

ESTRADA DE FERRO MADEIRA—MAMORÉ

O APITO DO TREM VOLTA A SER OUVIDO NO MEIO DA SELVA

Roberto Hillas

BRASÍLIA — A Estrada de Ferro Madeira—Mamoré — que levou 40 anos para ser construída e custou a vida de mais de 30 mil operários, vítimas das flechas dos índios e da malária — vai voltar a funcionar.

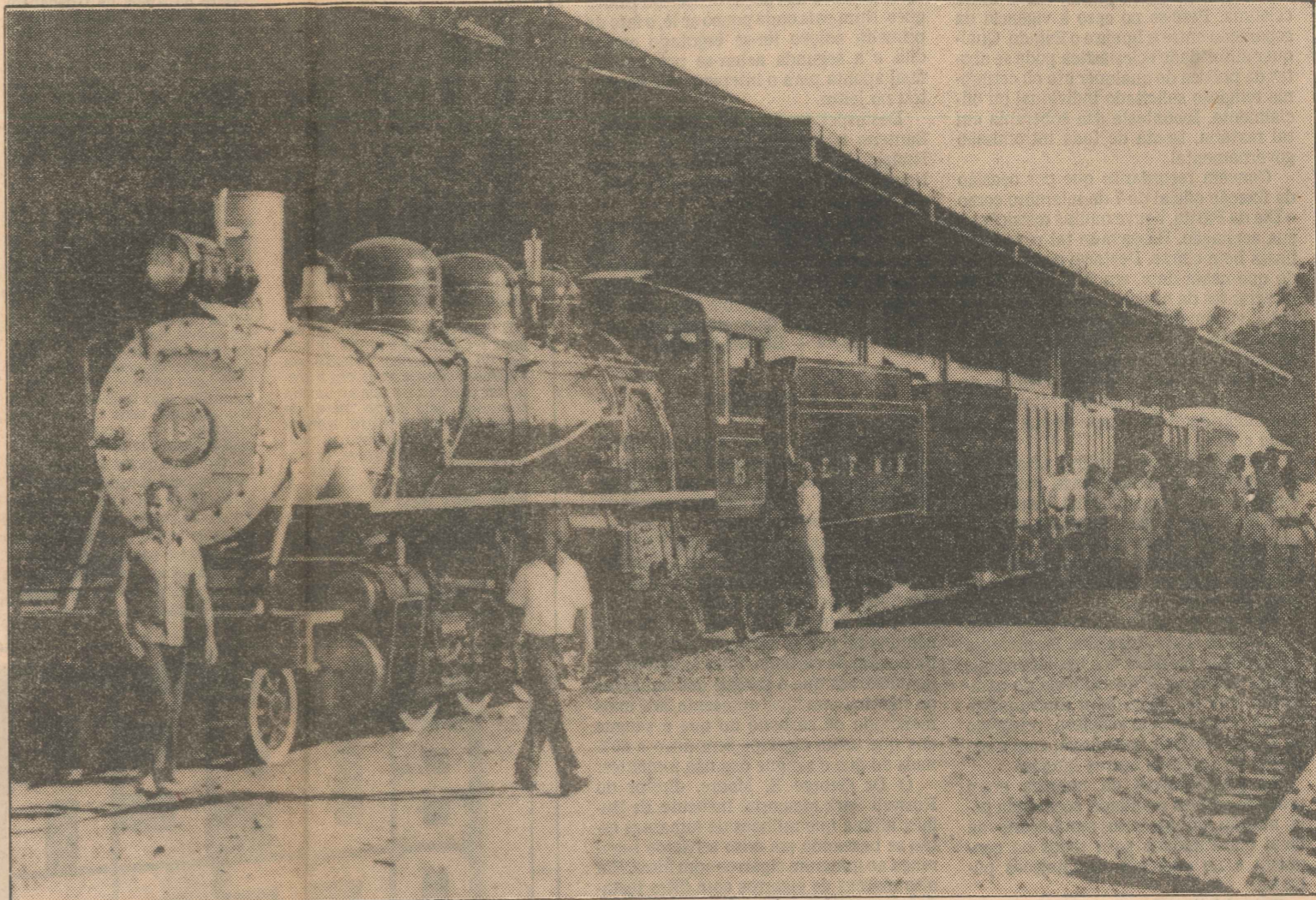
A primeira composição de locomotiva e vagões já está a postos, à espera de que o primeiro trecho de 27 quilômetros tenha os trilhos reaprumados. A selva amazônica volta a ser vencida. E novamente sob o comando dos negros. Só que desta vez pelos descendentes dos antilhanos trazidos pelos construtores ingleses. O grupo de negros antilhanos de Rondônia, que até hoje fala entre si em inglês, está comemorando a nova vitória. Foram os seus ancestrais que conseguiram terminar no início do século a mais lenta ferrovia já construída no mundo. E a que mais sacrificou os que a construíram.

“O trem da Madeira—Mamoré vai voltar a correr.” “O apito das locomotivas vai ser novamente ouvido no meio da selva.” A notícia já circula de boca em boca por toda Rondônia. Os mais velhos comentam que no “meio da noite vai-se ouvir de novo o barulho gostoso do trem passando longe”. O trem vai rodar inicialmente por aqueles 27 quilômetros. É pouca coisa, levando-se em conta que a Estrada de Ferro Madeira—Mamoré tem um total de 366. Mas esta quilometragem já é o suficiente para alegrar a todos os velhos negros antilhanos de nome inglês que a construíram. O que mais os emociona é saber que as velhas locomotivas a vapor, algumas até centenárias, estão sendo reativadas e voltarão mesmo a correr.

Em Rondônia existem ainda vivos muitos veteranos operários das Antilhas, trazidos pelos empreiteiros ingleses para a construção da Madeira—Mamoré. No total, contando-se os descendentes, todos falando inglês até hoje, somam mais de 3 mil. Alguns — como Sillas Shockness, João Allen e José Winter — até mesmo se ofereceram para o trabalho pesado de substituir dormentes e realinhar trilhos, recuperar o leito da ferrovia e colocar em funcionamento as velhas locomotivas. Os Winter, os Cheese, os Jachers, os Thomas, os Shockness, os Allen, os Aller e muitos outros veteranos antilhanos estão vivendo uma fase de grande expectativa com a entrada em funcionamento da



Charles Natanael Shockness em companhia do idealizador do Território de Rondônia, Sr Aluizio Ferreira



A primeira locomotiva consertada pela equipe comandada por Sillas Shockness, filho de veteranos vindos da ilha de Granada, nas Antilhas



Velha estação de Porto Velho da Estrada de Ferro Madeira—Mamoré e que vai voltar a funcionar

40 ANOS E 30 MIL MORTOS

OS trabalhadores antilhanos chegaram no início do século, mas a obra da ferrovia Madeira—Mamoré começou de fato muitos anos antes, em 1872. Durou 40 anos e mobilizou quatro construtoras diferentes. Segundo Sillas Shockness, apesar de não ser correta a lenda de que o número de trabalhadores mortos é o mesmo dos dormentes da ferrovia, pode-se considerar como certo que a construção da Madeira—Mamoré deverá permanecer para sempre como a recordista mundial de acidentes, como a obra que mais matou trabalhadores em todos os tempos.

Em sua opinião, a ferrovia Madeira—Mamoré deve ter uns 450 mil dormentes, ao longo dos 366 quilômetros de extensão entre Porto Velho e Guajará Mirim. Durante a construção morreram quase todos os que vieram construí-la, mais de 30 mil pessoas, de diversas nacionalidades, incluindo nordestinos brasileiros e uma verdadeira legião estrangeira. Em alguns trechos da obra, conforme disse, não sobrou ninguém, nem mesmo engenheiros, enfermeiros, dentistas e médicos, normalmente os mais protegidos. A previsão, uma vez que inexistem dados precisos, é de que o número de mortos seja quase igual ao dos que trabalharam na obra.

Explica Sillas que a obra da ferrovia Madeira—Mamoré, concluída em 1912, foi morosa exatamente por aquelas dificuldades, principalmente doenças, como a malária, provocadas pelas picadas dos insetos da selva. A progressão da obra foi lenta: só 191 metros por semana. O assentamento dos dormentes e trilhos deu-se em média de pouco mais de nove quilômetros por ano.

Nas manhãs de sábado e domingo alguns dos veteranos e seus descendentes vão até a velha estação de Porto Velho, de onde a engenheira Antônia Lúcia Palitot coordena as obras de reconstrução da Madeira—Mamoré, “para saber como vão as coisas”. No dia em que foi testada a primeira locomotiva consertada, a nº 15, Violette Shockness, de 88 anos, que chegou na Amazônia com 16 de idade em 1908, apareceu para ver o resultado da experiência. Ela é mulher de Charles Natanael Shockness, carpinteiro-chefe da oficina que construiu os vagões de carga e passageiros, e veio com o marido da ilha de Granada, hoje independente.

Os únicos dos mais de 30 mil operários que vieram para a construção da ferrovia Madeira—Mamoré e não foram dizimados em massa pelas doenças, animais selvagens e flechas dos índios foram os negros antilhanos de cidadania britânica, originários de

antigas colônias como Barbados, Jamaica, Trinidad y Tobago, Granada, Antigua e Anguilla, todas nas Antilhas. Beatriz Cheese, 96 anos, mulher do guarda-fios Jack Cheese, veio de Barbados no início do século e conta que os veteranos chegaram atraídos pela propaganda dos empreiteiros ingleses de que na Amazônia havia muito futuro, muita terra sem dono e que todos os que trabalharam na construção da Madeira—Mamoré ganhariam altos salários em libras.

Em sua maioria eram operários da construção civil. Mas havia também um importante grupo de enfermeiros, cozinheiros, marceneiros, contadores, além de professores. Quase todos eram jovens e casados. Vieram para a Amazônia trazendo as famílias, conta Esther G. Thomas. A Dr^a Daisy Cheese, neta de Beatriz e Jack Cheese, médica em Porto Velho, diz que não é sabido o

número exato dos milhares de descendentes dos operários antilhanos que trabalharam na Madeira—Mamoré, uma vez que há centenas de famílias com nome inglês, e muitas casaram os filhos também com descendentes de remanescentes de outras raças e nacionalidades (ingleses, norte-americanos, escoceses, irlandeses, dinamarqueses, italianos, alemães, espanhóis, portugueses, gregos, turcos, marroquinos, sírios) que trabalharam na obra.

Como explica José Winter, filho de John Winter, que era o responsável pela oficina de manutenção das caldeiras das locomotivas, no início os filhos dos veteranos antilhanos casaram-se entre si, aproximando as famílias negras de nome britânico, formando-se uma colônia racial e cultural. Por isso, apesar de os já ter morrido a maioria dos veteranos e dos descendentes terem a nacionalidade brasileira, o inglês permanece como a língua dos redutos familiares. Nas conversas familiares, segundo João Allen, o inglês ainda prepondera, mesmo nos encontros entre os mais jovens. E que só sabem de ouvir dizer o que são lugares como Granada, Barbados, Jamaica.

Sillas Shockness, filho de Violette e Charles Natanael Shockness, mestre soldador por profissão, foi o primeiro dos descendentes de veteranos operários vindos das Antilhas a se oferecer para o mutirão de colocar novamente em funcionamento a desativada Estrada de Ferro Madeira—Mamoré. Ele, que coordena os operários na reconstrução, conta que os trabalhadores negros antilhanos chegaram no início do século e só com eles a obra foi finalizada. Com o término da ferrovia a maioria dos trabalhadores negros preferiu permanecer na região, muitos trabalhando para a empresa que explorava a estrada de ferro, a Madeira—Mamoré Railway Co.

Foi o orgulho de ter terminado a obra, o que operários de mais de 10 outras raças e

nacionalidades não conseguiram, que fez os trabalhadores negros antilhanos desenvolverem um arraigado e até extremado amor pela ferrovia Madeira—Mamoré. Quando se conversa com Violette Aller, por exemplo, percebe-se que a Madeira—Mamoré é um símbolo da força e criatividade de um grupo racial. É evidente que a ferrovia é uma prova de que aqueles negros antilhanos foram mais resistentes àquele clima abafado, úmido e quente, cheio de doenças tropicais e inúmeros outros riscos mortais, que ainda vítima quem chega por lá inadvertidamente.

Sillas Shockness, quando fala, mostra bem as ligações afetivas do grupo antilhano com a Madeira—Mamoré:

— Dou minha vida pela ferrovia. Amo esta ferrovia. Me acostumei com ela desde que nasci, e toda a minha infância e juventude dediquei-me de corpo e alma a ela. Considero estas máquinas e trilhos como se fossem meus filhos, uma continuação de mim mesmo.

Ele não entende que até naquela região de selva, onde o asfalto não pôde agüentar, nem caminhão comum a plena carga, se tenha substituído os trilhos da Madeira—Mamoré por rodovia (a BR-364, no trecho Porto Velho—Abunã, e BR 425, no trecho Abunã—Guajará Mirim).

Ele diz que “o milagre já aconteceu, pelo menos em parte, porque a primeira locomotiva e alguns vagões já estão consertados.” O que Sillas pretende, entretanto, é estar presente no dia em que o trem fizer todo o trajeto de 366 quilômetros entre Porto Velho e Guajará Mirim.

— Quando soar o primeiro apito estarei presente com o pensamento voltado para o meu pai e todos os heróis anônimos que perderam suas vidas na construção da ferrovia.

O plano dos descendentes dos antilhanos e do Governo de Rondônia é colocar novamente a ferrovia em funcionamento integral. Só não há prazo fixado para isso.

teve quinze anos por ano.

A primeira das quatro construtoras da ferrovia Madeira—Mamoré, a Public Works Construction Co., britânica, começou as obras em 1872, onde hoje é Porto Velho, com operários — quase todos europeus — dirigidos por 25 engenheiros britânicos. Com a morte de quase toda a equipe, em questão de poucos meses, a empresa desistiu, passando a empreitada em 1873 para a Dorsey & Caldwell, que por sua vez desistiu menos de um ano depois (em 1874), porque toda a sua equipe morreu de malária e pelas flechadas dos índios.

Mais trágico, conforme conta Sillas Shockness, foi o período da empresa norte-americana P & T Collins, cuja equipe começou a chegar a Porto Velho em 1874 e saiu em 1879, depois que o próprio presidente da empresa, Mr Collins, vindo ao Brasil, recebeu uma flechada no pulmão direito. Mr Collins saiu do Brasil desesperançado, porque quando não eram surtos de malária as obras eram atrasadas pelas chuvas torrenciais que tudo destruíam.

Foi Mr Collins quem trouxe a primeira locomotiva para a Madeira—Mamoré, em 1878. A locomotiva veio de navio até Belém do Pará e depois foi levada de barco através do Amazonas e rio Madeira até onde hoje está Porto Velho. Ela deveria rodar exatamente sobre o trecho hoje em reconstrução. Isto foi impossível porque a locomotiva tombou na primeira curva que teve pela frente, num lugar denominado Caldeirão do Diabo. E ficou tombada quase 30 anos, ao lado dos trilhos, até a primeira década do século, quando chegaram os negros antilhanos contratados pela quarta e última empreiteira, a May Jekyl & Randolph Co.

Conta Sillas que os trabalhos de construção só foram realmente intensos entre 1907 e 1912, exatamente quando entre os trabalhadores destacaram-se os antilhanos, que resistiram a tudo, sendo poucos os que morreram. Os negros antilhanos recuperaram todos os equipamentos que estavam jogados ao lado do trecho de trilhos já implantados, que haviam sido retomados pela selva. Mas a recuperação mais comentada foi a da locomotiva pioneira, a de nº 12, batizada com o nome Coronel Church, em homenagem ao militar norte-americano George Earl Church, que a serviço do Governo brasileiro supervisionou os primeiros contratos de empreitada da obra.

Os últimos dormentes e trilhos foram assentados em 30 de abril de 1912, mas a primeira composição completa só percorreu os 366 quilômetros — de Porto Velho a Guajará Mirim — no dia 1º de agosto daquele ano. De 1912 a 1931 a ferrovia foi administrada pela empresa inglesa Madeira—Mamoré Railway Co., até a nacionalização, no dia 10 de julho de 31. A desativação da Madeira—Mamoré só veio a ocorrer em 1972, quando a velha ferrovia foi substituída por uma rodovia construída por um batalhão rodoviário. Hoje seus trilhos e dormentes estão novamente tomados pela selva, com exceção dos primeiros 27 quilômetros onde o trem voltará a correr.