



# 1912

## Vitória na Selva

**UMA DAS MAIS FANTÁSTICAS PÁGINAS  
DA HISTÓRIA DO BRASIL E DO MUNDO MODERNO**

RICARDO LEITE

**C**omo 20 mil trabalhadores de cinquenta nacionalidades, a medicina e a engenharia mais modernas da época, 350 poderosas mulas argentinas, e todo dinheiro do mundo, venceram a brutal e isolada selva amazônica, na construção da impossível e espetacular Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que garantiu ao Brasil a soberania de vasta e rica porção do território amazônico, e evitou uma guerra de fronteira.

A epopeia da espetacular Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Rondônia, na fronteira do Brasil com a Bolívia, contada como uma grande reportagem jornalística e uma emocionante novela repleta de surpresas, reviravoltas e novidades.

Embarque junto com personagens do Brasil e do mundo, numa eletrizante viagem de dois séculos até a atualidade, nos trilhos de uma das mais extraordinárias ferrovias já construídas em todos os tempos. Uma incrível aventura de coragem, cooperação entre as nações e vitória sobre o impossível.

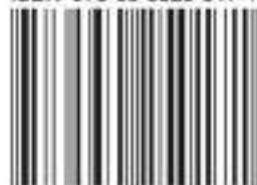
Acesse:

<https://www.facebook.com/estradaferromadeiramamoreror/>

<https://efmm100anos.wordpress.com/>

<https://twitter.com/efmm100>

ISBN 978-85-5025-017-1



9 786550 250171

**D**izem que os fatos, por si mesmos, não tem sustentação lógica ou narrativa. É necessário que se lhes interprete, explique, situe em um quadro maior e, por vezes, se justifique a própria existência em um dado contexto. Longe de desejarmos evocar autores ou correntes de natureza historiográfica ou filosófica, nosso propósito é tão somente apresentar autor e obra aos leitores. Um autor ousado, que se propõe colocar fatos históricos envolvendo Rondônia e seu ato fundador, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, sob outras perspectivas. Isso implicará em muitas ações cênicas, como se um filme ou uma nova série estivesse a ser roteirizada e rodada... O narrador-autor, primeiramente, cuidará de informar ao leitor, por meio de uma bem desenhada linha do tempo, o enredo da epopeia que ele se propõe a descrever reenquadrando paisagens, épocas, personagens e fatos. Depois alargará a descrição, a análise e o debate em torno de cada estação-capítulo, apresentando acontecimentos, na intercessão espaço-temporal, que ganharam ou passarão a adquirir registro histórico e importância – ressaltada, reavaliada ou reabilitada. O retoque preciso em alguns personagens de vulto é, aliás, um dos pontos altos desta obra. Percival Farquhar, mas não somente ele, ganha novo figurino. A demonização que o atingiu, durante décadas, é arrefecida, tanto quanto a própria ferrovia que ele construiu, que perde, definitivamente, o seu qualificativo discriminatório e difamante... Ricardo Leite, jornalista de talento, com outros livros publicados, acaba por criar uma obra de referência, de consulta obrigatória quando se trate de conhecer o processo colonizador e civiliza-

tório de Rondônia ou, para ser mais preciso, de uma vasta porção da Amazônia Ocidental (que inclui também o Acre e o Amazonas, em sua porção meridional). Elementos de história, geografia, sociologia, antropologia e ciência política se entrecruzam, numa linguagem ágil e leve. 1912, mais que uma data, passa a simbolizar um momento especial entre outros marcos históricos, anteriores e posteriores da história de Rondônia, indo além dos seus limites geográficos, abarcando a Bolívia, país-ator importante neste contexto e o próprio Estados Unidos, cuja mão de obra especializada veio elaborar uma das mais desafiadoras obras de construção civil do século XX. Convido, portanto, o leitor a embarcar na (re)elaboração de um mosaico histórico em que desfilarão pessoas em suas épocas, com seus traços humanos – de miséria ou grandeza – traços estes necessários para desenhar melhor a saga amazônica da construção de uma estrada de ferro e seus profundos significados para um país, uma região e um novo estado da federação. À leitura!

*Abel Sidney*

Academia Rondoniense de Letras

RICARDO LEITE é jornalista e advogado nascido em Aracaju, Sergipe. É membro da Academia Rondoniense de Letras, morou com a família nas cinco regiões do Brasil, e como servidor público federal, trabalhou junto ao Iphan e à ANTT, sempre com um especial olhar ferroviário.

Fale com o autor:

[ricardoleiterondonia@gmail.com](mailto:ricardoleiterondonia@gmail.com)

Ricardo Leite

1912

**Vitória na Selva**

---

1ª edição

---

Porto Velho – Rondônia, 2019



2019 © by Ricardo Leite



Rua Marechal Deodoro, 1956 C Centro  
CEP: 76804-098 Porto Velho-RO  
(69) 99246-7839 (WhatsApp)

Projeto Editorial / Gráfico: Temática Editora  
Preparação de originais e revisão

As imagens que aparecem neste livro foram selecionadas por meio de pesquisa em renomados acervos públicos e privados. No entanto, o histórico do detentor dos direitos autorais ou o autor de algumas imagens podem ser desconhecidos. Agradecemos o envio de informações adicionais a respeito das imagens eventualmente não identificadas, a fim de que possamos alterar os créditos nas próximas edições.

Dados internacionais de Catalogação na Publicação - CIP

L533m Leite, Ricardo.

1912: vitória na selva./ Ricardo Leite.– 1. ed. – Porto Velho: Temática Editora, 2019.  
400 p.; il.

ISBN 978-65-5025-017-1

1. História regional. 2. EFMM. 3. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

CDD 385.0981  
CDU 94(811.3)

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Zane S. S. Santos CRB 11/1081

## SUMÁRIO

<b>Linha do tempo .....</b>	<b>19</b>
-----------------------------	-----------

<b>Prefácio do autor .....</b>	<b>27</b>
--------------------------------	-----------

**Apresentação** – Embarque num emocionante passeio de lancha pelo poderoso rio Madeira sob o comando de um filho de ferroviário da espetacular Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Veja os botos, a vegetação amazônica, os barcos de carga e passageiros que fazem a linha até Manaus. Se impressione com a força das águas turbulentas na boca da barragem da imensa hidrelétrica de Santo Antônio, que mantém o Brasil ligado. Vislumbre a bela silhueta da ponte Rondon-Roosevelt ao lado de norte-americanos. Creia na força da agricultura brasileira exportando pela hidrovia do Madeira toneladas de grãos que alimentam o mundo. Entenda como a linha do tempo da EFMM parte do passado, vem até o presente e ilumina o futuro ..... **33**

**1. VIVA PUERTO VIEJO!! VIVA BOLÍVIA!!** – Como seria mais uma grande e colorida festa multinacional na hipotética, valiosíssima e boliviana *Ferrocarril* Madeira-Mamoré (FCMM). Uma realidade alternativa que, por pouco, não virou história ..... **47**

**2. BRASIL MENOR** – A habilidade do barão de Rio Branco deu ao Brasil sua maior vitória diplomática de todos os tempos. Acompanhe os meandros das manobras, marchas e contramarchas da diplomacia, suas idas e vindas, num tempo de comunicações precárias. Em 1910, com os trilhos na metade do caminho, Porto Velho do rio Madeira possuía a estação de rádio transmissão mais potente do mundo ..... **55**

**3. A DERROTA NA VITÓRIA** – A verdade por trás da já centenária reclamação boliviana, de que o Brasil ganhou o Acre por apenas dois cavalos. Saiba o montante de dinheiro envolvido na questionada negociação, que fez o Brasil somar ao seu território uma área equivalente ao estado do Ceará, inundada do petróleo da época – o valiosíssimo látex ..... **63**

**4. VALEU A PENA** – Depois de 60 anos de atividade comercial, demarcando e fixando a cobiçada fronteira Noroeste brasileira, mesmo desativada comercialmente desde o início da década de 1970, a EFMM ainda serve ao país de uma maneira prática e quase inacreditável: duas de suas centenárias pontes treliçadas de aço produzidas nos EUA e montadas na selva, servem ao tráfego da rodovia federal BR-425 ..... 75

#### **5. A HISTÓRIA IRÁ REGISTRAR ESSE MOMENTO... EU ESPERO...**

– Apenas duas semanas após o choque planetário causado pelo afundamento, em sua viagem inaugural, do insubmersível navio inglês Titanic, nas águas congelantes do Atlântico Norte, na noite de 15 de abril, uma outra notícia inacreditável se espalha pelo telégrafo, nos dias seguintes, de Nova York a Londres, de Roma a Tóquio. Mas era, ao invés do luto, uma boa nova: a inacreditável estrada de ferro da selva amazônica, que irá transportar o *ouro branco*, é, finalmente, concluída ..... 85

**6. PODEM FALAR À VONTADE... É O AMOR!** – Imaginemos, num exercício de história virtual, o presidente da República falando em cadeia de rádio e televisão, comunicando a conclusão da maior obra de seu governo: uma ferrovia impossível na selva e o cumprimento de um complexo e sofisticado tratado diplomático benéfico a ambas as partes. O marechal Hermes da Fonseca venceu o advogado Ruy Barbosa no voto, e foi o primeiro e único presidente a casar-se durante o mandato. Mais ainda, chocou a sociedade da época: casou-se com uma mulher jovem, artista e muito além do seu tempo ..... 95

**7. FOGO NA POLÍTICA** – Alvo do nacionalismo sincero, mas, na maioria das vezes, vítima de interesses particulares de grandes grupos empresariais brasileiros, Percival Farquhar fez desafetos entre concorrentes e intelectuais. Mesmo sob fogo cerrado, suas empresas levaram o progresso ao Brasil, de norte a sul, de leste a oeste. Do Rio Grande do Sul a Belém-PA; de Salvador-BA a Porto Velho-RO. Farquhar (pronuncia-se *fárcar*) foi o maior vulto americano na História do Brasil ..... 107



**8. DIREITO DE DEFESA** – Percival Farquhar foi, provavelmente, o americano mais brasileiro que viveu no país. Foi um cidadão do mundo. Mas morou, por vontade sincera, durante muitos anos no Rio de Janeiro. Mas, seguramente, foi o maior investidor estrangeiro de todos os tempos. Escolheu o Brasil, não a Argentina, ou outro país sul-americano, onde também teve muitas empresas. Via o Brasil como um lugar de grande futuro. Pena não ter convivido com imperador D. Pedro II. Teria havido grande afinidade recíproca. Ambos acreditavam no sonho de construir a EFMM... .....121

**9. A RONDÔNIA** – Os Estados Unidos e seus corajosos astronautas levaram a raça humana à Lua. O comandante da *Nasa brasileira*, com seus astronautas-soldados exploradores do interior desconhecido, mortal e inalcançável foi Cândido Rondon. Ele foi indicado para receber o prêmio Nobel da Paz, não pela imensa extensão de suas linhas telegráficas dos sertões, mas por tudo que fez em defesa dos índios. Viveu muito para servir ao país. Poucos como ele podem dizer, sem afetação: *“Tenho 70 anos de serviço público ininterruptos”* .....131

**10. A SELVA VENCE** – *“(...) e que mesmo dispondo-se de todo o dinheiro do mundo e de metade de sua população, seria impossível construir a estrada”*. Trecho assombroso e desestimulante, divulgado nos maiores jornais da Europa e Estados Unidos, da ação judicial de perdas e danos, ajuizada nos tribunais de Londres, movida pela companhia que tentou construir a estrada de ferro na década de 1870 .....153

**11. CRUZ CREDO!** – A malária matou – e ainda mata – milhões de pessoas no mundo. Não foi a difícilíssima logística de gente e equipamentos transportados para o centro geográfico da América do Sul, mas essa doença o principal obstáculo que a modernidade civilizatória do capitalismo teria que enfrentar, na construção da estrada de ferro no coração da selva implacável .....177

**12. O BANDEIRANTE EM PORTO VELHO** – A guerra civil na capital federal causada pela vacinação em massa faz surgir, na cena nacional, o jovem médico sanitarista Oswaldo Cruz, cuja trajetória heroica, que livrou da cama

da morte milhares de brasileiros e estrangeiros, vai se misturar decisivamente à epopeia da construção da EFMM .....185

**13. O RELATÓRIO CRUZ** – Contratado por Farquhar para fazer o milagre de salvar a obra de mais um fracasso, Oswaldo Cruz zarpa, mesmo com a saúde abalada do Rio de Janeiro, e enfrenta mais de 40 dias de viagem pelo Atlântico, pelos rios Amazonas e Madeira, até Porto Velho. Seu relatório minucioso da frente de batalha do homem moderno contra doenças conhecidas e – o pior – moléstias desconhecidas, é um retrato vívido do desafio de construir uma ferrovia no coração da selva .....195

**14. O LINCHAMENTO DA EFMM** – Oswaldo Cruz atesta publicamente todos os esforços da empresa *Madeira-Mamoré Railway Company* em favor da saúde dos seus milhares de trabalhadores. A Madeira-Mamoré ganha os nomes infames de ‘ferrovia dos trilhos de ouro’ e ‘ferrovia do diabo’. Na mesma época, a construção do caríssimo Canal do Panamá matou mais trabalhadores, e nem por isso ganhou alcunhas semelhantes. O romance *Mad Maria* aniquila a imagem da EFMM, do seu construtor, e de personalidades históricas. Como um apelido aviltante e medonho determina e reduz a importância de uma obra ao longo do tempo. A EFMM tornou-se, há décadas, vítima permanente de *bullying* literário e jornalístico. Não há contraditório, nem defesa adequada. A história contada escapa dos fatos, e a mentira repetida e reproduzida ganha contornos de verdade .....213

**15. O QUE FAZER?!** – A Madeira-Mamoré vai virar sonho e ficar pelo caminho pela terceira vez em trinta anos. Sugerindo tanto estratégias coercitivas fortes, como também premiação para que os trabalhadores adotassem as medidas de prevenção, Cruz revela os motivos científicos da infestação de malária naquele ponto perdido do mapa. A força do capitalismo e da ciência vão vencer a selva .....231

**16. PORTO VELHO É O NOVO** – O retorno de Oswaldo Cruz – são e salvo –, da mortal selva amazônica, faz uma multidão comparecer ao porto do Rio de Janeiro para saudá-lo. No calor da chegada, responde perguntas

capciosas de jornalistas. “*Vemos que Vossa Excelência tem muitos louvores para os americanos...*” De bate pronto, devolve: “*Só lhes faço justiça*” .....243

**17. O SONHO DO TREM INAUGURAL** – Centenas de mulas deram a mais importante contribuição de um animal em favor daquela obra de engenharia nos confins do mundo. Sem elas, a EFMM teria ficado inconclusa. Veja como a mais moderna tecnologia ferroviária foi aplicada, sob o sol, calor e chuvas torrenciais, para superar rochas, pântanos e rios que não estavam nos mapas disponíveis na época .....253

**18. DESESPERO EM MANAUS** – A cidade chamada de *Paris tropical* representou uma era de conquistas do homem sobre a natureza, gerando fortunas, luxo e luz no coração da selva. Esse progresso foi pago pelo ouro branco, exclusividade brasileira. Quando acabou o monopólio da borracha, a riqueza abandonou a Amazônia. A inauguração da EFMM, em 1912, foi o último suspiro daquele período de fartura .....269

**19. CALOTE À VISTA** – Depois de ter feito seu trabalho de Hércules no cumprimento do tratado internacional assinado pelo Brasil, Farquhar apresenta a conta da obra impossível. O governo brasileiro não aceita pagar os acréscimos dos custos necessários para superar obstáculos que os mapas não mostravam. Instaura-se um litígio jurídico de vinte anos que envolve, a favor do pagamento, os juristas Ruy Barbosa, Clóvis Beviláqua, Inglês de Sousa, Sancho de Barros Pimentel e, até mesmo, o então general Rondon, numa arbitragem inédita, e, contra, vários políticos e parte da grande imprensa do Rio e São Paulo. Os descendentes e herdeiros de Farquhar contestam ainda hoje na Justiça outras medidas do governo brasileiro .....277

**20. BANZAI!!! BANZAI!!! BANZAI!!!** – A Segunda Grande Guerra torna-se uma guerra mundial em 1941. O Japão domina o Pacífico, faz desaparecer o império britânico, e assume a produção de látex das colônias britânicas da Ásia. A borracha brasileira produzida na Amazônia e, por tabela, a EFMM que a transporta, recuperam seu valor estratégico para o mundo em chamas .....297

**21. AMIGOS PARA SEMPRE** – Como os Estados Unidos reagiram com ciência e relações públicas para, rapidamente, recuperarem a produção de borracha capaz de manter a máquina de guerra funcionando. A borracha *in natura* produzida no Brasil perde a corrida da produção para a borracha sintética dos laboratórios americanos. O último ciclo da borracha acaba com a morte, na selva brutal, de milhares de seringueiros nordestinos na cruenta *batalha da borracha* .....307

**22. GETÚLIO VARGAS NA EFMM** – Getúlio Vargas chega à cidade pilotando pessoalmente o hidroavião que pousa no rio Madeira – foi isso que pensaram os porto-velhenses em outubro de 1940. Decorridos 28 anos desde a recusa do convite formal endereçado pela *Madeira-Mamoré Railway Company* ao marechal Hermes da Fonseca para comparecer à inauguração da EFMM, Vargas se torna o primeiro presidente a visitar a ferrovia. Ia ficar poucas horas; passou três dias, e três anos depois, elevou aquela região isolada à condição de Território Federal, e Porto Velho, à sua capital .....321

**23. A VERDADEIRA FERROVIA DO DIABO** – Um apelido infamante e redutor de sua importância geopolítica arrasta, há décadas, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré para a condição de bizarrice empresarial e personagem de um mundo fantasmagórico. Essa mancha não lhe cabe, pois o posto de ferrovia do diabo, ou da morte, é certamente ocupado pela Ferrovia da Birmânia (ou Estrada de Ferro Thai-Burma), construída por prisioneiros de guerra. Mais de 100 mil morreram na selva asiática .....335

**24. O DIA EM QUE RONDÔNIA CHOROU** – A gigantesca Rede Ferroviária Federal criada por Juscelino Kubitschek em 1956 se dissolve aos poucos, dando lugar a inúmeras rodovias federais do modelo de desenvolvimento prioritário adotado pelo regime militar a partir de 1964. BRs cortam o Brasil, e chegam a Rondônia. Num derradeiro trabalho útil, as composições da EFMM transportam material, máquinas e pessoal para suas duas herdeiras: as BRs 364 e 425, construídas pelo 5º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército. Em 1972, um longo apito coletivo de suas poderosas locomotivas encerram, sob aplausos e lágrimas de uma multidão, 60 anos de operação

comercial. No início da década de 1980, a EFMM renasce como passeio turístico no novo e próspero estado de Rondônia .....341

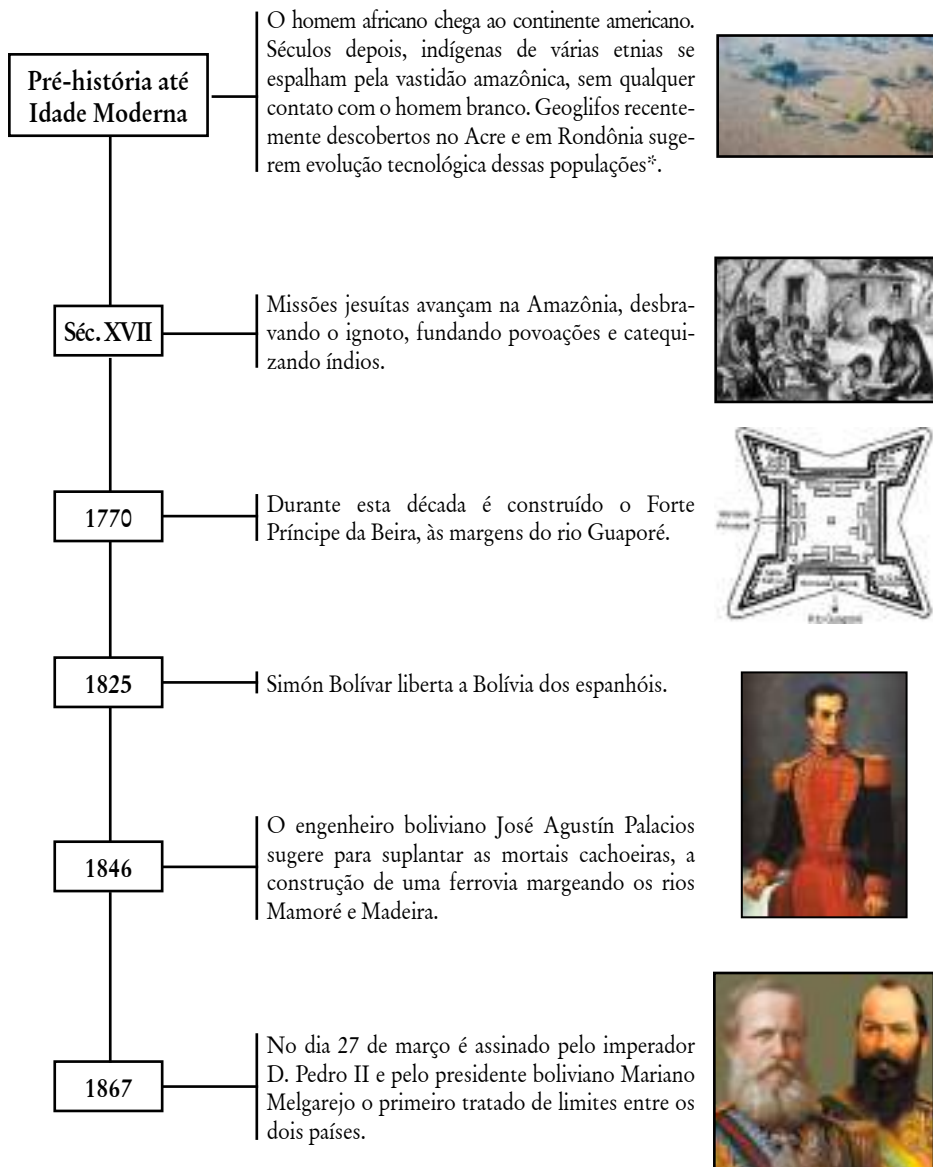
**25. PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE** – Não há registro na História do Brasil de uma construção desse porte, e com essa importância geopolítica, que tenha utilizado mão de obra de trabalhadores oriundos de mais de 50 nacionalidades diferentes. A EFMM é patrimônio histórico nacional e nasce internacional pelos braços e pelo dinheiro do mundo todo. Trens de turismo fazem sucesso no Brasil, que ainda possui duas linhas de passageiros de longa distância. Um injustiça histórica precisa ser desfeita. Ao contrário do que espalharam, JK queria também ferrovias, muitas ferrovias, para desenvolver o país .....355

**26. 100 ANOS DEPOIS** – Uma enchente inédita do indomável rio Madeira avança sobre trilhos, pontes, locomotivas e estações da EFMM. A imprensa nacional relança, como há cem anos, a Madeira-Mamoré nas manchetes do noticiário, e em meio ao drama de milhares de pessoas atingidas pelas águas barrentas, o lendário médico Oswaldo Cruz retorna para socorrer Porto Velho. O rio Madeira não deixa os galpões e pátio ferroviário virarem um centro tecnológico. O mapa ferroviário do Brasil ainda é um grande vazio de linhas rarefeitas e concentradas nas regiões Sul-Sudeste .....375

Posfácio .....393

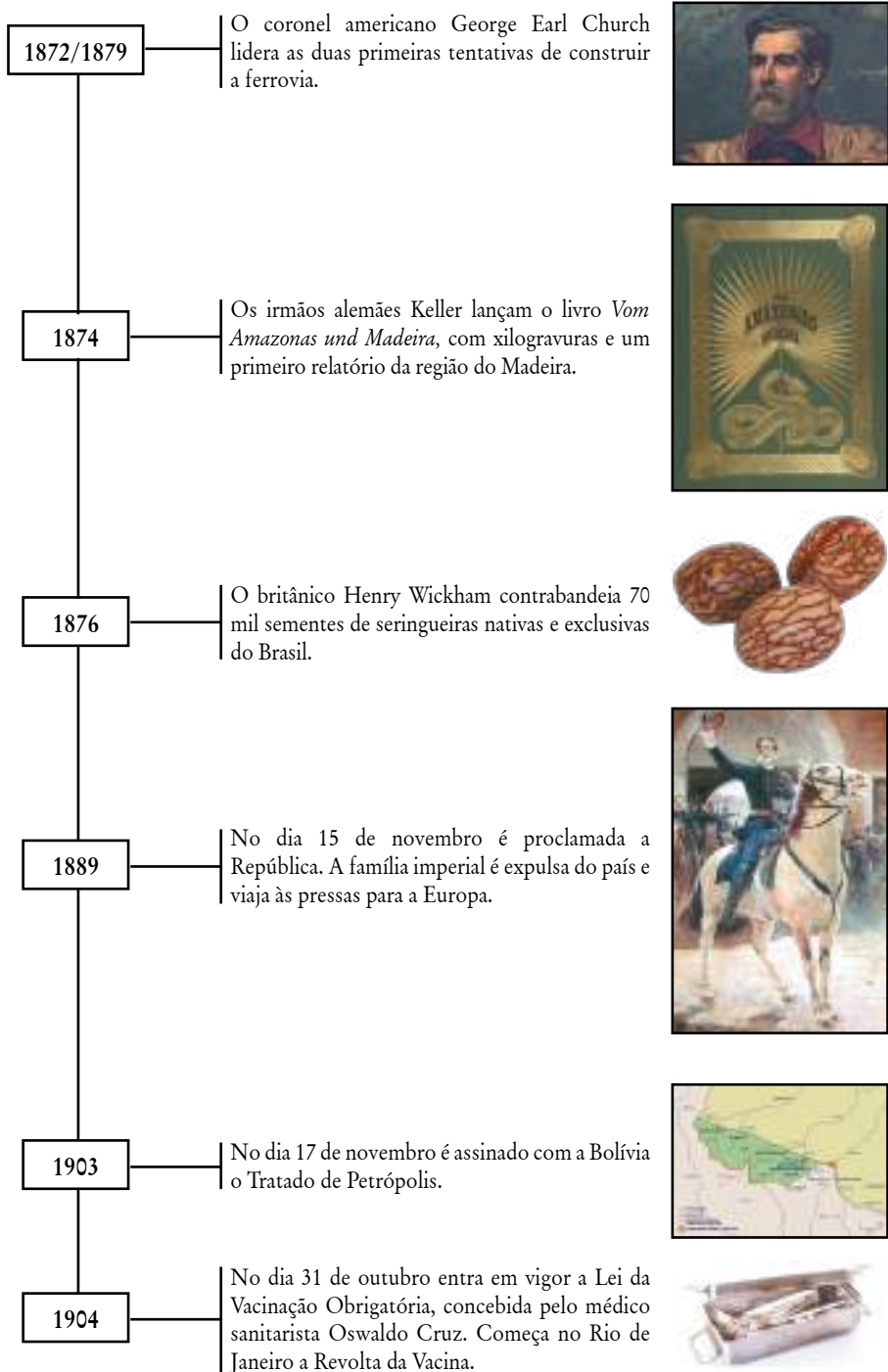
Referências bibliográficas .....397

# Linha do tempo

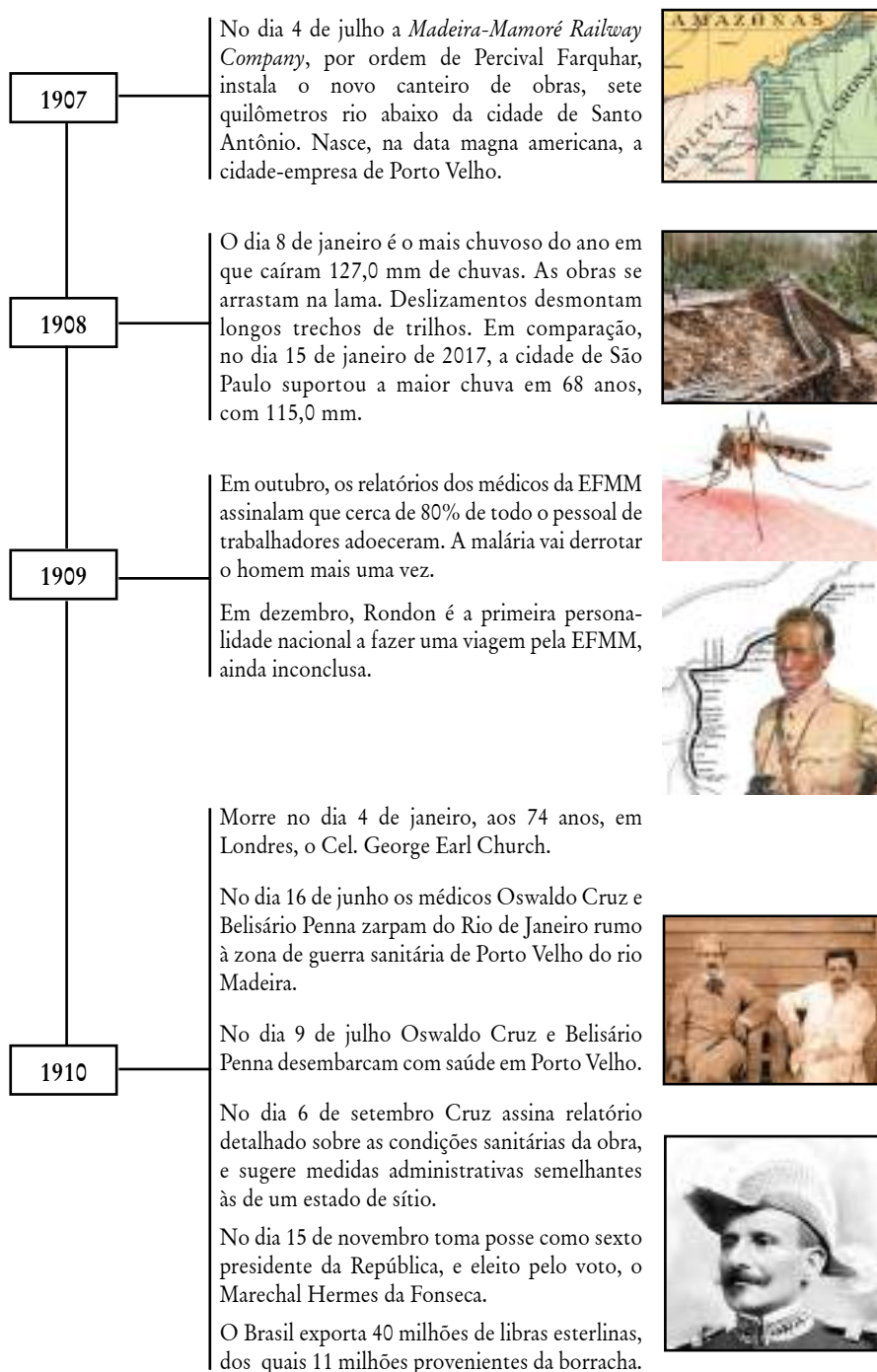


\* Disponível em: <[www1.folha.uol.com.br/ciencia/2017/03/1869617-misterio-de-desenhos-geometricos-da-amazonia-e-decifrado.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/ciencia/2017/03/1869617-misterio-de-desenhos-geometricos-da-amazonia-e-decifrado.shtml)>. Acesso em: 12 jan. 2019.

## 1912 - Vitória na Selva

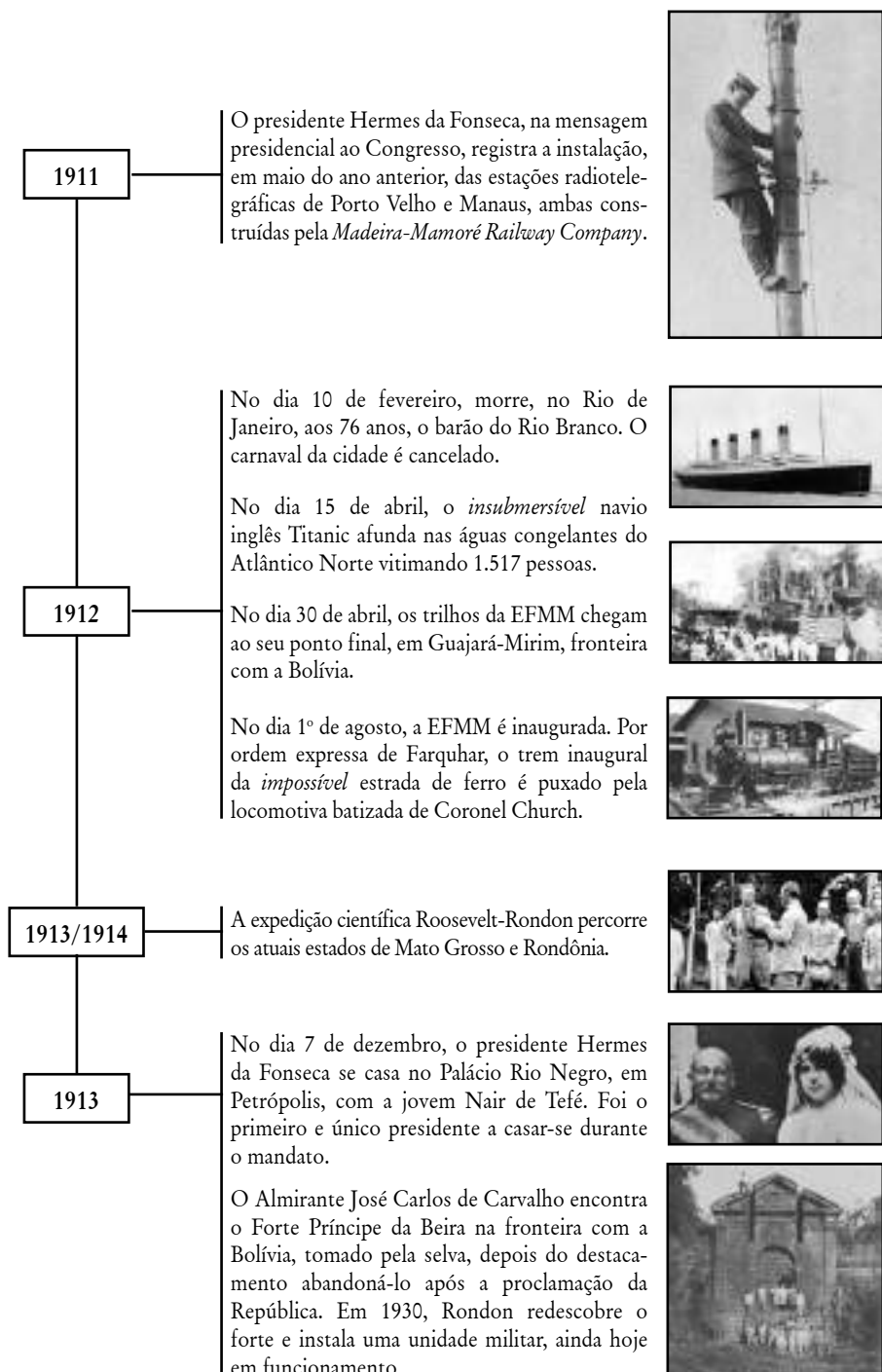


## Linha do Tempo

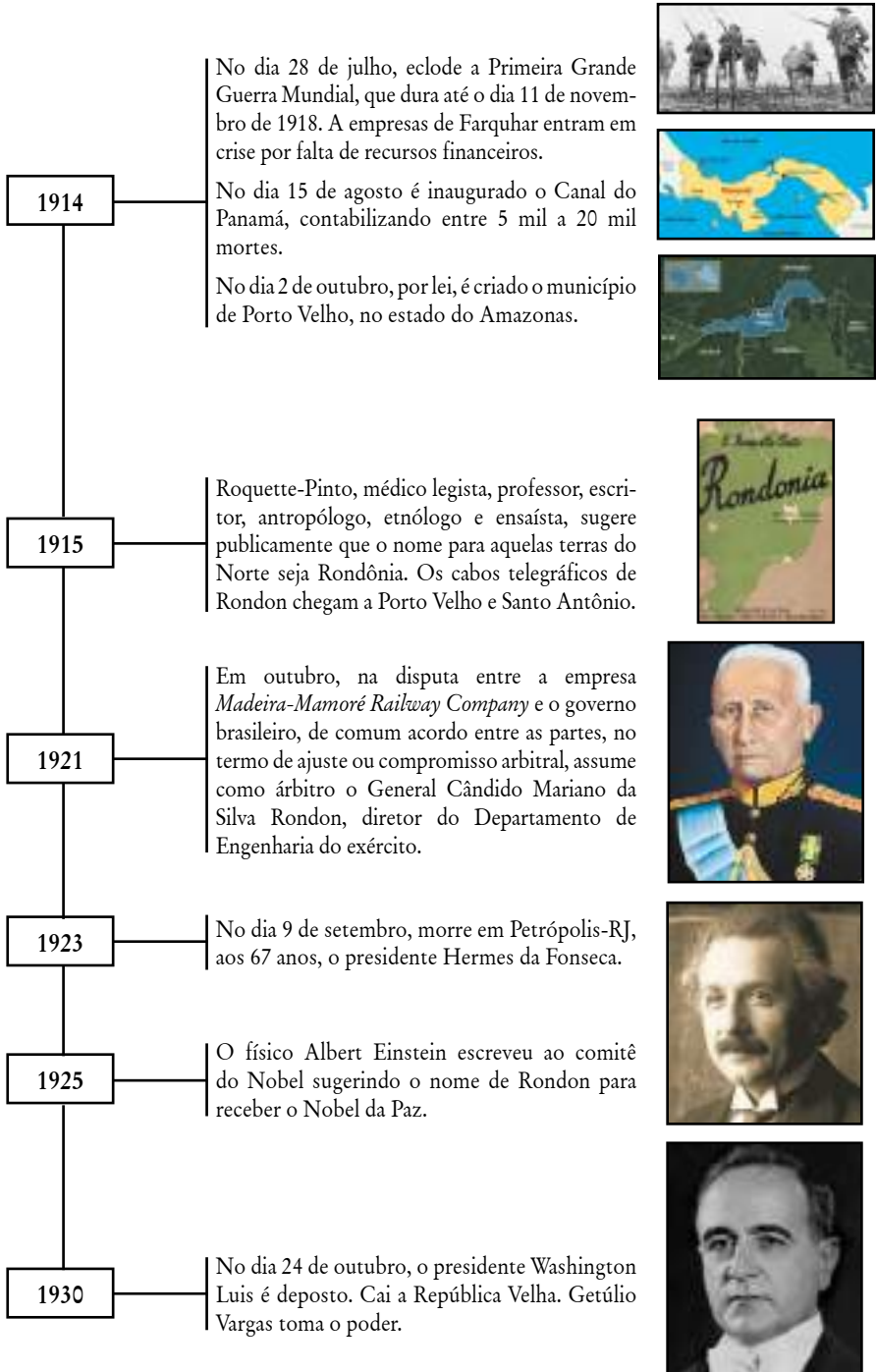












## 1912 - Vitória na Selva



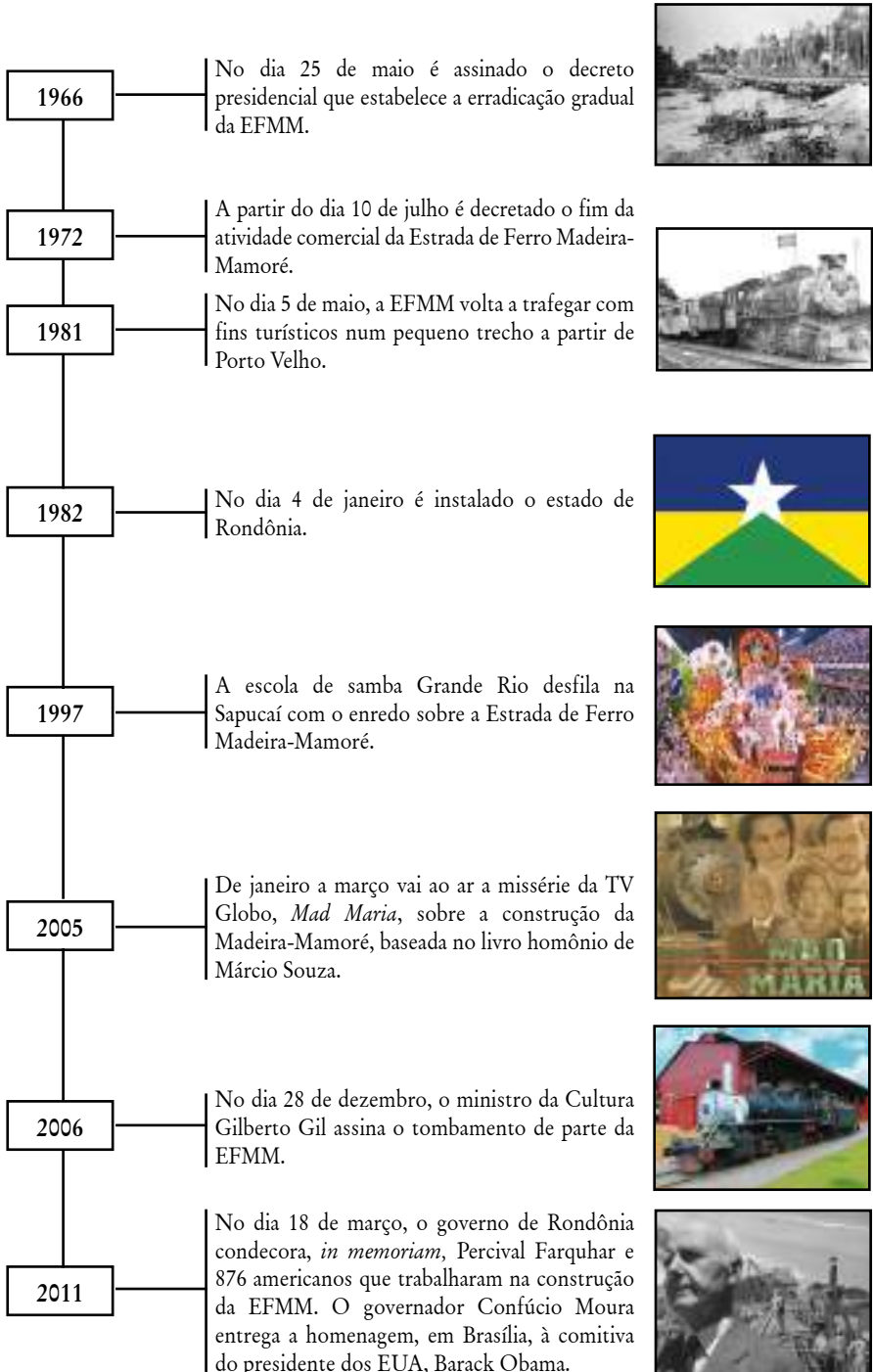
## Linha do Tempo



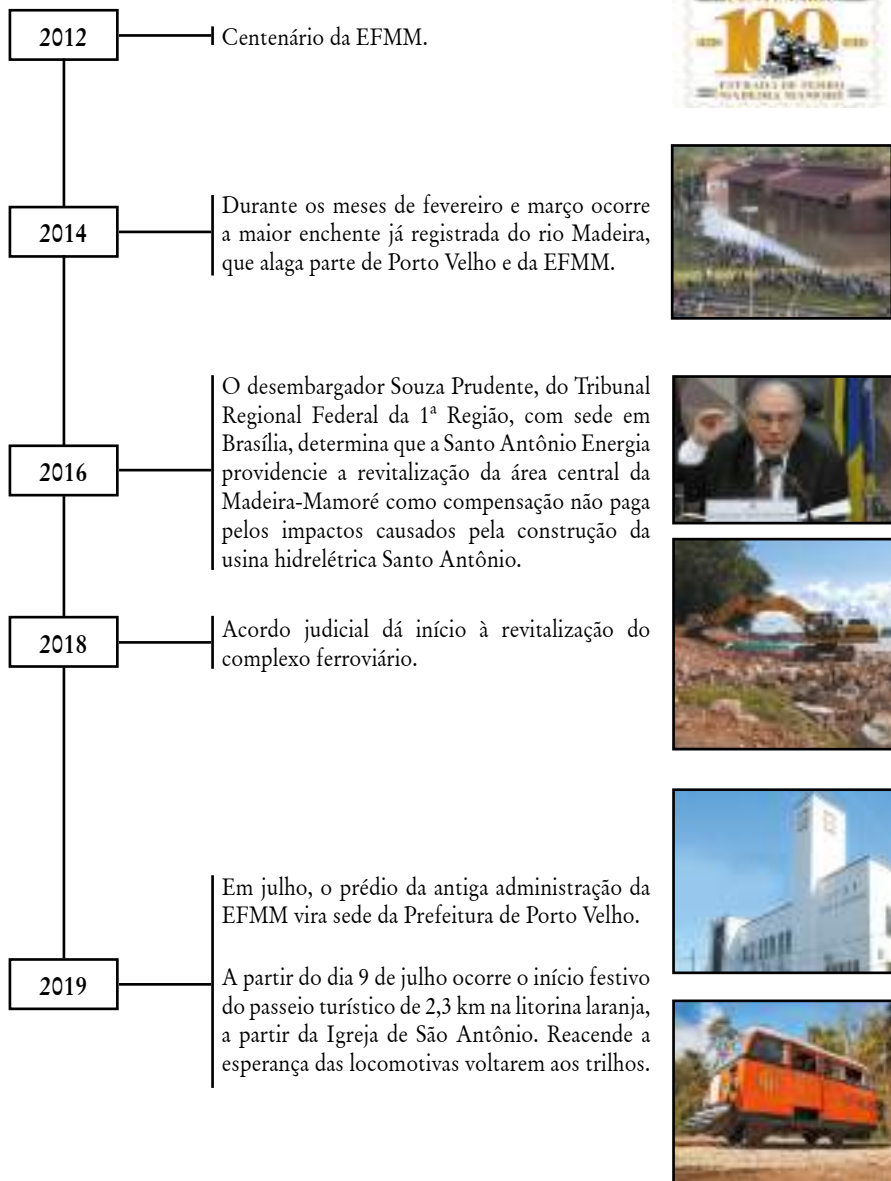
## 1912 - Vitória na Selva

1931	No dia 10 de julho, o Decreto n. 20.200, assinado pelo presidente Getúlio Vargas, intervém na EFMM, cuja direção passa a ser nomeada pelo Governo Federal.	
1939	No dia 1º de setembro, começa a Segunda Guerra Mundial, que dura até 2 de setembro de 1945.	
1940	No dia 11 de outubro, o presidente Getúlio Vargas chega a Porto Velho “pilotando o avião”, e permanece três dias na cidade.	
1941	No dia 7 de dezembro, o Japão ataca simultaneamente a base americana Pearl Harbor, no Havaí, e a Malásia britânica, e passa a controlar a maior região produtora de borracha do mundo.	
1943	No dia 13 de setembro, por meio de um decreto-lei presidencial, é criado o Território Federal do Guaporé e outros quatro territórios.	
1953	No dia 4 de agosto morre, em Nova York, aos 89 anos, Percival Farquhar.	
1956	No dia 17 de fevereiro, o Território Federal do Guaporé passa a ser chamado Território Federal de Rondônia.	
1957	O presidente Juscelino Kubitschek cria a Rede Ferroviária Federal (RFFSA).	
1958	No dia 19 de janeiro, morre, no Rio de Janeiro, aos 92 anos, o Marechal Rondon.	
1960	No dia 21 de abril, o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira entrega à posteridade seu espetacular cartão de visitas: Brasília.	

## Linha do Tempo



## 1912 - Vitória na Selva



## Prefácio do Autor



A cegonha ferroviária traz a florzinha Sofia Violeta

Numa tarde quentíssima do mês de julho do ano de 2009 de Nosso Senhor Jesus Cristo, poucos dias depois de tocar o solo amazônico pela primeira vez (mesmo um nordestino não esquece aquele forte abraço do ar quente), desci a ladeira da avenida Farquhar e me deparei, de cima, com a visão impressionante dos galpões e da grande oficina da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré monumentais, destelhados e esque-léticos, recebendo as obras da primeira grande revitalização em décadas. Todo o complexo permaneceria fechado com tapumes. Era nostalgia viva.

Nascia naquele mesmo instante uma imensa curiosidade, de quem ama a História, sobre aquele monumento gigantesco e misterioso, sentimento profundo que me envolveu fortemente ao longo dos anos seguintes, me fazendo conhecer melhor essa página realmente espetacular da História do Brasil e do mundo na Idade Contemporânea, que busco sinceramente expor com cores mais vivas possíveis nesta obra carinhosa – uma retribuição de coração a essas *Terras de Rondon* e a essa gente maravilhosa, uma nova civilização em formação (como comentou meu pai Fernando ao visitar a cidade em 2011), composta de pioneiros corajosos oriundos de todo o Brasil e do mundo. Terra que nos deu a luz e o amor da rondoniense e porto-velhense **Sofia Violeta**, lá batizada, no lugar onde eu, Jane e Ygor fomos muito felizes. Assim, no coração de nossa família e na certidão de nascimento da nossa florzinha, Rondônia estará sempre conosco.

Como procurador federal atuei junto à unidade do Iphan local, dirigida pelo cineasta e escritor Alberto Bertagna nas duras tratativas com as usinas de Jirau e Santo Antônio sobre as medidas compensatórias pelos danos causados ao patrimônio histórico tombado; participei com alegria da comissão que organizou as festividades do centenário; da criação do comitê pró-candidatura da EFMM a patrimônio cultural da humanidade, e do projeto de parceria com o Senai e Sesi para a instalação da escola tecnológica na EFMM.

Mas também fui um diligente e perseverante guia de turismo – todos amigos de lá e de fora tinham que conhecer a estrada de ferro, ver vídeos no celular e me acompanhar em visitas técnicas *in loco*, e no passeio da lancha do comandante Ribeiro. Mantenho, desde então, uma página da EFMM no Facebook, Wordpress e Twitter com o seu noticiário atualizado. Vale a visita para saber mais.

Já morando na Brasília de Juscelino Kubitschek, uma incrível coincidência profissional me colocava novamente em condições de

## Prefácio do Autor

pensar positivamente na querida estrada. Exatamente no mesmo dia de mais um aniversário de sua inauguração (1º de agosto) visitei, na condição de ministro de estado do Trabalho substituto, a presidente do Iphan Nacional, a sergipana Kátia Santos Bogéa, servidora de carreira do órgão. Ao lado de representantes rondonienses, pedimos que a EFMM, cujo hospital foi o primeiro no Brasil construído especialmente para trabalhadores (frisei), fosse incluída na lista de candidaturas brasileiras na Unesco e, principalmente, mostramos a importância do Iphan estender o tombamento federal à toda sua extensão de 366 quilômetros, às suas pontes e estações.

Depois desses 10 anos, posso dizer com alegria, satisfação missionária e orgulho: vi, toquei e senti a espetacular Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Agora, virtualmente, e pelas fotos e textos, peço ao amigo leitor que me dê a honra de me acompanhar em mais essa visitação memorável à inesquecível EFMM.

Ah... uma dica para quem gosta de toques especiais no celular. Tem um muito bacana: *trem a vapor*. Claro, é o meu toque.

Forte abraço ao amigo leitor, e que Deus vos guie e ilumine na sua jornada, sempre extraordinária, pelos trilhos da vida...



“A História é vital para a formação da cidadania porque nos mostra que, para compreender o que está acontecendo no presente, é preciso entender quais foram os caminhos percorridos pela sociedade”.

Boris Fausto, historiador, escritor e cientista político brasileiro. Autor do consagrado *História do Brasil* (livro número um entre estudantes).

\* \* \*

“Desde a época de Alexandre, o grande, nenhum homem podia viajar mais rápido do que o cavalo que o levava. Não mais. Imagine o tempo e o espaço sob o comando do homem. Um poder que faz reis e imperadores parecerem bobos. Quem o controla, controla o futuro”.

Texto do espetacular trailer do filme *Cavaleiro Solitário* (Disney, 2013), no qual os trens são os protagonistas.

\* \* \*

“Se a natureza for contra nós, seremos contra a natureza”.

Simón Bolívar, o libertador da América espanhola, falecido aos 47 anos em 1830, não viu o seu lema ser levado à risca na ocupação da Amazônia.

\* \* \*

“Não existe História antes de o historiador revelá-la. A História só existe porque existe um historiador. Seja honesto. Só trabalhe com documento”.

Alerta e orientação de Manoel Rodrigues Ferreira, jornalista, engenheiro e escritor paulista, autor do livro *A ferrovia do diabo*.

"Passei ali horas inolvidáveis – e nunca esquecerei a surpresa que me causou aquela cidade. Nunca São Paulo e Rio terão as suas avenidas monumentais largas de 40 metros e sombreadas de filas sucessivas de árvores enormes. Não se imagina no resto do Brasil o que é a cidade de Belém, com os seus edifícios desmesurados, as suas praças incomparáveis e com a sua gente de hábitos europeus, cavalheira e generosa. Foi a maior surpresa de toda a viagem".

A riquíssima Belém do Pará... e da borracha, vista pelos olhos do autor de *Os Sertões*, Euclides da Cunha, que em 1904 participou de expedição ao rio Purus no Amazonas, por delegação do chanceler, barão do Rio Branco. Sobre a Amazônia, escreveu jornalisticamente *Um Paraíso Perdido*.

\* \* \*

"Agora estou compreendendo: o Madeira, me diziam, é que era um rio 'alegre', quando eu me entusiasmava com as cantorias dos passarinhos do Solimões. Aqui, tem muito menos passarinho, mas tem mais gente. E rio 'alegre' nestas terras vastas de pouca gente, é rio com gente, não é rio com passarinhada cantando. Estou bem divertido outra vez, mas depois do porto de lenha Caiçara, na cabina, me limpando à cachaça dos mucuins, ouço os curumins de bordo brincando no salão. Arrastam cadeiras e um diz: – Eu sou a Amazon River! Outro grita depressa: – Eu sou a Madeira-Mamoré! – Ora, Josafá, não podes ficar na minha frente não! Aí é Porto Velho".

Em 1927, o poeta Mario de Andrade vai aos confins do Brasil. Conhece Porto Velho, viaja na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré até Guajará-Mirim e registra suas impressões, e várias fotos, no livro *O Turista Aprendiz*.

## Apresentação



*O homem e o barco. Sejam bem-vindos à lancha Águia,  
ao rio Madeira e a essa fantástica página da história da humanidade...*



*A natureza e o progresso. No logotipo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no canto inferior direito, o macaco olha assustado o trem, que apita e faz o chão tremer. A máquina que mudou o mundo vai mudar a Amazônia também.*

## Apresentação



*Trabalhadores do Brasil e do mundo, no quilômetro 151, meio do caminho de Porto Velho a Guajará-Mirim, olham fixamente para a caixa mágica, a câmera do "official photographer" da Madeira-Mamoré. Alguns sorriem com descontração, um ajeita o chapéu, e parecem nos convidar para uma viagem fantástica no coração da selva amazônica. O trem já vai partir. Embarque imediato!*

RIO MADEIRA



*Afluentes da margem direita do rio Amazonas. Tem extensão total aproximada de 3.315 km. O rio Mamoré ao encontrar-se pela margem esquerda o rio Beni e se juntar a ele, forma o rio Madeira. Da confluência, o Madeira faz a fronteira entre Brasil e Bolívia até o encontro deste rio com o rio Abunã.*

## Apresentação

### HIDROVIA DO RIO MADEIRA E SUA INFLUÊNCIA REGIONAL



O rio Madeira é navegável numa extensão de 1.086 quilômetros entre Porto Velho e a foz, em Itacoatiara-AM

O grupo de 10 brasileiros e americanos, inclusive diplomatas da Embaixada dos EUA no Brasil, desce com todo cuidado as escadarias improvisadas do barranco de 15 metros do rio no período de seca. Os americanos se sentem em casa. Porto Velho é a única capital brasileira fundada por eles. Em 1945, o embaixador dos Estados Unidos, Adolf Berle viajou num trem puxado por uma locomotiva americana da marca Baldwin da – também sua – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Em 2011, sessenta e seis anos depois da visita diplomática, o governo de Rondônia queria receber mais que o embaixador em solo rondoniense. Convidou formalmente o próprio presidente dos EUA, Barack Obama, com viagem marcada para o Brasil dali a algumas semanas, para também visitar a cidade. O convite ficou no vazio. O serviço



de inteligência e a diplomacia americanas não avaliaram adequadamente o assunto. Simbolicamente, não haveria melhor lugar para um presidente americano falar de meio ambiente e relações bilaterais, que na amazônica e, na americana de nascença, cidade de Porto Velho do rio Madeira.

O grupo recebe a formal e simpática saudação do comandante Ribeiro: “Sejam bem-vindos à sua lancha Águia, e sintam-se a bordo como se estivessem no centro de suas próprias salas” – uma embarcação de 12 lugares com motor de popa, que vai navegar entre 20 a 30 milhas náuticas por hora, com potência de 5000 RPMs.

Durante cerca de uma hora, o passado, o presente e o futuro, emoldurados pela natureza amazônica, impressionam os navegantes, brindados com uma rica narrativa histórica feita pelo filho de uma professora e de um guarda ferroviário-telegrafista. Esse era o som do código Morse, diz Ribeiro: “tu...tu...tu-tu...”, sem perder o fôlego da longa exposição que faz com um microfone colado na face.

A lancha para na fronteira fluvial de segurança, permitida pela usina hidrelétrica de Santo Antônio, construída em quatro anos a um custo estimado de 20 bilhões de reais. Suas turbinas, que mantém o Brasil aceso, sem apagão, estão encravadas onde ficava a mortal cachoeira de Santo Antônio, ao lado da cidade extinta com o mesmo nome. Ao acelerar novamente, Ribeiro conclui: “E vocês poderão dizer às suas futuras gerações: eu também estive lá!”.

Ali, nessa megaobra de engenharia, o rio Madeira entra num funil gigante de concreto e aço, e ganha velocidade e turbulência impressionantes, capazes de varrer as margens do rio por vários quilômetros abaixo, com ocorreu violentamente em 2014, desalojando centenas de famílias que viviam a poucos metros da linha da EFMM – como se chama a Madeira-Mamoré no jargão ferroviário.



## Apresentação

Fazendo giros velozes de 360 graus, “com emoção”, o comandante lembra que, quem se molha com as águas barrentas do Madeira, “não sai mais daqui, ou quando vai embora, volta logo...”, velho ditado da cidade, que vista desse ponto do rio, de um ângulo especial, permite vislumbrar três galpões avermelhados e a grande oficina da EFMM, prédios altos e modernos, e as três caixas d’água norte-americanas (ou Três Marias), um dos símbolos oficiais da cidade, que funcionaram até a década de 1950.

A intensa narrativa prossegue rumo à ponte rodoviária Rondon-Roosevelt<sup>1</sup>, de quase um quilômetro de extensão, na BR-319, inaugurada em 2014, cujo nome é uma homenagem à épica expedição científica, comandada pelo presidente americano Theodore Roosevelt e pelo então coronel Cândido Rondon em 1913-1914, e que percorreu terras do Sul do atual estado de Rondônia e do Mato Grosso.

O livro *O Rio da Dúvida*, escrito pela jornalista americana Candice Millard, narra em detalhes a aventura que quase vitimou Roosevelt e a comitiva. Nesse ponto, os americanos ficam visivelmente emocionados, com a lembrança de um presidente que eles consideram um dos cinco maiores líderes da América de todos os tempos. A propósito, sobre a EFMM escreveu Roosevelt em seu livro *Nas Selvas do Brasil*: “Uma obra que se sobressai entre as grandes e úteis obras executadas nos trópicos nos últimos anos”.

No retorno ao porto improvisado do complexo ferroviário, a lancha Águia margeia os portos graneleiros, de combustíveis e de contêineres onde grandes balsas, movimentadas por barcos empurradores gigantes, transportam a carga de centenas de caminhões, e levam para o mundo soja e milho, valiosos cereais brasileiros.

---

<sup>1</sup> Projeto de Lei Federal de autoria do senador Odacir Soares. Disponível em: <[www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=1734804](http://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=1734804)>. (Com eloquente parecer favorável da deputada federal, também por Rondônia, Jaqueline Cassol).

Antes de encerrar, faz uma volta a mais na frente dos galpões centenários da EFMM. Buzina e todos acenam para as pessoas que acompanham o belíssimo pôr do sol. A lancha atraca lentamente, não sem antes o filho homenagear os pais falecidos e receber uma merecida salva de palmas.

Acaba assim, com dezenas de fotos e vídeos postados nas redes sociais, sorrisos e memórias inesquecíveis mais um dos 20 passeios semanais, capazes de revelar e divulgar na internet, com cores vívidas, o passado incrível da EFMM; o presente, do céu lindo do entardecer no rio Madeira e o futuro promissor, da energia hidrelétrica e dos grãos levados para todo o planeta<sup>2</sup>.

Convido, agora, o amigo leitor a fazer outra viagem fantástica, que começa num passado recente, de um fato que não aconteceu – mas poderia ter acontecido – justamente porque os *Estados Unidos do Brazil* fez um excelente acordo internacional bilateral, e cumpriu o que prometeu à vizinha Bolívia, país com a qual faz a sua mais longa fronteira terrestre, em impressionantes 3.423 km – a oitava maior fronteira do mundo, e o equivalente a um pouco mais que a distância rodoviária entre as cidades de São Paulo e Fortaleza, no Ceará.

Este é só o começo de uma jornada memorável, uma aventura de muitas reviravoltas, que começou ainda no século 17, com os primeiros exploradores desse ponto central da América do Sul, tomado pela maior, quase desconhecida e muitas vezes inexpugnável, floresta tropical do mundo – a floresta Amazônica, atualmente com 17 por cento de sua cobertura vegetal original devorada pelas queimadas e desmatamentos, segundo entidades ambientais.

---

<sup>2</sup> Vídeo com boa reportagem sobre o passeio na lancha Águia. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ro/rondonia/rondonia-tv/videos/v/turistas-optam-por-passeio-de-lancha-no-rio-madeira-em-porto-velho/2369731>>. Acesso em: 2 abr. 2019.

## Apresentação

O leitor ainda vai se surpreender em saber que, apesar da devastação que avança, 93 por cento do município de Guajará-Mirim, ponto final da EFMM, é de floresta preservada em reservas indígenas.

Conhecer um pouco mais dessa fantástica página da história do Brasil é entender a ocupação humana na Amazônia, que data de 13 mil anos, essa região riquíssima e cobiçada do planeta, até bem pouco tempo atrás conhecida como o ‘inferno verde’, e ainda descobrir como ocorreu a consolidação da fronteira Noroeste brasileira.

Falar da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – conhecida pelas iniciais EFMM – é também revisitar personalidades históricas brasileiras e mundiais (e o tempo em que viveram), tão distintas como o empresário americano Percival Farquhar, o médico sanitarista Oswaldo Cruz, o diplomata barão do Rio Branco, o herói da pátria marechal Rondon, o jurista Ruy Barbosa, o imperador D. Pedro II, o presidente americano Theodore Roosevelt e os presidentes brasileiros Hermes da Fonseca, Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek.

A linha do tempo da extraordinária Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – ela, por sinal, a parte mais difícil do acordo diplomático com a Bolívia –, segue em frente, pelos dois séculos seguintes (XIX e XX) visitando as primeiras tentativas de construí-la, focando vivamente na sua finalização dramática e heroica, passando ainda pelos seus primeiros anos de administração inglesa e, por fim, sua encampação pelo governo brasileiro no início da década de 1930.

Nos 26 capítulos montados numa linguagem jornalística ágil, o leitor terá acesso a um farto material fotográfico colecionado entre centenas de imagens disponíveis, com legendas explicativas, quase um “livro dentro do livro”, com destaque para imagens raras que só faltam falar, momentos do túnel do tempo, captadas principalmente pelo exímio fotógrafo oficial da obra, o americano Dana Merrill, cuja sensibilidade

artística o transformou num dos mais conceituados fotógrafos americanos da época, até hoje fonte de estudo de especialistas em fotografia.

Infelizmente, a posteridade só não ganhou também um vídeo daquela epopeia na selva porque o cinegrafista contratado pela *Madeira-Mamoré Railway Company* morreu na viagem de Manaus a Porto Velho. Mas, nove décadas depois, a Rede Globo fez cinema, ao produzir sua mais cara minissérie, a *Mad Maria* (2005)<sup>3</sup>. Quem sabe um dia Hollywood poderá gostar desse roteiro espetacular e cinematográfico de se construir, no início do século XX, uma ferrovia impossível no coração da brutal selva amazônica...

Destacamos também, em outros tópicos, a breve revalorização da EFMM no cenário geopolítico durante a Segunda Grande Guerra; a lenta e gradual decadência nas décadas seguintes, em função do desmonte da rede ferroviária nacional (RFFSA) criada no governo JK e sua desativação comercial no início da década de 1970 – após este período são mantidos precariamente somente passeios turísticos de poucos quilômetros, até o início dos anos 2000.

Finalizamos nossa trilha no tempo, desde os primeiros registros históricos conhecidos, posicionados no início da primeira metade da década de 2010, com a já desativada Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), parte dela patrimônio tombado pela União Federal, submersa nas águas barrentas, ganhando manchetes sucessivas no *Jornal Nacional*, grande mídia, e surgindo na capa do jornal *Folha de São Paulo*, edição do dia 22 de março de 2014, durante o ápice da maior enchente do rio Madeira.

---

<sup>3</sup> Reportagem do Fantástico com os bastidores da minissérie. Disponível em: <<http://globo.tv.globo.com/rede-globo/memoria-globo/v/fantastico-mad-maria-2005/4120653/>>.

## Apresentação

Em pouco mais de 100 anos de história, a EFMM se confunde com a história de Rondônia e de sua capital, Porto velho. Se muitíssimas estações ferroviárias geraram cidades, a EFMM é a única ferrovia que fez nascer uma capital e um Estado da Federação. Ela é a mãe de ambos os entes federativos. Sem a ferrovia, Mato Grosso e Amazonas dividiriam aquela área, como, de fato, ocorria antes da conclusão da estrada de ferro.

Entender os motivos de sua construção, as consequências positivas desse investimento multinacional bilionário e seu importante legado para o país, é entender também a Amazônia de hoje em dia, onde coabitam 16 mil espécies de árvores conhecidas e 34 milhões de pessoas de oito países, sendo 26 milhões brasileiros distribuídos em nove estados da chamada Amazônia Legal.

A leitura desta obra servirá para compreender um pouco mais como as ferrovias, ou estradas de ferro, como preferirem chamar, a exemplo dos franceses (*chemin de fer*), estão fixadas na História do Brasil, e se projetam no futuro promissor do país, no regime jurídico das concessões públicas. Na atualidade, há 30,4 mil quilômetros de trilhos no Brasil, contra 1,7 milhão de quilômetros de rodovias. Mas vemos forte pressão dos fatos econômicos para mudar esse panorama.

Numa das janelas do tempo, da História, a máquina que mudou o mundo e a Amazônia, apita para uma viagem de exatos 366 quilômetros e 485 metros cortando a selva. Ela está partindo de Porto Velho rumo a Guajará-Mirim, fronteira com a Bolívia.

Mas... se a então jovem República brasileira não tivesse honrado o Tratado de Petrópolis, a cena imaginária poderia ser a seguinte...



“Ao enviá-lo para toda a nação, estaremos cumprindo com a obrigação de difundir e perpetuar uma das passagens mais importantes da história brasileira, que teve como palco e cenário a indomável selva amazônica, as intransponíveis cachoeiras, a magia do rio Madeira, a imensa e incrível capacidade humana de sonhar o impossível”. *Orgulhosamente, o então governador de Rondônia, Ivo Cassol (2003-2010), manda imprimir milhares de cópias do livro, que traz uma bela seleção de fotos de Dana Merrill. Enquanto houve estoque, este era o presente oficial do Governo do Estado entregue às autoridades do Brasil e do mundo.*

## Apresentação



### Água é vida!

*Elas estão na bandeira de Porto Velho e no horizonte da cidade, e são carinhosamente chamadas de Três Marias. Foram cruciais para a manutenção adequada da força multinacional de trabalhadores, e dos habitantes da cidade por quatro décadas. Como um gigante quebra-cabeças metálico, cruzaram mares desde a Chicago Bridge & Iron Works, empresa americana que também fabricou as pontes da EFMM. A primeira foi montada em 1910 e as outras duas, em 1912, como identifica a placa centenária. São três tanques de forma cilíndrica, cobertos com chapas de metal de forma cônica, e a base em formato côncavo. Cada tanque está elevado do chão por quatro colunas de ferro feitas em treliça, fixadas sobre fundação de concreto. Funcionaram até meados da década de 1950, e tinham capacidade para 200 mil litros cada. A praça onde estão é ponto turístico e de manifestações culturais e políticas. São deslumbrantes as imagens aéreas deste vídeo, produzido como se o espectador estivesse num elevador panorâmico, vendo o esplendor do pôr do sol do rio Madeira e o imenso pátio ferroviário.*



"Imagens aéreas da Praça das Três Caixas D'água (Três Marias) Porto Velho-RO".  
Disponível em: <[www.youtube.com/watch?v=C\\_fKY6xMeao&feature=youtu.be](http://www.youtube.com/watch?v=C_fKY6xMeao&feature=youtu.be)>.