

Ferrovia do Diabo tenta resistir à sua maldição

Madeira-Mamoré, abandonada e sucateada, atrai defensores que lutam para torná-la patrimônio nacional

Fotos de Marcelo Sayão

Chico Otávio

Enviado especial

• PORTO VELHO. Inaugurada há 89 anos, após uma odisséia na selva que custou a vida de mais de 1.500 trabalhadores, a estrada de ferro Madeira-Mamoré, a lendária Ferrovia do Diabo, em Rondônia, vive uma tragédia sem fim. Embora tenha importância histórica para o país, pois está associada à Guerra do Paraguai, ao acordo com a Bolívia que resultou na anexação do Acre e à ocupação da fronteira amazônica, a ferrovia, ou o que restou dela, está caindo aos pedaços.

Desde que o primeiro trilho foi assentado, em 1872, até a desativação, cem anos depois, a ferrovia foi alvo de toda sorte de problemas: de doenças tropicais que vitimavam os seus operários à falta do que transportar, depois que a borracha entrou em crise. Nos últimos 20 anos, o processo de decadência evoluiu para o da destruição, resultado da combinação de descaso com vandalismo e roubo sistemático.

Na estação de Porto Velho, com galpões e oficinas à beira do Rio Madeira, o cenário é desolador. Locomotivas e vagões centenários chegaram a ser enterrados e jogados no fundo do rio. Tornos, máquinas de solda e formas para moldagem de peças, todas importadas, estão tomados pela ferrugem.

Recentemente, a locomotiva 18, única em condições de rodar, foi alvo de vândalos que roubaram um tubo de cobre usado em sua lubrificação e até o sino que anunciava a sua chegada, para desespero do último maquinista capaz de fazê-la funcionar, Carrol van Olton Denny, de 65 anos.

— Estão destruindo tudo de forma estúpida — lamenta o velho maquinista, filho de um barbadiano que veio para o Brasil no início do século 20.

Madeira-Mamoré foi desativada em 1972

O desmonte ganhou força em 1972: a Rede Ferroviária Federal, cansada de amargar prejuízos, desativou a Madeira-Mamoré. A data foi marcada por uma melancólica saudação de apitos das locomotivas. Depois de dez anos entregue ao 5º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército, a estrada de ferro foi transferida ao antigo Serviço de Patrimônio da União. Em



UMA LOCOMOTIVA quase centenária da ferrovia que viu morrer 1.500 operários em sua construção jaz no que restou da velha estação de Porto Velho, hoje local de encontro de drogados

1991, o presidente Fernando Collor transfere seus bens para o governo de Rondônia.

Enquanto ainda circulava um trem turístico num pequeno trecho de sete quilômetros (dos 364 de extensão original), o vandalismo era disperso e desorganizado, atingindo trilhos e dormentes de pontos distantes. Mas, desde que a queda de uma barreira em dezembro do ano passado desativou este último trecho, a destruição ganhou ares de esquema organizado, envolvendo não apenas o roubo e a venda de peças para o ferro-velho (há tabela de preços) como grilagem e loteamento de terrenos da estrada de ferro.

— É um problema de dimensão internacional, pois a Madeira-Mamoré é uma ferrovia do mundo. Foi construída por operários de 52 nacionalidades, numa obra surpreendente para aquela época. Não pode terminar assim — protesta o arquiteto e urbanista Luiz Leite de Oliveira, fundador da Associação do Patrimônio Histórico de Rondônia e Amigos

da Madeira-Mamoré.

A entidade abriu duas frentes para salvar a ferrovia. Desde 1987, luta para que seja considerada patrimônio nacional. Agora busca apoio para que seja restaurada e tombada pela Unesco. Seu maior argumento é o encontro das raças que dividiram a aventura e a tragédia de construir obra de tal magnitude no coração da selva.

Para Manoel Rodrigues Ferreira, autor de "Ferrovia do diabo", considerada a mais completa publicação sobre o tema, não há na história da construção civil no mundo outra obra mais dramática do que a Madeira-Mamoré.

— Nem a construção do Canal do Panamá — afirma. Segundo Ferreira, o número oficial de mortos (1.552) diz respeito apenas à terceira fase das obras, não incluindo as tentativas de construção no século 19 nem os operários que morreram fora de Rondônia (em Manaus ou Belém).

Luiz Oliveira conta que, de dezembro para cá, roubaram

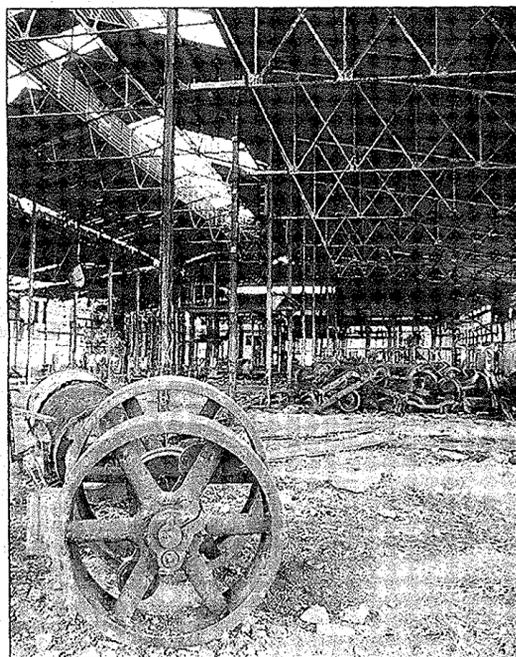
um sino, uma válvula de torneira de prova, uma válvula do indicador de água, um tubo de vapor de freio, tirados de máquinas que estavam no pátio e poderiam ser recuperadas. Chegaram a roubar um macaco hidráulico, um dos mais importantes do acervo, capaz de erguer uma locomotiva, disse.

— Localizamos os criminosos, mas o ladrão sequer foi chamado para depor. Estava na casa de uma empresária.

"Não se tomba lixo nem ferrovia", diz arquiteto

Mesmo indo todas as manhãs ao local, graças a um pequeno salário, o maquinista Denny não consegue evitar o roubo das peças e culpa os drogados que invadiram a estação. A associação dos defensores da ferrovia garante que o esquema é maior. Até hoje, a Madeira-Mamoré não foi tombada a nível nacional, apenas na Constituição de Rondônia.

— Não se tomba lixo nem ferro-velho. É preciso restaurar e revitalizar — afirma o arquiteto Luiz Oliveira. ■



PEÇAS CONSUMIDAS pela ferrugem estão abandonadas em galpões



Rondônia quer arrendar o que restou da ferrovia

• PORTO VELHO. O governo de Rondônia estuda a possibilidade de arrendar o que restou na ferrovia Madeira-Mamoré. O secretário de Turismo de Rondônia, Paulo Haddad, disse que existem interessados no país e no exterior pelo acervo da ferrovia. Segundo ele, a melhor proposta é de um consórcio chinês, inglês e americano, responsável pela recuperação de ferrovias do Velho Oeste americano e de um pier em Los Angeles.

Haddad reconhece que a ferrovia está em acelerado processo de sucateamento, mas não aceita que o governo de Rondônia seja o único responsável. Ele alega que, até hoje, não houve a transferência definitiva dos bens da Madeira-Mamoré para o estado,

uma vez que até hoje não foram inventariados.

— Ela ainda pertence à União. Para licitarmos uma concessão ou cessão, necessitamos ter poder e posse sobre os bens, o que não temos. Se não podemos fazer, por que a União não faz? — pergunta.

A proposta do governo é resgatar a ferrovia por completo, criando um corredor de transporte ecológico, construindo pousadas de selva, hotéis e recuperando museus. O projeto envolve investimentos iniciais de US\$ 220 milhões e a geração de 2.100 empregos imediatos.

A Associação de Amigos da Madeira-Mamoré vai discutir o assunto num seminário internacional em Porto Velho nos dias 28, 29 e 30. ■

Uma odisséia de cinco anos entre índios e males

Trabalharam na construção da ferrovia 21.717 homens; 1.552 morreram

• A construção da ferrovia Madeira-Mamoré é uma história iniciada por guerras e interesses comerciais. Com o bloqueio causado pela Guerra do Paraguai ao estuário do Prata, a Bolívia é obrigada a procurar outra saída para chegar aos mercados internacionais do Oceano Atlântico no século 19. A alternativa para escoar a produção da borracha do país seria a rota que partia por trilhos do Rio Mamoré, na fronteira com o Brasil, e seguiria até o trecho navegável do Rio Madeira, na altura do que é hoje Porto Velho, capital de Rondônia. Desde então, três tentativas de construção da ferrovia, por parte de ingleses, americanos e brasileiros, terminam fracassadas nas margens dos encachoeirados rios Madeira e Mamoré.

Em 1872, com o aval de dom Pedro II, a Bolívia faz um empréstimo internacional e contrata a inglesa Public Works para assentar os trilhos entre os dois rios. Os ingleses trazem material para 36 quilômetros de ferrovia mas, atacados por varíola, malária e por índios, abandonam a região dez meses depois, sem assentar um metro de trilho. As notícias chegam a Londres chamando a selva amazônica de "um antro de podridão onde homens morrem como moscas".

O Brasil evita a falência do projeto ao se responsabilizar pelo pagamento do empréstimo. A empreitada é assumida por uma das maiores construtoras de ferrovias dos EUA, a PT Collins. O sonho da prosperidade traz centenas de americanos ao Brasil. No dia da inauguração do primeiro trecho, 4 de julho de 1878, a locomotiva tomba na primeira



NA INAUGURAÇÃO do primeiro trecho, em 4 de julho de 1878, a locomotiva descarrilhava

curva. Um ano depois, falida, a empresa abandona o país.

Convencida de que não retomaria o Acre, ocupado por seringueiros brasileiros, a Bolívia cede o território, mas faz exigências, entre elas a construção da ferrovia. Em 1903, foi assinado o Tratado de Petrópolis e, para cumprir as exigências do acordo, o Brasil fez concorrência pública, vencida pelo engenheiro Joaquim Catramby, testa-de-ferro do milionário americano Percival Farquhar, que assumiria a construção.

Iniciada em 1907, a obra foi concluída cinco anos depois por uma empresa de engenharia americana, a May, Jeckyll &

Randolph, cujos serviços o Brasil se obrigava a pagar. Oficialmente, trabalharam na obra, durante aqueles cinco anos, 21.717 homens de todas as partes do mundo, dos quais oficialmente 1.552 morreram de doenças endêmicas.

Considerada maldita desde a primeira etapa de sua construção, a Madeira-Mamoré manteria o estigma para sempre. Sua inauguração coincidiu com o fim do ciclo da borracha e nada mais havia para ser transportado para o Atlântico. A política rodoviária sepultaria de vez a ferrovia, cuja linha ironicamente foi usada para facilitar a abertura de uma estrada paralela ao seu leito.

Reprodução