco Antônio Domingues Teixeira (1998), Yedda Pinheiro Borzacov (1998), Marco Antônio Domingues Teixeira e Dante Ribeiro da Fonseca (1999) e Abnael Machado de Lima (2007), entre outros autores.

Para as pesquisas de campo utilizamos, ainda as narrativas dos moradores locais, realizadas durante a coleta de dados do projeto Porto Velho e as Usinas Hidrelétricas do rio Madeira (doravante UHEs do rio Madeira) em 2017, quando entrevistamos, juntamente com alunos do Grupo de Estudos



e Pesquisas Interdisciplinares Afro-Amazônicas (doravante GEPIAA), diversas entrevistas com moradores do Bairro do Triângulo, vizinho e principal destino dos antigos moradores de Santo Antônio. A metodologia utilizada está contida nas normas da História Oral, onde optamos pelas técnicas contidas nas obras de Antônio Torres Montenegro (1992). Concordando com Janaina Amado e Marieta Ferreira, ressalto que:

Em nosso entender, a história oral, como todas as metodologias, apenas estabelece e ordena procedimentos de trabalho – tais como os diversos tipos de entrevistas e as implicações de cada um deles para a pesquisa, as várias possibilidades de transcrição de depoimentos, suas vantagens e desvantagens, as diferentes maneiras de o historiador relacionar-se com seus entrevistados e as influências disso sobre seu trabalho – funcionando como ponte entre teoria e prática. (FERREIRA; AMADO, 2002, p.XVI).

Os objetivos da pesquisa procuravam entender a ocupação humana em Santo Antônio, começando pela presença dos Povos Indígenas e seus enfrentamentos contra os invasores ibéricos nos séculos XVII e XVIII, até os dias atuais, quando, mesmo sendo um bairro da cidade de Porto Velho, Santo Antônio ainda é uma referência na cidade por ser o local do cemitério municipal e, recentemente, da construção da UHE DE Santo Antônio do Madeira. Os resultados da pesquisa demonstram, que a inóspita Santo Antônio portuguesa e ferroviária, foi abandonada por sua insalubridade e que, mesmo na atualidade, após a construção da UHE Santo Antônio, o lugar ainda é parcamente habitado e, na atualidade, fortemente impactado pela Hidrelétrica, que inviabiliza seu crescimento.

A pesquisa que ora apresentaremos é fruto de uma longa vivência com grupos de populações periféricas e excluídas, que venho desenvolvendo em meu grupo de pesquisas, denominado GEPIAA (Grupo de Pesquisas Interdisciplinares Afros e Amazônicas) desde de finais dos anos 1980, muito embora o GEPIAA só tenha sido registrado em 2006. Tal pesquisa sempre foi pautada pelo método da oralidade e exploração das memórias, além da complementação, sempre que possível de diversos materiais documentais, tais como jornais, fotografias, atas, anotações de viajantes e pesquisa participativa.

A situação da pesquisa documental em Porto Velho padece de um grave problema, que é a destruição intencional de arquivos, desde os tempos do Regime Militar. A começar pelos Arquivos da própria EFMM, passando pelas demais instituições, particulares ou governamentais torna-se uma tarefa difícil para a produção da História, notavelmente a mais antiga, que date dos séculos XVII a meados do século XX, a produção de textos calcados em documentos. Neste caso a tradição,



oportunamente alguma fotografia, carta ou diário são elementos aos quais se pode recorrer com mais facilidade.

Enquanto cidade, Santo Antônio era considerada o último destino do Mato Grosso. Uma prisão a céu aberto e uma sentença de morte a ser cumprida pelos agentes naturais da região em especial, os mosquitos e a malária. A cidade sobreviveu graças a fatores como a Revolução Sanitária e ao início das práticas Higienistas, mas o término da Guerra de 1939/45, a perda pelo interesse pela borracha nativa, o descaso para com o sanitarismo levaram, rapidamente, ao fim da própria cidade, uma vez que a população remanescente preferia deslocar-se para Porto Velho, que tornara-se a capital do Território Federal do Guaporé, possuía um hospital, locais salubres de diversão, maior controle da lei e da ordem e possibilidades de sucesso profissional e educacional.

O INÍCIO DO OS PROCESSOS DE POVOAMENTO:

Uma das situações que demonstram as grandes lacunas da pesquisa histórica acerca do povoamento no Alto Madeira é o enorme desconhecimento que, ainda perdura sobre os povos indígenas que povoaram a região nos períodos imediatamente anterior à chegada dos ibéricos, que primeiramente passaram pelo local e, posteriormente tentaram se estabelecer na região, a partir do século XVIII. O Alto Madeira, que se inicia com o encontro dos rios Beni e Mamoré e chega até a desembocadura do rio Machado (SILVA, C. G. P.|COSTA, A. F.; 2014, p.114), foi uma área de ocupação intermitente e de disputas permanentes entre os povos indígenas, marcadamente o tronco Tupi.

Ainda de acordo com Silva, C. G. P.|Costa, A. F. (op cit, p. 115), “A região Amazônica teve um processo de despovoamento que desarticulou diversas sociedades indígenas durante o período colonial.” Tal política atingiu o vale do rio Madeira, que no seu baixo e médio curso era dominado pela temível nação Mura, contra a qual foi decretada uma Guerra Justa, a pedido dos Padres Jesuítas, que vangloriou-se de ter extinguido tal povo, muito embora estes tenham, apenas se misturado com os Tapuios locais e, posteriormente se submetido às missões carmelitas. Henrique João Wilkens, escreveu um manuscrito que data de 1785 e ficou conhecido na literatura historiográfica como “Muhuraida, ou o Triunfo da Fé”, cuja guerra contra os portugueses e espanhóis teria durado mais de um século.

As narrativas da Bandeira de Antônio Raposo Tavares, contidas em uma carta do Padre Antônio Vieira falam do denso povoamento do Alto Madeira. O Barão de Taunay (1927, p. 298) relata que O padre Vieira escreveu que após 15 dias de entrada no rio Madeira, a Bandeira de Raposo Tavares passou



a ver povoações indígenas às margens do alto Madeira e mesmo no Mamoré, durante todos os dias da viagem.

De acordo com C. G. P. | Costa, A. F. (op cit, p. 116)

“Na aldeia de Guaiacurupá da missão Tupinambarana, o padre Bartolomeu Rodrigues apresenta notícias dos índios do rio Madeira em todo o seu curso através de uma carta de 2 de Maio de 1714, enviada ao padre Jacinto de Carvalho (Leite 1943:393-400). Rodrigues relata que os grupos que ocupavam a margem esquerda do rio Madeira, enumerados da foz em direção à cabeceira, tinham os seguintes etnônimos: Oanta, Guajari, Purupurú, Capaná, Guarace, Jãoens, Pama, Caripuna e Guaraju.”

“Para a margem direita o padre Antônio “Rodrigues fornece as seguintes denominações: Iruri, Aripuanã, Anhangatinga, Terari, Unicoré, Mura, Muca, Aruaxi, Jaraguari, Torá, Torarize, Arara, Maní, Curupu, Pureru, Jaguaretu, Abacaxi (antigos Chichirinins), Pama, Camateri e Guaraju. Nesta margem, os Arara localizavam-se na foz do rio Ji-paraná, entendido aqui como limite do alto rio Madeira. Portanto, todos os grupos que antecedem os Arara ao sul na margem direita (Camateri, Pama, Abacaxi, Jaguaretu, Pureru, Curupu e Mani) foram localizados na área de estudo, limitada ao sul pelos Guaraju. Enquanto os Torá, Torarize, Jaraguari, Aruaxi, Muca e Mura estariam situados entre os rios Ji-Paraná e o Marmelos, concomitantemente”. (C. G. P. | Costa, A. F. (op cit, p. 116)

Por fim, LEITE (1943), em sua História da Companhia de Jesus, fala da presença numerosa dos Torá, também conhecidos como Toratoaris, dos Jaraguis e Aruaxis.

A questão da apresentação das nações indígenas vinculadas ao espaço geo-ambiental é discutida por PEREIRA (2016), quando aborda as “possíveis acepções da territorialidade Mura no Delta dos Autazes, Baixo Rio Madeira/AM”

Segundo a autora:

“A expansão territorial dos Mura sempre foi um elemento determinante e se dava pela sua real ocupação, seja por residência ou circulação. Contudo, não estava desvinculada de uma estratégia de subsistência: lugares de pesca e caça. O movimento contínuo e expansivo do deslocar-se Mura permitia monitorar uma área extensa, incorporar espaços “vazios” e encontrar evidências da presença de outros grupos indígenas, o que de fato era muito frequente” (PEREIRA, 2016, p. 265)

Sendo o Alto Madeira uma área de permanente disputa e passagem de diversos grupos, torna-se importante registrar o escrito do Diário de Viagem de Francisco Mello Palheta aos rios Madeira, Mamoré e Guaporé (1722/1728), integralmente publicado na obra de ABREU (1930). Segundo Palheta, “Daqui fomos à cachoeira chamada dos laguerites, aonde chegávamos véspera de S. João e nella vimos sem encarecimento uma figura do Inferno”. A denominação da cachoeira “dos laguerites” (posteriormente cachoeira do Teotônio) revela a existência da nação Jaguarete na área entre a primeira



cachoeira do Madeira, originalmente denominada de Maguary (posteriormente Santo Antônio) e a cachoeira de Teotônio.

A área era conhecida por ser uma região de difícil permanência, por conta da fúria das águas, dos pântanos insalubres, dos mosquitos, das febres e dos índios, tidos como ferozes e perigosos. Os relatos dos enfrentamentos entre invasores ocidentais e indígenas se estendem em narrativas do século XIX e princípio do século XX, como nos é relatado na obra de CRAIG engenheiro norte americano que participou da tentativa de construção da E.F.M.M. na década de 1870. Segundo o autor um dos acampamentos dos ferroviários foi tomado de assalto por indígenas *“selvagens e antropófagos”*:

“Anos antes, conforme Keller, os ingleses foram atacados em Santo Antônio pelos Parentintins e a única hipótese razoável parecia ser a de que essa mesma tribo tinha seguido a picada de nosso levantamento preliminar, que então seguia sem interrupção desde Santo Antônio até o último acampamento de Bruce.” (1947, p. 338).

Com a persistência do propósito colonizador e de esbulho das terras indígenas para fins variáveis, conforme os séculos e as pressões econômicas, os indígenas foram progressivamente eliminados e a luta contra a ocupação do lugar ficou a cargo dos mosquitos e da malária.

A PRESENÇA DO INVASOR IBÉRICO E AS TENTATIVAS DE FORMAÇÃO DE UM NÚCLEO DE COLONIZAÇÃO EM SANTO ANTÔNIO DO MADEIRA:

De maneira tradicional registra-se como a primeira passagem colonial portuguesa no alto Madeira, na região da cachoeira das Maguary (posteriormente Santo Antônio), a bandeira de Antônio Raposo Tavares (1648-1651). Posteriormente Sargento Mor Francisco Mello Palheta conduziu uma bandeira que partiu de Belém em 11 de novembro de 1722, levando consigo mais de 80 indígenas e, dentre os portugueses, o Padre João Sampaio SJ, que deveria fundar uma missão na região. Em 23 de junho de 1723, chegaram à cachoeira de Maguary, que foi transposta através do sirgamento dos batelões (ato de subir os barcos de grande porte, movidos a remo e vela, batelões, através do “apoitamento” em pedras, de onde as embarcações eram puxadas rio acima, com enorme esforço).

Era intensão da bandeira, deixar nas imediações da cachoeira, em sítio propício, o padre João Sampaio e seu ajudante, Padre Manuel Fernandes SJ, para a fundação de uma missão capaz de oferecer suporte e parada segura a viajantes monçoeiros que fizessem o curso entre Vila Bela da Santíssima Trindade e Santa Maria de Belém do Grão Pará. As monções eram viagens fluviais. A rota monçoeira do Madeira era longa e penosa e uma viagem de ida e volta costumava demorar, até 2 anos, com riscos

de perdas materiais e de muitas vidas. Dessa forma, a fundação de uma missão para reabastecimento, descanso e restauração das embarcações no início da parte mais adversa da viagem, o temível trecho das cachoeiras do rio Madeira, era algo sensato e necessário.

Figura nº01 – mapa do Alto Madeira e Mamoré, com as denominações das cachoeiras então existentes.



Fonte: Periódicos da UFPA: GEOARQUEOLOGIA E PALEOHIDROLOGIA DA PLANÍCIE ALUVIAL HOLOCÊNICA DO RIO MADEIRA ENTRE PORTO VELHO E ABUNÃ/RO, 2012.

Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/amazonica/article/view/887/1291>

Segundo LIMA (2008;S/P) “Foi fundada como missão jesuítica em 1723 pelos padres João Sam Payo e seu adjunto Manuel Fernandes, na margem direita do rio Madeira, em frente a sua primeira cachoeira a do Aroya (nome indígena), são João (nome dado por Francisco de melo Palheta). A missão foi denominada Santo Antônio das Cachoeiras, destruída pelos Mura em 1742, sendo abandonada pelos missionários e seus demais habitantes. Dez anos após essa ocorrência, a Ordem Régia de 14 de novembro de 1752 ordenava ao governador da capitania do Grão-Pará acantonar uma esquadra de soldados em Santo Antônio, não sendo possível executá-la por falta de recursos financeiros.”

Ao longo do século XVIII e início do século XIX, Santo Antônio do Alto Madeira passou a ser conhecida como o ponto inicial da etapa mais difícil da longa viagem fluvial entre Vila Bela da Santíssima Trindade, na Capitania do Mato Grosso e as localidades do Mamoré e Guaporé, até Vila

Bela. O povoado deslocou-se de lugar por diversas vezes e por motivo muito variados, mas sempre vinculados aos problemas socioambientais. Ataques indígenas, pragas de mosquitos, que tornavam o lugar inabitável, epidemias de diversas doenças tropicais, desabastecimentos, foram alguns dos fatores que levaram os padres a se deslocarem, Madeira abaixo até que se fixaram, onde hoje situa-se a cidade amazonense de Santo Antônio de Borba, situada no baixo Madeira e, à época colonial uma missão jesuítica fortemente protegida por dois canhões comprados pela Companhia de Jesus para o enfrentamento aos Mura, rebeldes empedernidos que se recusavam ao sistema de missões e à conversão e vassalagem à Igreja e ao rei.

Nem mesmo com a criação da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, fundada pelo Marquês de Pombal (1755/1777) conseguiu fixar o povoamento na região. Santo Antônio continuava a desafiar os viajantes portugueses e as dificuldades de seu povoamento eram muito maiores do que as percebidas por dom Antônio Rolim de Moura Tavares, primeiro Capitão General da Capitania do Mato Grosso e Cuiabá, fundador de Vila Bela da Santíssima Trindade no Guaporé, que ele dizia ser o “terror da América”. Em 1752, ele escrevia ao rei de Portugal, falando das agruras acerca da fundação de Vila Bela: “...começaram a cair todos com sezões não ficando pessoa alguma de minha comitiva que as não tivesse, e não recaísse várias vezes, em que eu entrei também, assim as ter, como em recair”. (ROLIM DE MOURA, 1983, p. 76)

Em 1798, o rei de Portugal estabeleceu, em Santo Antônio das Cachoeiras do Madeira, um posto militar que fosse responsável por assegurar a viabilidade da navegação da rota monçoeira e permitir que batelões e igarités se abastecessem e se reorganizassem antes de iniciar a subida do trecho encachoeirado do Madeira e do Mamoré. Segundo LIMA (2010,S/P):

“O serviço de navegação e transporte fluvial foi assim estruturado: as igarités transportavam os produtos manufaturados de importação, no trecho entre Belém/PA e Santo Antônio, e deste o ouro e os artigos nativos de exportação. Os primeiros de abastecimento das minas auríferas do Vale do rio Guaporé, eram entregues ao comandante da guarnição militar, o qual os repassava ao comandante da flotilha de canoas, que os transportava navegando no curso encachoeirado do Alto Madeira e do baixo Mamoré, até a cachoeira de Guajará-Mirim, repassando-os ao comandante militar. Este os entregava ao comandante da frota de canoas que transportava até Vila Bela. O ouro e os produtos nativos eram transportados em sentido inverso, da mesma forma até o Belém/PA.”

As coisas poderiam ter um destino mais favorável ao povoado de Santo Antônio, mas as tensões coloniais no vale do Paraguai obrigaram a monarquia portuguesa a deslocar o contingente militar de Santo Antônio para a região de São Luís de Cáceres. Novamente o povoado passou por um período longo de despovoamento e abandono que se estenderia até a segunda metade do século XIX,



quando a extração do látex, tornaria o lugar, um dos locais mais frequentados do alto Madeira. A localidade ganharia nova importância e deixaria de ser, apenas, mais um obstáculo geográfico no processo de ocupação territorial da região. O látex das seringueiras traria a modernidade ao centro da Selva, como afirmou FOOT HARDMAN (1988).

No ermo da floresta surgiria uma cidade, funcionaria uma rota de navegação a vapor, com viagens regulares e passagens distribuídas por classes sociais, seria o palco da fundação de uma estrada de ferro e, mais importante, a sede urbana do primeiro município do futuro Território Federal do Guaporé, mais tarde Rondônia.

A esse tempo, com as primeiras tentativas de construção da ferrovia Madeira Mamoré, a malária atacou todos os participantes das primeiras empreitadas entre 1872 e 1879. Neville Craig, que participou do empreendimento realizado pela P & T Collins entre 1877 e 1879, escreveu que, o único comentário que nos ocorre fazer com relação ao que ficou dito acima é que a região ribeirinha do Madeira, por cerca de 385 Km acima de Santo Antônio, durante muitos anos foi quase inteiramente despovoada por parte de colonizadores ibéricos; “entretanto desde 1852, quando o Tenente Gibbon a explorou até 1879, não sabemos de ninguém que por ela tenha passado sem ter apanhado maleita” (TEIXEIRA, 1998, p. 5)

A partir dos anos 1860, a rota ganharia nova importância. Em primeiro lugar, a Guerra do Paraguai (1864/1870), promoveu o deslocamento de um novo contingente militar para o alto Madeira. Esse grupamento militar estabeleceu-se na região onde ,hoje, situa-se o cais do Cai N’Água, nas proximidades do atual bairro do Triângulo, ambos inexistentes à época. Ali fundaram um porto fluvial e seu objetivo era proteger a rota do Madeira, para assegurar a continuidade dos contatos com a Província do Mato Grosso, caso a roa do Paraguai fosse tomada pelo governante paraguaio Solano Lopez. Aconteceu que o porto foi fundado exatamente no remanso que ficou conhecido como Cai N’Água, uma região baixa e fortemente inundável.

Os militares perceberam seu erro estratégico e fundaram um novo porto, 7 quilômetros rio acima, nas imediações da conhecida cachoeira de Santo Antônio, acima da qual já existia um pequeno porto utilizado pelos remeiros bolivianos para transportar látex e outras mercadorias para a firma Soarez y Hermanos, em Cachuela Esperanza, no Beni. Assim, em 1873, o Decreto-Lei 5.024, de 15 de janeiro, estabeleceu, definitivamente a rota da navegação a vapor, tendo à frente a empresa anglo-americana Amazon Steam Navigation, que exploraria a região com viagens quinzenais, ao longo de todo o período da borracha. Neste mesmo ano foi criada e instalada a Mesa de Rendas de Santo Antônio.



A esta altura Santo Antônio se convertia em um ponto de repouso para os que iam para a Bolívia e para os que dela vinham e se dirigiam para Belém ou Manaus. O povoado continuava insalubre e febril. Mas agora contava com um destacamento militar e, na década seguinte, com alojamentos e uma forte movimentação de ingleses e norte americanos que pretendiam canalizar negócios na região, construindo uma ferrovia capaz de superar as dificuldades do trecho encachoeirado do Madeira e do Mamoré e monopolizar os negócios da borracha.

Três tentativas de construção ferroviária foram realizadas desde finais dos anos 1860 até os inícios dos anos 1880. A princípio a Bolívia se endividou, em 2 milhões de Libras esterlinas e fracassou. Todas as tentativas não chegaram a construir mais do que 4 quilômetros de ferrovia, partindo de Santo Antônio. Os mesmos fatores socioambientais do século XVIII, motivaram os fracassos do século XIX. Santo Antônio continuou, entretanto a movimentar os negócios da borracha, mesmo às custas de milhares de vidas indígenas de bolivianos e brasileiros, algo, até hoje não contabilizado, por nenhum dos dois países. Sabemos que mais de 500 ingleses e norte americanos perderam suas vidas, na região, durante esse período. Mas o lucro verde dos seringais não se importaria com isso.

O povoado fervilhava, mas para se tornar uma cidade, ele ainda precisaria esperar pela Revolução Sanitária, com a visita do Dr Oswaldo Cruz, em 1910 e, principalmente, pela assinatura do Tratado de Petrópolis, em 17 de novembro de 1903, que transferiria, oficialmente, os ricos seringais do Acre Boliviano para a posse do Estado e dos Seringalistas brasileiros.

Figura 02 – o porto dos Vapores em Santo Antônio do Alto Madeira na primeira década do século XX



Fonte: foto de Dana Meirril. Disponível em: <https://alekspalitot.blogspot.com/2014/05/santo-antonio-do-rio-madeira-historia.html>

CONHECENDO O LUGAR:

Quem visita, hoje, o monótono sítio de Santo Antônio do Madeira, não faz ideia de todas as loucuras e desventuras que por ali ocorreram, nos últimos 200 anos. O visitante perceberá uma capela do início do século XX, mal reformada e já se desmantelando externamente, cercas de alambrados impedindo os mais afoitos de chegarem perto do rio, um conjunto de pedras de grande porte, que segundo os geólogos rolaram desde os Andes, e marcam o fim da Planície Amazônica e iniciam o Planalto Brasileiro, fazendo surgir, outrora, a primeira corredeira do Madeira, transposta em 1722 por Francisco Melo Palheta, que narrou, com detalhes as desventuras dessa empreitada. Hoje resta um enorme paredão de concreto, a ilha principal tornou-se um deserto de concreto.

Nas imediações da capela foram amontoados os restos do “Marco Geodésico”, construído pela comissão Rondon, para separar o que era Amazonas e o que já foi o Mato Grosso, mas esse marco foi destruído na abertura da primeira turbina da Hidrelétrica de Santo Antônio (doravante UHE Santo Antônio) e precariamente recuperado e falseado, numa imitação grotesca do que teria sido o Marco original. O pior, foi colocado fora de sua localização original, enganando o visitante quanto aos antigos limites entre os dois estados. E evidenciando a grosseria do trabalho, chamado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (doravante IPHAN), pela Fundação Cultural do Município de Porto Velho, (doravante FUNCULTURAL) e pela Secretaria de Estado de Cultura, Esporte e Lazer do Estado de Rondônia (doravante SEJUCEL) de restauração. Vale salientar que este é um sítio histórico tombado por lei do Estado de Rondônia (Número do Processo:1220-T-1987 Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico: Inscrito em 08/01/2018 Livro do Tombo Histórico: Inscrito em 01/2008), mas alterada ao sabor dos caprichos da Santo Antônio Energia (doravante SAE):

Descrição: Art. 1º – Fica criado, nos termos do inciso VII, do artigo 9º, da Constituição Estadual, o serviço de proteção e conservação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tombada de acordo com o artigo 264 da Carta Magna do Estado. Parágrafo único – O patrimônio histórico a ser protegido e conservado, nos termos desta Lei, abrange todo o acervo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, incluindo os maquinários, prédios, trilhos e pontes férreas, de todo o percurso original, Porto Velho – Guajará-Mirim.

Fonte: Lei Estadual de tombamento.

Da cidade original restaram dois edifícios e algumas fotografias que, com os novos recursos da informática podem ser reconstruídos com grande exatidão. O mesmo não se pode dizer com as obras restantes, o chamado “Casarão dos Ingleses” e a capela católica nas imediações da capela o Exército

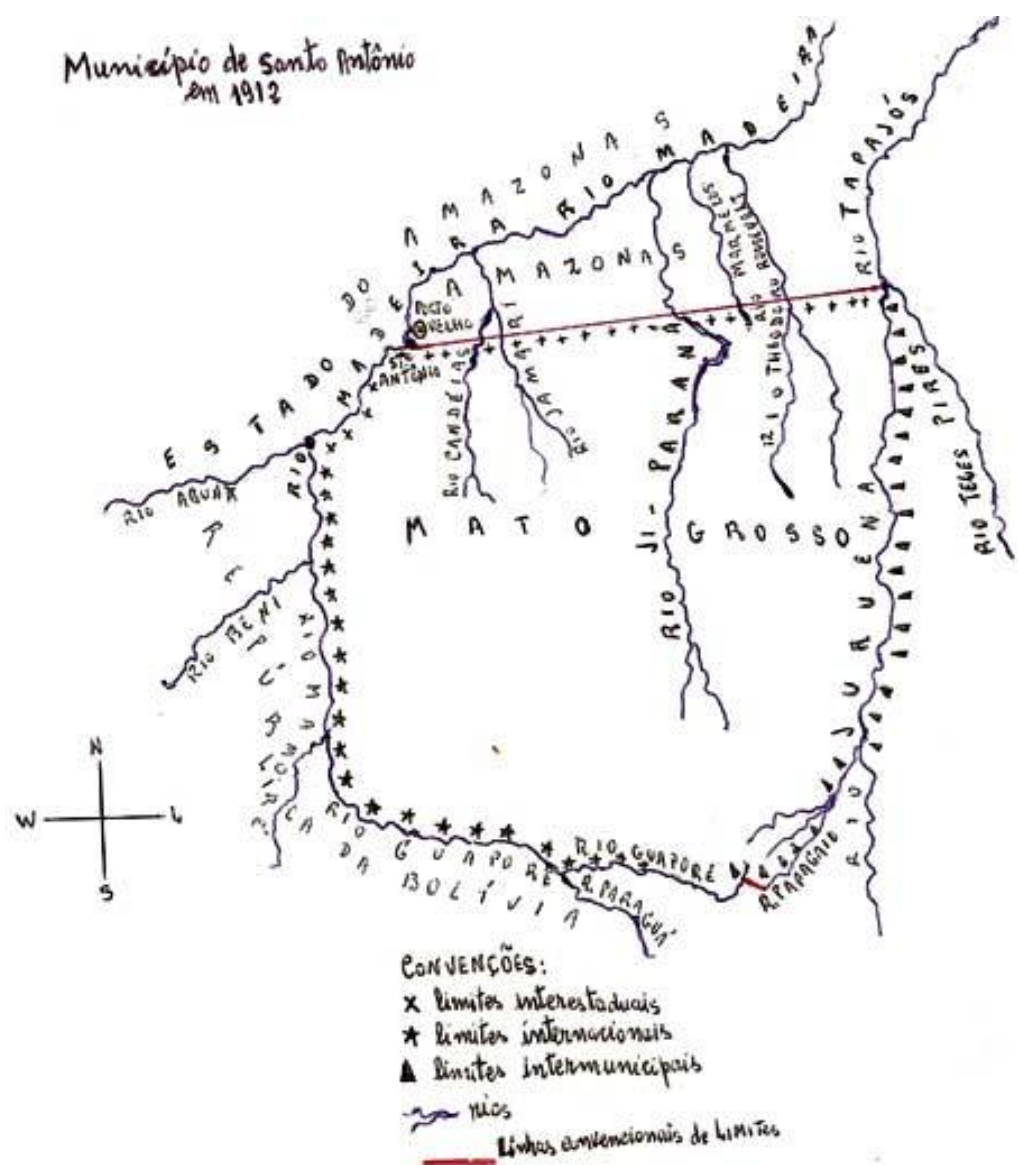


construiu com o apoio de entidades como o IPHAN um Memorial em homenagem ao Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon, que empresta seu nome ao Estado. O conjunto dos edifícios traz algumas poucas informações sobre o trabalho do importante militar e nada fala a cerca de sua relação com os povos indígenas locais, que por sua vez, caso perguntados teriam muito a dizer sobre os deslocamentos e realocações que sofreram em nome da importância do negócio representado pelo seringalismo.

A localidade sempre foi descrita como doentia e insalubre, marcada pela ausência de leis e pela presença de autoridades coniventes com toda sorte de abusos e desmandos. Pouca coisa existiu em Santo Antônio, além, de um punhado de homens, na sua maioria ex-ferroviários ou seringueiros; umas poucas mulheres, indígenas de algumas etnias que ainda vagam por Porto Velho, um barracão da Soares y Hermanos e dois portos fluviais: um acima da cachoeira, chamado Porto dos Remos e outro logo abaixo e mais avantajado, conhecido como Porto dos Vapores, que era onde chegavam e de onde saíam as pessoas e mercadorias vindas do Amazonas e do restante do mundo e com destino aos seringais da Bolívia, do Mamoré e do Guaporé. Havia um pequeno grupamento policial, um bar e restaurante que ainda funcionava, segundo Manoel Rodrigues Ferreira, como barbearia e prostíbulo, além de local de espera da parada do trem. (FERREIRA, 1982, p 148).



Figura nº 03 - Os limites do Município de Santo Antônio do Alto Madeira



Fonte: Sáimon Rio. Disponível em: <https://saimonrio.blogspot.com/2018/04/santo-antonio-do-alto-madeira-foi-o.html>

De restam sobravam mosquitos, malária e outros males tropicais. A título de curiosidade valer registrar que a maioria esmagadora de moradores do lugar, era do sexo masculino e ter uma mulher poderia ser uma questão fundamental, uma vantagem social e financeira e uma dor de cabeça em muitos casos. Isso fez com que o viajante Benigno Bouzas, falasse que o lugar era palco de todo tipo de obscenidades, desregramentos e má conduta. Tal situação não passava despercebida aos olhares atentos das autoridades locais e nem da Direção Ferroviária. Em muitos casos o mal era sanado com ataques violentos contra os Povos Originários, não faltando até hoje centenas de histórias de

moradores locais que narram que suas avós foram índias, “pegas a laço” (o que deveria nos levar a uma leitura mais crítica e pensar na extensão dos genocídios praticados e das violências perpetradas)

Em função disso, o diligente governo nacional, em 1910/11, representado pelo presidente Hermes da Fonseca, enviou para Porto Velho, um navio conhecido como Satélite. Nele viajavam mais de 400 jovens marinheiros negros, traídos pela Pátria e com sua anistia, dada em função da Revolta da Chibata, revogada na Missa do Galo de 1910. A esse contingente, excessivamente masculino, foi acrescentado um número de 44 mulheres, tidas como prostitutas do cais do Rio de Janeiro, conhecidas por ser de baixo escalão e prontas para toda sorte de desordem. Ainda acrescentou um único homossexual, chamado Hilário Silveira e tido como a bicha mais pintosa do cais do Rio de Janeiro. Entre os meses de janeiro e alguns dias de fevereiro eles viajaram, mal alojado nos porões do Satélite. Alguns, mais afoitos, foram sumariamente fuzilados, mas quando a notícia de sua chegada correu pelas imediações de Humaitá (AM) a Santo Antônio (MT), milhares de empolgados e solitários rapazes rumaram em suas pirogas para Porto Velho, na esperança de conseguir uma companheira para chamar de sua. Acontece que a lista de espera era enorme a falta de mercadoria humana era notável.

Sabidamente a Diretoria da EFMM Railway CO proibiu o desembarque no porto do Cai N'Água em Porto Velho, obrigando os marujos do Satélite a desembarcar no Porto de Santo Antônio do Madeira. O capitão da polícia local, Mattos Costa, viu-se entre a cruz e a espada, a massa humana estava frenética, difícil de ser controlada, sobretudo porque 1910 já havia sido um dos piores anos da pandemia de malária. Por outro lado, mesmo que a Lei Aurea tivesse sido abolida em 1888, essa era uma ótima oportunidade de ter um excepcional lucro extra, tanto com a venda dos marinheiros para os seringalistas, quanto com a venda das “*joias da coroa*”: as mulheres do Satélite.

A princípio o negócio pareceu muito bom para todos, exceto para os comercializados. Aqueles que não fossem vendidos para os seringalistas, deferiam compor as temíveis fileiras das tropas de Rondon, que se possuía fama de humanista para com os Indígenas, possuía fama ainda maior de disciplinador para com seus comandados a venda dos rapazes, exceto de Hilário Silveira, “o pintassilgo”, que não foi comprado por ninguém e terminou desaparecendo, poucas semanas após sua chegada, ocorreu dentro do previsto. Mas a disputa pelas mulheres se tornou incontrolável, formando-se consórcio de jovens rapazes para comprar uma única mulher.

Foi então que, do nada, surgiu uma mulher preta, com fama de feiticeira e macumbeira, mas temida por todos, pois era ela que tratava os enfermos, deixando claro que sua vida ou morte poderia estar em suas mãos. Yvonne Maggie explica o “Medo do feitiço, relações entre magia e poder no Brasil” (1992), seja algo, até hoje tão presente na vida dos brasileiros.



Esta mulher analfabeta, socialmente excluída e muito pobre, havia residia na distante periferia urbana de Porto Velho, vivendo na área extra-cercamento e tendo que habitar uma área insalubre, alagadiça e já na floresta, onde corria um igarapé conhecido como Santa Bárbara e onde ela colhia ervas e preparava suas poções e encantamentos. invocando suas divindades Jeje do Terecô (culto afro-brasileiro que se constitui numa variação do Tambor de Mina Maranhense) e, trazendo à Terra, através de seus ritos e magia, tanto a morte, quanto a cura. Era ela quem tratava os enfermos e todos os não ferroviários dependiam dela e a respeitavam como a curandeira e a parteira local.

Assim, sua posição fortemente hostil à venda das mulheres impediu a maior parte do comércio e Dona Esperança Rita levou consigo, dezenas de mulheres de má fama para sua residência, onde fundaria o lendário Terreiro de Santa Bárbara, até hoje atuante na cidade. Dali saíram, lavadeiras, cozinheiras, amantes e mães de família e a única voz feminina a ecoar, nestas “*paragens de nossa pátria*”, contra o crime de um comércio prescrito há mais de 20 anos foi a sua.

A BREVE HISTÓRIA DE SANTO ANTÔNIO DO ALTO MADEIRA

Como já ficou, amplamente demonstrado, Santo Antônio do Alto Madeira sempre foi uma cidade excludente, insalubre, febril e pestilenta. A morte estava, sempre, à espreita dos que nela quisessem residir. Surgiu como um local de adversidades antrópicas e ambientais.



Figura 04 – Mapa da cidade de Santo Antônio do Alto Madeira, anterior a 1909.



Fonte: Estrada de Ferro Madeira e Mamoré. Encontrado no acervo iconográfico do Sr. Manuel João Coelho, conhecido como Manuel Português. Disponível em: <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.391356900920956&type=3> data de acesso 12/08/2023.

Em sua maioria, seus moradores não eram cidadãos; eram degredados, foragidos, desempregados e destituídos de esperanças e possibilidades. Ao falarmos da cidade, nos vem à mente o texto de JACOBI (S/D, P. 22): “Ao falarmos do Direito à cidade, imediatamente nos vem à mente a necessidade de transformara enorme tragédia urbana brasileira. Direito à cidade quer dizer Direito à vida urbana à habitação, à dignidade.”

Em 12 de Julho de 1878, o Comandante Selfridge, do vapor Enterprise, que fazia a rota fluvial entre Manaus e Santo Antônio do Alto Madeira, esteve na região e observou em seu relatório que:

“Santo Antônio é reconhecidamente insalubre... Nunca, em toda minha vida, deparei com grupo de pessoas mais triste e doentes que os empenhados na construção da estrada de Ferro... Dificilmente se encontrava um que tivesse escapado aos choques febris e a aparência cadavérica de quase todos era verdadeiramente lamentável. Essa mesma impressão causaram os indígenas bolivianos, que desciam o Beni e navegavam até Santo Antônio para exportar seus carregamentos de borracha, caucho, carnaúba, ipecacuanha, couros, madeiras e balata¹ rumo ao Atlântico. Assim, José Aguirre Achá afirmou, que:

¹ Eduardo Barros Prado, Eu vi o Amazonas, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, 1932.

“Es tan triste el aspecto de los que vuelven de San Antonio, después de un viaje de 40 a 50 días, que es imposible confundirlos con los que se dirigen a este punto, exportando la goma desde los lejanos establecimientos de explotación.” (TEIXEIRA, 1998, p. 17)

A cidade era notável por sua pestilência e morte prematura dos que nela habitaram. Em 1909, o Dr. Belt, Médico da Madeira And Mamoré Railway CO, clinicava com seus próprios instrumentos e registrava que 95% dos trabalhadores da Companhia estavam enfermos de malária e outras doenças tropicais. (TEIXEIRA, 1998, p 36).

O povoado, só conseguiu se estabelecer, a partir de condições difíceis após a segunda metade do século XIX, quando o sacrifício de vidas pela borracha, fazia o número de vítimas ser algo relativo e o negócio da exploração dos seringais importar mais do que a perda de alguns milhares de vidas humanas.

ENFIM, UMA CIDADE:

A década de 1900 a 1910 foi concorrida e cheia de fatos na história local do Alto Madeira. Desde a assinatura do Tratado de Petrópolis em 1903, passando pela licitação para a construção da EFMM, em 1905 até o início das obras ferroviárias em 1907, muitas coisas ocorreram em Santo Antônio e, para o desagrado do governo de Mato Grosso, a administração norte americana da ferrovia, deslocou o início das obras 7 quilômetros rio Madeira abaixo, aportando seu primeiro navio carregado de equipamentos e pessoal, justamente no porto velho construído pelos militares no Cai N'Água, no estado do Amazonas.

Em 02 de junho de 1908, pela Lei Estadual/MT nº 494, foi criado pelo governo do estado de Mato Grosso, o município de Santo Antônio, muito embora sua instalação só viesse a ocorrer em 1912 devido a um litígio sobre a posse do sítio territorial, entre os estados de Mato Grosso e Amazonas. A Igreja Romana, tardia em Porto Velho, administrada pelos protestantes anglo-americanos, já se fazia presente em Santo Antônio, com uma paróquia fundada em 08 de abril de 1908. A movimentação em Santo Antônio era febril e vertiginosa, afinal, ao contrário da disciplina Porto Velho, controlada, com mão-de-ferro pelos administradores da ferrovia, em Santo Antônio, todos os pecados eram perdoados.

Em 31 de dezembro de 1909, o coronel Cândido Mariano da Silva Rondon chega a Santo Antônio, inaugurando o telégrafo com fios. Logo em seguida a administração da ferrovia inauguraria o telégrafo sem fios, ligando Porto Velho ao resto do mundo e deixando Santo Antônio, novamente, em desvantagem.



LIMA (2008,S/P) escreveu que:

“Em 10 de janeiro de 1912 foram nomeados Dr. João Chacon, Juiz de Direito e Vulpiano Tancreto Rodrigues Machado, Promotor Público no dia 26 de março deste ano, foram nomeados os membros da Comissão Demarcadora da Vila, sendo a esta destinada uma área de 1.800ha. Os comissionados, o Juiz de Direito e o Promotor da Comarca, tomaram posse nos respectivos cargos no dia 02 de abril de 1912.”

A esta altura, Santo Antônio bate seu primeiro grande recorde positivo. A cidade é, em área, o maior município do mundo. O que faltaria seriam os habitantes. Mas a terra estava disponível, muito embora, literalmente, entregue às moscas, como constataria o sanitarista Oswaldo Cruz, que apresentou uma situação de restrito controle da morbidade ambiental em seu relatório datado de 1910. Sua proposta básica foi a quinização dos conjuntos de trabalhadores a partir de um esquema de poder hierarquizado, chefiado pelos médicos e de caráter fundamentado na rígida disciplina militar. Em uma crítica mordaz ao higienista Oswaldo Cruz e ao diretor do Hospital da Candelária, situado entre Santo Antônio e Porto Velho, então, ainda um pátio de obras ferroviárias, o escritor Raimundo Morais diria em 1917:

“Subiram tanto as dosagens dos sais de quinina, que atingiram a seis gramas, ficando cego um dos pacientes. , entre os melhores peixes de escama, tais como a pescada, o tambaqui, a jatuarana, ali se prefere a piraíba, por mais fosfatada e mais inocente da fauna ictiológica...”, (MORAIS, 1917, p. 151), numa clara ironia tanto à medicalização excessiva e degenerante, prescritas por Oswaldo Cruz, quanto á sua ordem para que incluíssem peixes considerados “remosos pela população local, na dieta dos pacientes do hospital, demonstrando, claramente, seu autoritarismo.

Muito embora a grave situação de morbidade do município fosse alarmante, haviam, também, momentos de festa e alegria. Em 1912, dirimidas as questões entre o Amazonas e Mato Grosso, tomou posse, no cargo de prefeito da cidade, para o biênio 1912/1914, o Dr. Joaquim Augusto Tanajura. A posse foi dada pelo Coronel Leopoldo de Moraes Matos, que representou o governo de Mato Grosso.

O Dr Tanajura promoveu a abertura de ruas paralelas ao rio Madeira, que formaram toda a extensão urbana da cidade. Essas ruas receberam os seguintes nomes: Padre João Sampayo; Felix de Lima; Severino Fonseca e Costa Marques. Coube a ele a instalação de um serviço precursor de energia elétrica que atendia ao centro da cidade no horário noturno, entre as 18 e as 23 horas e a Escola Municipal de Santo Antônio, que contou com uma primeira professora, chamada Constanza Pestana Pires. A escola chegou a ter 68 alunos.

No campo da legislação municipal, O Dr. Tanajura editou o Código de Posturas Municipal. Além disso criou um posto indígena em Mutum Paraná e ergueu a capela de Santo Antônio, inaugurada em 1914, bem como a casa paroquial. A esse período festivo e marcado por obras e inaugurações, seguiu-



se o inevitável período de decadência e ruína. A borracha da Malásia fez despencar os preços de sua concorrente brasileira e os seringais foram esvaziados. A própria ferrovia Madeira-Mamoré entrou em colapso e foi abandonada pelos anglo-americanos que partiram cobrando pesadas dívidas do governo brasileiro e levando tudo o que fosse possível, mesmo os equipamentos do Hospital da Candelária. Corria o ano de 1930 e o capitalismo vivia sua maior crise, até então.

O mundo estava mudando e o Brasil não estava imune a tais mudanças. Aqui, a maior transformação ocorreu com a queda das oligarquias da República Velha (1889/1930) e a ascensão do regime Vargas, com o golpe de 1930. A Era Vargas transformaria a política, implantando um regime cada vez mais autoritário, com flertes, primeiramente para os regimes nazifascistas da Europa e, sequenciadamente, após a ocupação norte americana da base aérea do aeroporto de Parnamirim em Natal/RN, com o modelo norte americano de Franklin Delano Roosevelt, através do qual, o país viria a participar dos esforços de guerra, ao lado dos aliados (Inglaterra, Rússia, EUA) e, desta forma, Santo Antônio e toda a Amazônia, viveriam breves dias de novo luxo e esplendor com a Guerra pela borracha e o desembarque de milhares de “arigós” (nordestinos enviados para os seringais amazônicos), que, novamente morreriam aos milhares na insalubre Santo Antônio. Eram dias de ostentação, breves, como as friagens do sul da Amazônia. Logo tudo desmoronaria novamente.

A criação do Território Federal do Guaporé, em 1943, ainda deixou Santo Antônio, na confortável posição de o mais antigo município do território citado. Mas, mesmo isso lhe foi tirado, pois em 1945, após a primeira reformulação do mapa territorial, o município foi extinto e anexado a Porto Velho, posição que mantém ainda hoje.

Com a decadência da borracha e o fim do próprio município, Porto Velho passou a receber as famílias que residiam em Santo Antônio e a cidade se despovoou, restando alguns poucos ribeirinhos, indígenas e caboclos que se mantinham a partir de seus roçados e dos sítios de subsistência para a produção de frutas, caça, pescado e pequenas criações. Mesmo a Igreja Católica e retirou da localidade esvaziada, deixando a capela erigida em 1914, abandonada e saqueada.

Nas décadas sucessivas, a distância entre Santo Antônio e Porto Velho passou a aumentar, pois os serviços de navegação deixaram de funcionar e uma estrada de terra foi aberta nos anos 1960, pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção (doravante 5º BEC), que chegou a Porto Velho, em 1966, com a missão de extinguir a EFMM; fato que ocorreu a 10 de julho de 1972; construir uma rodovia para interligar Porto Velho a Guajará-Mirim, que entraria em letargia e não se recuperaria mais, após o encerramento das atividades ferroviárias, e, cabia ainda ao 5º BEC, manter em condições de



trafegabilidade a rodovia BR 364, aberta sob o governo de Juscelino Kubtschek, mas que só seria pavimentada em 1982, por ocasião da assinatura de empréstimo junto ao Banco Mundial.

BENIGNO BOUZAS E AS NARRATIVAS SOBRE O COTIDIANO NA CIDADE DE SANTO ANTÔNIO DO ALTO MADEIRA:

Há poucas informações sobre o espanhol Benigno Cortizo Bouzas, que nasceu em 1894, embarcou para o alto Madeira junto com amigos e um primo, quando recrutadores da empreiteira May Jackyl and Randolph, a serviço da Brazil Railway Company, saiu em busca de operários, preferindo aqueles que já tinham experiências nos trópicos. Agentes da empreiteira percorriam a Europa, a Ásia e as Américas, buscando operários para os trabalhos de construção da EFMM. (PAIVA, 2022, p. 32 e seguintes) Obviamente, a maioria dos embarcados não sabia a sorte que os aguardava e as dificuldades do lugar. O jovem espanhol chegou em Santo Antônio aos 14 anos de idade, em 1908 e que, já adulto transferiu-se para o Recife/PE, onde viveu e nos anos 1950 publicou pelo jornal Diário do Comércio, sua obra *Del Amazonas Al Infinito*.

Em seu trabalho Bouzas conta as peculiaridades da vida em Santo Antônio e em Porto Velho e descreve o que seira viver numa cidade, nos confins da Amazônia, em pleno período seringalista e sob a construção de uma grande ferrovia, altamente marcada por problemas, truculência e morte.

Truculência, doença e morte parecem ser as palavras que melhor explicam o cotidiano de Santo Antônio. Como qualquer local ligado ao seringalismo e a um grande empreendimento, na Amazônia. Essas situações são descritas em diversos momentos. A promiscuidade e a homossexualidade, são fenômenos, que raramente aparecem nos textos brasileiros referentes aos seringalismo, mas são apresentados por Bouzas em seu trabalho sobre o Alto Madeira e, em especial, em Santo Antônio, onde ele e seu primo editavam o semanário denominado “O Bilontra”, um jornal popular, destinado a fazer circular todas as informações sobre Santo Antônio, uma vez que em Porto Velho, então sob o rígido controle da Madeira and Mamoré Railway CO., eram editados alguns jornais esporádico, em inglês e que passavam pelo crivo autoritário dos gestores da ferrovia. Vale ressaltar que o termo Bilontra, segundo o dicionário Online de Português, corresponde ao sinônimo de malandro, peralvilho, libertino, velhaco.

Segundo ALBUQUERQUE (2023,S/P), bilontra designa velhaco,



“frequentador de prostíbulos, Na fase inicial de construção da ferrovia Madeira-Mamoré um grupo de trabalhadores resolveu lançar um jornal, ou algo que se assemelhasse a isso, na ainda vila de Santo Antônio, um misto de espanhóis e italianos. Bouzas cita que seu primo e alguns amigos escreviam o “Bilontra”, cujo exemplar circulava sempre aos domingos e cada edição tinha pequenas quantidade, devido às dificuldades de impressão. Não tinha um corpo fixo redacional.”

Bouzas faz referências a fatos da vida cotidiana de Santo Antônio, onde parece ter fixado residência, como as festas públicas e privadas, às vestimentas das pessoas, ao ponto de embarque da ferrovia, que servia de bar e mantinha um cômodo para o funcionamento de um pequeno prostíbulo e, ainda à generalização das práticas homossexuais na cidade, uma vez que a população masculina era muito superior à população feminina e não havia mulheres disponíveis para todos. Segundo o autor “La homoxessuidad era un hábito frecuentísimo”. (BOUZAS, 1950,p. 32).

Enfim, Bouzas, embora tenha vivido, em Santo Antônio, durante sua adolescência e parte da juventude, tece juízos importantes e “lançam luzes” sobre a História Social, sobre o Direito Civil e Criminal, além do próprio Direito à Cidade, como já vimos anteriormente.

Seus relatos sobre o destino dos marinheiros degredados para os Seringais e a Linha Telegráfica de Rondon, é o texto no qual HARDMAN (1988), se apoia para descrever a vida dos degredados em Santo Antônio:

Poucos desses desterrados deixaram sinal de vida. Bouzas menciona um auxiliar de farmácia, dos raros que conseguiu sobreviver e se “integrar” na vila de Santo Antônio. Outro era um barbeiro carioca, Hilário Silveira, que desaparece depois de ficar poucos dias na granja de Bouzas. É preso em seguida, acusado de vadiagem e homossexualismo. Ganha um apelido pejorativo: Pintassilgo. Ameaçado de ser entregue ao capitão Matos Costa, some de vista. (HARDMAN, 1988, p.186).

O personagem Pintassilgo, primeiro homossexual, nomeado na História local, veio junto com os degredados da Revolta da Chibata e desembarcou em Santo Antônio em 1911, desaparecendo após sua prisão, fato que permitiu recentes conjecturas, de ser ele, a primeira vítima de homofobia na região.

Hardman ainda se refere à obra de Bouzas para falar de Santo Antônio, evidenciando sua importância como o maior interlocutor dos fatos cotidianos da cidade:

Benigno Bouzas calcula que metade da população que circulava em Santo Antônio não vivia de trabalho regular. Seus olhos de jovem garçom de uma espelunca chamada Hotel Dos Naciones, com mesa de bilhar, puderam ver e testemunhar coisas de uma perspectiva inusual. (HARDMAN, 1988,p. 193)

Por fim, vale a pena citar o trabalho de mestrado de KRUGER (2023), denominado “Do Amazonas ao Infinito (1950), de Benigno Cortizo Bouzas: Tradução com Apresentação e Notas”, como uma obra que acrescenta observações notáveis à vida cotidiana em Santo Antônio do Alto Madeira. Segundo o autor, baseando-se em Bouzas, pelo menos metade dos homens jovens da cidade não trabalhavam em nada e ficavam à espreitadas dias de pagamento, tanto na EFMM quanto em seringais ou em outros empreendimentos, como o parco funcionalismo público local. Nesses momentos, eles aplicavam toda sorte de golpes naqueles que estavam dispostos a gastar seu dinheiro, fora das obrigações convencionais.

“Os que não trabalhavam, que eram pelo menos a metade, ficavam à espreita aguardando os dias de pagamento das empresas e por meio do jogo e trapanças de todos os tipos tiravam-lhes o dinheiro. Isto levava a confusões e brigas, com os consequentes resultados de roubos e assassinatos. Também atritos por causa de mulheres davam um grande contingente à desordem e à anarquia. A homossexualidade era um hábito muito frequente e as poucas mulheres que existiam eram provenientes dos prostíbulos do Pará e Manaus.” (Bouzas, citado por KRUGER, 2023, p. 52)

Referindo-se à escassez de mulheres na cidade, Kruger traduz a seguinte citação de Bouzas:

Mister Dracke, chefe da veterinária da ferrovia, certa tarde, após fortes libações²², disse-me para levar a casa de uma mulher, uma tal Antonia Marcelina, uma garrafa de uísque e seis de refrigerante. Na hora marcada, levei numa cesta as garrafas e em plena sala da frente²³ me deparei com o seguinte cenário: Mister Dracke; um tal Piñeiro; Homero, funcionário da alfândega local; e Lopez, barbeiro português; os quatro homens estavam sendo atendidos ao mesmo tempo pela Antônia Marcelina. Ao ver a minha cara de espanto, ela despreocupadamente disse: “Deixe a cesta aí, fecha a porta e cai fora!” (Bouzas, citado por KRUGER, 2023, p. 53)

NOVAMENTE O FIM:

Como já ficou dito anteriormente, Santo Antônio passou por diversos começos, meios e fins. Este parece ser o atual, muito embora, o lugar, pareça sempre reservar surpresas. Entre os anos 1950/1960, após a abertura da estrada rural que ligou Santo Antônio a Porto Velho, foi construído na principal ilha do arquipélago da antiga cachoeira de Santo Antônio, um presídio comum, para abrigar os presidiários do Território Federal de Rondônia. Aqui é interessante observar a vocação do lugar em manter-se como um presídio e um local para condenados dos mais diversos tipos.

O presídio teve uma existência breve sendo desativado e transformando-se numa ruína visitada por curiosos até que empresa Santo Antônio Energia (SAE) o derrubou, desmatou todas as ilhas do arquipélago, interligando-as e, por meio delas, construindo a barragem da Usina Hidrelétrica que leva



o nome da antiga cidade, Usina Hidrelétrica de Santo Antônio. As obras começaram em 2008, muito embora os estudos prévios tenham se iniciado muito antes e já em 2005 tenham sido apresentadas as primeiras versões que as equipes de FURNAS utilizaria como trabalhos de composição do EIA-Rima.

Mais uma vez os desastres socioambientais se avolumaram, mas os interesses do capital falaram mais alto e o custo envidas, deslocamentos forçados, negociações pouco claras com os moradores ou seus representantes legais, aniquilação da fauna e da flora, com provável extinção de espécimes em ambas categorias, além de um rastro de permanência da pobreza, crime e prostituição no local, deixada pela construtora, que atraiu emigrantes de diversos pontos e ao fim dos trabalhos os deixou na cidade, sem nenhum tipo de assistência.

Ao capital e aos interesses dos governos (mesmo auto proclamados de Esquerda), tais fatos tiveram pouca relevância. TEIXEIRA (2008, p. 62) afirma que:

“Segundo os setores ambientalistas e mesmo autoridades do IBAMA e membros do CONAMA, a dimensão dos impactos parece ser subestimada pelas construtoras e pelas empresas vencedoras da licitação. Por outro lado, setores favoráveis às hidrelétricas afirmam que ONGs ambientalistas e representações sociais dos grupos de pressão superestimam as dimensões dos impactos e que, suas exigências de compensações e mitigações, caso sejam plenamente atendidas, terminariam por inviabilizar os empreendimentos.”

Os estudos sobre as reais dimensões dos impactos socioambientais são questionados por autores de diversas tendências. O desastre que a UHE Santo Antônio provocaria era algo esperado. Para Jucá (S/D, p 3):

“A maioria das informações disponíveis sobre a extensão dos impactos sócio-ambientais, por exemplo, são incompletas ou insuficientes e não abrangem todo o território da sub-bacia hidrográfica do rio Madeira. O Termo de Referência, que orientou os Estudos e Relatórios de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), peças principais do licenciamento, não englobam toda a área da sub-bacia (IBAMA, 2006; RONDÔNIA, 2006), que banha parcialmente territórios de quatro municípios do Acre (Acrelândia, Brasiléia, Xapuri e Plácido de Castro)”.

Em 2014, no dia 16 de fevereiro, após as 22 horas, e sem nenhum aviso prévio ou toque prévio de sirenes de alarme, a SAE abriu as comportas da barragem de Santo Antônio e destruiu de imediato o bairro do Triângulo, em sua parte mais baixa. Toda a Avenida Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, foi, imediatamente devastada e submersa pelas águas. A situação perdurou por meses e por mais de um ano os desabrigados permaneceram em acampamentos. Este foi o último ato trágico, na trágica história de Santo Antônio do Alto Madeira e, sua história seria um estudo à parte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Ao concluirmos esta breve reflexão sobre a cidade de Santo Antônio do Alto Madeira, somos levados a perceber a dura realidade das populações que ali viveram nos mais diversos tempos, desde o contato entre os Povos Originários residentes, até o período atual, quando a cidade já não existe, há mais de 70 anos e em seu lugar, foi construída uma gigantesca usina Hidrelétrica.

Escondida entre escombros, concreto, ruínas e obras, Santo Antônio guardou consigo o sofrimento dos que nela viveram e trabalharam e os ciclos de morte e vida se perpetuaram. Esta cidade sem padrões éticos ou morais existia como ainda existem outras espalhadas pela Amazônia, onde a ganância do capital é irreprimível e acima dos valores legais e constitucionais. Santo Antônio desapareceu e seus moradores morreram ou emigraram para a vizinha e, então próspera Porto Velho, a herdeira de Santo Antônio, habitada por pessoas pobres, excluídos e oriundos de processos migratórios surgidos das necessidades de produção do capitalismo e ele sujeitada, entre ciclos virtuosos de prosperidade e outros longos períodos de letargia e abandono.

A floresta voltou a dominar, monotonamente, as colinas e pedregais de Santo Antônio. Em seguida foi derrubada pelo 5º BEC, que explorou as pedreiras do lugar e depois foi embora, também. E, por fim, o lugar foi ocupado por outros investidores, proprietários e milhares de outros trabalhadores, voltando a um frenesi febril e lucrativo para muitos. Uma grande Usina Hidrelétrica se ergueu e Santo Antônio brilhou como uma fênix renascida, só para promover seu último grande ato destrutivo.

Com a enchente de 2014, Santo Antônio liberou toda a fúria contida no lago formado pelo rio Madeira. Ao abrir as comportas da hidrelétrica em uma noite de fevereiro de 2014, os gestores da SAE permitiram que, moradores de todas as proximidades do rio Madeira, abaixo da UHE, perderam suas casas para a turbulência das águas da Usina Hidrelétrica construída na já inexistente Santo Antônio *“Dos Alagados”*.

Os mosquitos continuaram a criar exércitos que perpetuaram a fama de insalubridade da região. A malária foi, voltou e, por fim, se viu superada por uma nova pandemia, que matou milhares, o CORONA VÍRUS, que ao longo de sua ocorrência também foi minimizado pelo poder público, que o tratou como *“uma gripezinha”*.

REFERÊNCIAS

ABREU, J. C. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

ALBUQUERQUE, Lúcio. Tribuna Popular. 09/08/2023. Disponível em: <https://tribunapopular.com.br/o-dia-9-de-agosto-na-historia-3/> Acesso em 30/08/2023.

BOUZAS, Benigno. **Del Amazonas al Infinito**. Recife: diário do Comércio, 1950.

CALDAS, Yurgel. Eles são muitos e incontáveis: estratégias coloniais e migratórias dos índios Mura contra o processo pombalino para o domínio amazônico, a partir de Muhuraída, de Henrique João Wilkens. Belém: UFPA, **Novos Cadernos do NAEA**, v. 13, n. 1, p. 171-198, jul. 2010, ISSN 1516-6481. Disponível em: <file:///C:/Users/ACER/Downloads/451-1995-2-PB.pdf> Acesso em 27/08/2023.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo, Biblioteca Folha, Tradução Diogo Mainardi, 1972.

CÂMARA DOS DEPUTADOS - Legislação. **Legislação Informatizada - DECRETO-LEI Nº 5.812, DE 13 DE SETEMBRO DE 1943** - Publicação Original: Brasília/DF; S/D. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-5812-13-setembro-1943-415787-publicacaooriginal-1-pe.html> acesso em 10/08/2023.

CORTESÃO, Jaime. **Conferência. A Maior Bandeira do Maior Bandeirante**. São Paulo, Revista de História da USP, Vol. XXII, Ano XII. N.º 45 Janeiro-Março 1961. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/120188/117391> Acesso em 14/08/2023.

DICIONÁRIO Online de Português, DÍCIO. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/bilontra/> acesso em 30/08/2023.

ESTADO DE RONDÔNIA. Carta Magna do Estado, Parágrafo 264. FONTE: **Lei Estadual de Tombamento**. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/rondonia-estrada-de-ferro-madeira-mamore/#!/map=38329&loc=-8.766210000000003,-63.908455000000004,17> Acesso em 02/08/2023.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

FONSECA, Marcela Gomes. **Monções no rio Madeira: as expedições de Francisco de Melo Palheta (1722) e Manuel Félix de Lima (1742)**. Belém: UFPA/Revista Galo. EDIÇÃO 005/06, Nº 5, Ano 3. S/D. Disponível em: <https://revistagalo.com.br/edi%C3%A7%C3%B5es/edi%C3%A7%C3%A3o-005/06-mon%C3%A7%C3%B5es/galo-ed5-75-88.pdf> Acesso em: 12/08/2023.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma, a Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.



JACOBI, Pedro. A cidade e os cidadãos. São Paulo: **Lua Nova**; S/D. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ln/a/n4c8N3vHX8QLRyvYK75fC7P/?format=pdf&lang=pt> Data de acesso: 13/08/2023.

KRÜGER, Erivelton Gomes. **Do Amazonas ao Infinito (1950), de Benigno Cortizo Bouzas: Tradução com Apresentação e Notas** dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado Acadêmico em Estudos Literários, da Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR, como requisito para obtenção do título de Mestre em Estudos Literários. Orientador: Hélio Rodrigues Rocha. Porto Velho, Universidade Federal de Rondônia/UNIR, 2023.

LIMA, Abnael Machado de. Santo Antônio, a Fênix do rio Madeira. in: **Gente de Opinião. A notícia é nossa, a opinião é sua**. Porto Velho: 25 de junho de 2008. disponível em: <https://www.gentedeopinioao.com.br/colunista/abnael-machado/santo-antonio-do-alto-madeira> Acesso em 23/08/2023.

LIMA, Abnael Machado de. Santo Antônio do Alto Madeira. in: **Gente de Opinião. A notícia é nossa, a opinião é sua**. Porto Velho: 25 de junho de 2008. disponível em: <https://www.gentedeopinioao.com.br/colunista/abnael-machado/santo-antonio-do-alto-madeira> Acesso em 23/08/2023.

MOURA, Antônio Rolim de. **Correspondências, compilação, transcrição e indexação de A. M. Paiva et alli**, vol. III, Cuiabá, UFMT, 1983.

PAIVA, Ana Carolina. **Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907-1919)**. João Pessoa: EDUEPB, 2022.

SILVA, Cliverson Gilvan Pessoa da e COSTA, Angislaine Freitas. Um quadro histórico das populações indígenas no alto rio Madeira durante o século XVIII. Amazôn., **Rev. Antropol.** (Online) 6 (1), 110-139, 2014. Disponível em: https://repositorio.ufpa.br/bitstream/2011/11865/1/Artigo_QuadroHistoricoPopulacoes.pdf Acesso em 25/08/2023.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. Mortos, Dormentes e Febris: um estudo sobre o medo, a morbidade e a morte nos vales do Madeira, Mamoré e Guaporé entre os séculos XVIII e XX. In: **BORZACOV, Yêdda Pinheiro. Porto Velho Conta a Sua História**. ABG, 1998.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. O rio e os tempos reflexões sobre a colonização e as questões ambientais do vale do Madeira entre os séculos XVII e XXI. In: **Saber Científico**. Porto Velho: Faculdade São Lucas, v 1, nº 2, 2008. Disponível em: <https://periodicos.saolucas.edu.br/index.php/resc/article/view/1122> Acesso em: 23/08/2023.

Sobre os autores:

Audarzean Santana da Silva

Doutorado em Ciências Desenvolvimento Socioambiental pela Universidade Federal do Pará (2004). Mestrado em História pela Universidade Federal de Pernambuco (1997). Possui graduação em História pela Universidade



Federal do Pará (1982). Atualmente é professor do Departamento de História da Universidade Federal de Rondônia/UNIR. Pós-doutoramento em Estudos Culturais pelo Programa Avançado em Cultura Contemporânea - PACC, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ (2019).

Escola da Magistratura do Estado de Rondônia, Porto Velho, RO, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2588867261447718>

E-mail: audarzean.prof@gmail.com

Os autores contribuíram igualmente para a redação do artigo.

