

1120979

83



Um comovente telex alertou o Patrimônio Histórico para a última ameaça à "Ferrovia do Diabo".

# A estrada Madeira-Mamoré pode escapar da sucata

LUIZ PADOVANI

De um seminário marcado para os próximos dias 25 a 28, em Porto Velho, nascerá talvez a concretização do sonho de muita gente no território de Rondônia: a possibilidade de reativação, em sua plenitude, da estrada de ferro Madeira-Mamoré, mais conhecida como a "Ferrovia do Diabo", construída durante 40 anos na floresta amazônica (que reagiu à invasão, matando quase todos os que trabalharam na obra), inaugurada em 1912 e interdita por decreto cinquenta anos depois.

Corroída pelo tempo (um eficiente auxiliar da incúria administrativa), de 1972 até agora, a velha ferrovia escapou por pouco de ser vendida como ferro velho, isso em abril do ano passado. Quem conseguiu salvar seus 366 quilômetros de trilhos, equipamentos e material rodante (incluindo as preciosas e quase centenárias "marias fumaças") foram as palavras comovedoras de um telex, enviado a diversas autoridades federais por um grupo de inconformados rondonianos.

O telegrama alertou a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan), órgão do Ministério da Educação e Cultura, que convenceu a Rede Ferroviária Federal a suspender o leilão daquelas peças, que promo-

veria nos dias seguintes, reduzindo tudo a 17.640 toneladas de "sucata".

A partir daí, segundo o secretário Aloisio Magalhães, da Sphan, pôde-se idealizar a vontade da comunidade de Porto Velho, no sentido de recuperar totalmente a Madeira-Mamoré, tornando-a uma espécie de memória cultural "viva", já que o plano propõe seu emprego no transporte de passageiros e carga, tendo por base a crise de combustíveis e a precariedade do sistema de comunicações terrestres na região. Além disso, a ferrovia restaurada nos moldes do início do século não deixará de ser uma atração turística.

A recuperação dos primeiros 27 quilômetros já está decidida e os próprios ex-ferroviários, juntamente com alguns dos antigos operários que trabalharam na construção da ferrovia, já se dedicam a restaurar algumas locomotivas que, esperam eles, estarão rodando brevemente nesse trecho "simbólico".

Justamente para discutir como será concretizada a reabertura dos restantes 339 quilômetros de trilhos, que passam por 31 estações (quase tudo engolido pela selva nesse curto período de oito anos), é que será realizado o seminário. Dele participarão desde os ferroviários que operaram as "marias fumaças", até agentes de diversos organismos federais, que a comunidade e

o pessoal da Sphan tentarão convencer sobre a utilidade da Madeira-Mamoré.

Para o secretário Magalhães, através do caminho patrimonial é possível identificar bens culturais, que, além de representar um elo com o passado, têm também "um valor projetivo", no caso evidenciado pelo desejo, que a comunidade expressa, de ver a estrada funcionando. "Esse desejo — disse — ficou claro quando passamos a receber muito pedidos para a preservação da memória desse serviço, que tem importância fundamental para a região."

A nova visão da Sphan, segundo o secretário, aboliu "o belo e o velho estático", introduzindo no bem patrimonial a realidade econômica e social. Mesmo porque a experiência mostrou que, se não for utilizada, qualquer peça precisa ser reformada a cada dez anos, enquanto o funcionamento ou o uso, de modo geral, ampliam esse tempo.

Um exemplo dessa tentativa de reintegrar os bens culturais na vida da comunidade é o Museu ao Ar Livre de Orleans (em Santa Catarina) onde a população utiliza todos os equipamentos de uma indústria doméstica centenária (beneficiando milho, fazendo farinha, aguardente melaço etc), para o consumo próprio. O próximo caso talvez seja o da Madeira-Mamoré.

# Uma longa história de mortes e abandono

Para que, em 1912, a locomotiva "Coronel Church" percorresse os 366 quilômetros que separavam as cidades de Porto Velho, às margens do rio Madeira, e Guajará-Mirim, ao lado do rio Mamoré, na fronteira boliviana, foram necessários 40 anos, milhares de mortos, muitos desastres durante a construção, justificativas mais que suficientes para dar à estrada de ferro Madeira-Mamoré o epíteto de "Ferrovia do Diabo". E mais: depois disso, toda a perspectiva de transportar riqueza esvaiu-se de crise em crise, até o fechamento há oito anos.

A história da Madeira-Mamoré começa em 1867, quando o governo imperial brasileiro celebrou um tratado com a Bolívia, pelo qual se comprometia a construir o caminho de ferro entre Guajará-Mirim e o então Porto de Santo Antônio (Porto Velho, depois), por onde a produção de toda a região poderia ser exportada para a Europa, via rios Madeira e Amazonas, em grandes barcaças. Para a Bolívia, a estrada era importante porque entre os dois portos havia 17 corredeiras e duas cachoeiras que, se não impossibilitavam, dificultavam ao máximo o escoamento dos produtos.

A primeira tentativa de construção ocorreu em 1872, por parte da firma Public Works Construction Co. (inglesa), mas toda a equipe de trabalhadores foi dizimada pela malária ou pelos índios caripunhas. A empreitada foi tão desoladora que, segundo citação do livro "Ferrovia do Diabo" (de Manoel Rodrigues Ferreira), a empresa entrou com uma ação de rescisão de contrato, em Londres, alegando o seguinte: "Mesmo com todo o dinheiro do mundo e a metade de sua população, seria impossível construir semelhante estrada".

Mas em 1874 uma firma americana, a Dorsey E Caldwell, assumiu o lugar da primeira. Os homens que ela trouxe e os que contratou aqui tiveram, entretanto, o mesmo fim que os empregados da Public. Uma outra empresa americana, a P e T Collins, retomou então os trabalhos, que nem bem haviam começado. Embora com muitos incidentes (o navio "Metropolis", por exemplo, que trazia os primeiros equipamentos, afundou com toda a carga logo depois de zarpar dos Estados Unidos) a Collins conseguiu embrenhar na floresta seis quilômetros de trilhos.

Em 1879, porém, a locomotiva que ela trouxe tombou na primeira curva e, ainda por cima, Mr. Thomas Collins, um dos donos da empresa, recebeu uma flechada dos caripunhas, que lhe varou um pulmão. Isso depois de revoltas dos trabalhadores italianos, que estavam recebendo menos do que fora prometido e que quase explodiram o armazém de dinamite. Resultado: a firma também desistiu da estrada e abandonou tudo.

## TRATADO

O imperador Pedro 2.º enviou à área mais duas comissões de engenheiros brasileiros (em 1883 e seguinte), que voltaram desiludidas e desfalcadas. A idéia da ferrovia foi, então, esvaziada pelo acaso imperial e pelos turbulentos primeiros anos da República. Foi num outro acordo com a Bolívia — o famoso tratado de Petrópolis (1903) que o barão do Rio Branco impôs ao país vizinho (comprando-lhe o atual Estado do Acre, que muita borracha forneceu) — que a ligação ferroviária entre Guajará-Mirim e porto de Santo Antônio (na época com cerca de duas mil almas, conforme relatório de Osvaldo Cruz) voltou à baila.

Uma quarta firma contratada, a May, Jekyll e Randolph Co., iniciou os trabalhos em 1907, trazendo muitos operários negros das antilhas inglesas, tidos como mais resistentes àquele ambiente que dizimava homens como moscas (e também por causa delas). Mas vieram trabalhadores de todo o mundo, pois só entre os mortos oficiais desse período a empresa relacionou 28 nacionalidades.

## OS MORTOS

Mas, enfim, tendo muitos homens atuando na segurança e utilizando expedientes pouco louváveis de extermínio dos indígenas (como o de eletrificar os trilhos, para que os caripunhas não os arrancassem à noite, o que provocou, segundo as histórias narradas, a morte de centenas deles), a empresa concluiu a obra em 1912. A

importância para a época foi alardeada com base nas palavras do presidente norte-americano Theodore Roosevelt, alguns anos mais tarde, para quem as duas maiores obras realizadas na América eram o canal do Panamá e a Madeira-Mamoré.

Os mortos, como sempre, não contaram. Oficialmente, entre 1907 e 1912, "a estrada" vitimou 1552 operários, que foram enterrados em três cemitérios dos quais a floresta também já se alimentou. Mas e a lenda, segundo a qual houve um morto para cada dormente assentado? De acordo com essa conta, calculando-se o emprego de aproximadamente 350 mil dormentes (80 mil dos quais importados da Austrália, a peso de ouro), a cifra estaria também muito longe da verdade.

É praticamente impossível saber a verdade sobre isso, porém os cálculos mais sensatos apontam para um número um pouco inferior ao dos que trabalham ali, entre 30 e 40 mil pessoas.

A sina da Madeira — Mamoré, entretanto, prosseguiu. A borracha brasileira e boliviana, que foi o produto que afinal impulsionou a construção no início do século, entrou em crise justamente no ano da inauguração, devido à concorrência das plantações inglesas na Ásia. E, em 1915, foi aberto o canal do Panamá, por onde começou a fluir a parte substancial das exportações da Bolívia para a Europa.

Em 1931, a firma que administrava a ferrovia, a Madeira-Mamoré Railway Co., forçou o governo brasileiro a nacionalizá-la, o que foi feito. E a estrada continuou modorrando pela região, com seus trens andando a 20 km/h, fazendo em duas etapas (e dois dias) o percurso. Isso até 1965, quando o rodoviarismo alcançou Rondônia, como sempre ceifando as ferrovias.

Segundo o secretário Aloísio Magalhães, do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, foi baixado um decreto, de acordo com a mentalidade centralizadora vigente, segundo o qual todas as estradas de ferro com menos de 600 quilômetros deveriam ser desativadas e substituídas por rodovias.

De fato, no ano seguinte, o ministro de Viação e Obras Públicas, Juarez Távora, entregou a Madeira-Mamoré ao 5.º Batalhão de Engenharia de Construções, encarregado de construir uma estrada de rodagem "de primeira classe" ligando Porto Velho a Guajará-Mirim. Em julho de 1972, com a estrada "pronta", as velhas "marias fumaças" apitaram por cinco minutos, chorando a desativação.

A rodovia, que é a atual BR-364, até agora não permite a passagem de veículos durante o inverno amazônico (inverso à época do Sul), deixando Porto Velho praticamente isolada por terra.



Magalhães: um caminho patrimonial.