

RONDÔNIA

Cel Cav JOÃO MARQUES AMBRÓSIO

1. Situação

— Na região Amazônica, entre florestas densas, às vêzes salpicadas de campos ou cerrados — ali está o Território Federal de Rondônia, alargando-se pela planície amazônica, apoiando-se nas encostas do Planalto Brasileiro e Chapada dos Parecis, ou penetrando no alagadiço Vale do Guaporé.

— De forma poligonal irregular, o Território é abraçado pelos Estados de Mato Grosso e Amazonas (os seus doadores), pelo Estado do Acre e pela República da Bolívia.

2. Aspectos gerais

Clima

— Tipo equatorial, superúmido, constatando-se a média das máximas de 32° e das mínimas de 21°. A região é atingida por ventos frios provenientes das Cordilheiras dos Andes, o que acontece, no período de maio até setembro; lá em Rondônia o povo denomina o fenômeno como "friagem". Aliás existe às vêzes também, e isso entre dezembro e maio, o nevoeiro que prejudica em parte a navegação aérea, dos pequenos aviões, principalmente. Mas, apesar de tudo, é azul e límpido, quase sempre, o céu em Rondônia.

Relêvo

— Após a planície que se acentua ao longo do Rio Madeira a floresta encobre as elevações suaves que vão ter ao planalto ou as destacadas ondulações da Serra dos Pacaás Novos até a Serra dos Parecis que formam o maciço da divisão das águas do Guaporé afluente do Momoré e das águas dos Rios Jamary e Gi-Paraná e seus afluentes.

Hidrografia

— Configurando em parte o contôrno Norte, Noroeste e Oeste do Território — aparecem os rios: **Guaporé** cujas margens são alagadiças, apresentando bons campos de criação; o **Rio Mamoré**, que mantém êsse

nome até receber o Rio Beni (que vem da Bolívia) e, finalmente, desfluência para diante perde o Mamoré seu nome e surge então Madeira, até pouco adiante da confluência do Gi-Paraná ou Machado quando entra no Estado do Amazonas.

São ainda rios de destaque:

Os afluentes do rio Madeira, margem direita: rios Jaciparaná, Candeias, Jamari, Machado; são rios de águas límpidas alguns com corredeiras, e até com quedas d'águas apreciáveis, como a Cachoeira do Samu no Rio Jamari, suficiente para o fornecimento de energia elétrica; Município de Pôrto Velho. São afluentes do rio Guaporé na margem direita: o Rio Branco ou Cabixi, limite com o Estado de Mato Grosso e mais os rios São Domingos, Satério e Pacaás Novos e outros.

— Na margem direita do Guaporé como nas regiões entre Rio Catiari e Rio São Miguel ou também entre Colorado e Cabixi, são faixas de alagadiços temporários, tipo pantanal. Os campos marginais são muito bons e, dentro do Território de Rondônia, as melhores pastagens para criação; tais campos vão ter, todos eles, às encostas da Serra do Pacaás Novos e dos Parecis onde nascem os afluentes do Guaporé.

— Podemos citar ainda os rios Jaru, afluente da margem esquerda do Gi-Paraná ou Machado e o Rio Prêto; do outro lado do Território também os rios Prêto e Garças ambos afluentes do Rio Candeias. Todos eles são rios de valor econômico na região e são como todos os demais na densa floresta, os caminhos naturais para os seringais e zonas de extração de minério cassiterite e outros produtos.

Vegetação

— O enorme manto verde da floresta faz parar por instantes qualquer pensamento daquêle que a contempla, tal a majestade que a natureza apresenta na Amazônia.

— As enormes árvores, disputando um lugar ao Sol, destacam-se à vista e, entre elas, a castanheira cujo produto é a base da alimentação de muitos que palmilham o tapêto de fôlhas por elas cobertos. Toda espécie de madeira de lei lá é encontrada e os próprios rios da região na ânsia de procurar o seu leito definitivo, vão levando tudo de roldão desbarrancando margens e arrastando os grandes troncos que descem as cachoeiras e deslisam pelo Rio Madeira, onde são finalmente "peçados" para o consumo das serrarias. Por certo muito se poderia pensar na industrialização da madeira. Duas causas quase neutralizam a idéia no momento: primeira — servidão que a própria floresta impõe que é a desmatção e picada ao canteiro das enormes madeiras de lei e seu carrêto pelas poucas estradas existentes; segunda — não só a instalação da parte mecânica da indústria, como a exportação do produto, pois, somente a via fluvial, pela navegação do Rio Madeira, dar o escoamento necessário; pela rodovia, BR/29, o trânsito ainda é pro-

blemático, como veremos adiante. A estrada de Ferro Madeira-Mamoré daria vazão, em parte, até Pôrto Velho de tôda a madeira retirada ao longo de seu trajeto. É uma indústria que por certo, a época determinará seu nascimento.

A Seringueira

— Fonte de riqueza da região é a árvore que dá e tira a vida aos que a ela dedicam quase sua existência para conseguir sua própria sobrevivência. A vida do seringueiro depende sempre da organização para a qual trabalha é em última análise, as suas dificuldades e seus sofrimentos são proporcionais aos recursos materiais e a índole moral do seringalista; existem seringais organizados e com relativa assistência social. Mas, ainda existem outros que rivalizam com época superada e onde o seringueiro se torna escravo de uma dívida que nunca consegue saldar e permanece "enterrado vivo" no local onde trabalha, fruto de sua própria necessidade.

Explica-se: muitas vêzes o homem se torna seringueiro porque é o ramo de trabalho que a região mais oferece; necessita de início, de pequeno empréstimo financeiro para deixar com a família para atender às necessidades urgentes e mesmo, para adquirir o mínimo necessário, para êle próprio. Aí começa a sua odisséia com o desconto a prazo da quantia emprestada e a compra "in locum", no armazém do seringal de tudo que necessita e pelo preço ali estipulado. É difícil, portanto, a vida do homem nesses condições; mas, é o que resta ainda para manter sua família. A tendência natural é suavizar o ambiente social do seringueiro, verdadeiro herói no combate a favor da nossa economia. Há interesse nêsse sentido, na esfera do govêrno atual, do Território.

A Demografia do Território

— O censo de 1960 — consiguinou 70.733 almas dando densidade de 0,20. Em dez anos o aumento da população foi de 83,4%. Existe, como não poderia deixar de ser uma rarefação demográfica como consequência de ordem econômica.

3. Divisão Territorial

— O Território de Rondônia é formado por 2 municípios: Pôrto Velho e Guajará-Mirim.

— O MUNICÍPIO DE PÔRTO VELHO, com 154.133 km² é todo localizado na amazônia e faz divisa com o Amazonas, Mato Grosso, com o município de Guajará-Mirim e com a Bolívia. Começa na foz do Igarapé-Taquara, no Rio Madeira e continua pelo limite internacional até a linha divisionária Acre-Am²⁰²⁰13.

— O Município está dividido em seis distritos:

— O de Pôrto Velho (sede), Rondônia, Calama, Jaci Paraná, Ariquemes e Abuna. A sede do Município — **Cidade de Pôrto Velho**, Capital do Território, tem população estimada em 30 mil pessoas, tem muito bom aspecto, bons edifícios e centro comercial bem adiantado. Possui energia elétrica e existe possibilidade do potencial hidroelétrico com a Construção de uma Usina na Cachoeira do Teotônio, no Rio Madeira ou Samuel no Rio Jamari. A cidade possui três agências bancárias: Banco do Brasil S/A, Banco de Crédito da Amazônia S/A e Banco da Lavoura de Minas Gerais S/A. As casas comerciais, são tôdas elas, bem supridas existindo mesmo, casas especializadas em certo artigos, como o artigo eletrodoméstico, por exemplo. Na parte relativa à Comunicações, além do Departamento de Correios e Telégrafos (sede) — o Governo do Território tem o serviço Rádio-Telegráfico que coloca o Govêrno em ligação diária, não só com o Território como o Govêrno Federal. A Cia. Aérea Cruzeiro do Sul possui suas instalações de rádio em Pôrto Velho; existe ainda a Cia. Rádio Internacional, a Radional. A cidade possui serviço telefônico semi-automático. Há ainda o recurso da Cia. de Estrada de Ferro Madeira-Mamoré que possui rêde telegráfica e telefônica.

— Na parte social — a sede do município possui projeção relativamente muito bôa. Assim, ali estão instalados um Hospital Geral, um pôsto de Puericultura, um Leprosário, uma Maternidade: dois Dispensários (profilaxia da lepra e tuberculose) um Departamento de Endemias rurais, um salão de Erradicação da Malária, vários Postos de Saúde, um Educandário destinado aos filhos sadios dos Lázaros, uma Colônia para menores desamparados e uma Vila destinada aos Vicentinos.

— As entidades como o Lions Clube, Legião Brasileira de Assistência, Associação de Asisistência ao Tuberculoso Pobre, Obra do Berço, Lojas Maçônicas, procuram de todos os modos suavizar os males dos necessitados.

— corpo Médico é muito bom e na cidade de Pôrto Velho há recursos regulares nêsse sentido.

— Sôbre o aspecto cultural a cidade possui escolas Secundárias, uma Industrial e várias primárias.

— Ali estão instalados os Colégios D. Bosco (mas), e o Colégio Imaculada Conceição (fem), de religiosos. Duas emissoras entram no ar: **Rádio Difusora de Guaporé** e Sociedade de Cultura **Rádio Caiari**. Também dois jornais são editados e diários: "O Guaporé" fundado em 1956 e o "Alto Madeira", fundado em 1917 ambos com carecterísticas muito apreciáveis. Na cidade de Pôrto Velho, sede do Govêrno Territorial, estão localizadas as sedes de diversas repartições públicas Federais, a sede do 19º Distrito Rodoviário Nacional, a da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré — e a da 3ª Cia Front do Exêrcito Nacional unidade bem aparelhada e guarda daquele recanto do noso País. Também o Território possui a sua guarda territorial presentemente reorganizada, ins-

truída e disciplinada, com o seu Quartel remodelado, tudo isso, por iniciativa do Tenente-Coronel Cav/EM José Manoel Lutz da Cunha Menezes, MD Governador do Território. O município de Pôrto Velho possui regular rêde aérea de navegação com a "VASP", "CRUZEIRO" e "PARAENSE", sem contar com a Fôrça Aérea Brasileira — pioneira e lançante permanente em todos os cantos do Nosso Brasil. A navegação do rio Madeira e do Rio Guaporé é uma realidade. A Primeira com a Sigla S.N.M. (Serviço de Navegação de Madeira) e a segunda com S.N.G. (Serviço de Navegação do Guaporé) sendo as sedes respectivamente em Pôrto Velho e Guajará-Mirim, e ainda as firmas: Joaquim Fonseca, Navegação Indústria e Comércio S/A, que mantém linhas regulares entre Belém e Pôrto Velho, utilizando os seguintes navios motorizados: "Tauteté", "Rio Amazonas", "Urânia", "Tuaussú". "Eduardo Euclides da Cunha", Mozart Araújo e Cia. Ltda, com linhas permanentes Manaus—Pôrto Velho.

M. F. Bhehuan e Cia., com linhas regulares entre Manaus, Pôrto Velho e Pôrto Velho—Rio Branco—Acre. Está a cidade de Pôrto Velho — sede do Município, em franco progresso alargando seus domínios pelos diversos bairros como Baixa União, Morro do Triângulo, Areal, Cruzeiros, Arigolândia, Mocambo e outros.

— Com a normalização do tráfego da BR/29, Pôrto Velho será uma afirmativa econômica naquele rincão, uma vez que já é a distribuidora de tudo que é oriundo do Sul ("Sul é tudo que venha de Cuiabá, Campo Grande, São Paulo, Rio, etc.) e se destina ou para Manáus (segue pelo Rio Madeira) ou para o Acre.

— Os distritos de Ariquemes e Rondônia, estão ao longo da BR/29; o primeiro colodo ao Rio Jamari, tem muito boa situação como centro fornecedor através dos dois caminhos: rodoviário e fluvial, nos seringais estabelecidos ao longo dos rios Jamari, Carrão, Pardo e Cachoeiras. Quanto a Rondônia, terá o seu campo de aviação remodelado e com esperança de ser novamente pouso da FAB e de avião civil; está na margem esquerda do rio Jiparaná ou Machado, rio pepleto de Corredeiras principalmente nesse trecho, entre as quais, as de Cachoeira, "Vamos-Vêr", "Água Sumida", "Santa Helena", "Cruzeiro do Sul", "Nazaré", etc.

— O distrito de Calama — fica no extremo norte do município, justamente na confluência do rio Machado, com o Madeira, e, por essa especial localização, é pôrto de estacionamento obrigatório.

— O distrito Jaciparaná — fica à cavaleiro da Estrada de Ferro Madeira—Mamoré. Tem progredido relativamente bem e dá incremento a êsse setor. O de Abunã à margem direita do Rio Madeira, pouco antes de receber o rio Abunã (limite internacional) é também montado sôbre a Estrada de Ferro Madeira—Mamoré. Está, em situação privilegiada: é a entrada para o Estado do Acre — ao longo do Corredor Rondoniano que fica encravado entre a Serra dos Três Irmãos, limite com o Amazonas e o rio Abunã — limite internacional com a Bolívia. Isso mais se acentuará, quando a BR/29 já plenamente consolidada, permitir o es-

coamento dos produtos, pois Abunã é o centro acolhedor dos produtos bolivianos vindos pela Estrada de Ferro Madeira—Mamoré e pelo próprio Rio Abunã.

— O MUNICÍPIO DE GUAJARÁ-MIRIM tem como sede a cidade do mesmo nome, localizada na margem direita do Rio Mamoré, e frente à cidade boliviana chamada: Guajará-Mirim. Possui o município, três distritos, o de Guajará-Mirim, Príncipe da Beira e Pedras Negras. No município o vale do Rio Guaporé é aproveitado tanto na pecuária, como na agricultura. A cidade de Guajará-Mirim, é a segunda do Território e possui cerca de 12.000 habitantes — A cidade depende da estrada de Ferro Madeira—Mamoré, que existe para contornar o trecho encachoeirado dos rios Mamoré e Madeira desde Guajará-Mirim até Pôrto Velho; dessa maneira é bem mais encarecida a mercadoria que após ser transportada por meio fluvial sofre o transbordo para a ferrovia. De qualquer maneira, porém, Guajará-Mirim apresenta sensível progresso. A projetada rodovia quase ao longo do traçado da EFMM, por certo aliviará a região, no sentido econômico.

— O distrito de Forte Príncipe da Beira, tem como sede a localidade de mesmo nome, que existe em função do destacamento do Exército ali aquartelado que dá segurança a população. É um acentuado povoamento. Está a localidade à margem direita do rio Guaporé, pouco abaixo do mesmo ter recebido os rios Baurés e do Itonomas que vem engrossado pelo Machupo, ambos bolivianos. As ruínas do Forte Príncipe da Beira lá estão como testemunha de grandeza do colonizador português. No ano de 1782 lá perto do mês de janeiro, o saudoso Ricardo Franco precisamente no dia 17 daquele mês, foi pernoitar no Forte Príncipe da Beira, “em vias de acabamento, único lugar sobranceiro às grande cheias do rio, desde o Mamoré até o Baurés, e onde as águas sobem 50 palmos. Justifica a posição deste forte por ser ponto médio do rio, apto para a vigilância e defesa da navegação e fronteira” (Do livro “Um homem do dever” de Raul Silveira de Melo, pág 68). Assim — a Pátria reconhecida, mantém as ruínas do Forte, montando guarda às mesmas. Pedras Negras — êsse distrito está localizado na margem direita do Rio Guaporé, acima do Forte Príncipe.

4. Meios de Transportes

a. SISTEMA RODOVIÁRIO

O esquema rodoviário atual no território, é o traçado da BR/29 integrante da Brasília—Acre, na ligação leste-oeste.

— São pontos definidores da diretriz dessa rodovia: Brasília, Anápolis, Goiânia, Jataí, Rio Verde, Alto Araguaia, Rondonópolis, Cuiabá, Diamantina, Vilhena, Pimenta Bueno, Rondônia, Ariquemes, Pôrto Velho, depois Abunã — Rio Branco — compreendendo trechos de BR/14 (Anápolis—Goiânia) BR/19 (Goiânia—Rio Verde) BR/54, (Rio Verde — Ja-

taí) BR/31 (Jatá—Cuiabá) e BR/29 (Cuiabá—Rio Branco). A construção ficou distribuída administrativamente do seguinte modo, na parte que nos interessa:

— Cuiabá—Rio Jurema, a cargo da Diretoria de Vias de Transportes do Exército, trecho muito bem construído; Rio Jurêma—Pôrto Velho, a cargo do DNER, através da Comissão Especial de construção da BR/29 com sede em Pôrto Velho; e, finalmente, o trecho Abuná—Rio Branco a cargo do DNER, através do 1º DRF com sede em Manaus.

— Evidentemente é de grande valor econômico o traçado da BR/29 por rasgar em diagonal todo o território federal de Rondônia formando mesmo a ossatura para outras ligações laterais; vai carrear com intensidade toda a riqueza do Território, como a borracha, o minério de estanho, a castanha. E mais, como já dissemos atrás, fará de Pôrto Velho o centro distribuidor para o Acre e Manaus, o que já vem acontecendo apesar das precárias condições em que se encontram a BR/29 porque obras de arte ainda não foram construídas; o seu traçado é em parte apoiado ao longo do Rio Machado, cruzando inúmeros afluentes, e igarapés de toda a sorte e tamanho.

— Dêsse modo, até há pouco tempo, a estrada (apesar de ter chegado a Pôrto Velho) era interditada em consequência de trechos alagados, como acontece na região onde atravessa o rio Comemoração. Por falta de pontes, vários córregos e igarapés são transpostos em pinguelas o que dificulta ou mesmo proíbe, o trânsito regular de caminhões pesados. Assim mesmo arrastando-se em séries e enormes de dificuldades, chegam caravanas na época do verão (meses sem chuva). É interessante notar a distinção que é feita e perfeitamente cabível, às estações do ano: são conhecidas, para os regionais, dêsse modo: sêca e chuva, verão e inverno.

— O traçado da BR/29 no território de Rondônia acompanhou em parte, e senivelmente, o traçado da “Comissão Rondon” e isso na aceitação plena e definitiva das excelentes condições técnicas encontradas pelo Marechal Rondon nos seus famosos trabalhos.

— A rodovia tem uma pista de 6 metros de largura, características de estrada de primeira classe. É o seguinte o roteiro da BR/29 (Pôrto Velho—Cuiabá):

Pôrto Velho—São Pedro	86 km
São Pedro—Caritianas	60 km
Caritianas—Ariquemes	53 km
Ariquemes—Nova Vida	39 km
Nova Vida—Rondônia	130,5 km
Rondônia—Pimenta Bueno	140 km
Pimenta Bueno—Vilhena	188 km
Vilhena—Divisa (Rondônia—MT)	13 km
— Total em Rondônia:	714,5 km

Divisa—Barracão Queimado	76 km
Barracão Queimado—Capoeira	121 km
Capoeira—Rio Juruema	52 km
Rio Juruema—Cuiaba	567,4 km
GRANDE TOTAL	1.530,9 km

— Últimamente foram liberadas as verbas, graças aos esforços do atual Governador Cel Cunha e Menezes e do Engenheiro Chefe do 19º DRE, Dr. Paulo da Silva Moura. Já em junho do presente ano, eram contratados os serviços de recuperação das pontes que, abandonadas, ou construída com madeira não aconselhada, apodreceram e foram substituídas pelas célebras pinguelas. O Departamento fez contrato com pessoas capacitadas e responsáveis. Também foi recebida verba para a recuperação do equipamento mecânico como outrossim, para a recuperação do trecho Abunã—Rio Branco (AC).

— Acreditamos nossa altura dos acontecimentos, estar a BR/29 tomando melhores feições pois é uma estrada vital para tôda a região.

— Existem estradas municipais, na extensão de sômente 76 km;

— As demais, são simples caminhos. O número de veículos até 1963 era de 197 jipes, 30 autos, 140 caminhões, 32 rural, 22 Pik-Jps, 3 ambulâncias. Por certo, após a melhora da BR/29, muito deve ter elevado o número de viaturas licenciadas.

b. NAVEGAÇÃO FLUVIAL

— É realizado o transporte pelos dois serviços: de SNM (Serviço de Navegação do Guaporé).

— No ano de 1963, deram entrada no pôrto da cidade de Pôrto Velho (Rio Madeira) 152 navios, com o total de 3.023 passageiros embarcados e 3.473 desembarcados e registro de carga 30.318.053 toneladas de entrada e 7.642.903 toneladas de saída.

— Não existe pôrto organizado — os navios (e de grande calado) encostam na barranca e os passageiros passam da prancha para uma escada, (aliás muito boa), que dá acesso ao alto da margem. Não há problemas nesse sentido. A carga é conduzida e retirada de bôrdo, por um sistema de vagonetas em plano inclinado, pois as barrancas do rio Madeira são altas. Navios de Guerra da Nossa Marinha têm visitaçao Pôrto Velho e os navios de passageiros são de primeira ordem e novos, com muito boa apresentação. Existe também, uma frota de petroleiros que conduz combustível para Pôrto Velho, vindo de Manáus. O preço da gasolina em Pôrto Velho é relativamente baixo. São navios de realce o “Leopoldo Peres”, “Lôbo D’Almada” da SNAPP.

— Quando o rio tem o nível baixo, êsses vapôres suspendem suas viagens; o tráfego porém, continua com navios de manor calado, e o transporte de mercadorias também não sofre solução de continuidade,

pois, é feito em alvarengas de grande capacidade; em outubro, o rio toma maior volume de águas e isso acontece até o mês de julho quando se inicia o período crítico. De qualquer maneira, entretanto, funciona durante todo o ano a navegação em ambos os rios, Madeira e Guaporé, satisfazendo relativamente bem as necessidades do Território.

c. VIAÇÃO AÉREA

— A Cruzeiro do Sul, a Vasp, a Paraense, são as companhias civis que exploram com as suas linhas aérea o transporte para o Território de Rondônia.

— A **Cruzeiro**, — possui a linha “Rio—Acre” e entra no Território pelo Vale do Rio Guaporé, vindo de Cáceres, Vila Bela, Forte Príncipe, Guajará-Mirim, Pôrto Velho, Rio Branco (AC) etc. Também a Cruzeiro, baseada em Manaus, faz a linha Manaus—Pôrto Velho, Guajará-Mirim—Rio Branco (AC) etc.

— Possui aviões mistos e de passageiros.

— A “Vasp” entra no Território pela linha do centro, vindo de Cuiabá, por Vilhena—Pôrto Velho, etc.

— A “**Paranense**” — tem as linhas de Belém—Manaus—Pôrto Velho e a que faz Rio—Cuiabá—Vilhena—Pôrto Velho—Manaus. Quando vai escrito como agora, a seqüência dos pousos em qualquer das linhas aéreas mencionadas, quem nunca viajou numa delas poderá imaginar o número de horas de vôo:

— São dois dias de viagem, das 5 às 17 hs, exaustiva e sobretudo com relativa segurança de vôo, após Cuiabá. Há a experiência dos pilotos rotinados nas linhas para atenuar a apreensão.

— A FAB, pioneira em tais percursos mantém o CAN em tôdas as direções na Amazônia e leva aos necessitados, em particular, à região Acreana todos os recursos necessários, com os seus C-82 — Vagão Voador, principalmente.

— táxi aéreo sobrevoa a região e, às vêzes, lá se perde pela imprudência ou envolvido no mau tempo que, naquelas paragens, se forma repentinamente; e aí se reproduzem os casos já conhecidos, de “Busca e Salvamento” e finalmente o encontro de destroços, sinal da tragédia. Em avião de pequeno porte há necessidade de obediência ao plano de vôo e prudência, principalmente.

d. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Estrada de Ferro Madeira—Mamoré:

— Em Pôrto Velho e Guajará-Mirim, o traçado da estrada de Ferro Madeira-Mamoré corre ao lado dos rios Madeira e Mamoré contornando as Cachoeira que aparecem desde logo abaixo de Guajará-Mirim até pouco acima de Pôrto Velho e que são entre as principais, descendo o

rio: Guajará Açú, Bananciras, Pau Grande, Lages, Madeira, Misericórdia, Ribeirão, Chocolatal, Piriquito, Araras, Pederneiras, Paredão, Três Irmãos, Jirau — Caldeirão do Inferno, Morrinhos, Teotônio, Macacos e Santo Antonio. Tôda a série de cachoeiras, saltos e corredeiras, foi aqui relacionada para que se possa avaliar a impossibilidade de navegação nêsse trecho e as dificuldades que foram encontradas desde o ano de 1637, quando Pedro Teixeira realizou a subida do Amazonas e Madeira; e de Antonio Raposo Tavares, que, partindo de São Paulo, percorreu todo o rio Madeira e foi portanto o primeiro português a tomar conhecimento das cachoeiras do rio Madeira e avaliar as dificuldades na navegação dêsse trecho. Outros exploradores como Francisco de Mello Palheta, Luiz Fagundes Machado, Francisco José de Lacerda e Almeida, Alexandre Rodrigues Ferreira, contribuíram para a exploração, avaliação das dificuldades, e levantamento das riquezas naturais ali existentes.

— A idéia da construção de uma Estrada de Ferro que viesse contornar o trecho acidentado dos rios Mamoré—Madeira, surgiu em 1831 e, segundo Manoel Rodrigues Ferreira, em seu livro (A Ferrovia do Diabo — pág. 75) —, coube ao General Boliviano, Quentin Queveda, simultâneamente, com o engenheiro brasileiro, de nome João Martins da Silva Coutinho. Ambos, em 1861, percorreram o trecho e são os primeiros no assunto (também conclusão do autor).

— Entretanto pelo tratado de "Amizade, limites, Navegação, Comércio e Extradicação", celebrado em 27 de março de 1837 entre o Brasil e Bolívia, rezava em seus artigos e muito particularmente no 9º, "onde o Brasil, compromete-se dêste já a conceder à Bolívia nas mesmas condições de policia e de pastagem, impostos aos nacionais e os direitos do fisco, o uso de qualquer estrada que venha a abrir desde a primeira cachoeira na margem direita do rio Mamoré até a de Santo Antônio afim de que possam os cidadãos da República, aproveitar para o transporte de pessoas e mercadorias, os meios que oferecer a navegação brasileira, abaixo da referida cachoeira de Santo Antônio". Nêsse artigo, ficava a disposição do Brasil na construção da estrada.

— Depois disso, uma série enorme de marchas e contra marchas se processa face às enormes dificuldades, mas, não só de ordem financeira como sanitária, pois a região infestada de doenças, dizimava os não acostumados àquelas adversidades.

— Desfila grande o número de ousados: desde os engenheiros brasileiros Keler, passando por George Carl Chyrch, coronel norte-americano, que tanto lutou para a construção da estrada, ao fracasso dos ingleses de Public Works (que teve nulo seu contrato por não se interessar e nem sequer ter ido ao local da obra) repetindo-se o nôvo fracasso, agora com a firma P. T. Collins, norte-americana. E vamos chegar ao govêrno brasileiro tomando a iniciativa da construção, baseada no tratado de 15 de maio de 1832 com a Comissão Morsing chefiada pelo engenheiro Carlos Alberto Morsing, tendo como primeiro engenheiro, Júlio Pinkas. São apreciados dois traçados, o de Morsing e o do Pinkas e muita luta se travou neste sentido. O Tratado de Petrópolis (Brasil-

-Bolívia) em sua cláusula VII já estipulava a obrigação do Brasil em construir, em território brasileiro, a citada estrada. A concorrência, foi feita em maio de 1905 e a construção continuou pelos anos de 1907 a 1912 vencendo tôdas as dificuldades possíveis. A empresa Norte-Americana construtora de estrada de Ferro, "May, Jekel e Randolf" iniciou os trabalhos. Verdadeira legião de estrangeiros constituia o corpo de trabalhadores. De 1907 a 1912 — 21.783 trabalharam na estrada com incidência maior nos anos de 1910 e 1911. No mesmo período faleceram 1.552 homens com maior incidência nos anos de 1909 e 1910. A inauguração da estrada foi a 1 de agosto de 1912, medindo ela 364 km. Estavam contornadas as cachoeiras dos Rio Mamoré e Madeira. Em 1934, o Governo Federal assinou o Decreto n. 24.596, que autorizava a revisão ou rescisão amigável do contrato de arrendamento celebrado com a "Madeira-Mamoré Railway" em 1909. Em 5 de abril de 1937 o contrato foi rescindido, e o Governo Federal passou a administrar a estrada.

— Os deficits apareceram, fruto de vários fatores, pois onerosa não deixava de ser uma estrada de civilização, distante dos recursos; houve também, calamitosas administrações que ajudaram de muito a êsse estado de coisa, inclusive a política partidária, fazendo da empresa vasto campo eleitoral. Todavia perguntamos:

— Como vai hoje a Cia. Madeira-Mamoré ?

— As oficinas e sede da estrada estão instaladas na margem direita do Rio Madeira — na cidade de Pôrto Velho. Ainda existem instalações, "do tempo dos ingleses", como prédios, oficinas, caixa d'água monumentais. Por tudo que tenha passado, a verdade é que tudo isso resistiu ao tempo e às malfadadas administrações.

— Após a revolução de março de 1964 — foi designado para Superintendente da estrada — o Ten-Cel do Exército Nacional Roberval da Silva, homem sobejamente conhecido como íntegro, honesto e severo. Assumiu a Administração e as diversas comissões de inquérito foram trazendo à tona as irregularidades existentes e punindo os responsáveis. A verdade é que ficou constatado, e com os documentos enxados, como balancetes, etc., que a contabilidade pecava pela desonestidade, mormente, na parte relativa ao fornecimento de material para consumo. Certa política interna afastava os elementos capazes e honestos porém considerados através a manobra da dilapidação do numerário, para encostá-los em qualquer repartição da ferrovia, designando para o seu lugar um outro, não credenciado para o cargo. Os inquéritos encontraram engenheiro-chefe "à disposição" do Governo do Território (o diretor da estrada na época, era nomeado pelo então governador do Território) e para o lugar de engenheiro (como por exemplo, Diretor de Tráfego) era designado qualquer um que fôsse capaz de pactuar com a irregularidade administrativa. Nêsse estado de coisas, tudo era possível, em contratos, fornecimento, verbas, etc.

— Do material rodante, na época em que o Ten-Cel Roberval assumiu a direção da ferrovia, foram encontradas somente três loco-

motivas funcionando, sendo que havia uma outra há vinte e sete anos no desvio, para remodelação, e grande quantidade de ferro velho entulhando o pátio. Na primeira fase de sua administração, o coronel Roberval afetuou o levantamento total do acervo, recuperou material da ferrovia que estava indevidamente em outro destino e mesmo "doado" irregularmente; regularizou a moradia dos funcionários, pois, nas casas moravam pessoas estranhas à companhia; enfim tomou tôdas as medidas iniciais para poder desencadear o seu planejamento de recuperação da estrada.

— Dessa maneira a estrada recuperou 13 locomotivas, 5 carros de passageiros e 2 litorinas transformadas também, em carros de passageiros. A Cia. vai receber 28 unidades da Estrada de Ferro Bragança (Pará) entre vagões de passageiros, carga, correios, etc. O numerário da Cia. foi levantado em 1964 logo após a vitória da revolução e foi constatada a existência de Cr\$ 1.050.000 de contas a pagar. Em 1955 mês de julho, a conta-corrente assinalava o depósito de Cr\$ 212.000.000 e tudo pago, com o funcionalismo em dia. A área do pátio da estrada foi remodelada e o material recuperado apesar de ter havido um incêndio ocasionado por um curto-circuito durante a noite, nas dependências do almoxarifado. A oficina da EFMM é de primeira classe, possuindo aparelhagem de grande valor e que permite serviços de alta qualidade. Presentemente a estrada está moralizada, os funcionários em seus lugares certos, foram afastados os desonestos, o pagamento está em dia, o trabalho rendoso, dentro do horário estabelecido. Tudo isso, fruto da capacidade administrativa do atual diretor.

5. Produção Extrativa

Vegetal:

— Sobressai a borracha, cujos dados de 1963 são: 1.765.813 quilos no valor de Cr\$ 717.227.682. Caucho — 227.557 quilos, no valor de Cr\$ 2.888.200. Castanha do Pará — 697.231 quilos no valor de Cr\$.. 41.813.660. É uma excelência de alimento; a análise demonstra qualidades em calorias, proteínas e gorduras.

— A borracha — acusou no período de 1959 a 1963, na exportação do Território o total de 22.296.120 quilos no valor de Cr\$ 4.537.100.837.

Mineral:

— A produção aluvional da cassiterita, (minério de estanho) vem atraindo as atenções econômicas para Rondônia. Conforme o boletim estatístico n. 4 da divulgação do "Serviço de Geografia e Estatística de Rondônia (Jan/mai/65), verifica-se que em 1958 o total em pêso na exportação foi de 20.560 quilos no valor de Cr\$ 380.320 e que em 1963 foi de 900.943 quilos no valor de Cr\$ 569.665.893 passando para 1964 em 1.000.664 quilos no valor de Cr\$ 709.110.200 o que por si só diz do

valor econômico da cassiterita em Rondônia. São as seguintes Companhias que exploram o minério no Território: Cia. Estanífera do Brasil, Cia. Industrial Fluminense, I. B. Sabba e Cia. Ltda. Best Metais e Soldas Ltda.; Mineração da Amazônia Comércio e Indústria; F. P. Pinto Indústria Extrativa Cia.; Joaquim Ferreira da Rocha.

— No ano de 1964 — a Cia. Estanífera do Brasil liderou a extração com 441.804 quilos no valor de Cr\$ 345.476.180 seguida de Best Sabbá e Fluminense.

— São dados coletados na Mesa de Rendas Alfandegárias de Pôrto Velho. O total dos impostos arrecadados sobre a exportação de cassiterita do território, no ano de 1964 (federal + municipal) foi de Cr\$ 63.276.600. Presentemente, grande tem sido o interesse na pesquisa de zonas ricas de minério e que, leva o governo a manter fiscalização para a disciplina na indústria. Não resta dúvida que são a nova fonte de riqueza do território as suas ricas jazidas em minério.

— Vale aqui transcrever o pensamento do jornalista Orlando de Moraes, do jornal "O Guaporé", quando fez o prefácio do citado Boletim Estatístico n. 4, organizado pelo Diretor do Serviço de Geografia e Estatística: Rubens Castanheda Mota.

— Grande conhecedor e homem perfeitamente senhor dos problemas da região, culto e inteligente, eis o que diz Orlando de Moraes:

"Pede-me o Serviço de Geografia e Estatística um comentário a apresentação do interessante trabalho que vem de ultimar, sobre a exploração e exportação de CASSITERITA em Rondônia.

Acredito que tenha batido em porta errada. Contudo direi o que penso a respeito, leal e francamente.

Nos dias que correm, quando alguém, por este ou aquele motivo faz qualquer referência ao Território de Rondônia, o pensamento que, de pronto, acode ao espírito de quem ouve é CASSITERITA.

Ninguém mais recorda que Rondônia é um dos maiores centros de produção de borracha e que a borracha que produz é da melhor qualidade.

Ninguém mais que lembrar quanta castanha, quanta madeira de lei, quanta pele sivestre daqui é exportada, produtos que muito pesam na economia do Território.

A CASSITERITA ofusca, supera reduz tudo à expressão mais simples e há motivo de sobra para que aconteça isso.

De certo modo Rondônia, hoje vive da CASSITERITA, para a CASSITERITA e pela CASSITERITA.

Sua exportação que em 1958, não foi além de 20.560 toneladas e no valor de Cr\$ 380.320, em 1964, subiu a casa de 1.000.664, ditas no valor de Cr\$ 709.110.200.

Cresceu espantosamente. Espetacularmente. Mas é necessário ter em conta que esses números não representam o que, realmente, Rondônia, nesse particular, pode produzir.

Isso é apenas uma parcela. Aquela que a tenacidade, a obstinação, que a perseverança, a coragem da nossa gente consegue colocar no mercado, sabe Deus ao preço de quanto sacrifício.

Muito maior seria o volume produzido se não faltasse tudo que para isso o Território necessita. Orientação técnica, assistência econômica, estabilização do custo de vida, e, sobretudo, facilidade do transporte, com a recuperação da BR/29.

O que se faz é na base do pioneirismo, da desorganização, da coragem. Os prejuízos que inevitavelmente advêm desse estado de coisas não são menores do que os lucros que se auferem da exploração.

Mas, apesar disso a produção vai crescendo, ainda que com o sacrifício dos arrojados e novos desbravadores das selvas amazônicas e, talvez o Território consiga sobreviver, se não lhe faltar aquilo de que mais necessita para isso — O ESPÍRITO DE RONDÔNIA."

— Eis um simples e rápido relato sobre a grandeza de Rondônia, sobre seu povo amigo e hospitaleiro, sobre a magnificência daquela natureza que envolve e deixa extasiado todo aquele que possui a ventura de conhecer tão agradável recanto de nosso BRASIL.

CAMPANHA DE CULTO PATRIÓTICO

"A Defesa Nacional" deu início a ampla campanha de Culto à Bandeira Brasileira, fazendo distribuir, a estabelecimentos escolares, artísticos cartazes alusivos ao tema.

A campanha tem a colaboração de destacadas firmas cariocas, do comércio e da indústria, cujos nomes serão divulgados a partir do próximo número da Revista.