

COISAS DA

VIDA

+ GUIA DE SEGUNDA

GRITA GERAL
 FAMÍLIA PEDE PUNIÇÃO PARA MOTORISTA
 QUE ATROPELOU E MATOU MENINA EM
 FAIXA DE PEDESTRE NA ASA NORTE
 PÁGINA 3

Cristina Ávila
 Da equipe do Correio

Maiela Aranda Johnson tem 14 anos e frequenta a Igreja Batista fundada há oito décadas por seus ancestrais, no bairro Caiari, um dos mais antigos de Porto Velho. O menino é descendente de negros da ilha de Barbados, que emigraram do Caribe para construir 366km de trilhos, pontes e estações da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por onde trafegou a primeira locomotiva da Amazônia, em 1912. "Me sinto orgulhoso de ser de uma das famílias que construiu essa cidade. Sinto muita felicidade por isso", diz ele. Porto Velho nasceu com a ferrovia, ao mesmo tempo em que chegavam os operários barbadianos. A obra demorou quase 40 anos para ficar pronta.

Localizada na margem direita do rio Madeira, a cidade ainda tem um pouco da memória insistentemente apagada pela urbanização. As histórias dos bnetos dos ferroviários e os destroços daquilo que um dia foi a Ferrovia do Diabo: galpões metálicos gigantes, cor de ferrugem, equipamentos e trechos de trilhos abandonados. Uma parte do patrimônio foi vendida como ferro velho. O resto, aos poucos vai sendo roubado. O sino de bronze pesando 100 quilos sumiu da Maria Fumaça há quase um ano. Desprezo histórico que encontra resistência. Nos dias 28 a 30, a cidade realiza um seminário para tentar a restauração e tombamento da Madeira Mamoré.



Fotos: Manoel Rodrigues Ferreira/Diágnosis

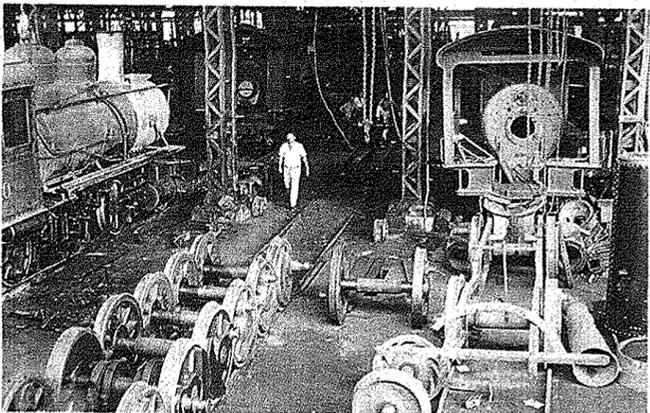
HISTORIADORES LUTAM PARA RECUPERAR ESTRADA DE FERRO POR ONDE TRAFEGOU A PRIMEIRA LOCOMOTIVA DA AMAZÔNIA

"O abandono é um crime e uma ignorância", ressalta o historiador e jornalista Manoel Rodrigues Ferreira, 86 anos. Em 1959, ele percorreu o trecho inteiro na locomotiva, em plena selva. E fez reportagens que acabaram se transformando no livro *Ferrovia do Diabo*. "Em Abunã (a cerca de 14km de Porto Velho), até hoje as pessoas usam 10 ou 15km de trilhos para transporte, usando uma cegonha", conta. Cegonha é um carrinho sob trilhos que se movimenta manualmente.

Abunã é uma das muitas comunidades fundadas em função da estrada de ferro. No rastro da empreitada, Porto Velho atraiu os barbadianos. "Em um levantamento que fiz há três anos, encontrei 19 famílias. São cerca de 200 pessoas", estima Jesuá Johnson, 50 anos. Ele é o pai do menino Maiela, e um dos que ainda se comunicam em inglês, a língua aprendida com pais e avós.

Jesuá conta que os negros saíram do Caribe por causa do desemprego, causado pela decadência da produção de açúcar. Quando terminou a construção da ferrovia, cerca de 70% ficaram desempregados novamente. "Moravam no morro chamado Alto do Bode. Minha mãe me contou. O dia inteiro cantavam salsa, merengue e as músicas nordestinas que aprenderam no Brasil. O governo mandou um navio de Belém para caçá-los e mandá-los de volta para o Caribe. Muitos negros voltaram, outros fugiram para o mato. Era resqúcio da escravidão." Jesuá diz que eles são todos chamados barbadianos, mas na realidade são de diversas ilhas do Caribe.

A história, entretanto, não é só deles. É também de ingleses, norte-americanos, chineses, espanhóis, africanos,



RETRATOS DA FERROVIA EM 1959: HOJE FALTAM RECURSOS PARA RECUPERAR A HISTÓRIA

alemães e centenas de brasileiros, especialmente nordestinos. Homens de 52 países trabalharam na construção da ferrovia, que deixou no caminho tantos mortos quanto são os dormentes que levam à fronteira com a Bolívia.

É mais uma das lendas amazônicas. E essa, como muitas outras sobre os mistérios da selva, não está muito longe da verdade. Somente nos últimos

cinco anos de construção, dos 21.717 operários, morreram 1.552 no Hospital da Candelária, um dos primeiros bairros da capital. Malária, beri-beri, escorpiões, serpentes, acidentes de trabalho, homicídios. Por isso, é chamada Ferrovia do Diabo.

"A Madeira Mamoré é patrimônio internacional. Foi construída por operários do mundo todo e é resultado de um

acordo com a Bolívia", ressalta o arquiteto e urbanista Luiz Leite de Oliveira. Ele refere-se ao Tratado de Petrópolis, de 1903. Depois que os seringueiros acreanos fizeram uma revolução armada para conquistar terras bolivianas onde hoje é o Acre, o barão de Rio Branco assinou um acordo diplomático. O Brasil ganhou as terras; a Bolívia, 20 milhões de libras esterlinas e o direito de usar a ferrovia que lhes serviria para alcançar rios navegáveis, em direção ao Atlântico. O principal produto brasileiro e boliviano transportado era a borracha.

Uma longa história que o secretário de Obras de Rondônia, Renato Lima, afirma que o estado está interessado em recuperar. "Até janeiro, teremos pronto o projeto para a restauração de documentos, dos equipamentos do pátio de oficinas em Porto Velho e de um trecho de 7km de trilhos, até o povoado de Santo Antônio." Em sua opinião, o percurso completo até Guajará Mirim, na fronteira com a Bolívia, seria muito interessante para o turismo. "Mas faltam recursos", comenta.

A briga é antiga. O primeiro dormente da estrada de ferro foi assentado em 1872. Depois disso, uma sucessão de empresas norte-americanas e inglesas fizeram tentativas fracassadas de prosseguir a obra. Até que a norte-americana

May, Jeckyll & Randolph começou a trabalhar em 1907, e inaugurou o último trecho em 1912. Em 1929, a crise econômica atingiu a Madeira Mamoré. A decadência se agravou com a crise da borracha até a desativação total, em 1972.

Em 1971, estudantes secundaristas de Porto Velho fizeram um júri popular simulado para discutir o destino da estrada de ferro. O primeiro seminário para debater a preservação foi em 1979 — como resultado, o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) propôs o tombamento ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). "Éramos considerados atrasados por defender a preservação", lembra Luiz Leite.

Em 1981 veio a primeira vitória. O governo do estado recuperou 7km e pôs a locomotiva a funcionar, entre Porto Velho e Santo Antônio. Em 1984, mais 16km de restauração fazem o tremzinho andar até outro vilarejo, Teotônio. Ao mesmo tempo em que é recuperado um trecho de 8km em Guajará Mirim, estação na fronteira com a Bolívia. "Mas isso tudo está em estado deplorável", diz a presidente do Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia, Yedda Borzacov. Ela ressalta que também os documentos devem ser restaurados. "Já conseguimos as plantas de pontes metálicas que foram construídas ao longo da ferrovia", afirma.

RESGATE DA FERROVIA DO

DIABO

