

# A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ NOS TRILHOS DO CAPITAL- IMPERIALISMO

THE CONSTRUCTION OF THE MADEIRA-MAMORÉ RAILWAY ON THE RAILS  
OF CAPITALISM-IMPERIALISM

Ciências Humanas • 04/07/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/782923484](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/782923484)

Jander Santos Manso<sup>1</sup>

Kecya Gomes Diniz<sup>2</sup>

Klycia Rogelia Paes da Mota da Silva<sup>3</sup>

Rodrigo Cajueiro da Silva<sup>4</sup>

Wagner dos Santos Silva<sup>5</sup>

## RESUMO

Este artigo analisa a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) a partir da perspectiva do capital-imperialismo, conceito formulado por Virgínia Fontes (2010) para caracterizar a fase do capitalismo marcada pela mundialização da exploração, pela centralidade do capital financeiro e pela subordinação dos Estados periféricos às exigências de valorização global. A partir de autores regionais como Manoel Rodrigues Ferreira, Francisco Foot Hardman, Souza, Yêdda Borzacov, Nogueira, Rabello, Teixeira e Fonseca, demonstra-se que a EFMM não foi resultado de um projeto autônomo de desenvolvimento nacional, mas expressão direta dos interesses de bancos, investidores e empresas estrangeiras, especialmente britânicas e norte-americanas. O empreendimento nasceu de empréstimos contraídos na Europa, de amplas concessões territoriais oferecidas pelo Império brasileiro e de intensa pressão internacional pela abertura dos rios amazônicos ao comércio global, configurando um processo típico de integração dependente. A ferrovia materializou a ação do capital portador de juros, que transformou a Amazônia em fronteira de extração de valor, impondo condições extremas de exploração aos trabalhadores e reorganizando o território segundo necessidades externas. Conclui-se que a EFMM foi não apenas uma obra de engenharia, mas uma infraestrutura político-econômica do capital-imperialismo, cuja lógica de dominação deixou marcas duradouras na formação histórica, urbana e social da região de Porto Velho.

**Palavras-chave:** Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; Capital-imperialismo; Amazônia; Capital financeiro; Dependência.

## ABSTRACT

This article analyzes the construction of the Madeira-Mamoré Railway (MMR) from the perspective of capital-imperialism, a

concept formulated by Virgínia Fontes (2010) to characterize a phase of capitalism marked by the globalization of exploitation, the centrality of financial capital, and the subordination of peripheral states to the demands of global valorization. Drawing on regional authors such as Manoel Rodrigues Ferreira, Francisco Foot Hardman, Souza, Yêdda Borzacov, Nogueira, Rabello, Teixeira, and Fonseca, it is argued that the MMR was not the result of an autonomous national development project, but rather a direct expression of the interests of banks, investors, and foreign companies, especially British and American ones. The enterprise emerged from loans contracted in Europe, extensive territorial concessions granted by the Brazilian Empire, and intense international pressure for the opening of Amazonian rivers to global trade, thus constituting a typical process of dependent integration. The railway materialized the action of interest-bearing capital, transforming the Amazon into a frontier of value extraction, imposing extreme conditions of labor exploitation, and reorganizing the territory according to external demands. It is concluded that the MMR was not merely an engineering work, but a political-economic infrastructure of capital-imperialism, whose logic of domination left lasting marks on the historical, urban, and social formation of the Porto Velho region.

**Keywords:** Madeira-Mamoré Railway; Capital-imperialism; Amazon; Financial capital; Dependency.

## 1. INTRODUÇÃO

A história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), erguida entre 1907 e 1912, costuma ser celebrada como uma fachada de engenharia e como um divisor de águas para a ocupação moderna da Amazônia. Porém, se olharmos com mais cuidado, logo percebemos que sua importância vai muito além do feito técnico ou

do papel de ligação territorial. Na verdade, a construção da ferrovia está profundamente vinculada à expansão do capital financeiro internacional e à lógica do capital-imperialismo – um conceito desenvolvido por Virgínia Fontes (2010) para explicar as dinâmicas atuais do capitalismo. Segundo o autor, vivemos uma fase pautada pela mundialização da exploração, por uma ampla concentração de recursos e pelo domínio exercido pelo capital portador de juros sobre Estados, territórios e população.

Fontes (2010) destaca que o eixo central do capitalismo é a redução de mais valor pelo trabalho livre – um processo ao mesmo tempo concreto e mascarado pela aparência de simples busca por lucro. Por trás dessa fachada, escondem-se índices de exploração e mecanismos de expropriação que se aprofundam quando o capital avança sobre áreas periféricas. Na Amazônia, esse movimento se configurou de modo particular: grandes bancos e empresas estrangeiras passaram a ditar o ritmo econômico, submetendo o território à exigência de valorização do capital global.

Dentro desse cenário, a EFMM se tornou um dos exemplos mais marcantes da expansão do chamado capital-imperialismo na região. Pesquisadores como Souza (2011), Nogueira (2015), Rabello (2013), Ferreira (2005) e Yêdda Borzacov (2007) expõem que toda a concepção e execução da ferrovia aconteceram sob forte influência estrangeira, fazendo do projeto uma modernização dependente e orientada para interesses externos – tanto geopolíticos quanto financeiros. Em alguns momentos, por exemplo, a estrada foi usada como mecanismo de controle de fronteiras, como sugere Souza; em outros, como resposta à pressão internacional pela abertura dos rios amazônicos ao comércio global, conforme argumenta Nogueira. Nas

duas situações, fica claro como a lógica econômica por trás da EFMM pouco dialogava com as necessidades sociais locais.

Se olharmos ainda mais para trás, o contexto anterior à sua construção já indica essa lógica: empréstimos bilionários feitos pela Bolívia em Londres, concessões de vastas áreas feitas pelo Império brasileiro e a presença de empresários como George Earl Church e Percival Farquhar sinalizando o papel central do portador de capital de juros na definição de obras de infraestrutura. Fontes (2010) observa que o crédito submete os tomadores – inclusive Estados – à lógica de rentabilidade ditada pelos centros financeiros globais. Assim, a Madeira-Mamoré já estava “em trilhos” bem antes da obra física começar, vinculada desde cedo ao capital fictício e à espiral de individualização recorrente nas economias periféricas.

Portanto, muito além de servir como símbolo do progresso, a EFMM representa uma forma concreta de dominação: uma modernização excludente, que converteu a floresta em mera fronteira para redução de valor, subordinou o território amazônico às ordens de bancos e empresas estrangeiras e, acima de tudo, impôs aos trabalhadores brasileiros, caribenhos, europeus e indígenas condições extremas de exploração e risco de morte. Ao percorrer esses trilhos do capital-imperialismo, este artigo propõe uma reflexão: a integração da integração ao capitalismo mundial foi marcada pela violência, pela desigualdade e pela dependência, deixando cicatrizes profundas na economia, na organização do território e, sobretudo, na memória social de Porto Velho e de toda a região.

## **2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

Para compreender a lógica que guiou a construção da famosa “Ferrovia do Diabo”, precisamos olhar de perto o conceito de capital-imperialismo, elaborado por Virgínia Fontes (2010). O objetivo aqui é justamente lançar luz sobre o mecanismo capitalista responsável por espalhar seus “tentáculos” por toda parte, inclusive nas engrenagens dessa notável obra ferroviária.

O capital-imperialismo representa o estágio mais avançado e universalizado do capitalismo. Não se trata apenas do velho imperialismo, tampouco se resume ao capitalismo financeiro. É, na verdade, o resultado da fusão entre a expansão capitalista global e o predomínio da lógica do capital — com ênfase especial para o capital financeiro, que organiza e domina as relações sociais contemporâneas. Segundo Fontes (2010):

*a redução de mais-valor, através do trabalho livre, é a própria forma social concreta da existência do capital; nela reside a relação social que sustenta todo o imenso edifício da concentração capitalista – a permanente produção de valor pelo trabalho, e sua reapropriação pelo capital. (Fontes, 2010, p. 21).*

Nessa perspectiva, o capital-imperialismo é caracterizado por uma enorme concentração de riqueza e poder nas mãos de uma minoria. Por um lado, empresas e bancos de grande porte passam a dominar a maior parte dos recursos produzidos por toda a sociedade. Além disso, a ampliação do capitalismo depende da intensificação de várias formas de expropriação: direitos, terras, serviços públicos e

condições de vida são cada vez mais retirados da população, em nome da acumulação e da expansão do sistema.

Outra marca importante desse processo é a mundialização do capital. A lógica do lucro passa a estruturar modos de vida, culturas e até mesmo governos em escala global. A influência das grandes capitais internacionais faz-se sentir em práticas quotidianas, políticas nacionais e escolhas culturais, sujeitando diferentes regiões às regras impostas pelos mercados financeiros.

Por fim, vale destacar o novo protagonismo do capital financeiro: bancos, fundos e investidores acabam assumindo um papel predominante, superando inclusive a influência das indústrias e fábricas tradicionais. Em vez do capital produtivo, é o dinheiro que “faz dinheiro”, através da cobrança de juros, do crédito e da especulação, que passa a comandar a economia. Esse processo cria uma dependência quase absoluta de empresas, trabalhadores e até mesmo dos governos próprios diante das dinâmicas do crédito e do capital especulativo.

## **2.1. Estratégias de Controle Territorial e Fronteiriço: Vargas, Fronteira Oeste e Poder Local**

Diversos autores regionais têm mostrado, em seus estudos, como os “tentáculos” do capital-imperialismo foram, pouco a pouco, se imiscuindo no tecido da memória e da identidade amazônica. Esse movimento, muitas vezes sutil, mascarou processos de dominação e fabricou uma narrativa regional que, apesar de abrupta, procurou criar uma ideia de pertencimento e identidade local. Há também autores secundários para a análise do próprio mecanismo reprodutivo do capitalismo financeiro internacional na região.

Souza (2011), por exemplo, destaca que o governo de Getúlio Vargas enxergava a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) como peça fundamental para o controle da fronteira no extremo oeste do país. Naquele período, a carência de estradas e outros meios de transporte tornou a ferrovia praticamente o único entre o noroeste de Mato Grosso, o leste boliviano, o Rio Amazonas e a capital federal. Ao assumir o comando da EFMM, o tenente Aluizio Ferreira não desempenhou apenas um papel técnico, mas ampliou consideravelmente seu próprio poder político na região. Nas palavras de Souza (2011, p. 11):

*O Governo de Vargas considerava uma ferrovia estratégica para o controle da fronteira, no extremo oeste. Ela era a única via de comunicação entre as regiões do noroeste de Mato Grosso e do leste boliviano com o Rio Amazonas e a capital federal. Na direção da EFMM o Tenente Aluizio Ferreira aproveitaria para ampliar seu poder tentacular.*

Esse contexto ajudou a transformar a EFMM no eixo central do exercício de autoridade estatal e projeção de poder sobre vastas áreas pouco povoadas. Controlar a ferrovia era sinônimo de controlar toda a dinâmica social, econômica e até militar daquela parte do Brasil.

Além disso, a direção da EFMM permitiu a ferrovia criar colônias agrícolas, organizar forças na linha de fronteira e estreitar as relações com o Governo Federal. O que inicialmente seria apenas uma carga técnica acabou ganhando contornos de protagonismo político, com

reflexos diretos na vida cotidiana e na própria organização do território amazônico.

## **2.2. Pressões Internacionais, Rios Amazônicos e Integração Dependente**

Ao analisar a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Nogueira (2015) destaca como o capital financeiro internacional moldou todo o processo. Segundo o autor, a lógica de que a impulsão da ferrovia estava diretamente relacionada à inserção da Amazônia no cenário econômico e político do Império brasileiro e, sobretudo, ao avanço do capital estrangeiro sobre a região. No início, a proposta era usar apenas os rios como principais canais de escoamento da produção local. No entanto, a limitação desse transporte apenas a embarcações brasileiras logo causou insatisfação internacional. Outras nações passaram a pressão pelo acesso livre às hidrovias, ampliando as disputas pelo território e favorecendo alternativas que beneficiassem interesses externos, como a própria ferrovia (Nogueira, 2015, p. 24).

O que se observa, então, é que a integração da Amazônia ao capitalismo mundial não ocorreu por vontade própria, tampouco foi direcionada pelos interesses regionais. Foi, antes, uma resposta a pressões recebidas dos países centrais. Quando o Império brasileiro tentou restringir o uso dos rios, contrariando os grandes interesses comerciais internacionais, acabou por gerar um movimento cujo desfecho foi a abertura do território amazônico ao capital estrangeiro, com a ferrovia como principal instrumento de integração. Isso permitiu que produtos e riquezas amazônicas fluíssem sem restrições para o cenário global, consolidando uma

lógica de subordinação e dependência típica das relações imperialistas.

A interpretação de Virgínia Fontes sobre o capital-imperialismo corrobora esta análise. Para ela,

*O capital monetário converte seus mutuários em agentes funcionais para a redução de mais-valor: mesmo quando se concede crédito a um homem sem fortuna – industrial ou comerciante – isso ocorre confiando que ele agirá como capitalista: com o capital emprestado, se apropriará de trabalho não pago (Fontes, 2010, p. 24).*

A lógica é implacável: ao tomar crédito, até mesmo quem não tinha capital próprio é compelido a agir com lucro, explorando o trabalho alheio para remunerar o investimento. O crédito, assim, deixa de ser um simples instrumento financeiro e passa a funcionar como habilidade de reprodução da exploração e da lógica capitalista global.

Na prática, a Madeira-Mamoré não foi apenas um projeto “nacional”. Sua construção representou, sobretudo, a abertura da Amazônia ao capital estrangeiro – uma decisão vinculada por acordos diplomáticos, como o Tratado de Amizade, Limites, Navegação e Extradicação, firmado entre Brasil e Bolívia em 1870. Esse tratado, conforme observa Nogueira (2015, p. 25), não foi um ato isolado de boa vontade, mas sim um gesto calculado, criado para atrair investidores externos e dar início à eficiência de funcionamento a

ferrovia. Ao admitir a atuação direta do capital internacional na região, o Império brasileiro colaborou para transformar o território amazônico em área de interesse e controle das potências econômicas da época.

Fontes (2010) ressalta que os tratados como esse não se limitam aos meros acordos diplomáticos. Tratam-se, acima de tudo, de mecanismos para garantir o acesso de capitais, empresas e interesses estrangeiros nas regiões periféricas do sistema-mundo capitalista. Assim, o acordo firmado foi parte de um movimento estrutural do capital-imperialismo: tornar a Amazônia um espaço aberto à expansão da lógica lucrativa, resultando em impactos ambientais e sociais devastadores, tal como analisa o autor ao alertar para a contínua “devastação da natureza e da vida humana e social como espaços para expansão lucrativa” do capital (Fontes, 2010, p. 147).

Diante disso, o suposto “progresso” representado pela EFMM esconde uma contradição central. A ferrovia encarnava, sim, o mito de avanço técnico, mas, nas entrelinhas, consolidava um regime de espoliação: os lucros e benefícios eram esperados pelo grande capital estrangeiro, enquanto os impactos negativos recaí sobre as populações locais, especialmente indígenas, seringueiros e migrantes, submetidos à exploração, doenças e morte.

Essa dependência financeira salta aos olhos na análise de Ferreira (2005), que demonstra, com base em documentos da época, como a ferrovia foi idealizada sob a égide do capital internacional, principalmente britânico e norte-americano. Ainda em 1869, a Bolívia modificou acordos de navegação para permitir a construção de uma estrada de ferro, ao mesmo tempo em que lançou

empréstimos vultosos em bolsas europeias, sempre amarrando-os a juros altos e garantias estatais (Ferreira, 2005, p. 75). O Brasil também ofereceu concessões gigantescas de terras e direitos de exploração a empreendedores estrangeiros por meio de decretos que, no fundo, transferiam parte da soberania territorial para companhias privadas, tudo sob o pretexto do desenvolvimento.

Virgínia Fontes (2010) aponta essa lógica como típica do capital-imperialismo: Estados nacionais periféricos se tornam “sócios subordinados do capital transportador de juros, responsáveis por garantir as condições políticas e jurídicas da valorização estrangeira”. Aos direitos e privilégios à companhia Madeira e Mamoré Railway, o Brasil encampava esse papel, colocando-se na condição de mediador dos interesses do capital externo e relegando ao segundo plano a autonomia e as prioridades da população amazônica.

Para além da infraestrutura, a EFMM converteu-se em símbolo de dominação, consolidando a Amazônia como fronteira de lucros para bancos e empresas internacionais, enquanto as populações locais arcavam com os danos ambientais e sociais, sem jamais usufruírem do prometido “progresso”. A ferrovia, portanto, emerge como miragem de modernização e, simultaneamente, como engenharia de uma dependência estrutural que segue sendo atual – reforçando a presença de capital financeiro, sempre voltada à transferência compulsória de mais-valor, de terras e de vidas.

### **2.3. Mito de Desenvolvimento, Sustentabilidade e Modernização Excludente**

O discurso do progresso, tão celebrado nos relatos da época e replicado em boa parte dos estudos sobre a Estrada de Ferro

Madeira-Mamoré, encobria, na realidade, a profunda dependência estrutural que o sistema financeiro global impõe à região. A ferrovia foi erguida com capitais estrangeiras, sob direção de grupos internacionais, principalmente, em primeiro lugar, ao escoamento de produtos bolivianos e amazônicos para mercados centrais. Prometeu-se modernização, mas o que se viu foi a manutenção da periferia: a população local, formada majoritariamente por migrantes nordestinos e operários em condições precárias – pouco se beneficiou dessa “obra do progresso”. Consolida-se, assim, um modelo de desenvolvimento especificamente para fora, reafirmando a posição subordinada da Amazônia dentro do sistema mundial. Como ressalta Licea (2004):

*O mito do desenvolvimento sustentável na América Latina passa pelo filtro do lucro econômico (por isso se fala de mercados de água, proibições, serviços ambientais, taxas e castigos para quem contamina mais, a partir de uma visão puramente empresarial e não verdadeiramente ecológica), e deixa de lado outras 'ganâncias', isto é, objetivos, metas, como a equidade e o cuidado com o ambiente, que não representam lucro econômico do ponto de vista da ideologia neoliberal e porque, por isso, são passados de largo e apenas em discursos vazios (como o próprio conceito de desenvolvimento). (Licea, 2004, p.45)*

No fundo, o trecho revela uma contradição difícil de conciliar: sustentabilidade e a lógica neoliberal não coexistem de fato. Não há

como compatibilizar um sistema baseado na maximização do lucro com a preservação ambiental e na busca pela justiça social, especialmente em territórios como os da América Latina, marcados historicamente por desigualdade, expropriação e exploração sem medidas. Nesses contextos, a promessa do “desenvolvimento sustentável” frequentemente se transforma em retórica vazia.

A própria história da Madeira-Mamoré e da formação de Porto Velho ilustra esse processo. Toda a vida urbana, o trabalho e até mesmo a memória da cidade acabam moldados por interesses externos – o que faz da Amazônia menos um espaço de integração efetiva e muito mais uma fronteira de redução para o capital global.

Nesse sentido, uma análise de Marco Antônio Domingues Teixeira e Dante Ribeiro da Fonseca sugere que dois eventos da história regional, a Rebelião Acreana e a construção da Madeira-Mamoré, estão profundamente conectados. O primeiro aparece como acontecimento popular e nacionalista à penetração estrangeira; o segundo, como resposta estatal de que, no fundo, compensava financeiramente potências externas, inserindo o Brasil de vez no circuito do capital-imperialismo.

O Tratado de Petrópolis, longe de simbolizar o triunfo definitivo da soberania nacional, foi na prática uma solução negociada em que o Brasil herdou a dívida boliviana e se transformou em título de crédito internacional para investidores. A ferrovia, então, não era apenas um elo físico: também representava o preço da anexação do Acre, um custo simbólico da dependência econômica brasileira.

Esta leitura está completamente alinhada às análises de Virgínia Fontes (2010), para quem o capital-imperialismo vai além da

exportação de capitais, ele impõe requisitos e condições de valorização, reconfigurando Estados e economias à sua imagem e interesse. Nas palavras da autora: “O capital-imperialismo não exporta apenas capitais, mas impõe as condições de sua valorização, reorganizando Estados e economias segundo sua necessidade de expansão.”

Sob o discurso sedutor da “integração continental” e do “progresso amazônico”, escondia-se, portanto, a acessível e silencioso de mais uma relação de dependência, dessa vez forjada para atender aos interesses do sistema financeiro internacional e consolidar a Amazônia como fronteira de exploração.

A análise de Teixeira e Fonseca reforça, ainda, a célebre expressão de Francisco Foot Hardman (2005) sobre a “modernidade na selva”: um tipo particularmente perverso de modernização, excludente e destrutiva, no quais decisões eram comandadas do exterior, enquanto o povo amazônico arcava com todo o ônus, muitas vezes, literalmente, com o próprio corpo e sangue.

### **3. A MATERIALIZAÇÃO DO CAPITAL-IMPERIALISMO**

O capital-imperialismo deixa marcas profundas por onde passa – às vezes, expropriando pessoas de origens distintas; entre outros, acumulando riquezas nos próprios espaços criados para garantir sua reprodução. O que antes parecia apenas abstrato e distante torna-se, de repente, matéria palpável: estruturas, máquinas, prédios, tudo aquilo que, à primeira vista, oferece uma ilusão de bem-estar ou de segurança para quem ocupa essa paisagem.

Ao recuperar esses vestígios, Borzacov (2007) oferece um olhar atento sobre os bens imóveis da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Para ela, o patrimônio ferroviário de Porto Velho — trilhos, pontes, estações e vilas — é mais do que uma coleção histórica; trata-se da inscrição concreta da extinção do capital estrangeiro na Amazônia. Cada trecho de ferro e cada edificação construída entre 1907 e 1912, sob direção de empresas norte-americanas, revela como a modernização técnica foi indissociável da dependência econômica e política do Brasil diante do sistema financeiro internacional.

Borzacov destaca, ainda, que muitos materiais empregados — como os kits metálicos das pontes — vinham prontos dos Estados Unidos e eram montados localmente por engenheiros estrangeiros. Essas estruturas, fabricadas pela Chicago Iron Works, não simbolizavam apenas o avanço tecnológico: eram instrumentos de domínio. Matérias-primas, técnicas e recursos financeiros vieram de fora. Ficava para a Amazônia fornecendo apenas o solo, a energia e o trabalho.

A EFMM se insere completamente nessa lógica: um projeto financiado e supervisionado por estrangeiros, voltado para atender ao comércio internacional. Tornou-se o eixo físico de uma nova organização do território, submetendo espaços e vidas amazônicas ao que era exigido pelo capital global. O próprio traçado de 366 milhas, as pontes, estações e outros equipamentos foram projetados não para fortalecer o desenvolvimento local, mas para conectar as bacias hidrográficas à dinâmica de exportação para o Atlântico. Mesmo depois do fim da estrada, em 1972, os resíduos desse empreendimento, materiais importados, imóveis abandonados, restaram como ruínas de um projeto voltado à acumulação, não à emancipação regional.

À luz da análise de Fontes (2010), a EFMM pode ser entendida como uma infraestrutura de capital portador de juros. Em outras palavras, foi um mecanismo material através do qual a natureza amazônica se converteu em valor circulante no circuito internacional. Trilhos e estruturas metálicas, importados de Chicago e Norfolk, evoluíram em metáforas do poder financeiro sobre a floresta: cada trilho era mais um elo ligando a Amazônia ao sistema bancário e industrial do Norte global.

A ferrovia também reorganizou a espacialidade da região. Surgiram vilas operárias, estações e núcleos urbanos, Santo Antônio, Teotônio, Jacy-Paraná, Mutum-Paraná, Abunã, todos intimamente relacionados ao funcionamento da ferrovia. Com sua desativação, essas localidades perderam sentido econômico, muitas entraram em franco declínio, escancarando o quanto a “modernização” trazida pelo capital estrangeiro era transitória e dependente.

Essa dinâmica confirma a leitura de Fontes (2010, p. 57): o capital-imperialismo, além de extrair riquezas do que torna dependente, reorganiza territórios de tal modo que até seu abandono sirva à perpetuação do domínio.

A história espacial da Madeira-Mamoré revela esse padrão. Cada estação abandonada e cada vila extinta são materiais cicatrizantes específicos de um ciclo de exploração aplicado de esquecimento. Hoje, compõem uma paisagem marcada não pelo desenvolvimento inclusivo, mas pelo rastro de uma modernização excludente, instaurando na Amazônia um território modelado, e depois descartado, pelo capital estrangeiro. Borzacov descreve:

*Instalado o canteiro de obras, foram iniciados como construções no pátio ferroviário, à frente do centro da futura cidade que em breve surgiria. A maior parte dos elementos que o compoem foram edificados numa grande plataforma, graças aos trabalhos de aterro e terraplanagem. A jusante do rio, terra adentro, depois de acentuado desnível que define o perímetro do pátio especificamente aqui, se estendeu à cidade de Porto Velho. À beira desse talude, parte natural e parte artificial, foram construídos armazéns para depósitos de recursos oficina mecânica para reparos e conservação de material rodante, componentes avulsos e para feitura de peças novas; prédio anexo da oficina, componente à parte das oficinas, para abrigar locomotivas e vagões em reparos. (Borzacov, 2007, p. 17)*

### **3.1. Infraestrutura do Capital Portador de Juros: Dívidas, Concessões e Capital Fictício**

A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) e o surgimento da cidade de Porto Velho vão muito além de episódios pontuais de modernização técnica ou simples integração territorial. Em sua essência, representam a expansão direta do capital financeiro internacional na Amazônia, transformando as margens do rio em uma verdadeira arena para os experimentos do capital-imperialismo, nos termos de Virgínia Fontes (2010).

Nessa lógica, a EFMM emergiu como um verdadeiro monumento ao capital portador de juros: o ferro e o aço, importados, desenharam o território amazônico como uma extensão subordinada da economia-mundo. O investimento em infraestrutura, ao contrário do que sugere discursos oficiais, tinha pouco a ver com o bem-estar da população ou com a integração real do país. Seu objetivo central era facilitar a circulação de mercadorias e capitais, ligando o interior amazônico aos portos internacionais. Não por acaso, Manoel Rodrigues Ferreira (2005) destaca que o pontapé inicial das obras só ocorreu depois que a Bolívia obteve um empréstimo milionário em libras esterlinas — uma condição imposta pelo capital estrangeiro para viabilizar a empreitada.

Para Virgínia Fontes (2010), a ferrovia constitui aquilo que ela define como “empresa política do capital-imperialismo”: uma estrutura pensada para maximizar a acumulação global, custasse o que custasse aos corpos e territórios das periferias. A brutalidade das condições de trabalho e o alto número de mortes, longe de serem incidentes históricos, fizeram parte do próprio desenho do modelo de desenvolvimento dependente — um modelo em que a vida humana tinha, no máximo, valor secundário diante dos interesses do lucro.

O estudo de Francisco Foot Hardman (2005) em *Trem Fantasma* aprofunda esse diagnóstico. Com base em documentação sólida e crítica arguta, ele revela como a ferrovia foi, do início ao fim, expressão concreta do capital financeiro internacional na Amazônia. O emaranhado de contratos, empréstimos e concessões — onde os bancos de Londres e Filadélfia ditaram as regras e construíram com os ganhos — transformou a floresta em palco periférico de uma modernização que não era nem nacional nem autônoma.

Desde sempre, um Madeira-Mamoré nasceu de um pacto desigual. Hardman mostra que George Earl Church, à frente da National Bolivian Navigation Company, obteve junto ao governo boliviano um empréstimo de 1,7 milhão de libras, intermediação dos banqueiros britânicos Erlanger & Co. Era, nas palavras de Fontes (2010, p. 37), a imposição de uma lógica que converte Estados e territórios em peças da especificação do capital-imperialismo: “o capital-imperialismo não se limita a exportar mercadorias ou capitais, mas impõe a generalização de sua lógica, convertendo Estados e territórios em peças funcionais de sua reprodução ampliada.”

Isso explica como se deu o processo de concessão e de tomada de decisões. A concessão imperial de 1870 anterior, além do direito de construir e administrar a ferrovia, privilégios sobre terras, mineração e o uso do território numa área de quase 1.400 km<sup>2</sup> ao longo do traçado. Hardman (2005) ressalta que as decisões sobre os rumores do projeto, o financiamento, as garantias, os contratos e até os litígios não foram feitos no Brasil, mas em Londres. A floresta amazônica, nesse contexto, era apenas o pano de fundo de um grande arranjo financeiro, no qual “o reino das pessoas jurídicas e do capital fictício já se havia sobreposto ao movimento efetivo dos eventos” (Hardman, 2005, p. 146).

Esse conceito, capital fictício, é particularmente relevante para compreender a EFMM, na análise de Fontes (2010). O capital portador de juros é justamente a forma mais abstrata e, ao mesmo tempo, mais devastadora do capital-imperialismo: “O capital portador de juros é o capital em sua forma autonomizada; ele parece frutificar por si mesmo, enquanto oculta as relações sociais e territoriais que o sustentam” (Fontes, 2010, p. 44). Na prática, a Madeira-Mamoré foi resultado direto dessa lógica: uma obra erguida

sobre dívidas, papéis e transações em bolsas estrangeiras, sem nenhum vínculo real com as condições concretas da selva ou a realidade dos trabalhadores que deram o sangue e a vida para que ela existisse.

Hardman (2005) retoma bem o cenário buscando as palavras certas: “ninguém, até aquele momento, havia percorrido o terreno adjacente às cachoeiras, em toda a sua extensão, a fim de ao menos o conhecer superficialmente” (p. 146). O desconhecimento do território, por parte dos grandes decisores, simbolizou a alienação estrutural do próprio empreendimento: uma modernização forjada nos cálculos abstratos do lucro, à revelação das pessoas e da terra que a sustentaram.

### **3.2. Modernidade na Selva, Sofrimento e Necropolítica do Capital**

A Amazônia, nesse cenário, não foi inserida no capitalismo global por seus próprios méritos ou por meio de um processo de industrialização autônoma. Pelo contrário, acabou integrada de maneira subordinada, funcionando principalmente como fornecedora de espaço, matéria-prima, força de trabalho e, ironicamente, também de dívida. O “trem fantasma” de Hardman é uma imagem contundente dessa modernidade excludente: um trem que, enquanto exalta o progresso, carrega nos seus vagões o peso do silêncio dos mortos, as marcas da expropriação dos povos e a herança amarga da dependência econômica que atravessa o século XX e avança para além dele.

O sofrimento presente nesse processo materializa o que Hardman denominou “modernidade na selva” — uma modernidade marcada pela violência, que mata, explora e, depois, relega suas vítimas ao

esquecimento das narrativas oficiais. A ferrovia, construída sobre corpos de milhares de trabalhadores, converte-se em uma metáfora poderosa de um país que avança tecnicamente enquanto derrota vidas e subordina seus próprios recursos aos interesses naturais do capital estrangeiro. É nessa perspectiva que a crítica de Virgínia Fontes (2010) se faz ainda mais aguda: o capital-imperialismo aparece não só como uma engrenagem econômica, mas como um dispositivo que define quem tem o direito de viver, de trabalhar ou de morrer — tudo para que a roda do capital siga girando sem resistência.

Ao ser inaugurado em 1912, após extrair um orçamento quase três vezes maior que o previsto (de 11 para 31 milhões de dólares), a Madeira-Mamoré tornou-se símbolo de uma irracionalidade funcional: uma obra desenhada para atender à lógica internacional da borracha e da quinina, mas que não beneficiou nem o Brasil, nem a Bolívia. No final das contas, quem colheu os frutos foram os especuladores e financiadores internacionais, sempre pronto a lucrar com dívidas e papéis nos mercados estrangeiros.

De promessa de integração, a ferrovia acabou reafirmando divisões, consolidando fronteiras de classe e aprofundando a dependência regional. Como sintetiza Virgínia Fontes (2010), o capital-imperialismo é, simultaneamente, integração e exclusão, progresso e destruição — transformando o mundo num vasto campo de valorização desigual, no qual o desenvolvimento de uns insiste em se construir sobre o sacrifício de tantos outros.

### **3.3. Cidade Ferroviária e Estética do Poder: Vilas, Casarões e Serviços Auxiliares**

Yêdda Borzacov (2007) lança um olhar minucioso sobre a presença material do capital-imperialismo na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, especialmente através da criação de um espaço social, cultural e simbólico que se formou em torno dos casarões erguidos pela empresa norte-americana May, Jekill & Randolph. Esses edifícios não se limitavam a ser simples moradias: eram centros de sociabilidade e vitrines de uma modernidade trazida de fora, replicando no coração da Amazônia os padrões atualizados e urbanísticos do capitalismo industrial do início do século XX. A autora destaca:

"Padaria, fábrica de biscoitos, matadouro, câmaras frigoríficas, casa de força geradora de energia elétrica e casas pré-fabricados em pinho-de-riça entre outros serviços. O pequeno núcleo desenvolveu-se rapidamente. Os comerciantes de Santo Antônio e do Amazonas interessaram-se em empreender alguns negócios no núcleo ferroviário recém-surgido, porém foram impedidos pelos dirigentes da companhia construtora da ferrovia, motivo pelas constantes do comércio e funcionalismo de Santo Antônio." (Borzacov, 2007, p. 18)

Acompanhando o comentário de Borzacov, nota-se que a elevação das estruturas e o uso de materiais importados — como o pinho-de-riça e o zinco — evidenciam essa dependência técnica e estética dos Estados Unidos. A madeira da floresta amazônica serve apenas de base; o que definiu o padrão era o modelo estrangeiro. Dessa forma, a arquitetura se transformou em símbolo do poder econômico e cultural externo, inserindo Porto Velho em um circuito de modernização exógena, distante das necessidades e tradições locais.

Borzacov (2007, p. 64) reforça ainda que a companhia de engenharia norte-americana é responsável pela construção da ferrovia instalou

uma série de serviços auxiliares essenciais, criando um verdadeiro ecossistema industrial e urbano: “Hospital da Candelária, oficina, serraria, fábrica de gelo, serviço de distribuição de água, tipografia, serviço de porto, usina elétrica a vapor e ateliê fotográfico, dentre outros.”

Sob a perspectiva crítica de Virgínia Fontes (2010), tais edificações não se limitam a representar a dominação econômica do capital-imperialismo. Eles também simbolizam uma dominação cultural e simbólica: padrões de consumo, práticas de trabalho e estilos de vida são impostos, naturalizando a subordinação e reconfigurando subjetividades e modos de habitar o espaço. Assim, o capital-imperialismo afirma seu domínio não apenas sobre recursos, mas sobre o imaginário coletivo e as relações sociais nas regiões periféricas.

O olhar memorialístico de Borzacov, que complementa as leituras de Hardman (2005) e Fontes (2010), deixa claro: a modernidade da era EFMM, acima de tudo, uma estética de poder. O projeto de dominação se materializou tanto nas casas e prédios quanto na própria construção da cidade — cada rua, cada serviço e cada estrutura contavam a história de uma modernidade enraizada no exterior, mas vívida, com seus costumes e contradições, no interior da floresta.

#### **4. METODOLOGIA**

Este artigo adota uma abordagem qualitativa, ancorada na análise bibliográfica e documental, compatível com investigações em História social e econômica. O objetivo é compreender os processos históricos que envolveram a construção da Estrada de Ferro

Madeira-Mamoré (EFMM) a partir do referencial crítico do capital-imperialismo, conforme proposto por Virgínia Fontes (2010), e ampliado a partir de autores regionais e nacionais.

#### **4.1. Delineamento da Pesquisa**

Trata-se de um estudo interpretativo de natureza teórica e histórica, fundamentado na análise crítica de fontes secundárias (livros, artigos, dissertações, teses e documentos históricos digitalizados), utilizado para reconstruir a trajetória da EFMM e interpretar seu significado sob a ótica do capital-imperialismo.

#### **4.2. Estratégias de Pesquisa**

A pesquisa foi desenvolvida em três etapas principais:

a. Levantamento bibliográfico e documental:

Foram consultadas obras de referência, como Fontes (2010), Ferreira (2005), Hardman (2005), Borzacov (2007), além de dissertações, teses e artigos disponíveis em bibliotecas digitais, jornais científicos e repositórios acadêmicos. Também foram documentos incorporados históricos (decretos, tratados, relatórios oficiais) que esclarecem o contexto diplomático, financeiro e político da EFMM.

b. Seleção e análise de categorias teóricas:

O conceito de capital-imperialismo, conforme Fontes (2010), foi tomado como eixo central. Como categorias analíticas relevantes, destacam-se: dependência econômica, capital portador de juros, modernização excludente, infraestrutura político-econômica, necropolítica do capital e materialidade da dominação. Leituras

cruzadas entre autores regionais e a teoria geral sustentaram a análise das implicações locais e globais do empreendimento.

c. Síntese interpretativa e elaboração crítica:

A análise enfatizou tanto as evidências empíricas (relatos de época, registros fotográficos, dados sobre concessões, empréstimos e construção física) quanto as interpretações teóricas. O método de confronto bibliográfico permitiu identificar convergências e limites entre discursos hegemônicos (progresso, modernização) e leitura crítica (dominação, dependência).

### **4.3. Critérios de Seleção de Fontes**

Os critérios para inclusão das fontes foram:

- Relevância direta para o objeto (construção e significado da EFMM);
- Consistência teórica e metodológica (obras reconhecidas, periódicos indexados, fontes primárias digitalizadas);
- Diversidade de perspectivas: autores nacionais, regionais e estrangeiros;
- Atualidade relativa, priorizando publicações dos últimos 25 anos sobre o debate teórico, sem desconsiderar clássicos quando pertinentes para o recorte histórico.

### **4.4. Limitações**

A pesquisa se restringiu à análise documental e bibliográfica, não realizou entrevistas, levantamento de campo ou análise quantitativa de dados. Eventuais lacunas podem decorrer da disponibilidade limitada de fontes digitalizadas sobre algumas decisões administrativas e da ausência de documentação oral dos trabalhadores e populações indígenas impactadas.

#### **4.5. Procedimentos Éticos**

Por se tratar de pesquisa em acervos documentais e bibliográficos, não houve necessidade de submissão ao Comitê de Ética. Todos os materiais utilizados encontram-se em domínio público ou acesso acadêmico autorizado.

### **5. RESULTADOS E DISCUSSÕES OU ANÁLISE DOS DADOS**

Uma análise da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) sob a perspectiva do capital-imperialismo revelou múltiplos aspectos de subordinação, dependência e reorganização territorial, política e social na Amazônia e, de modo particular, em Porto Velho. Dentre os principais resultados interpretativos e evidências documentais/localizadas, destaca-se que a ferrovia foi idealizada e executada a partir de acordos internacionais (Tratado de 1870; Tratado de Petrópolis), financiamentos externos (empréstimos europeus, especialmente britânicos, garantidos por Estados latino-americanos), concessões territoriais amplas e pelo comando de empresas estrangeiras.

Tais mecanismos exemplificam o que Virgínia Fontes denomina de capital-imperialismo: os empreendimentos surgiam da necessidade de valorização do capital financeiro internacional, utilizando o território amazônico como espaço para extração de valor em

benefício dos centros capitalistas globais. Além disso, é importante destacar:

### **5.1. Dominação do Capital Portador de Juros**

Documentos históricos (decretos, contratos de concessão e empréstimo) evidenciam que as decisões fundamentais sobre a EFMM (recursos, contratos, operações) foram tomadas em centros financeiros europeus e norte-americanos, não nas regiões envolvidas. O capital portador de juros impôs uma lógica de individualização e dependência, em que os lucros fluíam para o exterior, enquanto os ônus sociais, ambientais e econômicos recuavam sobre as políticas locais.

### **5.2. Modernização Excludente e Reorganização Espacial**

A ferrovia tornou-se vetor de modernização excludente: formou núcleos urbanos, infraestruturas de apoio, vilas operárias e estabelecimentos de serviços (casarões, hospitais, serrarias), mas esses avanços serviram prioritariamente ao fluxo internacional de mercadorias, à circulação do capital, e não à integração emancipatória da região. A malha ferroviária moldou o espaço, mas sua obsolescência (após a crise da borracha e a competição rodoviária/fluvial) deixou vilas fantasmas, impactos ambientais e desigualdade social.

### **5.3. Necropolítica do Capital e Invisibilização dos Sujeitos**

Relatos de época, estudos históricos e dados documentados revelam que a obra foi marcada por extrema mortalidade de trabalhadores (principalmente nordestinos, indígenas, caribenhos e europeus), atingidos por condições insalubres, doenças tropicais e

jornadas brutais. Esses assuntos, essenciais à execução da obra, foram posteriormente invisibilizados na memória oficial do “progresso”, configurando um caso paradigmático de necropolítica do capital (Fontes, 2010; Hardman, 2005).

#### **5.4. Inscrição Material do Capital-Imperialismo**

A paisagem construída pela EFMM – trilhos, pontes segunda importadas, vilas estruturadas com padrões industriais estrangeiros – constitui um vestígio material concreto do capital-imperialismo. A arquitetura, a infraestrutura e até a organização da vida cotidiana nas vilas ferroviárias expressavam o padrão exógeno da dominação.

Os resultados reafirmam que a EFMM, tradicionalmente apresentada como símbolo do “progresso” e da “integração nacional”, é melhor compreendida como materialização histórica do capital-imperialismo, atualizando no território amazônico a lógica da dependência, da subordinação e da expropriação.

#### **5.5. Da “Epopéia” Ao Projeto Subordinado**

A perspectiva dos autores regionais e da teoria crítica (Fontes; Hardman; Rabello) permite desconstruir o mito da epopeia técnica: em vez de obra emancipatória, a ferrovia evidencia as consequências de uma modernização comandada pelo capital financeiro internacional. O modelo implementado corresponde ao que Fontes (2010) define como a forma dependente do capital-imperialismo, com Estados periféricos vigentes como garantidores da valorização estrangeira, à custa de sua soberania e condições socioambientais.

#### **5.6. Modernidade Destrutiva e Memória Social**

A discussão sobre sustentabilidade, patrimônio e desenvolvimento mostra como o discurso da modernização, mesmo atual, segue priorizando a lógica da maximização do valor econômico global, atendendo às demandas locais e aos danos ambientais/históricos. A memória social dos trabalhadores, dos povos removidos ou mortos, é suprimida em nome da “paisagem do capital” – as ruínas da ferrovia são, atualmente, marcas ambíguas de orgulho local e violência estrutural.

### **5.7. Potências Centrais e Periferias: O Caso Paradigmático da Amazônia**

O caso da EFMM exemplifica a maneira pela qual a Amazônia foi continuamente integrada ao capitalismo mundial por mecanismos de pressão internacional, concessão de território e dívida, e reorganização subordinada do trabalho e da natureza. As consequências do capital-imperialismo, evidenciadas na região, não são apenas históricas: configuram um padrão recorrente de exploração e exclusão que persiste nos ciclos contemporâneos de desenvolvimento.

### **5.8. Implicações Teóricas e Contribuições**

Ao articular o referencial do capital-imperialismo à análise histórica concreta da EFMM, o estudo contribui para renovar a crítica da integração dependente e do desenvolvimento periférico latino-americano. Destaca-se a importância de visitar obras, documentos e memórias locais desde um ponto de vista que privilegia a agência dos assuntos explorados e questionar as versões celebratórias da história.

## **6. CONCLUSÃO**

A análise da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) sob a ótica do capital-imperialismo permitiu desvelar as profundas contradições que marcaram esse empreendimento e suas repercussões na história da Amazônia e do Brasil. Longe de ser apenas uma fachada de engenharia ou um símbolo neutro de progresso, a EFMM revelou-se um projeto estruturalmente dependente, comandado pela lógica do capital financeiro internacional e condicionado por interesses externos, especialmente britânicos e norte-americanos.

Os principais resultados demonstram que a ferrovia foi concebida e desenvolvida não a partir das necessidades locais, mas para atender à dinâmica de valorização do capital portador de juros, convertendo o território amazônico em fronteira de extração de valor para os mercados globais. A análise evidenciou que o empreendimento brasileiro e boliviano foi permeado por dívidas, concessões e empréstimos que aprofundaram a subordinação dos Estados periféricos dentro do sistema-mundo capitalista, com impactos sociais, econômicos e territoriais profundos.

Além disso, retomar aos autores como Fontes (2010), Hardman (2005), Borzacov (2007) e Ferreira (2005), tornou-se possível demonstrar que a modernização trazida pela EFMM foi excludente, baseada em discursos que ocultaram a exploração, o sofrimento e a morte de milhares de trabalhadores, em sua maioria migrantes e populações tradicionais invisibilizados pela narrativa oficial. Materiais importados, tecnologia e padrões de urbanização estrangeiros não resultaram em emancipação regional, mas deixaram marcas de dependência, desigualdade e esvaziamento econômico após o declínio da ferrovia.

Conclui-se, assim, que a EFMM é expressão paradigmática do capital-imperialismo na América Latina: uma infraestrutura monumental que consolidou a penetração de interesses exógenos e posições globais, perpetuando a posição periférica e subalterna da região amazônica. O caso Madeira-Mamoré evidencia os limites do desenvolvimento baseados na integração subordinada e os riscos de reprodução, sob o discurso da modernização, velhas práticas de dominação social, econômica e ambiental.

Por fim, considere que o estudo fortalece a necessidade de revisitar criticamente as grandes obras históricas do Brasil sob perspectivas que privilegiam a análise das estruturas de poder, a agência dos sujeitos coletivos envolvidos e as implicações de longo prazo da dependência. Novas agendas podem incluir a valorização da memória dos trabalhadores, o estudo comparativo com outros empreendimentos na América Latina e o debate sobre alternativas de desenvolvimento menos excludentes para a Amazônia.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BORZACOV, Yêdda Pinheiro. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: uma história em fotografias**. 2ª ed. Porto Velho: Instituto de Pesquisa Dr. Ary Tupinambá Penna Pinheiro; Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia; Academia de Letras de Rondônia, 2007.

FERREIRA, Manoel Rodrigues, 1915. **A ferrovia do diabo** / Manoel Rodrigues Ferreira. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2005.

FONTES, Virgínia. **O capital-imperialismo: teoria e história**. Rio de Janeiro: EPSJV/UFRJ, 2010.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva.** São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LICEA, Daniel Murillo. **Falacias del desarrollo sustentable: una crítica desde la metamorfosis conceptual.** Economía, Sociedad y Territorio, Toluca, México, v. 4, n. 16, p. 635-656, jul./dic. 2004.

NOGUEIRA, Mara Genecy Centeno. **Entre cateças e mundiças: territórios e territorialidades da morte na cidade de Porto Velho.** 2015. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015.

RABELLO, Antônio Cláudio. **Amazônia: uma fronteira volátil.** Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 78, 2013.

SOUZA, Valdir Aparecido de. **Rondônia, uma memória em disputa.** 2011. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Assis, 2011.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues; FONSECA, Dante Ribeiro da. **História Regional (Rondônia).** Porto Velho: ABG Gráfica e Editora, 1998.

---

<sup>1</sup> Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia da Universidade Federal de Rondônia. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>2</sup> Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia da Universidade Federal de Rondônia. E-mail: [acesse o](#)

[artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>3</sup> Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia da Universidade Federal de Rondônia. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>4</sup> Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia da Universidade Federal de Rondônia. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

<sup>5</sup> Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em História da Amazônia da Universidade Federal de Rondônia. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)