



# jornal da tarde

O SEU CADERNO DE PROGRAMAS E LEITURAS

**A** selva amazônica era o Inferno Verde e corria o ano de 1907 quando os estrangeiros voltaram pela terceira vez a Santo Antônio, para tentar construir a ferrovia. Esses norte-americanos da construtora May, Jekyll & Randolph sabiam muito bem o que ocorreria naquele ermo do Território do Guaporé, hoje Rondônia, no século passado. Sabiam que o problema maior, o grande desafio, não estava apenas em construir a estrada de ferro, mas em vencer a selva.

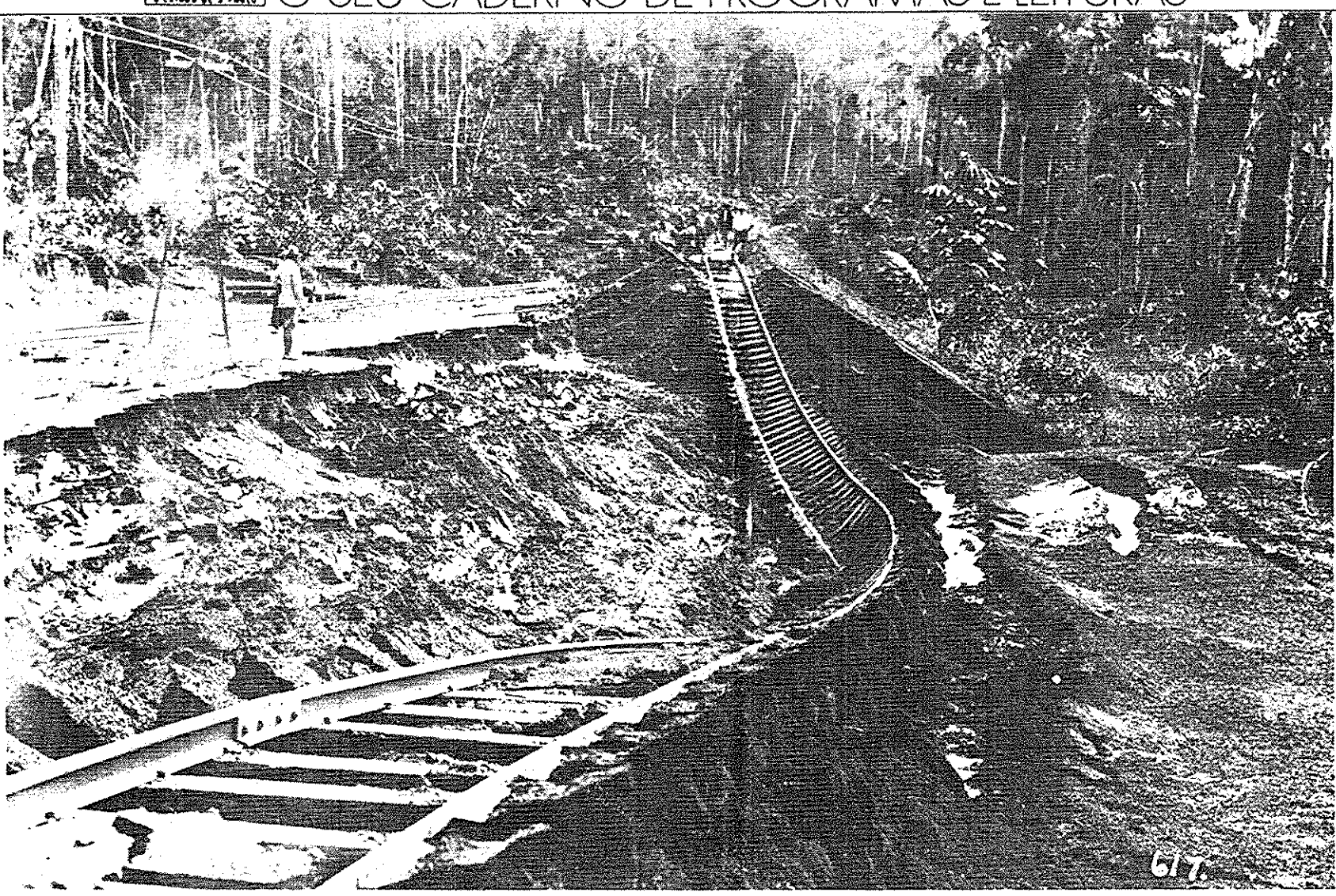
Trinta e cinco anos antes — em 1872 — os primeiros engenheiros da firma inglesa Public Works também haviam chegado ali com homens, material e o mesmo propósito: construir a Madeira-Mamoré. Mas em dez meses a malária e as flechas dos índios Caripuna haviam causado tantas baixas — tantas mortes — que os ingleses pediram rescisão do contrato feito com a firma do coronel George Earl Church, um norte-americano com espírito de aventura que se propunha a construir a ferrovia.

Nos tribunais de Londres, a firma inglesa sustentava que aquele ponto da Amazônia era "um antro de podridão, onde nossos homens morrem como moscas". E profetizava: "Nem mesmo com todo o dinheiro do mundo e metade de sua população será possível construir a estrada".

Isto não desanimou o coronel Church. Nos Estados Unidos, ele conseguiu fechar contrato com uma grande empresa de engenharia a P & T Collins. Seria a primeira obra de engenharia civil que uma firma norte-americana construiria no estrangeiro. Mas foi o fim desastroso, em um ano, de 1878 a 1879, e lastreado por centenas de mortes, da P & T Collins. O próprio Collins, ferido a flechadas, esteve por bom tempo entre a vida e a morte.

O coronel Church desapareceu de cena, o século XIX findou e agora voltavam os norte-americanos, os da May, Jekill & Randolph, para marcar na História o derradeiro capítulo da provavelmente mais trágica epopéia do gênero. Contrariando a profecia dos ingleses da Public Works, as marias-fumaça correriam pelos 364 quilômetros da estrada, a partir de 1912 — e até a ferrovia ser desativada, em 1972.

Mas com um altíssimo preço: mais de seis mil vidas, de homens chegados de várias partes do mundo, espanhóis, portugueses, alemães, antilhanos, colombianos, italianos, norte-americanos, bolivianos, franceses, russos, cubanos, mexicanos, austríacos, portorriquenhos, árabes, chineses, índios norte-americanos, ingleses, peruanos, suecos, belgas, húngaros, irlandeses, e mais os brasileiros, e mais os que morreram sem que se soubesse de onde vinham — homens derrotados pelas doenças endêmicas, atormentados pelas formigas-de-fogo, por enxames de mosquitos, por cobras e onças, vencidos pela flecha do índio.



Um conhecido engenheiro do Rio de Janeiro, Joaquim Catramby, ganhou a concorrência aberta pelo governo e passou os direitos ao norte-americano Percival Farquhar. Este fundou a Madeira-Mamoré Railway e contratou, para executar a obra, a firma May, Jekyll & Randolph.

Os norte-americanos começaram a chegar a Santo Antônio — onde muito antes haviam estado Raposo Tavares e os jesuítas —, lugarejo situado junto à primeira cachoeira do rio Madeira. Era maio de 1907. Ali encontraram uma locomotiva Baldwin, então usada pelos poucos moradores como galinheiro; o pequeno trecho da ferrovia e materiais, tudo o que P & T Collins haviam abandonado.

Mas os novos construtores resolveram iniciar a obra sete quilômetros abaixo de Santo Antônio, num lugar chamado Ponto Velho, depois Porto Velho — que viria a ser a capital do Território de Rondônia. Eles demonstraram consciência de que seria preciso vencer os perigos, os males da selva, as doenças que matavam ou inutilizavam os trabalhadores. E começaram a erguer um hospital, a meio caminho entre Porto Velho e o fim da linha, Guajará-Mirim.

Na fase de maior atividade da construção, entre 1910 e 1911, chegou a haver onze médicos em atividade: quatro no hospital, chamado da Candelária, e sete em serviço nos acampamentos, ao longo do traçado da ferrovia. Mas nem mesmo os médicos escapavam das doenças, lideradas pela malária: três morreram e dois ficaram gravemente doentes, com a misteriosa doença beribéri, causada pela desnutrição.

Já em 1908, escrevia o primeiro médico-chefe, o dr. H. P. Belt: "Grande número de trabalhadores chegaram, dos quais mais de 90% receberam tratamento no hospital, ou na linha, dentro de três semanas depois de sua chegada."

O quínino, distribuído nos acampamentos, era um simples paliativo. Os homens caíam doentes, muitos morriam. O depoimento mais revelador (entre os que se puderam conhecer) do drama que foi a construção da ferrovia talvez tenha vindo do século passado, de um engenheiro da P & T Collins.

**Só ele e os demônios**

É fala dos delírios de Manning, o irlandês. Durante o dia, homem normal. Mas à noite, provavelmente no delírio da malária, o insano que certa vez apanhou uma espingarda para atacar os demônios. Falava em demônios. Berrava: "Os demônios estão-me perseguindo." O irlandês queria atrair. "Já os expulsei uma vez, mas eles vêm de novo, vêm em bando, me lamber."

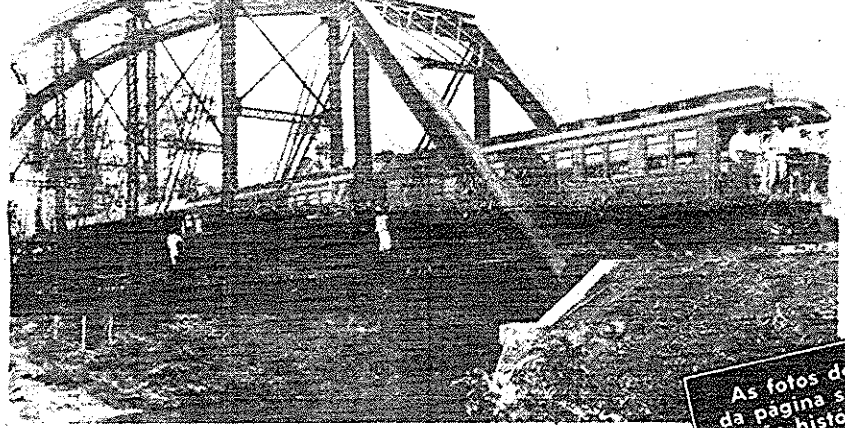
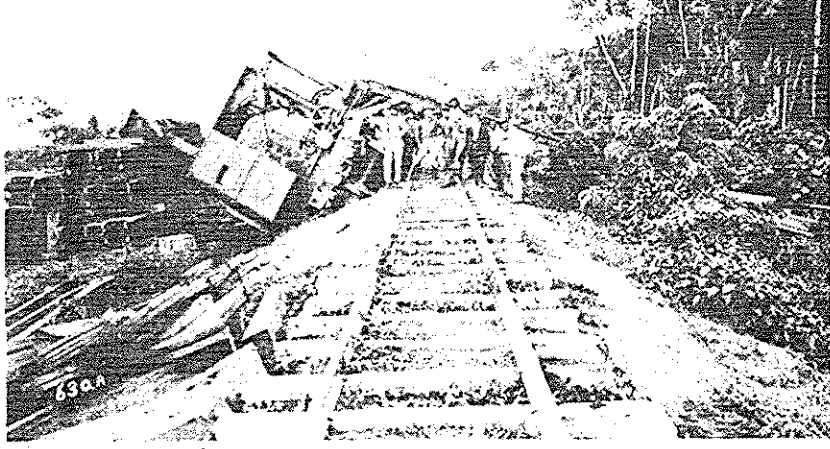
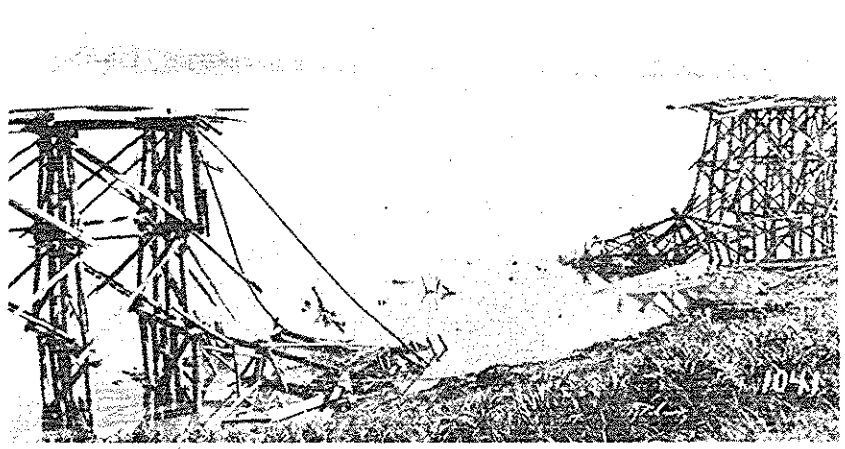
Nessa horas, Manning imaginava que todos os homens tinham abandonado a construção. Só ele e os demônios que o perseguiram tinham ficado. De manhã, não lembrava de nada. Os homens resolveram não lhe contar sobre seus delírios, apenas evitar que pudesse ter uma arma. Mas o engenheiro fala também das formigas-de-fogo, que enclavam as malhas das redes de dormir e muitas vezes obrigavam os doentes, no auge de seus acessos de febre, "a saltar das redes em plena chuva". E das nuvens de mosquitos, que outros também descreveram, do minúsculo plum de picada dolorida, os mosquitos que entravam pela boca dos operários e obrigavam alguns a trabalhar com a cabeça envolta em véus. Os mosquitos que picavam e transmitiam a malária.

Mas em 1907, um grande número de espanhóis terminava a construção de uma ferrovia em Cuba. Destes, 350 homens, contratados pelos norte-americanos da Madeira-Mamoré, chegaram a Belém em janeiro do ano seguinte. Mas, ao ouvir falar das doenças, das mortes na região de Porto Velho, recuaram; apenas 65 seguiram viagem. E foi assim que os americanos tiveram de manter agentes em várias partes do mundo, para recrutar mão-de-obra. Os brasileiros, por sua vez, preferiam trabalhar na extração do látex, já que o alto preço da borracha no mercado internacional oferecia melhor pagamento.

Do início ao fim da construção dos 364 quilômetros de ferrovia, a firma norte-americana contratou 21.783 homens — e aqui não estão contados os que chegaram a Porto Velho por conta própria. Mas esse pessoal revezava-se continuamente. Em três meses seu vigor estava minado pelas doenças. Os sobreviventes tornavam-se inúteis para o trabalho e por isso eram despedidos. E novas levadas chegavam para recompor os quadros.

Apesar disso, a mais Porto Velho apresentava um grande movimento. Lâmpadas alimentadas por geradores iluminavam as frequentes brigas nas disputas das poucas mulheres e do jogo. O lugar tinha água encanada e rede de esgoto, fábrica de gelo e lavanderia (tocadas a vapor) e por certo tempo até uma banda vinda da América Central. Cinema, padaria, fábrica de biscoitos. Os engenheiros tinham casas confortáveis, com as entradas protegidas por telas.

Por ali esteve o espanhol Benigno Cortizo Bouzas, que mais tarde escreveria um livro sobre sua experiência. Chegou com três companheiros, que logo morreram doentes. Ele próprio apanhou malária. Trabalhou inicialmente no hotel,



As fotos desta e da página seguinte são históricas. Foram tiradas pelo norte-americano Dana Merrill, durante a construção da estrada.

**Pronta. E sem razão.**

E quando o primeiro trem partiu, já o objetivo determinante da construção da estrada estava começando a ser superado. Na verdade, a Madeira-Mamoré não tinha mais razão para existir.

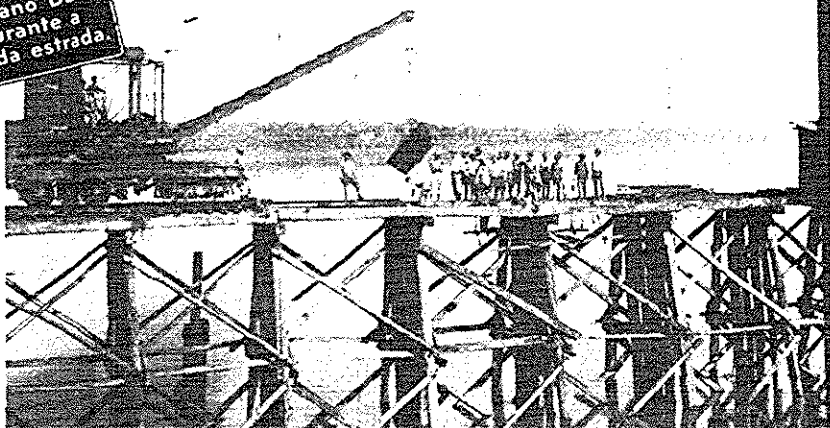
No século passado, a Bolívia não tinha como alcançar o Pacífico, a não ser que os viajantes palmilhassem, no lombo de mulas, os tortuosos caminhos que desciam os Andes. A saída mais propícia era o Atlântico, através da navegação dos rios Mamoré, Madeira e Amazonas, até Belém do Pará. Mas havia nisto um obstáculo: as 20 cachoeiras do Madeira, que impediam a navegação em um trecho de mais de 300 quilômetros, avançando até o Mamoré.

A solução, encontrada depois de estudos que remontavam ao tempo da rainha D. Maria I, foi construir uma ferrovia ao longo daquele trecho, em território brasileiro. De Santo Antônio a Guajará-Mirim. Um tratado entre Brasil e Bolívia, assinado em 1887, permitiu a este país construir a ferrovia, projeto que começou a nascer efetivamente quando o embalador boliviano no México, Quentin Quevedo, conheceu ali o coronel George Earl Church.

O coronel obtém do governo boliviano poderes para representá-lo num empréstimo, na Europa, incorpora a firma Madeira-Mamoré Railway e torna-se seu presidente, contrata os ingleses da Public Works. Mais tarde, como se viu, os americanos da P & T Collins.

Mas em 1882, quando, ao cabo da guerra com o Chile, a Bolívia perdeu sua faixa litorânea, a Madeira-Mamoré não passava de seis quilômetros de trilhos abandonados na selva amazônica. Transformado num país sem mar, a Bolívia precisava mais do que nunca da ferrovia. O Brasil assinou um novo tratado com a Bolívia e disso resultaram duas expedições a Santo Antônio, para levantamentos (que chegaram a resultados conflitantes e provocaram debates que apaixonaram o Império, então em seus extertores).

Mas só em 1903, com a assinatura do Tratado de Petrópolis, as colas começaram a andar. O tratado selava o fim do incidente do Acre, com a Bolívia passando este território ao Brasil e nosso país se comprometendo a construir, em quatro anos, a Madeira-Mamoré.



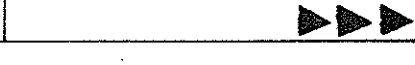
# Passeando na ferrovia da morte

Foram necessários 40 anos e mais de seis mil vidas para que a estrada de ferro Madeira-Mamoré fosse construída no meio da selva amazônica, no atual território de Rondônia. A construção começou em 1872, mas as flechas dos índios, os enxames de mosquitos, as formigas-de-fogo, o beribéri e sobretudo a malária matavam os trabalhadores "como se fossem moscas"

— segundo diziam os representantes de uma das três firmas estrangeiras que sucessivamente tentaram empreender a tarefa. Finalmente, em 1912, as velhas marias-fumaças, começaram a rodar pelos 364 quilômetros da ferrovia. Mas em 1972, a estrada — como tantas outras ferrovias, no Brasil, nos últimos anos —, foi desativada. E, pior ainda: depois de desativada, ela foi sendo

engolida pela selva que matou tantos de seus construtores. Peças preciosas das velhas locomotivas, dormentes e outros materiais começaram, então, a chegar a São Paulo, trazidos em caminhões, para serem vendidos como sucata. Mas houve violentos protestos contra mais essa ameaça à nossa história — e a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional resolveu impedir

que a ferrovia desapareça. Nos próximos dias 25 e 28, em um seminário em Porto Velho, autoridades e ex-ferroviários discutirão como recuperar a estrada. O plano é reabrir pelo menos parte dela até abril, para o turismo. O passeio pela ferrovia da morte está nas fotos desta página e da seguinte, e no texto de Valdir Sanches.



em Porto Velho: "De manhã tremia duas horas sem parar e no resto do tempo fazia o que podia".

Mais tarde empregou-se como ajudante de médico, num dos acampamentos. Percorria os outros acampamentos em cima de uma mula, e com um revólver: "Os chefes de turma pediam muitos remédios, mas o doutor só me entregava quinino e sulfato de sódio".

Um dia, Benigno e um primo mataram um macaco e o venderam para o cozinheiro de um acampamento. No dia seguinte, estava no menu: cabrito fresco com arroz.

No hospital da Candelária, o doutor Carl Lovelace substituiu seu colega Belt, em junho de 1908. Em um relatório, Lovelace diz que alguns meses antes havia tratado de "pelo menos 95% da população de Porto Velho, atacada de malária".

Em 1910, Oswaldo Cruz, em companhia de Belzário Pena, chega a Porto Velho. Percorre os acampamentos, identifica e avalia as doenças.

Conclui que "o que torna estas paragens verdadeiramente inóspitas" é a malária. Escreve Oswaldo Cruz: "O regime das águas do rio inunda as margens baixas do alto Madeira, formando os pântanos donde se originam os aluviões de mosquitos que se vão encarregar de alastrar a endêmica malária".

Naquele mesmo ano chega Rondon, com os fios do telegrafo. Porto Velho é ligada ao resto do País.

Os trabalhos prosseguem, um morto por dormente, diz a lenda, a fantasia. Os índios Caripuna já são amigos (um deles, encontrado ferido, recebe no hospital uma perna mecânica, especialmente encomendada). A ferrovia está concluída: em 30 de abril de 1912 o último dormente é assentado.

Mas a Bolívia um ano depois tem uma ferrovia até o Pacífico, construída pelo Chile, como acerto de pós-guerra. E após três anos, estão concluídas as obras do canal do Panamá, ligando o Atlântico ao Pacífico. A Bolívia não precisa mais da Madeira-Mamoré. Há o latex daquele pedaço da Amazônia para ser transportado, mas a crise do mercado de borracha, iniciada em 1910, torna as tarifas da estrada muito altas. De tudo o que se pretendeu, no início da construção, ficou de mais notável aquilo que não se supôs: uma fantástica história de aventura, horror e mortes e muitas lendas.

A Madeira-Mamoré Railway arrendou a ferrovia em 1909, por 60 anos. Por muitos anos brigou com o governo pelo pagamento de um reajuste de preço (sobre o contrato da obra) até que, com a crise econômica de 1929, parou o tráfego. Com isto o governo acabou assumindo o controle da estrada, que continuou cada vez mais deficitária.

**A história vira sucata**

Em 1971 o material da ferrovia começou a chegar a São Paulo, trazido por caminhões, como sucata. Mas uma reportagem de O Estado de S. Paulo alertada pelo escritor Manoel Rodrigues Ferreira, sustou as vendas, feitas sem concorrência pública. Peças preciosas perderam-se com isso.

Mas a ameaça à história, ao patrimônio da Madeira-Mamoré, voltaria em abril de 1979, quando a Rede Ferroviária Federal publicou editais de concorrência para a venda do que restava da ferrovia. Entretanto, entidades como a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária opuseram-se. Os protestos tiveram eco também em Porto Velho e repercutiram nos jornais. A concorrência foi suspensa e a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan) determinou um levantamento do que restava da estrada.

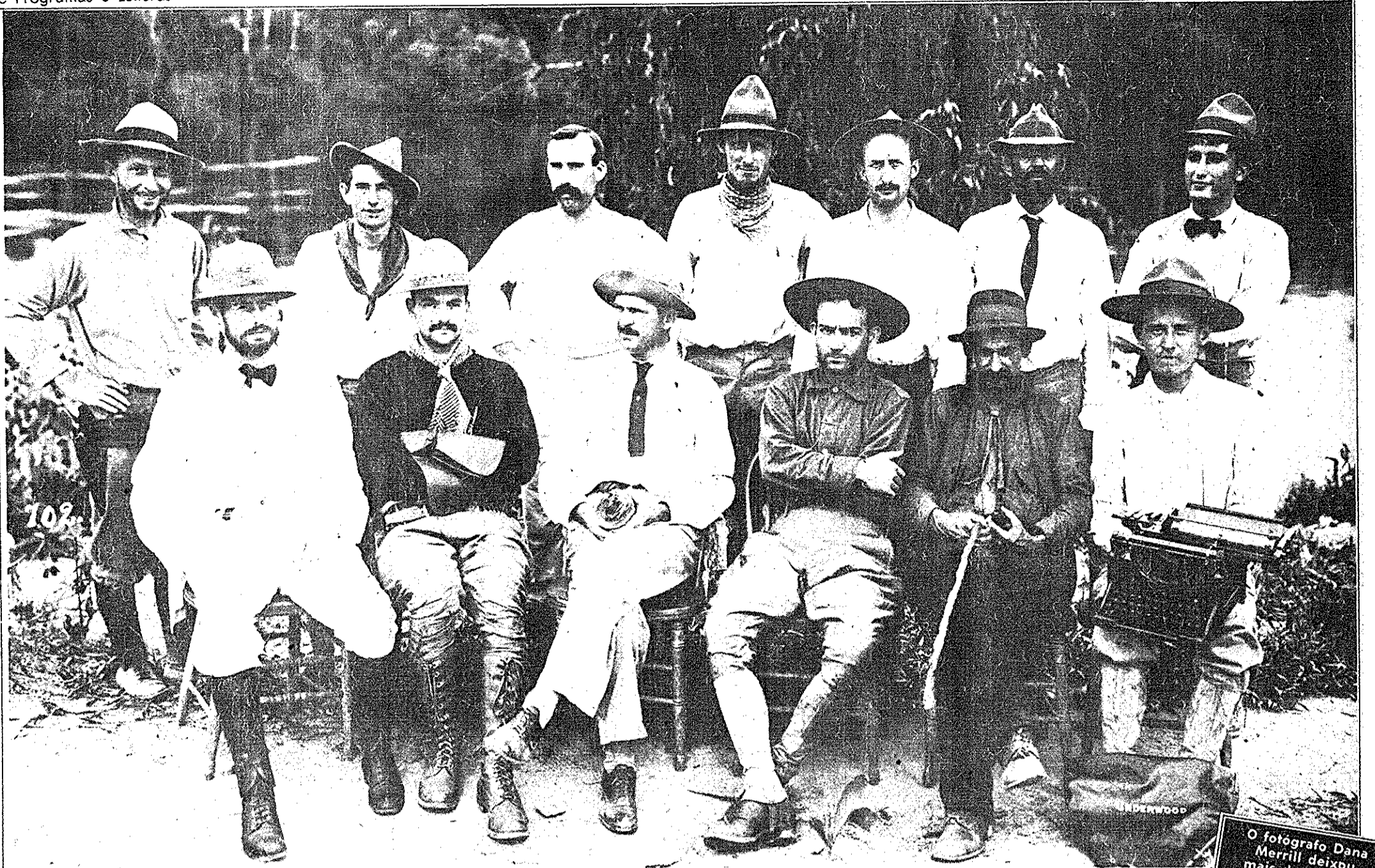
Essa Madeira-Mamoré que bem ou mal chegou a ser inaugurada pelo pessoal da P & T Collins, antes da ruína final que deixou 300 norte-americanos mendigando pelas ruas de Belém. No dia 4 de julho de 1878, aniversário da Independência dos Estados Unidos, os engenheiros norte-americanos resolveram fazer correr por três quilômetros de trilhos (construídos também por 500 cearenses e 200 índios bolivianos) a locomotiva Baldwin.

A máquina saiu de Santo Antônio aptando. Tombou na primeira curva.

**O LIVRO**

Num dia de outubro de 1956, um fotógrafo do jornal A Gazeta, Ari André, mostrou a seu colega, o engenheiro e escritor Manoel Rodrigues Ferreira, dois mil negativos de fotos da construção de uma ferrovia. André queria saber que ferrovia era aquela. Assim Rodrigues Ferreira obteve uma preciosa documentação fotográfica da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

Elas tinham sido cedidas a André pelo filho do engenheiro brasileiro Rodolfo Kesselring, que fora diretor da estrada em 1915. Rodrigues Ferreira usou-as algum tempo depois para ilustrar uma série de reportagens e identificou o fotógrafo que tirara aquelas fotos: o norte-americano Dana Merrill. Mais tarde ampliou o material colhido sobre a ferrovia e publicou o livro A Ferrovia do Diabo, editado em 1959. É nesse livro que se baseia esta reportagem.



O fotógrafo Dana Merrill deixou mais de dois mil negativos que documentam a construção da estrada.

