

## COMISSÃO RONDON: TRAJETOS À INSERÇÃO DOS RADIOTELEGRAFOS NA AMAZÔNIA SUL-OCIDENTAL

Jefferson Henrique Cidreira <sup>1</sup>

**Resumo:** Neste trabalho, procuramos traçar um percurso sobre a Comissão Rondon e o trajeto da inserção dos telégrafos na região da Amazônia Sul-Occidental, e sua eminência como um meio de comunicação capaz de ligar o Território acreano internamente; e externamente (com o restante do país). Foi através da Comissão Rondon que lugares antes “inalcançáveis” pelas dificuldades das vias fluviais e terrestres, passaram a inserir novas pessoas, antes “excluídas”, esquecidas pela sociedade. Além da crucial importância no âmbito da comunicação, pois “abriu” as portas para que outros meios de comunicação pudessem ser instalados no Acre. Para tal estudo, utilizaremos como aporte teórico/metodológico os estudos sobre os telégrafos de Milton Vargas, Laura Antunes Maciel, Edilberto Coutinho, dentre outros, além de pesquisas em jornais locais datados desde 1906.

**Palavras-chave:** Comissão Rondon, Telégrafos, Acre.

**Abstract:** In this work , we try to draw a route on the Rondon Commission and the path of insertion of the telegraph in the southwestern Amazon region; and externally (with the rest of the country). It was through the Rondon Commission places before "unreachable" by the difficulties of river and land routes, new people began to enter before "excluded", forgotten by society. Besides the crucial importance in communication because "opened" the door for other media could be installed in Acre. For this study, we use as the theoretical / methodological studies on the telegraph Milton Vargas, Laura Antunes Maciel, Edilberto Coutinho, among others, in addition to research in local newspapers dating from 1906.

**Keywords:** Rondon Commission, Telegraph, Acre.

### 1- INTRODUÇÃO:

Quando falamos dos meios de comunicação “modernos” na Amazônia acreana é inevitável pensarmos em um primeiro momento nos telégrafos, o primeiro meio de comunicação elétrico do país e do mundo.

O telégrafo tem sua história iniciada durante a Primeira República Francesa, como nos afirma Vargas, “o Eng. francês Claude Chappe inventou um telégrafo semafórico (óptico), que em 1794 conseguiu comunicar a vitória francesa sobre os exércitos austríacos” (VARGAS, 1994: 315).

Vargas (1994) nos afirma ainda que a história do telégrafo continua somente no decorrer do século XIX com os trabalhos do italiano Alessandro Volta, com a transmissão de informação elétrica codificada, o que permitiria assim a materialização do telégrafo elétrico. Daí a ideia do aparelho elétrico passou pela Alemanha, quando houve as primeiras demonstrações de uma linha aérea de telégrafos. Depois a ideia foi parar na Inglaterra até chegar aos Estados Unidos, onde Samuel Morse desenvolveu um equipamento e um código binários bem mais eficiente; em 1844 seu sistema começou a se espalhar rapidamente pelo mundo, conhecido hoje como código Morse.

Apenas alguns anos depois, os relatórios do Ministério da Justiça começaram a anunciar as experiências realizadas com os telégrafos. O ministro Eusébio de Queiroz assim manifestou-se a respeito dos serviços telegráficos:

Tenho o prazer de anunciar-vos, que dentro de pouco tempo se acharão em exercicio os telephrafos electricos, e ainda que sobre linhas de pequena extensão, considero de grande importancia este primeiro ensaio de tão prodigiosa descoberta. A communição dos pensamentos, das ordens, das noticias já não encontra demora na distancia [...] (QUEIROZ, apud MACIEL, 2001: 130).

## **2- A implantação dos telégrafos no Brasil: a marcha da Comissão Rondon**

No Brasil, em 1852, o imperador D. Pedro II incumbiu ao engenheiro e professor de Física Guilherme de Capanema a missão de estudar e implantar o primeiro sistema de telégrafo no país. Desse modo, o telégrafo foi inaugurado em 11 de maio do mesmo ano. Assim, nos afirma Alencar:

As primeiras linhas telegráficas do País datam de 1852, poucos anos após a introdução do telégrafo nos Estados Unidos por Samuel Morse. A instalação dessas linhas foi devida aos esforços do então Ministro da Justiça, Eusébio de Queiroz Coutinho Mattoso Câmara, com o auxílio de um proficiente e dedicado professor de física da Escola Central, Dr. Guilherme Schuch de Capanema [...] (ALENCAR, 2011: 2).

Ainda segundo Alencar (2011), em 1854 ocorreu à primeira ligação telegráfica entre o Palácio de São Cristóvão e o Ministério da Guerra, e em fins do século XIX registrou-se uma ampliação do serviço telegráfico, passando a incluir outras províncias, como Paraíba e Pernambuco.

A utilização do telégrafo só seria comprovada na Guerra contra o Paraguai (1864-1870), quando o aparelho se mostrou eficiente para passar orientações rápidas no avanço das tropas e redefinição das estratégias militares.

A experiência da guerra deixou clara a precariedade das comunicações com o restante do Território imperial, e a fragilidade da defesa de suas fronteiras. Logo, foi isso que, segundo Maciel, “determinou o início imediato da construção de linhas telegráficas, por iniciativa e sob a responsabilidade da RGT (Repartição Geral de Telégrafos), visando unir e integrar as províncias brasileiras” (MACIEL, 2001: 132).

No Brasil, o telégrafo ganhou uma conotação crucial, pois foi compreendido como aparelho “mágico”, quase mítico, que teria o poder de transformar tudo por onde passasse, tudo em sua volta:

Nas cidades ele revolucionaria o comércio, a indústria e o mercado financeiro, agilizando a troca de informações e auxiliando no transporte de mercadorias. No interior ou nos sertões, sua utilidade estaria associada às noções militares de defesa do território, do governo e administração de populações dispersas, de manutenção da ordem e progresso da nação (MACIEL, 2001: 138).

É nesse momento que entra em cena Cândido Mariano da Silva Rondon. Rondon nasceu em 5 de maio de 1865 na sesmaria Morro Redondo, ou Mimoso, Estado de Mato Grosso, optou pela carreira militar onde se fizera soldado do 3º Regimento de Artilharia e Cavalo no ano de 1881. Em 23 de dezembro de 1889 Rondon é nomeado auxiliar de Gomes Carneiro, na Comissão das Linhas Telegráficas, e em 1900 se torna chefe da Comissão de Linhas Telegráficas do Estado do Mato Grosso e da Comissão Estratégica de Instalação de Linhas Telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas.

No ano de 1906, o presidente da República Alfonso Pena determinou a execução de medidas que consolidassem a incorporação dos territórios do Acre, do Purus e do Juruá, com a extensão da linha telegráfica ao vale amazônico, a qual foi confiada a Rondon.

Desejou o presidente que a tomada de posse daquele sertão fosse feita dentro de um ponto de vista que sempre fora o do próprio Rondon: com a exploração científica do território e a sua incorporação ao mundo civilizado como elementos convergentes de um só objetivo [...] (COUTINHO, 1968: 77).

A comissão Rondon foi de suma importância para a integração da Amazônia com o restante do Brasil, sendo de grande contribuição para conhecermos a geografia e a história do vale amazônico, já que “os trabalhos de reconhecimento e determinações geográficas, o estudo das riquezas minerais, da constituição do solo, do clima, das florestas e dos rios caminhariam paralelamente com os trabalhos de instalação das linhas telegráficas” (COUTINHO, 1987: 77).

Já Maciel (1999) afirmou que em renomear rios, serras e campos, a Comissão Rondon ia se apropriando de espaços, memórias, culturas e conhecimentos, ao mesmo tempo em que conhecia, mapeava e imprimia suas marcas. Além do que, com a renomeação e a locação de rios em mapas, traria a incorporação de um espaço dito “vazio” para a administração do estado republicano.

Edilberto Coutinho, em sua obra “*Rondon e a Integração Amazônica*”, vai além quando fala a respeito do chefe desta Comissão:

Ele colocou no mapa uma imensa região, que antes figurava como DESCONHECIDA, doando ao Brasil um território igual ao da França, no qual estendeu quilômetros e quilômetros de fios telegráficos. [...] Como autêntico bandeirante do século XX, em suas expedições científicas foi desbravando rios, corrigindo o curso de numerosos afluentes do Amazonas, catequisando e pacificando nações indígenas, descobrindo as lendas e mistérios dos povos primitivos, e propiciando à indústria todos os recursos da floresta secular [...] (COUTINHO, 1968: 17).

Porém tal empreendimento não foi um trabalho tão simples. A Comissão enfrentou muitos obstáculos nessa missão, desde a escassez de alimentos e conseqüentemente a fome, doenças diversas, animais perigosos, enfim, os perigos da selva amazônica, além da dificuldade de recrutamento, insubordinações por parte de seus “soldados”, uma vez que muitos temiam aquele lugar “exótico”, considerado um “inferno verde”, cheio de perigos.

A respeito dos perigos encontrados na floresta amazônica pela Comissão, Edilberto Coutinho nos elucida:

Morte e perigo rondaram os expedicionários, [...] piranhas hemófagas, crocodilos, sucuris, onças. Na linha de conta dos perigos maiores do sertão, Rondon enumerava: os mosquitos e as febres que ocasionavam, as formigas venenosas, a disenteria, a fome [...] Flechadas dos índios (nas primeiras marchas [...]) (COUTINHO, 1975: 14).

Entretanto, vale ressaltarmos aqui que os índios reagiam dessa forma, pois suas terras estavam sendo invadidas, o seu espaço estava sendo violado por desconhecidos e intrusos. Contudo, a Comissão Rondon teve importante ajuda dos índios na abertura da mata para a implementação dos fios telegráficos, como destaca Coutinho:

Depois dos Bororos, Rondon utilizou os Parecis em trabalhos da Comissão. Encarregaram-se da conservação da linha, de Saueruiná ao Juruena, numa extensão de 232 quilômetros. Alguns Parecis lhe serviram, também, como guias na Amazônia [...] (COUTINHO, 1975: 81).

Esse fato deveu-se à habilidade de Rondon em ser um “pacificador”, evitando confrontos com as tribos no meio de sua marcha, onde estabeleceu um lema que, segundo Coutinho, “nortearia toda a sua obra indigenista e que seria palavra de ordem para seus oficiais e soldados: ‘Morrer, se necessário for; matar, nunca’” (COUTINHO, 1975: 59). Além disso, outras medidas eram tomadas por Rondon, como respeito aos “sinais” deixados pelas tribos indígenas, e ao mesmo tempo, os presenteava como forma de “amizade” e confiança,

Os índios [...] só atacavam quando a expedição penetrava em suas terras e assim mesmo davam sinais de perigo, com os galhos amarrados e presos ao chão por setas. O que significa: ‘Fora, voltem’. Rondon exigia respeito a tais sinais, que cedo aprendeu reconhecer. ‘Não podemos avançar, sem que consintam. Não é covardia correr dos índios’. [...] os expedicionários deixavam, junto aos sinais de perigo, presentes de facas, machados e ferramentas para os homens, e panos vistosos para as mulheres. Assim, foram transformando a boa vontade natural dos índios em confiança absoluta [...] (COUTINHO, 1975: 80-81).

Outra dificuldade que Rondon enfrentou para consagrar o seu ideal foram as frequentes deserções e insubordinações dos seus comandados, tais atos se deviam a alguns motivos particulares, como: a “origem” das pessoas que iam servir na Comissão, o medo de “enfrentar” aquelas terras desconhecidas e repletas de perigos, e também sua “mão de ferro”, ou seja, sua rigidez no comando, o que incluía castigos corporais. Na tese de doutorado do professor Francisco Bento da Silva, *Acre: A “Pátria dos Proscritos”: Prisões e Desterros para as regiões do Acre em 1904 e 1910*, observamos alguns dos tipos das pessoas (*desterrados*<sup>ii</sup>), que eram enviadas para o trabalho nas linhas telegráficas entre 1910 e 1911:

No feriado de natal de 25 de dezembro, partiu do Rio de Janeiro o navio *Satélite* com 436 prisioneiros [...] De acordo com o jornalista Edmar Morel, entre eles estavam 293 prisioneiros retirados da Casa de Detenção, que seriam 'modestos operários e servidores públicos', presos por serem considerados apenas simpáticos à revolta. Existiam outros 66 marinheiros recolhidos no Quartel do Exército, que também foram desterrados. Do quartel do 01º Regimento de Infantaria saíram mais 31 marinheiros. E por fim, embarcaram ainda 44 mulheres retiradas também da Casa de Detenção. [...] Nesse navio também embarcaram muitos civis recolhidos nas ruas e prisões da cidade, pelos simples fato de carregarem a fama de vagabundos e criminosos inveterados. Não importava se essa má fama correspondia de fato ou era apenas algo construído pelas autoridades para justificar tais medidas [...] (BENTO, 2010: 120-121).

O autor salienta ainda o local de desembarque dos desterrados,

As localidades indicadas como destino final são: Manaus (01 pessoa), Humaitá (18 pessoas), Santo Antônio do Madeira (129 pessoas), Linhas Telegráficas (141 pessoas) e sem indicação de onde ficaram, aparecem quatro nomes. Na vila de Santo Antônio, os desterrados seriam destinados aos trabalhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e da Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas - CLTEMA. Sobre as observações apensadas ao lado de alguns nomes, estas trazem expressões como: 'ladrão perigoso', para Adriano Lopes ou Abrahão Lopes, Arlindo Escossia da Paixão e Armando Adriano Mendes; 'desordeiro e ladrão perigoso', para Gastão Ribeiro dos Santos (vulgo Capenga) e Januário Seabra de Souza; 'desordeiro perigoso' é também o termo imputado a José Ribeiro da Silva; [...] Com estes, [...] noventa e quatro (ex-marinheiros), aparecem como designados para os trabalhos da CLTEMA [...] (SILVA, 2010: 177-178).

No que se refere às mulheres desterradas que tinham como endereço inicial o território do Acre, segundo Bento (2010) muitas também tiveram destino igual, trabalhar na Comissão de Linhas Telegráficas de Mato Grosso ao Amazonas, "consta que as 44 desterradas foram recolhidas na Casa de Detenção no Rio de Janeiro e destinadas às seguintes localidades: dezenove para Santo Antônio, *vinte e uma para as linhas telegráficas (grifo nosso)*, e quatro teriam ficado em Manaus". (BENTO, 2010: 179)

Não foi à toa que Rondon enfrentou diversas dificuldades no que se refere às deserções, dado que muitos destes trabalhadores eram civis, não tinham experiência alguma no serviço militar, e dos soldados, que de fato havia (militares e marinheiros), estes não estavam devidamente preparados para enfrentar os obstáculos que a selva lhes reservaria, tais como animais ferozes, doenças, ataque de índios, o manejo com ferramentas que eram usadas para abrir caminhos na

selva, assim como nos elucida Diacon a respeito desses acidentes e da vida “dura” dos “soldados” de Rondon em comparação aos demais soldados brasileiros:

O Dr. Joaquim Augusto Tanajura como médico oficial da Comissão Rondon, viajava incessantemente por toda a área de construção das linhas telegráficas para tratar de doentes e feridos, praças e civis que se cortavam às vezes gravemente ao abrirem picadas na mata [...] Ferimentos desses tipos foram frequentes que quase se tornaram rotina durante a construção das linhas telegráficas. A vida dos soldados brasileiros no começo do século XX não era fácil em nenhuma parte do país. Mas a vida do soldado que servia na Comissão Rondon eram mais difícil e perigosa. [...] (DIANCON, 2006: 65-66).

Somando-se a isso, a alta rigidez com que o tenente-coronel Rondon, depois coronel nomeado em 1912, comandava seus “soldados”, submetendo-os, quando necessário, a castigos corporais por atos de indisciplina. Porém, em suas próprias palavras, Rondon mostrava-se “amargurado” por tais atitudes e também magoado, se assim posso dizer, por receber pessoas “despreparadas” no que diz respeito à disciplina militar:

[...] Voltei ao navio, muito amargurado. Doía-me profundamente ter sido forçado a empregar o processo do Conde Lipe<sup>iii</sup>. Entreguei-me a amargas reflexões sobre o fato de serem enviados para servir homens indisciplinados, na fase ainda da obediência forçada [...] (COUTINHO, 1975: 58).

Além disso, outro ponto a respeito das insubordinações que merece destaque aqui são as constantes rebeliões e fugas feitas pela grande insatisfação dos soldados da Comissão. E um desses episódios nos é esclarecido na obra: *Rondon, o civilizador da última fronteira*, de Edilberto Coutinho. O autor revela que Rondon enfrentou outro problema, na volta do Rio, onde revoltosos queriam tirar sua vida:

[...] Entre os soldados da leva mais recente, estavam cem revoltosos da fortaleza de Santa Cruz. Resolveram eliminá-lo. Na hora do pagamento, tomariam conta do acampamento, liquidariam todos os oficiais e o comandante daquela missão a que vieram servir como castigo [...] (COUTINHO, 1975: 59).

O desfecho desse episódio inclui o acovardamento de alguns envolvidos na revolta e nas suas fugas do acampamento, com um desertor contando o plano dos

revoltosos e a apreensão dos fugitivos e as surras ou castigos corporais aplicados nos insubordinados.

Assim, entre “trancos e barrancos”, superando diversos obstáculos, onde muitas vidas já haviam sido ceifadas nesse longo trajeto de sua “marcha monumental” rumo à defesa e à integração do território, a Comissão Rondon continuava o curso da idealização à efetivação das linhas telegráficas da capital Rio de Janeiro ao território amazônico. Além, é claro, de disseminar e ampliar o campo da comunicação amazônica.

## 2.1- Comissão Rondon chegou ao Acre?

No Acre, põe-se em discussão se as linhas telegráficas de Rondon realmente se efetivaram ou chegaram nesse Território, já que encontramos certas divergências entre estudiosos nessa área. Segundo a autora Laura Antunes Maciel, Rondon teria atingido sua missão: chegar ao Território acreano, conforme ela mesma afirma em seu artigo, “[...] Rondon, comandante de expedições militares que construíram milhares de quilômetros de linhas telegráficas nos Estados de Mato Grosso, Acre e a Amazonas nos primeiros anos do século XX [...]” (MACIEL, 2001: 138).

Já Coutinho afirma que Rondon chegou “apenas” até o vale do Jamari, território do atual Estado de Rondônia, concluindo assim sua missão:

Volta Roosevelt aos Estados Unidos e Rondon ao seu acampamento na selva amazônica. Faltava completar a ligação do vale do Ji-Paraná ao do Jamari, [...] Terminando esse trabalho, em 1915, apresenta-se ao ministro da Viação: ‘Entrego concluída, a Linha Telegráfica’ (COUTINHO, 1975: 87).

Porém, acreditamos que o material levantado nas pesquisas realizadas nos jornais da época, entre 1909 e 1912, possa nos elucidar tal questão como veremos mais adiante.

No ano de 1910, no Departamento do Alto Juruá, com sede em Cruzeiro do Sul, via-se ainda o desejo incessante da população da instalação do telégrafo no Departamento, o qual “modificará radicalmente a vida acreana, dando um rumo seguro ao progresso regional” (Jornal *CRUZEIRO DO SUL*, 1910: 1). A esse incessante desejo o periódico *Cruzeiro do Sul* acrescenta a notícia em sua manchete: Melhoramentos no Acre, o estabelecimento do telégrafo na “região

acreana é o melhoramento maximo e o mais urgente a realizar-se no Territorio, como providencia indispensavel ao desenvolvimento das forças economicas desta zona magnifica” (Jornal *CRUZEIRO DO SUL*, 1910: 1).

Em junho de 1911, a esse desejo aliava-se agora a euforia com a iminência desse serviço em Território acreano, conforme noticiou o jornal *Cruzeiro do Sul*,

Nova Era e Novos Horizontes: Trata-se da instalação, no Territorio do Acre, do telegrapho sem fio, para a rapida comunicação das sédes dos Departamentos entre si, e de todos elles com a capital Federal e com outras cidades importantes (Jornal *CRUZEIRO DO SUL*, 1911: 2).

E o jornal continuava, no ano seguinte, a noticiar a porvir instalação da Estação Radiotelegráfica. “Temos fundadas esperanças de comunicarmo-nos com o mundo, radiographicamente, até o dia 25 do corrente” (Jornal *CRUZEIRO DO SUL*, 1912: 2). O que foi realizado somente no dia 5 de março de 1912, conforme a matéria do jornal:

Estação Telegraphica: As duas horas da tarde precisamente, terça feira, 5 do corrente, o sr. dr. Paulo Müller, engenheiro encarregado do serviço de instalação da Estação do “Monte Fleury”, acompanhado do sr. Max Ehlk, telegraphista contractado e competente interprete, fez entregar, ao Exm. Sr. Capitão Francisco Siqueira [...] dois primeiros radiogrammas [...] Esse auspicioso momento offereceu ensejo ao operoso republico, que é chefe do executivo departamental, de, fazendo servir aos dois dignos membros da Comissão da Empreza Telefunquem e pessoas presentes, um profundo copo de cerveja, [...] (Jornal *CRUZEIRO DO SUL*, 1912: 1).

A propagação deste serviço não iria tardar, já havendo notícias de mais Estações Radiotelegráficas a serem instaladas no território, “Já está a caminho o material para a Estação Radiographica, que, em curto espaço de tempo, deverá ser inaugurada, em ‘Villa Seabra’, no Tarauacá” (Jornal *CRUZEIRO DO SUL*, 1912: 1).

Apesar das divergências entre alguns estudiosos no assunto, no Acre os telégrafos só chegaram por volta do segundo semestre de 1911 e do primeiro semestre de 1912, conforme confirma a manchete do jornal *Folha do Acre* do dia 23 de fevereiro do ano de 1913, “Pedimos gentileza intervir junto honrado ministro Viação, fim conseguir regularisação serviço radiographico Acre, cujas estações inauguradas mais de um anno, não funcionam [...]” (Jornal *FOLHA DO ACRE*, 1913:1). E estes não eram a linhas e sim sem fios, por isso, Radiotelegráficos, o que

credita que as Linhas telegráficas da Comissão Rondon realmente não chegaram a este território. Entretanto, esse fato não tira o mérito inegável de sua alta contribuição para a ampliação dos meios de comunicação “modernos” no Acre.



**Estação Radiotelegráfica no Acre (Figura 1).**

Observamos na figura 1 uma das primeiras estações Radiotelegráficas do Território acreano. Não conseguimos datá-la, entretanto fazemos tal afirmação, de ser uma das primeiras estações do nosso território, por causa da sua estrutura arquitetônica, onde notamos que essa Estação é construída toda em madeira e rodeada por uma grande varanda, muito parecida com a sede da prefeitura e da polícia de Rio Branco antes dos anos 1920, já que as construções em alvenaria só seriam “aplicadas” com mais ênfase no Acre, se assim podemos definir, a partir do governo Hugo Carneiro, de 1927 a 1930, que construiu o Mercado Municipal, o quartel da Polícia Militar e iniciou a obra do Palácio do Governo, todos com uma arquitetura moderna nos moldes europeus e em alvenaria.

No Acre, o serviço de telegráfico veio a se juntar há outras vias de comunicação, como as cartas, os jornais ou periódicos de circulação da época e a agência dos Correios. Esta última instalada no dia 11 de agosto de 1910, de acordo com a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (1957), como já afirmava antecipadamente o Jornal *O Alto Purus* em sua manchete: “*Correio do Territorio*”

onde informava a criação oficial da Administração dos Correios de 4ª classe no território do Acre:

O presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização que lhe confere o nº XXXVI do art. 16, da lei nº 2050, de 31 de setembro de 1908, decreta: Art 1º Fica creada uma administração de correios de 4ª classe, no Territorio do Acre, devendo ser os vencimentos do respectivo pessoal duplos dos fixados para as administrações daquela categoria [...] Art. 2º As primeiras nomeações serão de competencia do Governo e do director geral dos Correios. [...] A' vista do exposto, tenho a honra de submeter à assignatura de V. Exª. Projeto de decreto declarando creada à administração postal de 4ª Classe do Territorio do Acre e abrindo o credito necessario à sua instalação. Rio de Janeiro, 23 de setembro de 1909 - Francisco Sá (Jornal *O ALTO PURUS*, 1909: 2).



**Agência dos Correios e Telégrafos (D.C.T.).  
Data: Década de 1940 (Figura 2).**

Observamos na fotografia acima as instalações do D.C.T., já mais moderna, em alvenaria. O D.C.T foi instalado no Território acreano no dia 7 de maio de 1913, hoje, o D.C.T é conhecido como Agência dos Correios do Brasil. Vale ressaltarmos que tal informação é um achado para levantarmos a história da Agência dos Correios no Acre, porquanto o órgão não possui fontes históricas sobre sua própria história no Acre.

Enfim, a chegada do telégrafo em nosso território significou muito mais que um simples “veículo rápido e silencioso das ordens dos governos e das medidas táticas dos exércitos e marinhas” (MOREIRA, 1924: 5), mas sim um relevante instrumento que permitiu a integração com o restante do país, por meio das

comunicações, e o reconhecimento de um espaço antes desconhecido por parte dos brasileiros, ajudando na efetivação da comunicação em nossa região que seria continuada com a construção das estradas de rodagem terrestres que consistiriam em novas vias de comunicação conectando o Acre ao restante da nação e do mundo.

### **3- Construção das estradas de rodagem no Acre**

Outro meio importante, assim como o rio, que viria permitir que as notícias chegassem e saíssem que a comunicação transitasse e se desenvolvesse no Território acreano, foi a estrada de rodagem.

A construção de estradas de rodagem no Acre era considerada por seus administradores, os prefeitos dos Departamentos, uma idealização que traria uma maior integração com o país, e o caminho que levaria ao tão sonhado “progresso” para essas terras. Já para os chefes políticos do país, uma oportunidade de maiores lucros com os produtos acreanos, como a borracha, a castanha e outros, já que se teria maior facilidade de escoamento de tais produtos à exportação. E esse desejo já era visto nos primeiros anos do século XX.

Em 1907 já se viam planos de governo para a abertura de estradas de rodagens no Acre para auxiliar as *estradas* fluviais, encurtar caminhos, enfim, facilitar o transporte, a comunicação do Território acreano e os interesses econômicos dos grandes proprietários de terras, empresários e dos governantes do país. E veríamos isso, nitidamente, anos mais tarde, com a chegada da pecuária no estado do Acre.

No ano corrente é criada uma comissão de obras federais no território do Acre, sob decreto federal de Nº 6.406, de oito de março do ano de 1907. E isso é observado nos relatórios dos anos de 1907 e 1908 do Ministério da Justiça e Negociações Interiores:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, para dar execução ao disposto no art. 8º, letra C, da lei n. 1617, de 30 de dezembro de 1906, decreta: Art. 1º Fica creada no Territorio do Acre uma commissão de obras com jurisdicção nos tres departamentos do mesmo Territorio e immediatamente subordinada ao Ministerio da Justiça e Negocios Interiores. [...] Art. 7º Compete à commissão promover a realização das seguintes obras:1º, abertura de estradas; 2º desobstrucção de rios; [...] (BRASIL, 1908: 4-5).

O incessante desejo de interligar o Território acreano às suas demais localidades, ou seja, interligá-lo entre seus departamentos e zonas de escoamento de produtos (alguns pontos de navegação), intraterritorialmente, era a meta do governo do país, já que o Território acreano era apenas alcançado pelas vias fluviais, e também para encurtar distâncias, ou melhor, para não desperdiçar o longo tempo que se consumia nas viagens fluviais e não ficar refém dos períodos de enchentes ou secas dos rios.

Passo agora a relatar o esforço da comissão de obras no Acre, desde sua chegada a Cruzeiro do Sul até esta data, para executá-lo. Estradas das três Prefeituras- O trabalho de maior relevância contido no vasto programa de melhoramentos no Acre é o da ligação entre as três Prefeituras por uma estrada de rodagem que, continuada em direção Leste-Oeste, abre-lhe também escoadouro em ponto perenne navegação no Purús ou no Madeira. [...] O opulento e fertilíssimo Território do Acre acha-se actualmente ligado ao Brasil apenas por duas vias de comunicação fluvial- o Juruá e o Purús. Durante os meses de junho a outubro as águas destes rios baixam tanto que só permitem navegação de canoas e pequenas lanchas de exiguo calado, um ou dois pés no máximo.[...] Durante a baixa do rio os habitantes do Alto Acre, Alto Purús e Alto Juruá, separados do mundo, raramente recebendo notícias de seu país [...] A constância das comunicações, a frequência das notícias e a facilidade das viagens, pela construção da estrada Leste-Oeste e de seus acessórios telegráficos. Virá sanar tantos males e melhorar as condições sociais da população nesta zona residente [...] (BRASIL, 1908: 12-13).

Como já observado, as estradas terrestres ou de rodagem entram em cena na primeira década do século XX no Território acreano, já com o intuito de dar mais possibilidades, de efetivar o sonho do “progresso”, a rapidez nos transportes e na comunicação, possibilitando a maior circulação das notícias, auxiliando a efetivação e desenvolvimento dos meios de comunicação no Território. Além da integração das terras acreanas que agora faziam parte do território brasileiro, e, claro, os interesses econômicos vigentes.

Isso será bem enfatizado na matéria intitulada “*História de uma Estrada*” no periódico *O Acre*, de 1950. A abertura de estradas ligando os municípios acreanos “*tem sido a constante preocupação dos governos desde a instituição do Território, porque a consideram, e de fato é o problema fundamental, a base de seu progresso*” (Jornal *O ACRE*, 1950: 1).

Então, a partir dos anos de 1907 e 1908 começaram as aberturas de estradas de rodagem, valendo ressaltar que o que realmente almejavam eram as tão sonhadas estradas de rodagem. Contudo as primeiras estradas terrestres eram somente trafegadas por pessoas, *comboios*<sup>iv</sup> de animais e carroças.

Como plano geral impõe-se à primeira vista: 1º- Estradas de rodagem ligando entre si as tres sédes de administração, atravessando sempre Territorio Federal. E pelos estudos e informações colhidas, o terreno presta-se, em geral, sem dificuldade de alta monta, e até esse serviço já foi atacado em varios trechos embora de modo rudimentar. No Territorio do Alto Juruá, partindo de Cruzeiro do Sul existe já aberto um picadão de 190 kilometros, do qual 110 têm sido percorrido a cavalo; os outros 80 kilometros prolongados no mesmo rumo geral alcançam Cocamera na margem do Tarauacá (BRASIL, 1908: 46-47).

Tal estrada ligava Tarauacá a Cruzeiro do Sul, como elucida Tocantins: “existiu, por volta de 1908, uma *picada*<sup>v</sup> de um metro de largura e com extensão de 300 quilômetros, unindo Cruzeiro do Sul ao seringal Cocamera, nas margens do Tarauacá, pouco acima da cidade deste nome” (TOCANTINS, 1983: 114). Tal estrada ficaria conhecida como estrada do “Juruá” ou “estrada Bueno”, nome dado em homenagem ao engenheiro chefe Bueno de Andrade, o qual foi enviado pela Comissão de Obras Federais ao Território acreano.

Porém essa estrada não vingou, ou devido às dificuldades naturais (solo inapropriado e o inverno amazônico) ou/e à falta de recursos, que resultaram no abandono da obra, que é o que “*acontece a todas as estradas ou simples varadouros quando não recebem os cuidados da conservação*” (Jornal O ACRE, 1950: 1).

Ainda segundo a matéria “*História de uma Estrada*”, de 1950, houve a construção de outra estrada de rodagem no Acre, sendo uma das primeiras no território, a Estrada Iaco-Acre ou estrada Lobão como ficou conhecida em homenagem ao engenheiro Gastão Lobão, a quem foi incumbido o serviço pelo Governo Federal. Tal estrada ligaria a cidade de Sena Madureira a Rio Branco, porém, assim como a estrada do “Juruá”, esta não teve êxito devido aos mesmos problemas.

Entre 1915 e 1917, houve outro esforço da reabertura da estrada Lobão, porém sem êxito. “*O prefeito do Departamento do Alto Purus, saudoso Coronel Avelino de Medeiros Chaves [...] mandou reabrir as estradas carroçáveis, [...] mas*

*não pôde levar adiante o seu propósito, devido à exigüidade de recursos”* (Jornal O ACRE, 1950: 1).

No governo Hugo Carneiro (1927 a 1930), houve outra tentativa de reabertura da estrada Lobão, porém mais uma vez infrutífera. Essa passagem é relatada por ele, em seu relatório de Governo, onde fala do motivo pelo qual não houve sucesso e ainda comenta sobre a construção de estradas de rodagem no Acre:

Logo que assumi o Governo tentei a reabertura da Estrada Lobão, que liga a capital do Território à cidade de Senna Madureira, no município do Purus. Cheguei a reconstruir dois Kilometros, [...] Mas, verificando que custava o Kilometro, dezoito contos em trechos favoraveis ao serviço, [...] abandonei a idéa e, hoje, por observação feita in loco, descreio das vantagens da estrada de rodagem no Acre, ainda pouco povoado. E em grande parte da área do Território é dominada por igapós, varadas de rios e igarapés, assentando sobre terrenos de alluvião, que tambem difficutam, sinão impedem, a construcção das estradas de rodagem [...] (Relatório HUGO CARNEIRO, 1930: 87-88).

Entretanto, no ano de 1947 houve a abertura do primeiro trecho que ia de Rio Branco a Plácido de Castro, como afirma Tocantins:

A praticável política rodoviária foi iniciada em 1947, com a abertura do primeiro trecho da Transaccreana, de Rio Branco a Plácido de Castro, vila às margens do Abunã. A estrada mede 105 quilômetros e por ela já se cruzam caminhões, transportando borracha e castanha do vale daquele rio para o do Acre, e fazendo o giro de mercadorias (TOCANTINS, 1983: 113).



**Estrada Rio Branco–Abunã no período de inverno (figura 3).**

Observamos na figura 3 o estado da estrada Rio Branco-Abunã no período de chuvas da região. A qual se tornava intrafegável para veículos motorizados e difíceis até mesmo para comboios de animais.

Já em outubro de 1952, noticiava o jornal *O Acre* a inauguração da estrada de Plácido de Castro a Rio Branco:

Foi escolhido o dia 24 de outubro corrente, para a inauguração de importante obra que é a rodovia ligando a Capital à vila de Plácido de Castro no Abunã, [...] A estrada receberá a denominação de “Rodovia Plácido de Castro”, em homenagem ao grande caudilho da Revolução Acreana, e a sua inauguração constituirá o marco inicial da era rodoviária no Acre [...] (Jornal *O ACRE*, 1952: 1).



***Estrada Rio Branco – Abunã (Figura 4).***

***Fonte: Documentário Fotográfico - Dr. Valério Magalhães - 1957 a junho de 1958.***

Nesta figura 4, nos são elucidados o estado e as condições das primeiras estradas de rodagem do Acre, nesse caso, a estrada do Abunã, que ligava o Território Acreano intraterritorialmente, que no período chuvoso tornava-se quase certa a sua intrafegabilidade. Observamos um veículo motorizado, conhecido como Rural, que foi vencida pelos atoleiros da estrada.

Foi então a partir do final da década de 1940 e início da década de 1950, que se volta a sonhar com a idealização das estradas de rodagens em Território acreano. Logo, entrava em cena a política rodoviária.

Por volta da década de 1950, houve a abertura da BR- 317, que ligava o município de Boca do Acre (Amazonas) ao município de Rio Branco, capital do Acre, financiada por verbas federais. Depois a BR incorpora a rodovia Plácido de Castro, ligando Rio Branco ao município de Xapuri, e, décadas depois, interligando aos municípios de Brasiléia e Assis Brasil, sendo hoje, também, conhecida como Estrada do Pacífico, fronteira com o Peru.

No ano de 1958, o presidente da República Juscelino Kubitschek estabelece decreto para a construção de uma nova rodovia, a BR- 364. No mesmo ano começa a abertura da rodovia no trecho Porto Velho - Rio Branco. Já na década de 1960, a obra continua nesse trecho e também entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco.

Nesse momento destacam-se nessa empreitada o 5º BEC, o DNER, anos depois, o 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) criado no município de Cruzeiro do Sul, no ano de 1969, “filho do 5º BEC”, já que o 7º BEC foi criado por soldados oriundos do 5º Batalhão, e o DERACRE- Departamento de Estradas de Rodagem do Acre, criado um pouco antes, no ano de 1963.

As construções dessas rodovias também trazem relatos engraçados, como no relato do Amorim, servidor civil do 7º BEC, ele nos conta que:

Com a zoadada do moto- serra, o seu Chico Piris que morava lá na Alagoinha, quando ouviu a zoadada disse: ‘O mundo vem se acabando’ e deixou a casa dele abandonada. E nos chegueмо lá (risos) tava a casa abandonada e nos tomemo conta para ele, no outro dia o seu Chico Piris apareceu [...] (Filme do 7º BEC, 2009).

Porém as construções dessas rodovias foram lentas e difíceis, já que o solo era totalmente argiloso (tabatinga), além dos perigos encontrados na selva amazônica, que, assim como a construção das linhas telegráficas, lhes impuseram vários desafios e/ou obstáculos, tais como doenças, animais perigosos, barreiras naturais, dentre outros. *“O maior desafio que essas equipes de trabalho enfrentaram, além das adversidades da própria missão, eram as doenças tropicais, como a malária, leishmaniose, doença de chagas e outras”* (Revista BATALHÃO BEC, 2003: 24).

O General Tarciso, ex-combatente do 7º BEC, em seu relato à revista *“A Imagem de uma Vida”*, feita em comemoração aos 40 anos desse batalhão, relata uma das dificuldades frequentes na implementação da rodovia BR- 364 e exalta a sua obra; segundo ele:

Na implantação ficavam os topógrafos lá no trecho, e muitas vezes eles ficavam completamente ilhados e a sobrevivência deles dependia muito da pontaria dos tripulantes dos aviões da FAB que jogavam mantimentos de para-quedas. É uma história magnífica [...] (Filme do 7º BEC, 2009).

Tal fato se atribuía pelas matas fechadas, péssimas condições climáticas e do solo, já que os alimentos e outros mantimentos chegavam através dos aviões que sobrevoavam a área.

Logo, nos primeiros anos de construção e estabelecimento dessas rodovias o tráfego era difícil, principalmente no inverno, quando se tornava intratável, interrompendo as comunicações e transportes nesse período, além de suas limitações quanto a sua ligação com toda a região acreana, ou seja, ligações no seu interior, ligando um município ao outro e ligação com o restante do Brasil. Tais rodovias só iriam ser concluídas totalmente (asfaltadas) no final da década de 1990 e na primeira década do ano de 2000. Até essas datas as condições das rodovias eram precárias, como já salientado anteriormente, a trafegabilidade se tornava praticamente impossível, e, conseqüentemente, a comunicação na região era afetada, pois através das estradas e dos meios de transporte que por ela trafegavam é que as cartas, jornais, notícias, livros, enfim, a comunicação chegava mais rápido na região.



**Trecho da BR- 364 na década de 1990 (Figura 5).**  
**Fonte: DERACRE**

Nesta figura 5, observamos as condições das estradas na década de 1990, no caso, a BR- 364, responsável pela ligação do Acre ao Estado de Rondônia. Mais uma vez, vemos o drama das estradas acreanas, onde o Homem sucumbia as suas péssimas condições de trafegabilidade. Notamos diversos caminhões que transportavam mantimentos, pessoas e outros produtos para a região. Além dos esforços dos homens para desatolarem os veículos e permitissem a continuidade da viagem.

Vale ressaltar que caberia aqui um olhar maior e mais contemplativo da história da construção dessas vias de comunicação, pois dessa história participaram inúmeras vidas, desbravadores, homens que perderam suas vidas nessa empreitada de integração do território brasileiro, de mulheres que mais uma vez foram ocultadas ou silenciadas na história dessa grande construção, de conflitos, expulsões e violência contra os índios que moravam na floresta, a qual precisava ser derrubada para a construção da rodovia.

Entretanto, como bem observamos no dizer de Aijaz Ahmad, onde toda tomada de posição política implica fechar a porta para outras possibilidades, continuamos aqui o nosso olhar superficial para tão somente a inserção das vias de comunicação no Acre nas primeiras décadas do século XX. De como elas foram elas se desenvolvendo e se estabelecendo ao longo do tempo, desde o rio, passando pelas estradas de terra, pela telegrafia até a chegada dos meios de comunicação “modernos” e suas mídias, neste caso, a Rádio Difusora Acreana.

#### **4 - REFERÊNCIAS**

- ALENCAR, M. S. de. *História, tecnologia e legislação de telecomunicações*. Recife: 2011.
- VARGAS, Milton (org). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Ed. UNESP, 1994, p. 315.
- COUTINHO, Edilberto. *Rondon e a integração Amazônica*. São Paulo: Aquimedes, 1968.

\_\_\_\_\_. *Rondon, o salto para o desconhecido*. São Paulo: Editora Nacional, 1987.

\_\_\_\_\_. *Rondon, o civilizador da última fronteira*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

DIACON, T. A. *Rondon, o marechal da floresta*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

MACIEL, Laura Antunes. *Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil*. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 21, n. 41, 2001, p. 130.

MOREIRA, Livio G. *Telegraphia- noções práticas*. Curitiba: João Haupt & Cia., 1924.

SILVA, Francisco Bento da. *Acre a "pátria dos proscritos": prisões e desterramentos para as regiões do Acre em 1904 e 1910*. 363 f. Tese (doutorado). Universidade Federal do Paraná, 2010.

TOCANTINS, Leandro. *Estado do Acre: geografia, história e sociedade*. Rio Branco: Tribunal de Justiça, 2003.

\_\_\_\_\_. *O rio comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1983.

VARGAS, Milton (org). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Ed. UNESP, 1994.

#### **4.1- Documentos oficiais e jurídicos:**

BRASIL, Ministério da Justiça. Relatório do ministro Eusébio de Queiroz Mattoso, ministro e secretário do Estado, apresentado em 1850.

BRASIL, Ministério da Justiça. Relatório do ministro Augusto Tavares de Lyra, apresentado ao Presidente dos Estados Unidos do Brasil em março de 1908.

IBGE: Enciclopédia dos municípios brasileiros, 1957, v. XIV, pp. 53 a 87.

Relatório de Governo. Relatório apresentado ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores pelo Dr. Hugo Carneiro, 1930, pp. 87-88.

#### **4.2- Publicações periódicas:**

##### **4.2.1- Artigos e/ou matéria de periódicos:**

Revista **Batalhão BEC**, 34 anos de História, 2003, p.24.

#### 4.2.2- Artigos e/ou matérias de jornais: Jornais

Jornal *Cruzeiro do Sul*, 10 de abril de 1910, ano V, nº 118, p.1.

\_\_\_\_\_, 25 de junho de 1911, ano VI, nº 164, p. 2.

\_\_\_\_\_, 7 de janeiro de 1912, ano VII, nº 190, p. 2.

\_\_\_\_\_, 10 de março de 1912, ano VII, nº 199, p.1.

\_\_\_\_\_, 4 de fevereiro de 1912, ano VII, nº 194, p. 1.

Jornal *Folha do Acre*, 23 de fevereiro de 1913, ano 3, nº 106, p.1.

Jornal *O Alto Purus*, 12 de agosto de 1909, ano II, nº 77, p. 2.

\_\_\_\_\_, 26 de dezembro de 1909, ano II, nº 98, p.2.

Jornal *O Acre*, 10 de maio de 1936, ano 8º, nº 328, pp. 6-7.

\_\_\_\_\_, 13 de Agosto de 1944, ano XIV, nº 759, p. 1.

\_\_\_\_\_, 18 de junho de 1950, ano XX, nº 979, p.1.

\_\_\_\_\_, 24/09/1952, ano XXII, nº 1091, p. 1.

#### 4.2.3- Filmes:

“*A imagem de uma Vida*”, coletânea em comemoração aos 40 anos do 7º BEC, 2009.

### NOTAS

---

<sup>i</sup> Professor efetivo da disciplina de História da Secretaria de Educação do Estado do Acre; professor efetivo da disciplina de História do município de Senador Guiomard - AC; Especialista em História Licenciatura- Universidade Federal do Acre; Pós-graduado em Gestão Escolar; e Mestre em Linguagem e Identidade pela Universidade Federal do Acre.

<sup>ii</sup> Pessoas obrigadas pelas autoridades políticas a deixar o lugar onde moravam, ou seja, pessoas exiladas.

<sup>iii</sup> Em 1762, Marquês de Pombal nomeou Schaumburg-Lippe, também conhecido como Conde de Lippe, ao posto de Marechal General dos Exércitos de Portugal, dando-lhe o cargo de governo das armas de todas as tropas de infantaria, cavalaria, dragões e artilharia, além de diretor geral de todas elas. Durante esse tempo Conde de Lippe escreveu os Regulamentos para Infantaria, Cavalaria e os chamados Artigos de Guerra, os quais foram aplicados em Portugal e no Brasil até a entrada em vigor dos Códigos afetos à área criminal militar. O regimento de Lippe regulava várias áreas da atividade militar, além da questão disciplinar. Todavia, é pela severidade das penas impostas que Conde de Lippe é lembrado. Era comum além das prisões os castigos corporais com açoites, chicotadas, pranchadas, e até mesmo a pena de morte.

Disponível em: [www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id\\_dh=5732](http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=5732). Acesso em 19 de setembro de 2012.

<sup>iv</sup> Tropilha de animais, geralmente burros e cavalos, que conduzem mercadorias.

<sup>v</sup> Atalho estreito, aberto no mato a golpes de facão.