



Assembléia Legislativa do Estado de Rondônia



PROTOCOLO

171/15

REQUERIMENTO

Nº

APROVADO (A)
VAI AO EXPEDIENTE

Em 04/08/2015

1º Secretário

AUTOR : Deputado **MAURÃO DE CARVALHO**

"Requer a aprovação de Voto de Louvor a Estrada de Ferro Madeira Mamoré pelos seus 103 anos de existência, comemorado no dia 01 de agosto de 2015."

O Deputado que o presente subscreve, requer a Mesa Diretora a concessão de Voto de louvor à **ESTRADA DE FERRO MADEIRA MAMORÉ** pelos seus 103 anos de existência, comemorado no dia 01 de agosto de 2015, a ser encaminhado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, Superintendência em Rondônia, situada à Avenida Presidente Dutra nº 2234 - Centro, do município de Porto Velho Estado de Rondônia.

JUSTIFICATIVA

Senhores Deputados.

Como Vossas Excelências podem muito bem anuir e é do conhecimento de todos a grande importância da **Estrada de Ferro Madeira Mamoré** para o município de Porto Velho e porque não dizer para todo o Estado de Rondônia.

A história da **Estrada de Ferro Madeira Mamoré** se confunde com a história do Município de Porto Velho e conseqüentemente com a do Estado de Rondônia. No dia 1º de agosto a Estrada de Ferro Madeira Mamoré completou 103 anos de inauguração. Esta monumental obra que teve início em 1907, ainda hoje tem uma historia repleta de lendas e mistérios, o que é perfeitamente compreensível, pois essa obra foi uma verdadeira epopeia. Concluída no dia 30 de abril de 1912, só foi inaugurada oficialmente dia 1º de agosto de 1912.

O sonho de se construir uma ferrovia contornando o trecho encachoeirado do Rio Madeira, surgiu em 1870, na época do Brasil Império, quando Dom Pedro II concedeu a concessão para construir a primeira ferrovia da região ao coronel norte americano George Earl Churc, inciando a construção em 1872, mas não foi bem sucedido, muitas mortes além de pouco estrutura disponível, o fizeram abandonar a obra.

Seis anos depois, em 1878, veio a segunda tentativa, desta vez a cargo da construtora americana P & T Collins, pertencente aos irmãos Phillips e Thomas Collins. Construíram apenas 7 km de ferrovia e também abandonaram as obras. Alguns trabalhadores da P & T Collins tiveram que mendigar esmolas em Belém para voltar ao seu país de origem.



Assembléia Legislativa do Estado de Rondônia

PROTOCOLO		REQUERIMENTO	Nº
AUTOR : <i>Deputado</i> MAURÃO DE CARVALHO			
Nobres Deputados. Somente após o Tratado de Petrópolis, celebrado entre o Brasil e Bolívia em 1903, esse sonho passa a se concretizar. Esse tratado foi celebrado na cidade de Petrópolis, quando a capital do Brasil era o Rio de Janeiro. Nesse tratado, o Brasil se comprometia a construir uma ferrovia, ultrapassando o trecho encachoeirado do Rio Madeira, e em troca o Brasil receberia as terras que hoje compõe o Estado do Acre. Estas terras pertenciam a Bolívia. A Bolívia precisava chegar ao oceano para escoar sua produção de borracha, a única riqueza da região. Essa era a forma mais viável que eles tinham de chegar ao Oceano Atlântico. Para isso bastava ultrapassar o trecho encachoeirado através da ferrovia até Porto Velho e depois navegariam até o oceano, passando pelas cidades de Manaus e Belém. Na época, a EFMM foi uma das maiores e mais difíceis obras do mundo. Tanto que o magnata Percival Farquar foi considerado louco quando disse que venceria o desafio de se construir uma ferrovia em plena selva amazônica. Afinal já haviam tentado construí-la duas vezes e haviam fracassado. As dificuldades eram muitas. Podíamos dizer que essa região era considerada como o "fim do mundo". Uma terra cheia de adversidades, totalmente desconhecida, cujo único meio de acesso era através do Rio Madeira. O único povoado que existia era uma pequena vila chamada Santo Antonio, e pertencia ao Mato Grosso. Farquar requisitou trabalhadores em 25 portos espalhados pelo mundo. Essa grandiosa obra contratou durante cinco anos (1907/1912) mais de 20.000 trabalhadores, oriundos de 52 países diferentes. Senhores Deputado. Mais de 6.000 trabalhadores morreram durante as construções. São heróis anônimos que iniciaram a construção desse grande e pujante Estrado de Rondônia. Uma terra cheia de mistérios e totalmente desconhecidas, com doenças tropicais, que o mundo desconhecia: malária, febre amarela, impaludismo, "bere-bere" e outras. Como se não bastasse uma natureza selvagem com índios, cobras, onças, jacarés, etc. Para conter o número de óbitos por essas doenças, foi construído o primeiro hospital de doenças tropicais do mundo, o Hospital da Candelária. Em 1910, Percival Farquar solicitou que o médico sanitaria Osvaldo Cruz viesse a Porto Velho para conhecer e orientar aos médicos em busca de uma solução para reduzir os óbitos. Após 20 dias na região, Osvaldo Cruz, fez um rol de recomendações, o que diminuiu consideravelmente o número de mortes.			