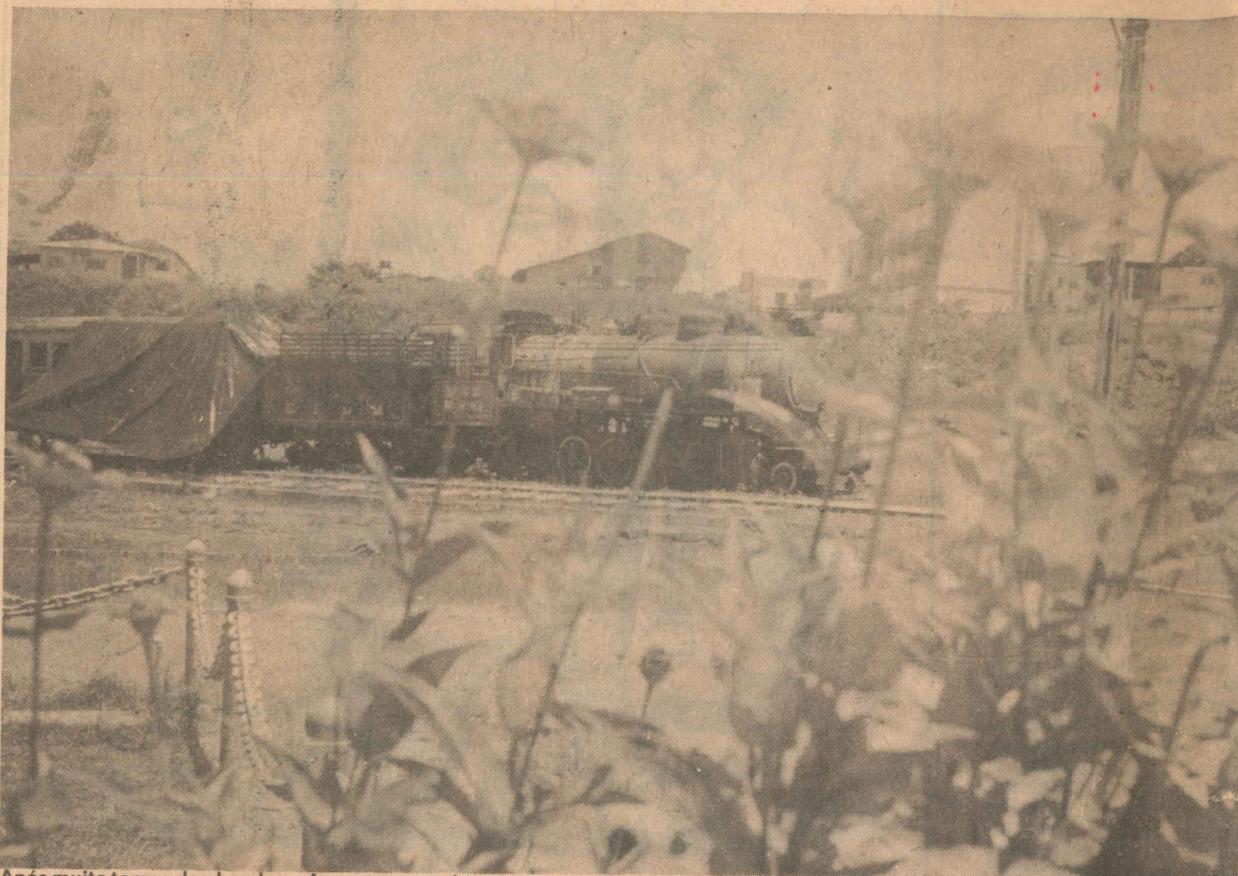


AJ20978



Após muito tempo de abandono, ferrugem e roubos, a tentativa de salvar a velha locomotiva "18".

## Madeira-Mamoré, da história para o turismo

CARLOS ALBERTO LUPPI

PORTO VELHO (RO) — Cantada em verso e prosa, tema de livros e canções, apelidada de "Ferrovia do Diabo" — tantas as dificuldades enfrentadas para sua construção, no final do século passado e início deste a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré está renascendo do abandono e, principalmente, ressurgindo ao desprezo com que foi tratada desde julho de 1931, quando foi nacionalizada.

A consequência maior disso não foi apenas a desativação da ferrovia em 1966, mas também o fato de que pelo menos 10 quilômetros de seus trilhos e centenas de objetos da antiga estrada — até mesmo isolantes de porcelana do telégrafo localizado em todo o seu percurso — foram arrancados e roubados, principalmente a partir de 1960, quando ela entrou em agonia até morrer seis anos depois, no Território Federal de Rondônia.



Parte desse material serve, hoje, para tudo. Até para cercar terrenos vazios em Porto Velho — capital do Território — ou servir como espécie de “alambrado” de campo de futebol de várzea. Outros objetos, como sinos, apitos, lanternas do guarda-estação, furadores, grampos de fixação de trilhos e dezenas de peças históricas das locomotivas, dos vagões e estações — estão espalhados por todo o país, ornamentando residências. Muito pouca coisa resta no pequeno museu da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, existente na bonita estação de Porto Velho, o antigo Porto Velho onde, em 1907, um consórcio dirigido pelo americano Percival Farquhar começou a construir a estrada, após duas fracassadas tentativas anteriores.

Ali, às margens do rio Madeira, junto aos antigos escritórios, oficinas e depósitos da empresa construtora, a Brasil Railway, quase não ficaram nem mesmo os trilhos. Dos nove quilômetros que separam as estações de Porto Velho e Santo Antônio, restou menos de um quilômetro de trilhos, enquanto as duas locomotivas americanas — a “15” e a “18” — que durante longos anos estiveram abandonadas no local, foram praticamente “depenadas”.

A longa história de tristezas, desespero e mortes que hoje constitui a “grande lenda” em que se transformou a Madeira-Mamoré — mais de 30 mil trabalhadores de 20 nacionalidades diferentes se dedicaram de forma heróica às tentativas para sua construção, com um saldo de mais de seis mil mortes por doenças, pestes e em consequência de situações adversas na selva amazônica — junta-se, agora, exatamente quando a ferrovia renasce, a história de seu lamentável abandono: a Madeira-Mamoré talvez seja um dos grandes exemplos de situação em



Operários limpam e restauram os trilhos cobertos pela vegetação.

que se encontra a “memória nacional”. Desprezada e abandonada, diluída entre o falso progresso que não preserva absolutamente nada.

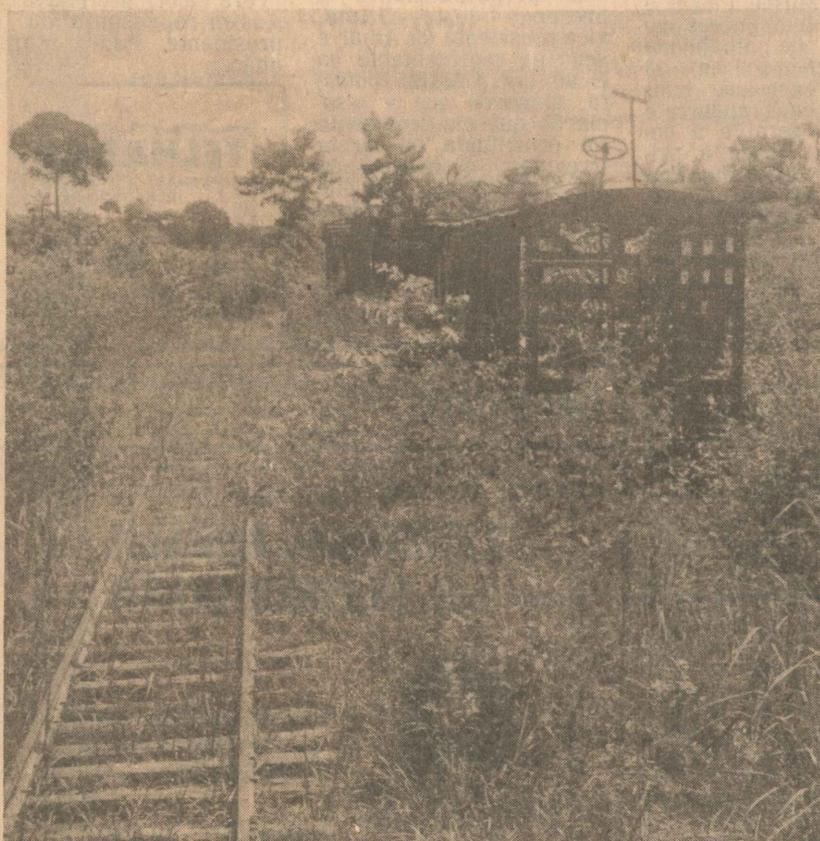
A sucessão de erros se agravou quando o governo brasileiro encampou a estrada de ferro em 1931, através do decreto 20.200. A ferrovia passou à Jurisdição do Ministério de Obras. Logo em seguida, ela recebeu o chamado “golpe final”: foi construída uma estrada de rodagem entre Porto Velho e Guajaramirim, de 366 quilômetros, margeando o traçado da via férrea. Era a pior solução possível. Desinteressado, o governo desativou a Madeira-Mamoré em 1966 embora ela, na época, prestasse enormes serviços no transporte de passageiros entre a Capital de Rondônia e a cidade de Guajaramirim, na fronteira com a Bolívia. Pensou-se que a estrada de rodagem construída seria suficiente. O tempo encarregou-se de mostrar o grave erro: a estrada de rodagem simplesmente permanece intransitável durante metade do ano. Enquanto isso, a Madeira-Mamoré ficou esquecida, coberta de mato,

totalmente depredada, sem que ninguém se importasse.

Na selva, em direção ao rio Mamoré, permanecem inúmeros vagões e carros cobertos pela vegetação, até mesmo a locomotiva conhecida como “Coronel Church”, tombada na primeira tentativa de construção da ferrovia, em 1879. Estações e pontes de ferro estão abandonadas, e no famoso bairro do “Triângulo” — que nasceu com a ferrovia — há até casas construídas em cima do leito da via férrea. Tudo fruto do desprezo que atingiu a Madeira-Mamoré.

Quinze anos depois de destivada totalmente, tenta-se recuperar a histórica ferrovia. Um trabalho que, inicialmente, pretende restaurar os nove quilômetros entre Porto Velho e Santo Antônio, ao lado das primeiras cachoeiras do rio Madeira e que já emprega mais de 120 trabalhadores. Eles estão retirando os trilhos entre os quilômetros 20 e 30 e colocando-os no trecho entre Porto Velho e Santo Antônio cuja reinauguração está prevista para 10 de abril deste ano para “uso turístico”. A locomotiva número 15 está praticamente recuperada e aguarda apenas algumas “peças fundamentais” que lhe foram retiradas, enquanto 10 mecânicos tentam salvar a número 18, a locomotiva de nome “Barão do Rio Branco”. Mas não há certeza do êxito, “tamanho a destruição e depredação a que foi submetida”, conforme relatam.

O trabalho de recuperação pretende, até 1982, atingir os 25 quilômetros iniciais da Madeira-Mamoré, o trecho entre Porto Velho e Teotônio, passando por Zingamoche, Cachoeira dos Macacos e indo em direção ao Salto de Santo Antônio. Estão sendo gastos 40 milhões de cruzeiros para fazer a ferrovia resurgir ao desprezo a que foi relegada. Sua recuperação total — 366 quilômetros — não custaria menos que 400 milhões de cruzeiros, garantem alguns técnicos, “por causa exatamente do abandono a que foi condenada”. É como diz o nordestino José Joaquim da Silva, 59 anos, que de 1948 a 1952 trabalhou na Madeira-Mamoré, participando agora de sua reconstrução: “Gasta-se agora dinheiro para colocar pra frente aquilo que nunca deveria ter parado. Como entender esta política?”. Mas, contente, afirma que a recuperação da Madeira-Mamoré é “importante, porque isto aqui, estes trilhos, são como o sangue da gente”.



Até hoje, ao longo da linha férrea, vagões abandonados há décadas.