

A HISTÓRIA DA MADEIRA-MAMORÉ: MEDOS, DESAFIOS E ENFRENTAMENTOS NA CONSTRUÇÃO DA EFMM¹

LA HISTORIA DE MADERA-MAMORÉ: MIEDOS, DESAFÍOS Y ENFRENTAMIENTOS EN LA CONSTRUCCIÓN DE EFMM

Rosa Thaís Neves Hydall²

RESUMO

Este estudo pretende discorrer os impactos econômicos e sociais, através de uma leitura histórica da construção, em plena floresta equatorial amazônica da estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), com aporte teórico do romance de Barros Ferreira (1963). Baseando as análises documentais deste estudo, mostrando a trajetória de imigrantes que, em sua maioria, vieram à contragosto para os trabalhos na Amazônia, a construção da linha de telégrafo de Rondon que ocorria no mesmo período da referida EFMM, a maneira como chegavam os imigrantes na região e as histórias de vidas de diversos trabalhadores, com suas experiências e memórias. Através destes relatos que surge uma visão crítica do trabalho escravo e todo o contexto que se passava no período de 1907 a 1915 com a ideia de progresso rumo à região amazônica ligando Rondônia e mais tarde outros estados brasileiros à Bolívia, viabilizando o transporte de mercadorias acordado no Tratado de Petrópolis em 1903. Que por fim, resulta na análise literária deste plano de progresso que ligaria as fronteiras e posteriormente escravizaria a Amazônia.

PALAVRAS-CHAVE: Madeira-Mamoré; Imigrantes; Amazônia; Memórias.

RESUMEN

Este estudio pretende discutir los impactos económicos y sociales, mediante una lectura histórica de la construcción, en medio de la selva ecuatorial amazónica del Ferrocarril Madeira - Mamoré (EFMM), con la contribución teórico de romance de Barros Ferreira (1963). A partir de los análisis documentales de este estudio, que muestra la trayectoria de los inmigrantes que, en su mayor parte, llegaron a trabajar contra el gusto en la Amazonía, la construcción de la línea telegráfica Rondon que se dio en lo mismo período del referido EFMM, la forma en que los inmigrantes de la región y sus historias de vida de muchos trabajadores, con sus vivencias y recuerdos. Mediante de estos informes, surge una visión crítica del trabajo esclavo y de todo el contexto que esta pasando la década de 1907 a 1915 con la idea de avanzar curso la región amazónica conectando Rondônia y luego otros estados brasileños con Bolivia, haciendo posible el transporte acordado en lo Tratado de Petrópolis de 1903. Lo que finalmente da como

¹ Abreviatura para Estrada de Ferro Madeira- Mamoré.

² Bacharelada em História pela Universidade Federal do Acre – UFAC, 8º período. Foi bolsista no programa institucional de bolsas de iniciação científica PIBIC/UFAC, desenvolvendo o projeto de pesquisa: Entrecruzos culturais e identitários: os enunciados dos corpos nas bordas interamazônias, sob orientação da Dr^a Geórgia Pereira Lima. Cursou Arte Dramática, com ênfase em interpretação teatral, administrada pela Usina de Arte Joao Donato. E-mail: hydall73@gmail.com

resultado el análisis literario de este plan de progreso que uniría las fronteras y luego esclavizaría a la Amazonía.

PALABRAS-CLAVE: Madeira-Mamoré; Imigrantes; Amazonia; Memórias.

1 INTRODUÇÃO

O Romance da Madeira-Mamoré, do autor Barros Ferreira traz uma leitura do contexto social e econômico da Amazônia e os impactos causados pela Belle Époque desde o século XIX, as negociações do território do Acre com o Tratado de Petrópolis em 1903 entre Brasil e Bolívia com o objetivo de escoar as mercadorias e ter maior contato comercial, algo importante para economia e expansão de fronteiras.

A Belle Époque foi um período conhecido como uma pequena Europa dentro dos estados de Manaus e Belém no primeiro ciclo da borracha, onde eram conferidos grande progresso na área da arquitetura, artes, banquetes, bailes e contatos de negócios com estrangeiros que proporcionaram riqueza e ostentação às famílias bem sucedidas das sociedades amazônicas no início do século XX.

Essa época retrata bem o que se passava nas grandes cidades da Amazônia e o quanto elas cresciam economicamente com a extração e exportação da borracha, e ainda a ausência de expansão econômica dos estados Acre e Rondônia que tardiamente têm espaço na história deste período que foi nomeado como Belle Époque, e ainda assim sua participação foi como “explorados”, pela retirada de matéria-prima e mão-de-obra escrava.

Diversos acontecimentos entremeavam na trama da construção da estrada Madeira-Mamoré, e a ideia de progresso acompanhada pela construção da linha de telégrafo do Rondon em 1907 a 1915, conhecido na região como o “Marechal da Floresta”, a então “Ferrovia do Diabo” passa a ser um símbolo importante para os moradores rondonienses, com a promessa de progresso econômico rápido na região, o que torna o projeto de construção em meio à floresta amazônica algo promissor.

O Romance da Madeira-Mamoré traz o impacto da vinda dos imigrantes para a região e ainda as promessas que lhes eram feitas, além do contexto econômico na época. Diversos adventos foram responsáveis pela vinda de imigrantes para a região amazônica no final do século XIX e início do século XX como a revolta da Chibata em 1910 no Rio de Janeiro.

As forças econômicas presentes neste momento eram as nações capitalistas emergentes como o Japão, EUA e Alemanha que buscavam além de matérias primas, o controle do mercado

consumidor, se destacando no fornecimento de materiais como a goma elástica.

Contudo, além do aspecto político e militar presente que forjou uma mentalidade no campo social alienante para privilegiar alguns mercados trazendo imigrantes de mais 50 nacionalidades para a Amazônia, homens que atravessavam mares, longas estradas e rios, enfrentando os fatores climáticos, a fauna e flora de uma região de difícil acesso.

2 A CORRIDA PARA UM PROGRESSO ÀS AVESSAS

O clima quente, a monotonia e os mosquitos traziam um estranhamento aos imigrantes quando adentravam na região amazônica, tinha-se uma sensação de inferno tropical ou “inferno verde”³ e as notícias das doenças existentes desanimavam e amedrontavam cada vez mais os trabalhadores, a malária ou impaludismo era o principal vilão e a cada parada do navio eram visto pequenos núcleos ribeirinhos pobres, trazendo o que havia para os viajantes, de mais primitivo, como diz o trecho de Barros:

O navio soltou prolongado apito, que serviu de aviso aos passageiros. Todos correram à amurada, para ver o espetáculo que supunham de maravilha. E sofreram desoladora decepção. O que tinham em frente nem uma povoação podiam denominar-se. Havia passado já por núcleos ribeirinhos muito pobres, mas bem melhores, estava na frente deles o que podia existir de mais primitivo. A cidade, que esperavam encontrar, não passava de meia dúzia de barracões de madeira cobertos de fôlha zincada, o denominado ferro corrugado. (FERREIRA, 1963, p. 25)

Era chegada dos trabalhadores para início da construção da estrada de ferro, onde Barros Ferreira desenha muito bem o sentimento de tristeza e desolação por parte daqueles homens que se embreavam na selva amazônica.

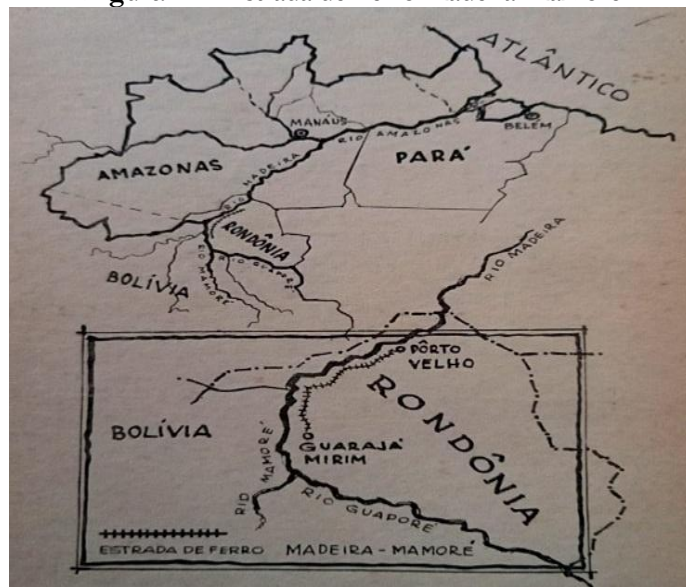
A surpresa ao chegar ao local de trabalho é evidente, pois esperavam chegar a uma cidade ao menos melhor estruturada e a adaptação ao clima e aos horários tinham que ser obedecidos pela temporalidade da floresta, ela dita as regras de ida e vinda da ferrovia e ainda seu tempo de vida naquele espaço verde.

O estado de Rondônia é onde se passa toda a trama do romance que casando com a realidade vivida por milhares de trabalhadores, descreve o que para a história do Brasil será lembrada como um fracasso econômico, visto o alto investimento de materiais ferroviários enviados para uma região de difícil acesso e difícil adaptação de condições de trabalho humano. Entendendo a posição geográfica que se encontra Rondônia no período de construção da

³ CUNHA, Euclides da, Um paraíso Perdido, p. 345.

referida EFMM é possível identificar através do mapa da figura 1, a região de fronteira Bolívia/Brasil (Rondônia) e onde se localizou o plano de expansão comercial via linha férrea.

Figura 1: A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré



Fonte: Livro “O Romance da Madeira-Mamoré, São Paulo 1963, p. 4.

Era um projeto ambicioso, mas antes de ser executado não teve o devido estudo da região, de suas condições climáticas, dos povos originários que lá habitavam e ainda a fauna e a flora parece não ter assustado os engenheiros e empresários que visavam, antes de tudo, a lucratividade que sonhavam para além fronteiras, como relata o romance de Barros.

Assim se inicia um novo capítulo na história de homens e de famílias que sonhavam sair de condições miseráveis ao vim para a Amazônia e conhecem assim, o dessabor na tão temida Madeira-Mamoré.

Em meio aos homens que para ali eram recolhidos, vinham as mais variadas levas de imigrantes sem distinguir cargos, saiam frente à abertura de estradas na selva e comparações dos americanos as construções no país eram feitas de maneira constante, também por outros de diferentes nacionalidades.

Evandro da Rocha Lopes em sua tese de mestrado, intitulada *Imagens da Madeira-Mamoré: proposta de um Centro de Documentação e Referência*, descreve através do relatório de Railway Company, uma empresa ferroviária criada no início do século XX, mais precisamente em 1906, no estado de Maine, nos Estados Unidos⁴, que os trabalhadores da EFMM vieram de mais de 50

⁴ Informações consultadas em artigo científico do XXIX Simpósio Nacional de História, com autoria de Lucas Mariani Côrrea, intitulado *A atuação do holding Brazil Railway Company (1904-1920)*, p. 4.

países, e somaram mais de 1.500 mortes e tinham como principal fator a insalubridade, a malária e febre amarela.

De acordo com o relatório de atividades da Madeira-Mamoré Railway Company, publicado no final de 1912, do início da construção da ferrovia até o término foram “importados” 21.817 homens, de mais de 50 nacionalidades, dos quais morreram 1.552. (LOPES, 2018 p.50)

Preferiam instalar-se nas margens dos rios, onde achavam - se mais seguros, e ainda pela facilidade de transporte que era feito por meio fluvial. Montados em pequenas instalações, como mostra a figura 2, quando chegavam das extensas viagens a qual se submetiam, estavam exaustos e mal dirigiam a palavra uns para os outros, como menciona Barros Ferreira em diversos trechos do romance, sobre a chegada dos imigrantes para a construção da EFMM.

Figura 2: Habitação, 1907 - 1912



Fonte: Dana B. Merrill. Acervo FBN *on line*.

Construções de instalações na beira do rio, com breve análise a figura 2, nota-se que logo no centro, há uma habitação rodeada de árvores de grande porte, logo a sua frente uma espécie palheira, típica na região amazônica, observa-se que pelas dimensões da habitação, trata de uma grande estrutura habitacional. Essa localização, era a forma mais fácil que se encontrava para facilitar o acesso as instalações, e a recepção de entrega de materiais e alimentos, visto a dificuldade em transitar no terreno da região devido a mata fechada e os perigos existentes na fauna, incluindo na lista de “medos” dos transeuntes, os animais peçonhentos e as onças.

É evidente que nos primeiros dias de trabalho o cansaço era maior e fadiga lhes tomava de conta o corpo, tendo em vista o estranhamento do clima quente e úmido da floresta e os

animais que por ali habitavam, agora em meio à presença do homem, a sucuri e ainda, mais animais peçonhentos eram um dos obstáculos encontrados durante o percurso de trabalho.

Até então ainda tinham experimentado a malária que por acaso não duraria muito tempo até o primeiro caso se manifestar e trazer desconfiância e medo em meio aos trabalhadores que pouco ou nada conheciam desta doença tropical, como descreve Barros com surgimento do primeiro caso de malária do companheiro O' Hara no trecho que segue de O Romance da Madeira-Mamoré, publicado em 1963:

Começaram a surgir casos de Malária. Primeiro foi O' Hara que sentiu estranhos tremores de frio seguidos de fraqueza intensa que não lhe permitia ficar de pé. Depois foi o engenheiro Wisser, que não pôde efetuar as medições e levantamentos topográficos. Em seguida o engenheiro Bird. Ao décimo - quinto dia, apenas metade dos homens encontrava-se em condições de trabalhar. Os doentes não podiam receber alimentação adequada. (FERREIRA, 1963, p. 47)

O quinino, grande descoberta da medicina já estava em uso para tratamentos da malária, algo que possibilitou excursões para regiões de selva, porém o tratamento com o quinino tem que se obedecer rigorosamente aos horários de tomada dos medicamentos e quantidade adequada de ingestão.

O medicamento de nada ou pouco serviu para evitar a mortalidade dos trabalhadores já que estes tomavam sem orientação médica, mesmo com as fortes doses preventivas do quinino, a malária atacava com força a todos os trabalhadores.

Em meio às tragédias eminentes, um momento de esperança que marcou o século 1907 a 1912 onde se aponta que empreiteiros chegam com trezentos operários e mil toneladas de equipamentos, além de médicos contratados para a expedição e medicamentos vinham em grande quantidade, à promessa de segurança a saúde dos trabalhadores animava, os mantimentos e demais equipamentos vinham de Belém.

Em 1907 o Pará estava no auge do consumo e novas formas de convívio social eram notadas, para o calor dos trópicos gozavam do uso de câmaras frigoríficas buscando assemelhar-se aos países europeus, e o consumo da cerveja traziam um ar de urbano às capitais amazônicas.

Ana Maria Daou a autora do livro *A belle époque amazônica*, publicado em 1999, descreve esse e outros momentos de áureo fervor de produção gomífera nos estados do Pará e Amazonas, marcados pela euforia social e cultural, dentre os anos de 1880-1910 traz a realidade das elites locais com o mercado mundial, trazendo o comércio de cerveja e seu impacto na região amazônica.

Em 1907 o consumo de cerveja no Pará chegou a mais de 2 milhões de litros. A cerveja fornecida pela Fábrica Paraense “era de fato tão boa como a cerveja de Munich” e fornecia mais da metade do que era então consumido no Pará... O chope e a cerveja animavam a sociabilidade masculina, quando ao final do dia se reuniam nos clubes e nos bares os recebedores da borracha, fiscais de Alfândega, representantes das firmas seguradoras e das companhias de navegação, responsáveis pela entrada e saída da contrapartida amazônica na tonelagem dos navios que cortavam o Atlântico em direção à Europa. (DAOU, 2004, p. 58-59)

As novidades vinda de outros países afetavam em única na região amazônica as cidades de Belém e Manaus que experimentavam o que havia de melhor das cidades europeias, enquanto mercadorias promoviam grandes bailes acompanhadas de negociatas com americanos e europeus com os grandes barões da borracha, eram as capitais de trocas comerciais, no final dos séculos XIX e início do século XX, tinham acesso a mercadorias sofisticadas.

Enquanto isso em Rondônia os trabalhos da EFMM continuavam a todo vapor, mas as revoltas se acentuavam conforme os trabalhadores iam adoecendo e o estranhamento com o clima e as dificuldades com o trabalho na mata virgem iam somando a todo aquele desgosto.

Volveu Giovanni – Mas com que salário e quantas horas por dia? Forçam-nos a trabalhar dez horas, num clima ruim, estando alguns de nós com febre. Se alguém fica doente e não vai trabalhar não recebe nem dinheiro nem comida. Nem tem aonde ir comer. Não foi êsse o trato. Estamos aqui em piores condições do que os escravos negros nos Estados sulinos, antes da vossa nobre guerra. (FERREIRA, 1963, p. 71)

As condições que Ferreira relata eram subumanas, um trabalho sem dúvidas escravo que exigia 10 horas de atividade, além disso quando a malária atacava e o corpo já não possuía mais forças, eram obrigados a passar fome e duras condições de vida na selva que quase sempre ocasionava sua morte, mas ainda sim havia resistência por parte dos trabalhadores que hora em outra empreendiam fuga rumo à mata sem destino certo, com uma única finalidade, sair desse sistema exploratório.

Há relatos de que alguns trabalhadores da linha telegráfica de Rondon, obra que acontecia no mesmo período que a EFMM, tendo sua abertura em 1907 e término em 1915 aproximadamente, fugiam para trabalhar na EFMM, pois fugiam do comandante mão de ferro, como era conhecido o exigente Marechal Rondon como mostra o texto do autor Todd A. Diacon:

Adjetivos como solitário, afável, compassivo e compreensivo, não vêm à mente quando analisamos as qualidades de Rondon como comandante. Para sermos justos, tampouco Rondon os teria julgado necessários. Mais apropriados parecem os termos duro,

exigente, rigoroso e, talvez até mesmo cruel e insensível. Rondon certamente afirmou que as exigências da construção do telégrafo no sertão, aliadas às qualidades dos soldados sob seu comando. Requeriam disciplina férrea. (DIACON, 2006, p. 81)

Isso causou muitas deserções por parte de seus soldados. O número de fugas aumentou de maneira vertiginosa e para tratar destas Marechal Rondon saía à procura dos praças como uma caça a animais selvagens, em muitos casos acabavam matando até mesmo para servir de exemplo para que os demais não empreendessem revolta, havia ele a ferramenta do medo e utilizava-se dela com frequência.

Rondon ainda era conhecido por sua preocupação com seus animais durante a viagem “a morte de animais seus diferentemente da morte de um soldado, ensejava comoventes louvores no diário de Rondon.” (DIACON, 2006, p. 85) tem-se a justificativa para tamanhas deserções, tanto pelos mais tratos aos praças quanto pela revolta de tratar melhor os animais do que seus trabalhadores.

Sem dúvidas que havia entre as opções de fuga dos soldados da linha telegráfica a ida para a EFMM, de tanto era o desespero dos praças que optavam até mesmo ir trabalhar na tão mal afamada construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, constatando um contato entre dos trabalhadores, duas construções que ali se desdobravam no mesmo espaço de tempo, Diacon traz, em mais um trecho de seu livro “Rondon O marechal da floresta” o desespero dos trabalhadores em meio ao árduo trabalho de construção da linha do telégrafo e da estrada de ferro e o desespero em vias de exploração de trabalho e fugas.

Próximo a cidade de Santo Antonio do Madeira, havia outra alternativa para escapar do serviço na comissão: empregar-se como operário na construção da mal-afamada Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Um frustrado oficial da comissão cogitou a possibilidade de a ferrovia ser obrigada a reembolsar a comissão por ter sustentado e transportado aqueles desertores até Mato Grosso. (DIACON, 2006, p. 90)

Na EFMM não foi diferente quanto ao fato de as fugas também terem se acentuado, assim como o aumento do número de doentes, foi de fato algo inesperado, pelo desconhecimento da fauna e flora da região, o que trouxe condições de trabalho ali estabelecidas que eram de fato insalubres.

A borracha era o principal produto de exportação e propulsora de tamanho progresso, entra em declínio que acompanha-se entre os anos de 1930 a 1940, “sendo possível encontrar nos seringais abandonados resquícios dessa época anterior, propalada como período áureo da

borracha.”⁵ Onde tudo aquilo desola e a construção da EFMM parece em vão. A EFMM fica com percurso de Guajará-Mirim até Porto Velho e tem o término de sua construção em 1912, o segundo ciclo da borracha que ganhou sobrevida em 1942, tem seu declínio em 1945.

Para aqueles que viviam do trabalho da extração de borracha há um lamento e ao mesmo tempo um alívio, com o fim do segundo ciclo da borracha, pois a situação que passavam os seringueiros e trabalhadores que tinham que obedecer o crescente e devastador “progresso” viam a “poeira” da ambição baixar de maneira impressionante. O fato é que a borracha enriqueceu muito aqueles empresários, mas também muito escravizou os trabalhadores mais humildes, era muito dinheiro nas mãos de poucos.

A borracha proporcionava muita riqueza, mas escravizava toda a Amazônia à ambição dos homens. A uma cruel ambição que sacrificara vidas humanas aos milhares para o êxito de alguns. Manaus crescera sobre um pântano drenado a peso de ouro. Passara de três escassos mil habitantes a mais de cem mil num quarto de século. O que havia de mais caro e mais fino no mundo pra ali era levado e tinha imediato comprador (FERREIRA, 1963, p. 144).

O fragmento faz uma relação com riqueza de detalhes todas aquelas memórias, do que foi esse período da borracha, visto por aqueles trabalhadores que estavam diretamente envolvidos no trabalho de extração e ainda, de construção das linhas de telégrafo de Rondon, da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e o crescimento econômico da Belle Époque experimentado de modo circunscrito pelas capitais Belém e Manaus.

O romance de Ferreira enfatiza o declínio da borracha e as causas que se deram para o fim de um dos marcos para a história da Amazônia, a produção da borracha na Malásia, Ceilão e nas Índias Neerlandesas que conquistou rapidamente o comércio da produção gomífera, e a desolação daqueles que trabalhavam na produção afetou diretamente econômica e socialmente a vida de milhares de pessoas, alastrando miséria e uma realidade que nem de longe esperavam alcançar tão rapidamente, a mesma velocidade que crescera a economia baseada na goma elástica, declinara a todo o vapor na Amazônia.

O declínio foi fulminante, porque rápida e espantosamente crescente resultou a produção na Malásia, no Ceilão e nas Índias Neerlandesas. Eu sou uma vítima, também, porque minha família foi duramente atingida pela baixa da borracha. Faltou dinheiro para prosseguir meus estudos. Minhas irmãs tiveram que sair do colégio por falta de recursos para pagar as anuidades. A miséria alastrou-se (FERREIRA, 1963, p. 144).

⁵ Trecho disponível na tese de dissertação intitulada “Soldados da borracha: das vivências do passado às lutas contemporâneas, do autor Frederico Alexandre de Oliveira Lima, 2013, p.33.

A queda do preço da borracha e seu inevitável declínio afetou todas as camadas sociais que iam desde os grandes barões da borracha até aqueles que trabalhavam e ganhavam seu sustento no transporte da péla⁶ e ainda os seringueiros que lidavam com o processo de defumação e coleta do leite da seringueira, que residiam nas colocações dos grandes seringais e tiveram que sobreviver com a coleta de castanha, pesca e pequenas plantações em torno das colocações, apesar de trabalharem ainda com a borracha, porém agora em menor escala. E assim o progresso acaba por definhar junto com a borracha e a EFMM perde seu sentido de existência.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O enredo do romance de Barros Ferreira possibilita a leitura da história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré através de uma ótica romancista realista, que interage facilmente com depoimentos e lembranças daqueles homens que trabalhavam na via férrea.

O intuito de trazer ao leitor as mazelas sociais que um progresso desenfreado trouxe durante o boom da borracha e, posteriormente, as construções da linha de telégrafo e a EFMM que veio devido à necessidade de transporte de materiais e demais itens.

Traz ainda o apoio teórico de outros autores que compõem e enriquecem ainda mais a leitura, ajudando a entender esse período. Tal progresso não atendia as necessidades dos mais humildes e o preço que cada trabalhador pagou foi muito caro, tiveram que conviver com as doenças, exploração (coerção e violência física), e tristeza. O medo e morte faziam parte de seu cotidiano.

Abarcando uma temporalidade histórica, que vai desde a construção da linha de telégrafo que parte de Cuiabá rumo à Santo Antonio do rio Madeira, em 1907, e a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré no mesmo ano, desenha o quadro social e econômico da época, com a ideia de um progresso acelerado da região amazônica devido à grande produção da borracha dividida em dois ciclos. E ainda traz uma visão mais humana encarada em *O Romance da Madeira – Mamoré*, de Barros Ferreira, quanto aos depoimentos dos imigrantes e narração destes no trabalho de construção da EFMM.

As memórias trabalhadas por Barros no romance é uma tentativa de trazer o leitor para o momento que se passa a trama protagonizada por Giovanni, um jovem que vem com a promessa de um futuro melhor e acumulação de riqueza, trabalhando na linha férrea de Rondônia, traçando através das histórias de vidas destes e de outros companheiros, a real situação que passava o

⁶ Diz-se a goma elástica obtida através da coagulação do látex pelo processo de defumação do leite da *Hevea brasiliensis*.

trabalhador nesse “período de progresso” da Amazônia, o novo El Dorado, como ficou conhecida a região na década de 1880, pelo acentuado enriquecimento dos barões da borracha.

REFERÊNCIAS

CORRÊA, Lucas Mariani. A atuação do holding Brazil Railway Company (1904-1920), **XXIX Simpósio nacional de História**, 2017, Brasília. **Contra os preconceitos: História e Democracia**, p. 4. Disponível em: https://www.snh2017.anpuh.org/resources/anais/54/1488824986_ARQUIVO_AatuacaodoholdingBrazilRailwayCo-CompletoAnpuh-ST115.pdf. Acesso em: 14. mai. 2021.

DAOU, Ana Maria. **A Belle Époque Amazônica**. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2004.

DIACON, Todd A. **“Rondon” O Marechal da Floresta**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2006.

DOMINGUES, César Machado. A Comissão de Linhas Telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a Integração do Noroeste. **XIV Encontro Regional da Anpuh – Rio: Memória e Patrimônio**. Rio de Janeiro, v. 14, p. 24, jul. 2010.

FERREIRA, Barros. **O Romance da Madeira-Mamoré**, São Paulo: Editora Clube do Livro, 1963.

GOMES, Márcia Letícia. Estrada de ferro Madeira Mamoré na literatura. **Revista Labirinto**, Ano XII, UNIR, n. 17, dez. 2012.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: A ferrovia Madeira – Mamoré a modernidade na selva**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2005.

Lopes, Evandro da Rocha. **Imagens da Madeira-Mamoré: proposta de um Centro de Documentação e Referência**, 102 f., Dissertação, História, mestrado em História, Política e Bens Culturais, Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2018.

MERRILL, Dana B. **A construção da Madeira – Mamoré, a “ferrovia da morte”**, Figura 2. Disponível no link. brasilianafotografica.bn.br/?p=10460. Acesso em 26 Mar. 2021.

Data de submissão: 02/04/2021

Data de aprovação: 28/05/2021