

A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ E O SURGIMENTO DE PORTO VELHO

COIMBRA, Denilson José dos Santos¹

RU 2137606

FANTIN, Maria Eneida²

RESUMO

O espaço geográfico é o objeto de estudo da Geografia. Conhecer o lugar em que vivemos é de vital importância, pois ele representa a porção desse espaço dotada de significados particulares e de relações humanas. Este trabalho analisa os antecedentes do Primeiro Ciclo da Borracha e sua importância para o desenvolvimento de Rondônia, destacando o Tratado de Ayacucho, a Questão do Acre, o Tratado de Petrópolis firmado entre o Brasil e a Bolívia em 1903 e a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM). As primeiras tentativas de construir uma ferrovia que superasse os trechos encachoeirados dos rios Madeira e Mamoré ocorreram em pleno século XIX, onde depois de sucessivos fracassos, malogrou. Então, foi reiniciada a obra em 1907, onde a penosa construção foi concluída em 1912. Milhares de mortes ocorreram ficando conhecida como a “ferrovia do diabo”. Além de desenvolver os vales dos rios Madeira e Mamoré, seu ponto inicial deu origem a cidade de Porto Velho e no seu ponto final, a cidade de Guajará-Mirim. Com a construção da BR-364 foi desativada em 1972, ficando praticamente abandonada. Os objetivos da pesquisa foram conhecer como se deu o processo de formação, ocupação e fundação de Porto Velho e identificar os principais acontecimentos ligados à construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, destacando o surgimento da cidade. Para melhor compreensão do estudo sobre o tema, o trabalho foi dividido em três partes que analisam as questões relacionadas ao Primeiro Ciclo da Borracha (1879-1912), a construção da ferrovia e o surgimento de Porto Velho, descrevendo fatos históricos e a geografia da região amazônica rondoniense. No encerramento, concluindo qual foi o destino da ferrovia, sua importância para o estado de Rondônia e como ela se encontra. A metodologia da pesquisa realizada foi qualitativa, exploratória, bibliográfica e documental.

PALAVRAS-CHAVE: Primeiro Ciclo da Borracha- E. F. M. M. – Porto Velho.

INTRODUÇÃO

Considerando a importância da história e formação do estado de Rondônia, esta pesquisa se preocupa em relatar com especificidade os breves acontecimentos que

¹ Aluno do Centro Universitário Internacional UNINTER. Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso. Primeiro semestre-2021.

² Professora orientadora do Centro Universitário Internacional UNINTER.

contribuíram para a formação dessa Unidade da Federação durante a construção de uma ferrovia e a fundação de sua capital, a cidade de Porto Velho. Para tanto, deve-se ter em mente que essa formação não se deu de maneira natural através de políticas administrativas competentes. Sendo assim, a Geografia, uma ciência que tem como objeto de estudo o espaço geográfico, demonstra que os territórios demarcados ao longo do tempo, não são imutáveis. Embora cada país tenha o seu território, limites e fronteiras, os mesmos não são fixos. Podem ocorrer episódios como guerras ou conflitos fronteiriços, que alteram as demarcações. Como é, por exemplo, o caso do Acre, que era um território pertencente à Bolívia e que foi incorporado ao Brasil em 1903 após a assinatura de um tratado, tornando-se parte integrante da Região Norte, sendo elevado à condição de estado somente em 1962. Com base na questão do Planejamento e Gestão Territorial (processos históricos de formação, produção e ocupação do território) a pesquisa tem como objetivo compreender melhor os fatos ocorridos e que desencadearam numa série de situações adversas, desconhecida por muitas pessoas, trazendo à luz a veracidade de fatos que envolveram o início e fim da construção da Estrada de Ferro Madeira- Mamoré (entre 1907 e 1912) durante o Primeiro Ciclo da Borracha, após a assinatura do Tratado de Petrópolis devido à chamada Questão do Acre, resolvendo uma contenda com a Bolívia, bem como as origens da capital do estado.

O estudo se fundamenta em pesquisas bibliográficas de autores que se aprofundaram na questão histórica e na Geografia de Rondônia. Para isso foi utilizado o método histórico investigativo, onde compreende a passagem da descrição para a explicação de uma situação do passado. Esse método “consiste na investigação de fatos e acontecimentos ocorridos no passado para se verificar possíveis projeções de sua influência na sociedade contemporânea” (FANCHIN, 2003, p. 38). Através da investigação foi possível conhecer a sequência histórica que envolve a saga vivida pelos pioneiros dessa região, assim como compreender como ocorreu a ocupação e o povoamento das terras que hoje pertencem ao estado de Rondônia e as razões que justificavam a construção de um empreendimento tão audacioso.

A cobiça pelo “ouro branco” levou milhares de pessoas a se aventurarem pela selva amazônica em busca da riqueza. Mas infelizmente, nem todos foram bem sucedidos. Milhares de pessoas morreram. Quem se enriqueceu foram os seringueiros e não os seringalistas que extraíam o precioso líquido da *Hevea Brasiliensis*. Durante o Primeiro Ciclo da Borracha a ideia de construir uma ferrovia, partiu da necessidade de escoar as riquezas extraídas da Região Amazônica. A princípio esse empreendimento se daria através de uma hidrovia, mais tarde, surgia uma outra opção: a construção de uma ferrovia, cortando a mata virgem. No entanto, os responsáveis por este imenso empreendimento, sem avaliar maiores danos e

principalmente possíveis impactos sobrevidos a natureza e ao próprio homem, põe em ação o projeto audacioso de construção de uma ferrovia que mais tarde se transformaria em um amontoado de sucatas. Embora tenha fracassado, alguns pontos positivos merecem destaque: a sua construção foi responsável pelo surgimento de Porto Velho e a ocupação da região.

O texto foi dividido em três partes, onde na primeira, são relatados os acontecimentos que levaram a ocupação da região: o extrativismo do látex na Amazônia, o Primeiro Ciclo da Borracha, o Tratado de Ayacucho e as primeiras tentativas de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré(EFMM) em uma sequência história, em ordem cronológica, onde os fatos são interligados, não ocorrendo de forma isolada. Depois de tais acontecimentos, fracassando as primeiras tentativas, na segunda parte, são relatados fatos que permitiram enfim, a construção da ferrovia após a ocorrência da Questão do Acre, que foi incorporado ao Brasil, com a assinatura do Tratado de Petrópolis e durante a construção da mesma, o surgimento de Porto Velho. Na terceira parte, concluída a obra, são relatados os acontecimentos que descrevem o destino da ferrovia, após a decadência do Primeiro Ciclo da Borracha, passando pelo Segundo Ciclo da Borracha, criação do Território Federal (1956) e do estado de Rondônia (1981), do seu tombamento em 2005, até a administração (2017-2020).

O EXTRATIVISMO DO LÁTEX E A OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA: O TRATADO DE AYACUCHO (1867), O PRIMEIRO CICLO DA BORRACHA (1879-1912) E AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

Mesmo após o “descobrimento” do Brasil e da colonização portuguesa, a região amazônica permaneceu praticamente isolada, já que não foram encontradas riquezas que atendessem as necessidades da política mercantilista da metrópole, como por exemplo, os metais preciosos. A colonização se concentrou no litoral brasileiro e toda a região da hileia brasileira, de acordo com o Tratado de Tordesilhas, pertencia à Coroa Espanhola. Na Amazônia, as populações viviam praticamente isoladas, porque a Coroa Portuguesa não conseguiu concretizar ações que incentivassem a ocupação e o povoamento da região, que vivia do extrativismo vegetal. A economia regional se desenvolveu por ciclos, como as Drogas do Sertão e extração da borracha, a partir do século XIX.

Desde o início da segunda metade do século XIX, após a Segunda Revolução Industrial, a atividade extrativista do látex na Amazônia tornou-se muito lucrativa, já que passou a ser utilizada nas indústrias, tanto da Europa, quanto dos Estados Unidos da América,

principalmente quando Charles *Goodyear*, criou o processo de vulcanização da borracha em 1839. A borracha natural, até então exclusiva da Amazônia, tornou-se um produto muito procurado e valorizado, gerando lucros a quem se aventurasse neste comércio que logo conquistou um lugar de destaque nas indústrias alcançando elevado preço. Do ponto de vista regional, a partir de então, houve um grande crescimento populacional, devido sobretudo à migração de nordestinos, principalmente do Ceará, porque o estado sofria as consequências das secas do final do século. Devido às condições econômicas desfavoráveis do Nordeste brasileiro, naquela ocasião chegaram na Amazônia pessoas em péssimas condições, alvos fáceis de aliciadores a serviços dos Coronéis de Barranco, os grandes proprietários dos seringais amazônicos. Para a ocupação e exploração da bacia hidrográfica amazônica os primeiros “desbravadores” tiveram que enfrentar muitos obstáculos: clima, insetos, pragas, doenças, corredeiras, cachoeiras e muitos indígenas, habitantes milenares dessa bacia, que até hoje, resistem apesar de a grande maioria ter sido exterminada.

No contexto geopolítico da América do Sul, a ideia de ligar a Bolívia ao Oceano Atlântico remonta os meados do século XIX, quando os bolivianos perderam o canal de Antofagasta para o Chile, região de acesso dos produtos bolivianos para o Oceano Pacífico. Como o país não tinha como escoar a produção de borracha por seu território, era necessário criar alguma alternativa que possibilitasse exportá-la através do Oceano Atlântico. O General boliviano Quentin Quevedo levantou duas hipóteses para ultrapassar o trecho encachoeirado do Madeira: a sua canalização ou a construção de uma ferrovia. O constante perigo em superar as cachoeiras do rio Madeira, que ocasionava perdas humanas e prejuízos materiais, levou a uma discussão de propostas que viessem a facilitar o transporte naquele trecho do rio.

A ideia inicial optava pela via da navegação fluvial, subindo o rio Mamoré em território boliviano e depois pelo rio Madeira, no Brasil. Mas o percurso fluvial tinha grandes obstáculos: vinte cachoeiras impediam a navegação. E foi aí que cogitou-se a construção de uma estrada de ferro que percorresse por terra o trecho problemático. No entanto, a melhor alternativa seria a construção de uma ferrovia nas margens dos rios Madeira e Mamoré, principalmente quando diante da demanda do látex, a região tornou-se um pólo atrativo, tornado-se ocupada por seringueiros, sendo a maioria nordestinos do Estado do Ceará, que fugindo de uma grande seca, deslocaram-se para a Amazônia.

A Bolívia passou a depender dessa alternativa porque era necessária para escoar sua produção. No caso do Brasil, o interesse pela questão e a opção da construção da ferrovia somente tornou-se vantajosa durante a Guerra do Paraguai (1865-1870), porque precisava de

uma nova rota para escoar seus produtos e a melhor saída seria através do rio Madeira. Mas os grandes obstáculos impediam a navegação no referido rio. Ao atingir Porto Velho, o rio torna-se novamente navegável, alcançando o rio Amazonas, as cidades de Manaus e Belém, e posteriormente, o Oceano Atlântico. A nova rota iria beneficiar muito a Província de Mato Grosso que passaria a ter uma saída direta e independente, uma vez que o rio Madeira (formado pela junção dos rios Beni e Mamoré) percorre inteiramente em território brasileiro. A opção pela rota do Rio Paraguai, sempre foi problemática, pois envolvia os demais países da Bacia do Rio da Prata: Argentina, Paraguai e Uruguai. Segundo Ferreira (2004, p.45):

Até a Guerra do Paraguai, em 1866, o Brasil não via grandes necessidades de escoar produtos pelo Madeira, até mesmo porque toda a produção chegava ao Oceano Atlântico via Bacia do Prata. No entanto, com a guerra, o Brasil ficou impedido de trafegar pela bacia do Prata, surgindo, então, a necessidade de buscar novas rotas. Para tanto, o império nomeou uma comissão encarregada de viabilizar um acordo entre o Brasil e a Bolívia, com o intuito de atender às necessidades dos dois países de chegar ao Oceano Atlântico.

Então em 1867, foi assinado o Tratado de Ayacucho, entre Brasil e Bolívia, que definia a livre navegação pelos rios da Amazônia e concedia ao Brasil em definitivo, a região do Alto Madeira. Antes do referido Tratado, a margem esquerda do rio Madeira, entre os povoados de Calama e Vila Murtinho, era boliviana. Dentre suas cláusulas, estava a construção de uma ferrovia. A Bolívia seria beneficiada, uma vez que iria baratear suas despesas, melhorando sua comunicação com a Europa. Segundo Silva (p. 77):

A navegação do Madeira, ao passo que fomentará reciprocamente o aumento das indústrias e do comércio, há de emancipar a Bolívia da dependência absoluta em que se acha relativamente ao Peru e ao Chile, sendo-lhe imposta a lei para Valparaíso, pela via de Cobija e pelo Peru pelo trânsito do Norte. Por semelhante dependência, paga a Bolívia o dobro por tudo que compra e importa e recebe a metade por tudo o que vende e exporta. Regularizada aquela navegação nos afluentes bolivianos do Amazonas, isto é, no Mamoré, Guaporé e Beni, desde logo todos os principais centros de população, La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, Sucre e Potosí se comunicarão diretamente com a Europa e com muito maior brevidade do que pelo caminho do Paraguai.

Do ponto de vista do desenvolvimento regional, o Primeiro Ciclo da Borracha teve como principais consequências, o surgimento de vários povoados e cidades, o desenvolvimento de cidades que já haviam na região como por exemplo, Belém e Manaus, a Questão do Acre, a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré entre outras. Para a região do atual Estado de Rondônia, o Primeiro Ciclo da Borracha teve como principais

consequências o surgimento de povoados e as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim. Segundo Lima (1997, p.157-158):

A crescente utilização da borracha na indústria e o constante aumento de produção tanto nos seringais do vale do Madeira-Guaporé, como nos órgãos limítrofes da República da Bolívia, exigiram a organização de um eficiente sistema de transporte, incluindo construção de canais, planos inclinados, rodovia ou ferrovia, contornando os trechos encachoeirados dos rios Mamoré e Madeira de modo a tornar o trânsito livre, favorecendo o escoamento do produto e o abastecimento das áreas produtoras. No Tratado de Amizade, Limites, Comércio e Extradicação, firmado em 1867, entre o Brasil e a Bolívia, no seu artigo 9º, previa-se a construção de uma ferrovia no trecho encachoeirado do Madeira-Mamoré.

Ao chegarem à região, os nordestinos se depararam com uma nova realidade: fugiam da seca, mas tinham que enfrentar os obstáculos já mencionados e ao mesmo tempo tiveram que se adaptar à vida na floresta amazônica, aprender a cortar a seringa, fazer todo o processo da defumação da borracha e organizar as peladas. Foi exatamente nesse período que muitos seringueiros acabaram invadindo uma área legalmente pertencente à Bolívia, gerando um grande problema diplomático com o Brasil: **a Questão do Acre.**

A QUESTÃO DO ACRE, O TRATADO DE PETRÓPOLIS, A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ E O SURGIMENTO DE PORTO VELHO

O atual Estado do Acre era uma vasta região produtora de látex no fim do século XIX e início do século XX, porém pertencente à Bolívia. A invasão de brasileiros na região acabou ocasionando um conflito que ficou conhecido como a Questão do Acre. A recém-proclamada República do Brasil em 15/11/1889, não queria perder o “ouro branco”, que somente não superava o café nas exportações, durante a chamada República Velha (1889-1930). Embora o Brasil tivesse definido suas fronteiras mesmo antes de sua independência, durante o período colonial com tratados assinados entre Portugal e Espanha nos séculos XVIII e XIX, restaram ainda algumas disputas fronteiriças a serem solucionadas nos primeiros anos da República. Uma dessas disputas ocorreu em torno do Acre, região de seringais legalmente pertencente à Bolívia, mas habitada por brasileiros, desde o final do século XIX. Sobre a Questão do Acre, afirma Oliveira (2004, p.41):

A busca pela borracha fez gerar novos conflitos fronteiriços, visto que uma grande leva de retirantes nordestinos brasileiros, que fugiam da seca, foi instalando-se ao longo dos rios Purus e Acre, ocasionando o povoamento da região, bem como as instalações de várias benfeitorias. Em 1898, ocorreu a confirmação, pela Comissão

Demarcadora de Limites, de que a região do Aquiri ou Acre, ocupada por seringueiros brasileiros, pertencia à Bolívia.

Antes de ocorrer o conflito pela posse do Acre, Brasil e Bolívia, haviam assinado o Tratado de Ayacucho em 1867, onde em seu artigo 9º estava previsto a construção de uma ferrovia para superar o trecho encachoeirado nos rios Madeira e Mamoré. Porém devido a sucessivos fracassos, em 1884 encerraram-se as tentativas de construir a ferrovia. Enquanto se tentava construí-la, a região do Acre era ocupada por brasileiros que estavam em busca do látex. O fato acabou causando um problema diplomático e um conflito entre bolivianos e brasileiros que estavam na região (em grande maioria os nordestinos), que não reconheciam o Acre pertencente à Bolívia, embora o governo do Brasil reconhecesse. O Tratado de Ayacucho de 1867 entregou a posse das terras aos bolivianos, mas não ocorreu uma ocupação efetiva do Estado Boliviano na região. Mas quando o governo boliviano, tentando resgatar sua soberania passou a tentar controlar a região criando um posto alfandegário e arrendando as terras aos norte-americanos através do *Bolivian Syndicate*, os acreanos “liderados pelo seringalista José Carvalho, rebelaram-se e expulsaram as autoridades bolivianas em 03 de maio de 1898. O espanhol Luiz Galvez Rodrigues de Aurias liderou uma rebelião e chegou a proclamar a independência e a instalar a República do Acre em 14 de julho de 1899” (OLIVEIRA, 2004, p.41). Sobre os fatores que ocasionaram uma luta armada na região acreana, afirma Teixeira (2001, p.127):

A conjunção de vários fatores veio a resultar na rebelião dos brasileiros que ocuparam a região do Acre, contra a soberania territorial boliviana. Era o Acre a maior região produtora da goma elástica do mundo; a borracha dali exportada era produzida por uma população majoritariamente brasileira. Apesar de o governo brasileiro ter reconhecido o Tratado de Ayacucho (1867) os direitos da Bolívia sobre aquela região, não havia marcos de fronteira naquele setor que permitissem o estabelecimento das lindes, restando dúvidas em relação ao final do território brasileiro e início do território boliviano. O controle quase nulo daquele espaço de fronteiras pelo governo boliviano permitiu ao Estado do Amazonas estabelecer ali a sua jurisdição, inclusive e principalmente no que se refere a cobrança de impostos, resultando daí que, apesar do território pertencer à Bolívia parte dele era regulado por leis brasileiras. A tentativa de controle daquele espaço pelo governo boliviano, no final do século, gerou atritos entre os funcionários do governo daquele país e a população brasileira ali residente.

Na tentativa de solucionar o problema, o governo boliviano arrendou as terras ao *Bolivian Syndicate*, que teria a concessão por 10 anos, desde que expulsasse os invasores. Os acreanos reagiram à expulsão e liderados pelo gaúcho Plácido de Castro teve início uma nova rebelião em agosto de 1902, conhecida como a Revolta do Acre. Para resolver a questão

referente ao Acre que se agravava, o Barão do Rio Branco, Ministro das Relações Exteriores, decidiu intervir e passar a disputa para o âmbito diplomático. Conduziu as negociações que acabaram resultando no **Tratado de Petrópolis**, firmado em 17 de novembro de 1903, que oficializou a incorporação do Acre ao território brasileiro. O governo do Brasil pagou à Bolívia a quantia de 2 milhões de libras esterlinas, “que em 2006 valeriam por volta de 230 milhões de dólares” (NARLOCH, 2009, p.201). Além disso, cedia algumas terras no Mato Grosso (próximas à foz do rio Abunã) e comprometia-se a construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré desde Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no rio Mamoré para escoar a produção boliviana pelo rio Amazonas, uma vez que a Bolívia havia perdido após uma guerra contra o Chile, sua saída para o Oceano Pacífico.

Então, dois artigos do Tratado de Petrópolis obrigaram o Brasil e a Bolívia a estabelecerem um Tratado de Comércio e Navegação que permitisse à Bolívia utilizar os rios brasileiros para atingir o Oceano Atlântico. “Um outro problema apareceu, pois teve ainda que pagar outra indenização no valor de 144 mil libras esterlinas, em função do arrendamento da área de litígio, ao *Bolivian Syndicate* que nunca atuou na região” (GOMES, 2008, p.87). Finalmente, o tratado estabeleceu definitivamente as fronteiras entre Brasil e Bolívia. O governo brasileiro presenteou o presidente da Bolívia com dois cavalos brancos.

Em razão desse episódio, o presidente boliviano Evo Morales, criticou o referido tratado, afirmando que “seu país deu o território do Acre em troca de um cavalo”. Fato que não é verdadeiro, já que o Brasil pagou caro pelo Acre. Ao contrário do que se costuma pensar, quem levou prejuízo e agiu com ingenuidade não foi o governo boliviano que perdeu o Acre, e sim o governo do Brasil que o adquiriu, após o recusar por três vezes, como afirma Narloch (2009, p. 202):

A Bolívia aproveitou de um momento de ingenuidade do Brasil para se livrar do Acre. Conseguiu ganhar um dinheiro com a venda e largar mão de um território que lhe traria gastos monumentais. Talvez o governo brasileiro da virada do século previsse que o Acre seria um mau negócio. Até adquirir a área definitivamente, em 1903, o Brasil tinha tentado, por três vezes, empurrá-la para os bolivianos. Só aceitou ficar com a região depois da insistência de seringueiros teimosos, militares clandestinos, patriotas e até um visionário espanhol que sonhava em fazer do Acre uma sociedade perfeita.

O termo território tem muitos significados, mas neste debate, nos remete a pensar na imensidão do território brasileiro com mais de 8,5 milhões de km², seus limites e fronteiras foram definidos com os demais países da América do Sul, com exceção do Chile e do Equador, após a independência. Anteriormente, no Período Colonial, através de tratados,

como o de Tordesilhas e o de Madri, Portugal e Espanha os demarcavam. Ao se tornar um Estado Nacional, o Brasil no que se refere a territórios, teve mais ganhos do que perdas, do final do século XIX ao início do século XX, como foi o caso do Acre incorporado ao Brasil através da diplomacia. Assim, “o território é uma parcela do espaço geográfico, apropriada por um sujeito, com limites e fronteiras. O termo é amplo e pode ser usado para delimitar um Estado Nacional (...)” (SARDE NETO, 2016, p.91). Foi na geografia clássica que se desenvolveu esse conceito e ele ainda é muito forte especialmente no que se refere às relações internacionais.

Se o interesse era a posse de uma região rica na extração do látex, a compra não foi vantajosa, já que os ingleses plantaram seringueiras no Oriente, umas próximas das outras, facilitando o extrativismo, ao contrário da região amazônica, onde as árvores eram dispersas na floresta. Logo, os ingleses se tornaram fortes concorrentes no comércio da borracha, dominando-o posteriormente, contribuindo com a decadência do Primeiro Ciclo da Borracha no Brasil por volta de 1910, embora continuasse a sua extração. Nessas circunstâncias, o Acre se tornou desde o início um mau negócio e até hoje gera mais prejuízos do que lucros para o Brasil: “em 100 anos, seriam 28 bilhões” (NARLOCH, p.213), as despesas para o Governo Federal. Enfim, o Acre é nosso!

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré até a atualidade é conhecida como a "Ferrovia do Diabo" devido às milhares de mortes de trabalhadores ocorridas durante a sua construção, entre 1907 e 1912, pelas doenças como malária, febre amarela, sarampo, beribéri e impaludismo, uma referência a de que sob cada um de seus dormentes existia um cadáver, embora Manoel Rodrigues Ferreira tenha comprovado que não é verdade. É apenas uma lenda que serve para causar impacto, devido ao sacrifício das pessoas envolvidas em sua construção e pelo grande número de mortos na região durante a execução da grandiosa obra.

A licitação para a construção da ferrovia foi realizada em 1905 onde “o governo brasileiro abriu concorrência pública para a construção da ferrovia. Venceu o engenheiro Joaquim Catramby, o qual encarregava a firma norte-americana *May Jekyll & Randolph*, para executar a construção” (LIMA, 2004, p.160). As obras tiveram início em 1907 durante o governo do presidente Afonso Pena e finalmente foram concluídas em 1912, já no governo do presidente Hermes da Fonseca. Ela “estava destinada a ser a mais importantante ferrovia da América do Sul” (GAULD, 1964, p.128).

Como já foi mencionado anteriormente, até a ocorrência da Guerra do Paraguai (1864-1870), o Império do Brasil não se interessava pela obra, pois não via benefícios. Antes da assinatura do Tratado de Ayacucho em 1867 entre Brasil e Bolívia e da ocorrência do conflito

na região do rio da Prata, já se previa a construção de uma ferrovia na região do atual estado de Rondônia, como afirma Rodrigues Lima (2001, p.17):

Planejada em 1861, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, com um ponto nodal próximo do Mato Grosso, até atingir a Bolívia), serviria como corredor para escoar a produção de borracha da província de Mato Grosso e Bolívia, até atingir o trecho do rio Madeira, chegando ao rio Amazonas e deste sendo embarcada para a Europa e América do Norte. A construção da referida ferrovia iniciou em 1872, por uma empresa da Inglaterra (a *Public Works*), que posteriormente não conseguiu levar adiante a construção. Entre 1878 e 1879, sua construção foi retomada, dessa vez, por uma empresa norte-americana (a *P & T Collins*) que não progrediu muito, construindo apenas 7 km de ferrovia e falindo em seguida. Entretanto, em 1907 a obra foi reiniciada, consequência do Tratado de Petrópolis.

Ainda no século XIX o coronel do Exército Americano George Earl Church se aproximou ao general boliviano Quentin Quevedo, ambos discutiram a ideia de resolver a questão do isolamento boliviano. A solução para o problema seria construir uma ferrovia, que no momento era a opção mais coerente. “O coronel Church conseguiu a autorização do Governo de Dom Pedro II para que a obra fosse construída em solo Brasileiro. A exigência de nosso imperador foi que a ferrovia se chamasse Estrada de Ferro Madeira Mamoré. (GOMES, 2008, p.75). Em 1871 foi fundada a *The Madeira and Mamore Railway Company Ltd.* Algumas firmas foram responsáveis pelas tentativas de construção da E. F. M. M.: a Firma inglesa *Public Works* em 1872 deu início à obra, porém devido a uma série de obstáculos, “no dia 09 de julho de 1873, após a divulgação do relatório, a *Public Works*, resolve pedir a rescisão do contrato, alegando ser enganada sobre as condições da região onde seria construída a ferrovia” (OLIVEIRA, 2004, p.48), abandonando-a. Em seguida, na tentativa de continuar a obra, *Church* assinou um contrato com a firma americana *Dorsay & Caldwell* no dia 17 de setembro de 1873, onde assumiu o compromisso de dar continuidade, utilizando os materiais deixados pela firma anterior. Não desejando fazer o empreendimento, em 1875, transferiu para a Firma inglesa *Reed Bross. & Co* que não pretendia lançar-se para um lugar tão longínquo e não recomeçou a obra. Em 1877 *Church*, anulou o contrato e a firma moveu uma ação judicial e acabou sendo indenizada em 25 mil Libras Esterlinas, sem ter sequer conhecido a região. Após ter solucionado a questão, entrou em cena a quarta firma construtora, a *P.&T. Collins*, que foi mais uma a fracassar na construção da ferrovia. Diante das dificuldades e das tentativas, finalmente em 1879, foi suspensa. A região não foi abandonada e continuou habitada por seringueiros em razão do alto preço da borracha no mercado internacional. Neste período, duas comissões foram enviadas para a região a fim de

estudarem os trechos encachoeirados dos rios Madeira e Mamoré. “Foram encaminhadas as comissões dos engenheiros Carlos Morsing em 1883 e a comissão Pinkas em 1884, com o objetivo de se desenvolver amplos estudos topográficos para saber da viabilidade de construção da ferrovia (GOMES, 2008, p.83).

Depois de sucessivos fracassos nas tentativas da construção da E. F. M. M., as obras só foram reiniciadas em 1907, após a assinatura do Tratado de Petrópolis em 17 de novembro de 1903, onde o Brasil após ter oficializado a posse definitiva do Estado do Acre, ficava responsável pela construção da ferrovia. Agora o governo brasileiro era obrigado, de acordo com a cláusula VIII, e se comprometia não somente reiniciar, mas terminar a obra no prazo de quatro anos.

A estrada seria construída desde o porto de Santo Antônio, uma antiga vila fundada nas margens do rio Madeira, no ano de 1728, pelo padre Jesuíta João Sampaio com a denominação Santo Antônio das Cachoeiras, posteriormente designada Santo Antônio do Rio Madeira, até o porto de Guajará-Mirim, no Mamoré. Mas houve mudança nos planos. O ponto inicial passou a ser sete quilômetros abaixo nas proximidades do igarapé grande, no extremo da grande curva do Madeira, no “Porto Velho dos Militares”, permitindo no decorrer da execução da obra o surgimento de Porto Velho e o crescimento e a emancipação político-administrativa do primeiro município da região onde se encontra o atual Estado de Rondônia: Santo Antônio do Rio Madeira, em 1911, antes do término da obra, que foi concluída em 1912.

Curiosamente, com o desenvolvimento de Santo Antônio, mesmo se encontrando distante aproximadamente sete quilômetros do ponto inicial, não se acreditava que Porto Velho também se desenvolvesse e que o mesmo permaneceria apenas como porto e moradia dos construtores da ferrovia. Sobre a questão Ferreira (2005, p.331), afirma:

Porto Velho nasceu como ponto inicial da ferrovia e supunha-se inicialmente que permaneceria sempre somente local de transbordo das cargas entre a estrada de ferro e os vapores que faziam a linha de Belém do Pará. Isto é, supunha-se que Porto Velho nunca seria mais do que um local de grandes armazéns, oficinas e residências para o pessoal empregado da ferrovia. E por isso mesmo, criavam-se dificuldades para que residissem em Porto Velho, os que não estavam diretamente ligados à ferrovia. Por essa razão crescia a população de Santo Antônio, onde havia tudo o que se caracterizava uma cidade.

Contrariando o surto de crescimento, anos depois ocorreu a sua decadência, após a perda da importância da estrada de ferro, mais precisamente na década de 30 do século passado. “Enquanto o governo de Mato Grosso ia se esquecendo de Santo Antônio, por ficar muito longe de sua capital, Porto Velho ia crescendo com a construção da estação inicial, cais,

oficinas, casas para trabalhadores, caixa d'água e também barracões de depósitos (SILVA, 1984, p.49) Inclusive, com a criação do Território Federal do Guaporé, foi extinto o município de Santo Antônio do Alto Madeira (mudou-se o nome na mesma década), em 1945 e sua área incorporada a Porto Velho. Por que o ponto inicial não seria mais Santo Antônio? Quais razões justificavam a mudança, já que o Tratado de Petrópolis determinava que a ferrovia ligasse Santo Antônio a Guajará-Mirim? A respeito dessa questão, afirma Silva (p. 85):

Como os contratantes da ferrovia considerassem Santo Antônio muito doentio, além de não dispor de porto de atracação condizente com as exigências da companhia construtora da estrada, por ser muito cheio de pedras, tendo os navios que ficar muito distantes do povoado para o desembarque de suprimentos e víveres, em 1907 ficou definido que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré teria início em terras do Amazonas. A melhor área para o começo da ferrovia seria 7 km abaixo de Santo Antônio. Em volta do local construíram-se residências, armazéns, porto, etc. Era o surgimento de Porto Velho, favorecido por invejável posição geográfica, hoje usufruindo da posição de principal porto fluvial da região.

São claras as evidências que o melhor local seria longe dali, devido às péssimas condições de Santo Antônio e a melhor posição geográfica do antigo Porto Velho dos Militares. Joaquim *Catramby*, o vencedor da licitação e um dos responsáveis pela execução da obra, afirma sobre a importância da mudança, considerando que seria um novo fracasso, se ela não ocorresse. Segundo Gomes, (2008, p.89):

Se a estrada não tivesse tido o seu ponto inicial em Santo Antônio, ter-se-ia podido contar o quarto desastre da Madeira-Mamoré. Levando por essa convicção, e apesar do Tratado de Petrópolis determinar taxativamente que se fosse o ponto de partida da estrada, procurei o então Ministro de Indústria, Viação e Obras Públicas, Doutor Miguel Calmon, quem expus as vantagens que me levaram a pugnar pela ideia de se dar começo a estrada em Porto Velho. Manifestando-se de acordo com essa ideia, o Ministro aprovou, pelo aviso nº2, de 16 de janeiro de 1908, a preferência dada a essa localidade para início das obras da linha férrea.

No contexto da construção da “ferrovia do diabo”, entrou em cena naquele momento, a figura de um grande empreendedor e símbolo do imperialismo dos EUA no Brasil: Percival Farquhar, filho de um importante industrial norte-americano, que tinha empreendimentos dentro e fora de nosso país. Ele era conhecido como o “Dono do Brasil” e representava o capitalismo espoliativo do início do século passado. “Estava em curso a primeira grande obra dos Estados Unidos fora de seu território, era como se estivessem repetindo a epopeia americana de conquista do oeste selvagem, mas agora, a região era outra, completamente desconhecida e inóspita” (GOMES, 2008, p.80). Lembrando que, o século XIX, foi

caracterizado entre os principais fatores, pela Segunda Revolução Industrial: marcada pelo avanço da industrialização na Europa, Estados Unidos da América e Japão, pela procura de novas matérias-primas e de mercados consumidores, as disputas entre as grandes potências mundiais e pela política imperialista sobre a África, Ásia e América Latina.

Enquanto a África e Ásia eram repartidas entre as principais potências europeias, a América Latina sofria influências e intervenções dos EUA, através da Doutrina *Monroe* e do *Big Stick*. Quando Charles *Goodyear* em 1839 criou o processo de vulcanização da borracha, a Amazônia passou a estar completamente aberta aos interesses capitalistas internacionais.

Para se construir uma ferrovia era necessária mão de obra, que veio de diversas partes do mundo, como norte-americanos, espanhóis, portugueses, alemães, italianos, hindus, colombianos e outros. Muitos trabalhadores negros antilhanos (de Barbados, Trinidad e Tobago, Jamaica, Santa Lúcia, Martinica, São Vicente e outras ilhas das Antilhas) conhecidos por “barbadianos” foi trazido, acreditando que eram mais resistentes ao calor e a malária, devido ao vigor e preparo físico que possuíam. Era apenas uma hipótese, já que não ficou comprovada a veracidade do fato. Inclusive dentre as milhares de mortes, durante a realização da obra, havia muitos negros. Esses trabalhadores já haviam sido utilizados com sucesso em outro ambiente tropical hostil: a selva panamenha, durante a construção do Canal do Panamá.

“Para manter o ritmo da construção, mês a mês chegava uma nova leva de trabalhadores que iria substituir os enfermos e os mortos. Diante das dificuldades de permanecer na região, a contratação de novos funcionários era conseguida mediante uma remuneração bastante elevada” (OLIVEIRA, 2004, p. 53). Os trabalhadores tiveram que se adaptar as condições inóspitas da selva amazônica. Dentre as grandes dificuldades enfrentadas para a realização de tal façanha, a sua construção nas proximidades do rio Madeira era uma tarefa muito árdua, permitindo que o empreendimento se tornasse cada vez mais difícil, uma verdadeira odisséia. Segundo Teixeira (2005, p.243):

A insalubridade das margens do rio Madeira foi, sempre, a causa principal dos fracassos dos empreendimentos que no século passado objetivaram a construção da estrada de ferro de Santo Antônio a Guajará-Mirim, numa extensão de mais de 350 quilômetros. Entre esses dois locais o relevo da região é variado. Em grande parte, é recoberto pela majestosa flora que constitui a hileia amazônica, exuberante, com suas espécies vegetais que na superfície se sustentam nas sapopembas, para se atirarem para o alto, na luta vertiginosa pela luz do sol. Essa floresta típica é substituída, às vezes, por áreas de cerradões, que tão bem caracterizam a flora do planalto central brasileiro. Alternam-se os solos de aluvião e os afloramentos de rochas arqueanas, graníticas e gnáissicas. Frequentemente, grandes extensões de terrenos planos e mais baixos que as margens do Madeira correm-lhe adjacentes. Por isso, as águas das cheias, quando o rio transborda, inundam aquelas áreas, constituindo, nas vazantes, imensos pântanos, onde proliferam as variadas espécies

de mosquitos que, aos milhões, em nuvens, se tornavam num inferno para os que se aventuravam na região.

Percival Farquhar fundou a Madeira Mamoré *Railway* “cerca de três meses após ter a empresa *May & Jekyll* chegado a Santo Antônio, foi fundada a 02 de agosto de 1907, na cidade de *Portland, Maine*, nos Estados Unidos, a companhia Madeira- Mamoré *Railway Company*, cuja finalidade principal era adquirir a Joaquim *Catramby* a concessão que ele detinha para construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré” (FERREIRA, 2005, p.206). Porém, a construção de uma ferrovia em plena floresta amazônica não era uma tarefa fácil. “As obras sempre foram marcadas por problemas, pois a região possuía um terrível histórico negativo” (GOMES, 2008, p.90). A própria floresta amazônica, com seu alto índice de precipitação pluviométrica se encarregou de destruir trechos inteiros dos trilhos, aterros e pontes. O fracasso da experiência anterior nos mostra que as dificuldades eram imensas, devido a muitos fatores, como as condições climáticas, doenças tropicais e também pelo fato de que se pretendia construí-la paralelamente ao rio Madeira, para atender as necessidades dos seringueiros das margens do mesmo, onde o ideal seria a sua construção em terra firme, em região de planície, longe dos rios. Mas afastar a Madeira-Mamoré da região ribeirinha, seria desviar-se do objetivo de sua construção: superar os trechos encachoeirados do Madeira, como afirma Teixeira (2005, p.243):

A função da estrada não seria unicamente ligar Guajará-Mirim a Porto Velho. Entre esses dois pontos, do Madeira possui vinte cachoeiras. Se a diretriz da linha férrea fosse afastada demasiadamente da margem direita do rio, com o objetivo de procurar sempre os terrenos firmes, onde morre a Chapada dos Parecis, então aos produtores do látex da margem esquerda do Madeira de nada valeriam as paralelas de aço. O objetivo (...) era servir os produtores da margem esquerda, que levariam a goma à ferrovia, simplesmente atravessando o Madeira, nos trechos de rio onde as águas deslizam mansamente, entre uma cachoeira e outra. Eis, pois, a razão por que a estrada, cuja função seria anular o obstáculo oposto ao transporte, que eram as cachoeiras do Madeira, deveria cortar-lhes, bem próxima, como se estivesse presa a um ímã.

Entre Porto Velho e Santo Antônio, foi construído um hospital para atender as vítimas das constantes epidemias de doenças tropicais, que foram grandes obstáculos durante a execução da obra. No início, o Hospital da Candelária contava apenas com um médico, o Dr. *Shivers*, que quatro meses após chegar à região, foi substituído pelo Dr. *Belt*, um médico experiente no tratamento de tais doenças. Em seu relatório, classificou a região como uma das mais doentias do mundo. A preocupação com a saúde e com o saneamento básico era pequena. “Entretanto, a firma construtora não tinha o menor interesse em proporcionar

melhores condições sanitárias, médicas e hospitalares aos trabalhadores.” (FERREIRA, 2005, p.205). Em 1910, o conceituado médico sanitarista Oswaldo Cruz chegou a Porto Velho, acompanhado pelo também médico Belizário Pena, ambos contratados pela construtora da ferrovia, para desenvolverem um plano de combate às epidemias da região. As condições sanitárias de Santo Antônio eram precárias. Somado a outros fatores, houve inclusive, a mudança para Porto Velho, do ponto inicial da ferrovia. Afinal, quantas pessoas morreram durante a sua construção? O índice de mortalidade na região é falho, como afirma Ferreira (2005, p.205-206):

A estatística referente a 1907 é falha. Como, aliás, todas as estatísticas dos anos seguintes, que se referiam quase unicamente aos óbitos ocorridos no hospital e na linha. Podemos, assim, considerar que o número de mortos deveria ser sempre consideravelmente maior do que as estatísticas elaboradas pela Madeira- Mamoré *Railway*. E podemos também admitir que o número total de óbitos devesse ser sempre quatro vezes o apresentado por aquelas estatísticas dos concessionários da estrada.

No entanto, existem estatísticas tanto do número de trabalhadores, quanto do número de mortos. Embora acredite ser falho, pode-se concluir que houve muitas mortes em razão dos diversos fatores citados anteriormente. Segundo Oliveira (2004, p.53):

Trabalharam na construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré aproximadamente 21.187 operários, provenientes de diversas nacionalidades. Faleceu um total de 1593 operários, sendo 631 brasileiros, 366 espanhóis, 208 antilhanos, 148 portugueses, 52 alemães, 29 italianos, 30 colombianos, 20 americanos e de diversas outras nacionalidades.

A mortalidade durante a construção da Madeira Mamoré não se aproxima da célebre frase: “cada dormente da estrada representa uma vida humana”. Em sua obra *A Ferrovia do Diabo*, Manoel Rodrigues Ferreira faz os cálculos e afirma que havia 549 mil dormentes e que não poderia ter morrido essa quantidade de gente. Sobre a questão da referida frase e também dos registros oficiais do Hospital da Candelária, referência no tratamento de doenças tropicais da época, afirma Goes (2007, p. 150):

No período de jan-1909 a dez-1912 foram ali atendidos 145.647 doentes. E que ocorreram, nesta etapa e no hospital, 1.552 óbitos. Há quem afirme, entretanto que os mortos foram quase 6000, incluindo-se aqui os que morreram fora do hospital. Não procede, portanto, a lenda que diz que cada dormente da estrada representa uma vida perdida, que fez com que fosse denominada ferrovia do diabo, ou da morte, por alguns autores. Apenas para ilustrar, nos seus 366 km a estrada tinha cerca de 750 mil dormentes.

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré foi de vital importância para o desenvolvimento da região do vale do Madeira, onde hoje é o Estado de Rondônia. Na região havia somente um povoado denominado Santo Antônio, na margem direita do rio Madeira, pertencente ao Estado do Mato Grosso. Ainda em 1909 o governo da República arrendava pelo prazo de 60 anos a Madeira Mamoré *Railway*. A partir de sua construção surgiram outros povoados, onde dois deles deram origem a cidades de Porto Velho (02 de outubro de 1914) e Guajará-Mirim (12 de julho de 1928).

Finalmente no dia 30 de abril de 1912 foi inaugurado o último trecho da estrada de ferro Madeira-Mamoré, quando foi colocado o último dormente no ponto final, em Guajará-Mirim, totalizando 364 km do ponto inicial em Porto Velho. Cessava o sacrifício de enfrentar os trechos encachoeirados, iniciado ainda no século XVII por Raposo Tavares, que partiu de da Capitania de São Paulo até atingir os rios Guaporé, Mamoré, Madeira, Amazonas e o Oceano Atlântico. E posteriormente, no século XVIII, pelo bandeirante Francisco de Melo Palheta, que partiu de Belém, rumo ao Mato Grosso fazendo o percurso inverso. Após mais de 120 anos, enfim os obstáculos foram vencidos. A locomotiva a vapor substituía a navegação. “Por volta de 1912, o grupo Farquhar controlava, em todo o Brasil, companhias que exploravam concessões de portos, ferrovias, bondes, iluminação e energia elétrica, gás, serrarias, fazendas de gado, frigoríficos e hotéis. (TEIXEIRA, 2001, p.136). No dia 01 de agosto do mesmo ano, a ferrovia foi inaugurada, ligando os dois extremos. Oficialmente, o governo brasileiro pagou mais de 62.000 contos de réis pela sua construção. Um mês antes de sua inauguração foi instalado o município e a comarca de Santo Antônio do Rio Madeira, pertencente ao Estado de Mato Grosso, criado pelo Decreto- Lei nº 576 de 27/09/1911.

O conceito de região segundo Fernandes (2020, p.48) “ressalta a diferenciação espacial e a coesão ou articulação entre diversos elementos situados em determinadas parcelas do espaço”, demonstra que mesmo pertencente à Amazônia, Porto Velho tem aspectos próprios em sua cultura, enraizada na construção da ferrovia, onde a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, contribuiu para a visibilidade de Rondônia e a incorporação de Porto Velho na dinâmica regional, influenciando inclusive, o sul do estado do Amazonas. Assim, “regionalizar é, antes de tudo, “recortar” ou “compartimentar” o espaço geográfico”. (FERNANDES, 2020, p.20). Dentro da dinâmica regional, Porto Velho se destaca como o principal município do estado, sendo o mais populoso, o maior em extensão territorial, possui o maior PIB e é a sede do governo do estado, sendo a sua capital.

O DESTINO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

Quando a ferrovia ficou pronta, após dizimar milhares de vidas, seu destino foi o pior possível: primeiro porque houve uma grande queda no preço do látex, marcando a decadência do Primeiro Ciclo da Borracha no mesmo ano e depois, devido ao fato de que o transporte dos produtos bolivianos, que poderiam ser feitos pela Madeira-Mamoré foi deslocado para outras estradas de ferro, como por exemplo a ferrovias construídas no Chile e na Argentina.. Superado o problema dos obstáculos, havia um outro problema: os fretes acabavam consumindo todo o lucro da venda da borracha e os produtores acabavam desistindo de despachar a borracha nos pontos de embarque. O pior é que a ferrovia não podia funcionar com as tarifas de frete baixas. Para piorar, em 1913, Farquhar admitia que estava arruinado porque segundo Ferreira (2005, p.332-333):

As Guerras Balcânicas de 1913-1914, mais a I Grande Guerra, que se iniciava neste último ano, que se iniciava neste último ano, provocaram uma grande depressão econômico-financeira nas nações atlânticas levando inclusive os banqueiros internacionais, inclusive os de Paris, a cortar os créditos do conglomerado de empresas de Farquhar no Brasil (...). Verificaram os investidores europeus e norte-americanos que seus bens aplicados nas empresas dirigidas por Farquhar no Brasil estavam perdidos. E reunidos nos Estados Unidos, decidiram afastar Farquhar da direção do conglomerado de empresas e substituí-lo por um interventor, que seria enviado dos Estados Unidos. Era ele W. Cameron Forbes, que fora anteriormente governador nas Filipinas.

No ano de 1914, o povoado de Porto Velho foi elevado a categoria de município do Estado do Amazonas, localizado apenas a 7 quilômetros de Santo Antônio do Rio Madeira, pertencente ao Estado de Mato Grosso, que já havia se tornado município dois anos antes. Guajará-Mirim, no ponto final da ferrovia, um povoado chamado Esperidião Marques foi elevado à categoria de município somente em 12 de julho de 1928.

Outro fator responsável pelo malogro da E.F.M.M. foi a construção do Canal do Panamá, que entrou em atividade 1914, diminuindo as distâncias entre o Pacífico e o Atlântico. Assim, foi perdido o objetivo principal de sua construção: escoar a borracha e outros produtos boliavianos da região para os portos do Atlântico.

Quando ocorreu a Quebra do Bolsa de Valores de Nova York em 1929, a Madeira Mamoré Railway Company entrou em profunda crise. A ferrovia foi desativada parcialmente na década de 1930. O arrendamento feito em 1909, pelo prazo de 60 anos, deveria terminar

em 1972, já que se contava a partir de 1912. Entretanto em 1937, o Governo Federal, rescindiu o contrato.

Com a criação do Território Federal do Guaporé com áreas desmembradas dos Estados do AM e MT, em 1º de setembro de 1943 pelo presidente Getúlio Vargas, quando a região reviveria a extração do látex, durante a Segunda Guerra Mundial (1942-1945), no chamado Segundo Ciclo da Borracha (1942-1945) a E.F.M.M. passou a ficar dentro desse Território que passava a ter governadores nomeados pelo Presidente da República. Ao invés de melhorar, a decadência do Segundo Ciclo da Borracha fez piorar a situação na região do recém criado Território Federal: o município de Santo Antônio do Alto Madeira foi extinto e sua área foi anexada à Porto Velho, que surgiu e se desenvolveu a partir das obras da ferrovia, que continuou “sobrevivendo” na década seguinte.

A partir de então, na década de 1960 a ferrovia foi transferida para o 5º BEC, que a manteve funcionando, porque era a única ligação entre as 2 únicas cidades existentes no Território Federal de Rondônia, até a construção e inauguração da BR-29 (atual BR-364), que corta todo o Estado, seguindo o trajeto das antigas Linhas Telegráficas do Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon e da BR-425, de Abunã a Guajará-Mirim. Sobre a construção da BR-364, afirma Leal (1984, p.293):

Os estudos concluíram pelo estabelecimento da ligação asfáltica Cuiabá-Porto Velho como se segue: um trecho da BR-070, daquela capital a Cáceres; um trecho da BR-174, de Cáceres a Pontes e Lacerda; um trecho de rodovia a ser construída, de cerca de 200 km de Pontes e Lacerda a atual BR-364, galgando o degrau vale do Guaporé-Chapada Mato-Grossense nas proximidades de Barracão Queimado e por essa rodovia prosseguir até Porto Velho.

Antes da construção da BR-29 (atual BR-364), só se chegava a Porto Velho de ferrovia pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré a partir de Guajará-Mirim, de balsa a partir de Manaus ou de avião. O transporte rodoviário era inexistente. Em 2 de fevereiro de 1960, em meio a uma reunião com os governadores dos estados da região norte, o Presidente Juscelino Kubitschek decidiu construir a então a BR-029 (atual BR-364), ligando Cuiabá a Porto Velho. Um trecho de 1442 quilômetros que só foi totalmente pavimentado no ano de 1984. A criação da rodovia Cuiabá-Porto Velho fez com que a ferrovia perdesse o seu sentido, não levando em consideração a sua importância econômica e histórica, causando prejuízos para o Território. Segundo Oliveira (2004, p.57):

A desativação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré desencadeou uma série de consequências para o Território Federal de Rondônia, principalmente para Porto Velho e Guajará-Mirim, pois o comércio dessas cidades tinham como mola

propulsora os salários dos ferroviários, que era a maior fonte lucrativa para os comerciantes. Vale ressaltar que tais consequências também eram sentidas pelas vilas que haviam se desenvolvido ao longo da ferrovia.

A ferrovia foi desativada totalmente em 1972, ano em que era inaugurada a Rodovia Transamazônica (BR-230). Ainda na década de 1970, boa parte dos materiais foram vendidos como sucata. Fato que acabou revoltando principalmente aqueles que haviam trabalhado e quase perderam suas vidas durante a execução da obra.

Na década de 1980, realizou-se um seminário com o objetivo de ressaltar a importância da E.F.M.M. para a região, sendo contratada a engenheira Antônia Palitot para recuperá-la. Não sendo possível sua recuperação total, em 1981, era inaugurado um trecho de apenas 7 quilômetros ligando Porto Velho à Cachoeira de Santo Antônio. Em 2001, com o desmoronamento de um trecho, ocorria novamente a paralisação de suas atividades. No dia 10 de novembro de 2005 a ferrovia foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Depois de seu tombamento passou um período de abandono. Porém, com a construção das Usinas Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau no rio Madeira, como compensação pelos impactos ambientais, foram feitos investimentos na recuperação e conservação do museu e de algumas locomotivas, tendo como consequência, a revitalização do complexo ferroviário. Mas quando tudo parecia estar caminhando bem, uma enchente histórica no rio Madeira em 2014, deixou tudo submerso.

Embora tenham retirado tudo o que foi possível, transferindo para outros lugares o acervo do museu, muitos foram os prejuízos e o abandono continuou. A administração do prefeito de Porto Velho Hildon Chaves (2017-2020) se comprometeu em fazer obras de recuperação do complexo ferroviário, que é uma parte da ferrovia que custou a vida de milhares de trabalhadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Elaborado através de uma visão geral sobre os fatos referentes aos antecedentes da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, bem como o destino da referida estrada, o trabalho foi realizado com base em pesquisas em obras publicadas de diversos autores, conhecedores da História de Rondônia, no intuito de entender e aperfeiçoar os conhecimentos sobre a historiografia, não só de Rondônia, mas da região Amazônica e porque não dizer do Brasil, já que Rondônia integra uma das unidades da Federação. Não é possível compreender

a fascinante odisséia da construção da ferrovia desvinculada do Primeiro Ciclo da Borracha, da Questão do Acre e do Tratado de Petrópolis.

Assim sendo, pretendeu-se que a abordagem sobre o tema fosse tratada de forma conjunta e sequencial, a fim de elencar mais sucintamente todas as etapas da construção e suas consequências materiais e humanas, já que muitas vidas foram perdidas durante não somente o feito entre 1907 e 1912, mas também no século XIX, quando houve as primeiras tentativas de construí-la. Procurou-se, também, fundamentar as reflexões nos conceitos geográficos de território e região, uma vez que a construção da ferrovia e seu destino final implicaram em questões territoriais entre o Brasil e a Bolívia, bem como em questões regionais internas ao nosso país.

Assim, a história da construção da Estrada de Ferro é de vital importância para o Estado de Rondônia, que começou a se desenvolver ainda quando suas terras pertenciam aos Estados de Mato Grosso e Amazonas, justamente na época desse feito. De toda essa trajetória, permite-se extrair como legado e pontos positivos o crescimento e surgimento de várias cidades como é o caso da capital Porto Velho, Santo Antonio das Cachoeiras, Jaci Paraná, Vila Murtinho e Guajará-Mirim. Quando a região revivia a exploração do látex, durante o Segundo Ciclo da Borracha, no ano de 1943 o então presidente da República Getúlio Vargas, permitiu a criação do Território Federal do Guaporé, que em 1956 passa a ser denominado Território Federal de Rondônia e posteriormente Estado de Rondônia em 1981. A estrada de ferro, por sua vez, perdeu sua importância após a queda da produção do látex, da abertura da BR-364, sendo desativada, sucateada na década de 1970, permanecendo no abandono e desaparecendo. Existe a possibilidade de serem reativados apenas sete quilômetros para turismo. Porém não se deve esquecer jamais de suas contribuições e principalmente que sua história tem que ser mantida e preservada tanto materialmente quanto culturalmente, porque faz parte da história do Estado de Rondônia e, também, de seu povo. Manter viva a história da ferrovia é preservar a memória daqueles que sacrificaram suas vidas em prol de sua construção.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORZACOV, Yêdda Pinheiro. **Porto Velho: 100 anos de história (1907-2007)**. Porto Velho, Primmor, 2007.

FACHIN, Odília. **Fundamentos Metodológicos**. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

FERNANDES, Caio da Silveira. **Geografia das Redes**/Caio da Silveira Fernandes, Gislene Aparecida dos Santos. Curitiba: Intersaberes, 2020.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

GAULD, Charles A. **The last titan - Percival Farquhar**. Stanford University: USA 1964.

GOES, Hercules. **Madeira- Mamoré: Patrimônio da Humanidade**. 5 ed. Porto Velho, Primmor, 2007.

GOMES, Emmanoel. **Conhecimentos regionais para concursos e vestibulares**. Porto Velho: Mundial, 2008.

LEAL, Paulo Nunes. **O outro braço da cruz**. Porto Velho: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1984.

LIMA, Abnael Machado de. **Terras de Rondônia: aspectos físicos e humanos do estado de Rondônia**. 3 ed. Porto Velho: Gráfica, 1997.

LIMA, Flávio Rodrigues. **O espaço da sociedade rondoniense: noções do meio natural ao meio geográfico**/ Flávio Rodrigues Lima, Odenildo Gomes Veloso. Porto Velho: Rondônia, 2001.

NARLOCH, Leandro. **Guia politicamente incorreto da História do Brasil**. São Paulo: Leya, 2009.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. **História: desenvolvimento e colonização do estado de Rondônia**. 5 ed. Porto Velho: Dinâmica, 2004.

SARDE NETO, Emílio. **Território, Cultura e representação**/Emílio Sarde Neto, Lawrence Mayer Malanski. Curitiba: Intersaberes, 2016.

SILVA, Amizael Gomes da. **Conhecer Rondônia**. 2 ed. Porto Velho: M & M.

_____. **No rastro dos pioneiros**. Porto Velho: Escopo, 1984.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. **História Regional: Rondônia**/ Marco Antônio Domingues Teixeira, Dante Ribeiro da Fonseca. 2 ed. Porto Velho, Rondoniana, 2001.