

PATRIMÔNIO

# Madeira-Mamoré ou um retrato do descaso

O que restou da ferrovia, que custou milhares de vidas e toneladas de ouro, está abandonado

BRUNO SABOIA  
 Especial para o Estado

**P**ORTO VELHO – Às margens dos Rios Madeira e Mamoré, em Rondônia, a lendária Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), um dos mais ricos legados históricos do Brasil, vem sendo saqueada e corre o risco de nunca vir a ser declarada patrimônio nacional, como esperam os habitantes da região desde 1980.

Famosa por seus míticos “trilhos de ouro” e pela lenda de que milhares de seus operários estão sepultados sob os dormentes, a chamada “Ferrovia da Morte”, ligava Porto Velho a Guajará-Mirim. A estrada, que no início do século 20 foi a mais cara do Brasil, apresenta hoje um triste retrato do descaso.

“O pátio da estação (de Porto Velho) virou centro de prostituição. O prédio da rotunda está sendo usado para a venda de drogas”, denuncia, em seu site na internet, a associação britânica Madeira Mamoré Railway Society (MMRS), que atua na Associação de Amigos da Madeira-Mamoré, em Porto Velho.

“Quando visitei Rondônia em 1998, vi que a Madeira-Mamoré era digna de um estatuto de Patrimônio da Humanidade, mas hoje a situação é desesperadora”, afirma Martin Cooper, presidente da MMRS e membro da prestigiosa Sociedade Real de Geografia em Londres.

Desativada e erradicada pelo regime militar, a Madeira-Mamoré foi substituída por uma rodovia entre 1966 e 1972. Grande parte do que restou do complexo ferroviário está concentrado na estação da capital, à beira do Madeira. Locomotivas e vapor alemães e americanos, equipamentos e edifícios enferrujam ao abandono. Roubos ou atos de vandalismo vêm dilapidando o pouco que se preservou do espólio.

Após investigação, em maio, a Promotoria de Justiça de Rondônia informou a Cooper que “desaparecem alguns objetos do acervo sob as vistas de ex-ferroviários que se dizem guardiães da Madeira-Mamoré”. No mesmo comunicado, declara que “a segurança do patrimônio tem sido feita de forma precária”.

Patrimônio de fato, mas não de direito, o complexo entrou em processo de tombamento em 1980. Encarregado de declarar a proteção legal do espólio, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) tem dificuldades financeiras para concluir o trabalho. “A regional de Manaus (encarregada, entre outros Estados, pelo espólio de Rondônia) não tem verba para enviar uma equipe a Porto Velho e fazer o levantamento do que pode ser tombado”, explica o coordenador de Proteção pelo Iphan, José Leme Galvão.

## Projeto milionário virou pesadelo com 6 mil mortos

PORTO VELHO – De 1876 a 1882, algumas empreiteiras inglesas e americanas se atrelaram, sem sucesso, à construção da ferrovia. O desafio era criar uma alternativa viável ao tráfego de mercadorias sobre os rios Madeira e Mamoré,



Fotos Museu Paulista da USP

Autoridades visitam trecho concluído da ferrovia, construída entre 1907 e 1912; na época, a estrada de ferro foi a mais cara do País

1936 na criação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

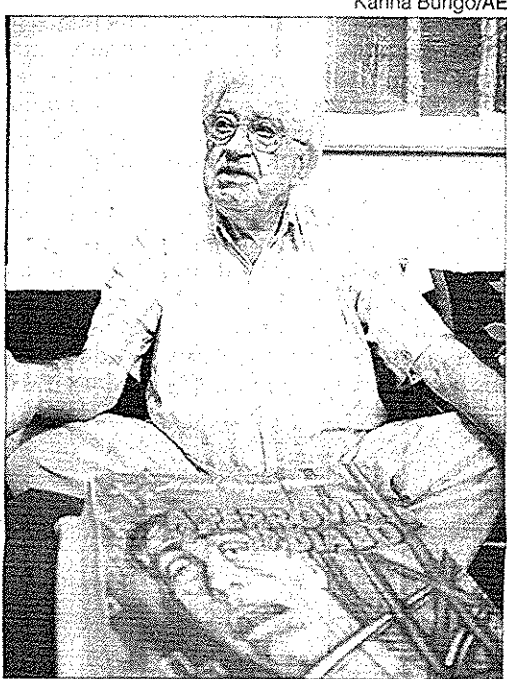
Ainda que funcionando em regime deficitário até os anos 60, a Madeira-Mamoré não deixou de ser, segundo historiadores, a espinha dorsal do Estado de Rondônia. Deu origem às suas duas principais cidades, Porto Velho e Guajará-Mirim, e serviu ao tráfego da população e das mercadorias nacionais entre o noroeste mato-grossense, o Amazonas e o Pará. (B.S.)

## Memória é preservada por poucos

PORTO VELHO – A situação atual da Madeira-Mamoré não surpreende em nada os estudiosos e a população local. Em 1971 e 1979, a ferrovia foi objeto de duas licitações para venda do seu material como sucata. Quando não abandonados à beira da estrada pelos militares durante a construção da estrada de rodagem, locomotivas e vagões foram reduzidos a pedaços. Quilômetros de trilhos foram arrancados e utilizados como material de construção em casas de particulares ou plantados nas calçadas de Porto Velho e Guajará-Mirim para impedir o estacionamento de veículos.

As concorrências, organizadas em surdina pela antiga Rede Ferroviária Federal S.A., foram abortadas a tempo graças às denúncias do historiador Manoel Rodrigues Ferreira e do presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Juarez Spaletta.

“Em 1971, ex-funcionários viram um major do Exército juntar toda a papelada da administração da Madeira-Mamoré no pátio da estação e despejar gasolina em cima. Os que testemunharam a cena chegaram a retirar alguns prontuários do fogo”, conta Ferreira, que em 1960 publicou a mais completa pesquisa histórica da estrada de ferro no Brasil, *A Ferrovia do Diabo*.



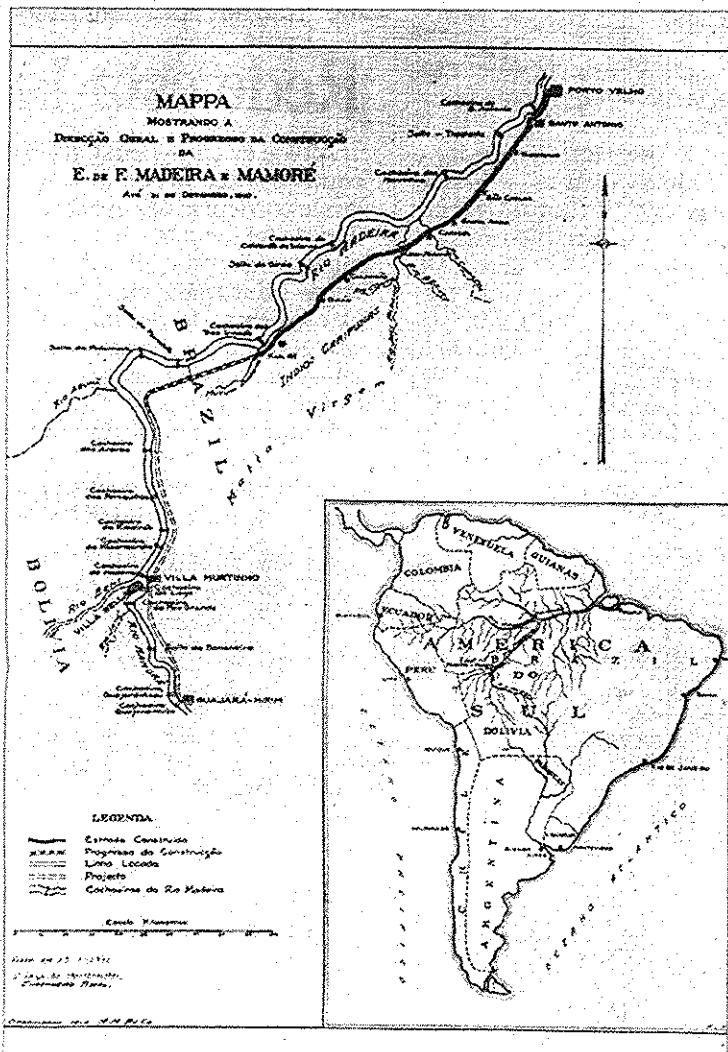
Karina Burigo/AE

O historiador Ferreira: autor da mais completa pesquisa histórica da ferrovia



Karina Burigo/AE

O arquiteto Oliveira: às voltas com a reconstituição da obra no computador



Mapas representam o traçado original da estrada de ferro



Trabalhador hindu: mais de 21 mil estrangeiros participaram da construção



A Madeira-Mamoré em uso: operários preparam-se para colocar a borracha da Amazônia nos vagões

cuja 20 cachoeiras tornavam perigosa a navegação.

O projeto de construção da Madeira-Mamoré só encontrou seu verdadeiro impulso em 1903, quando o Brasil negociou com a Bolívia a compra do atual Estado do Acre. Por meio do Tratado de Petrópolis, os dois países fundavam um conflito deflagrado pela ocupação de terras bolivianas por seringueiros brasileiros. Além de pagar 2 milhões de libras à Bolívia, o Brasil obrigava-se, pelo acordo, a construir uma estrada de ferro que viabilizasse o escoamento da borracha boliviana até os mercados internacionais do Oceano Atlântico.

Financiada por capitais americanos e ingleses, a Madeira Mamoré Railway Company (MMRC) foi fundada em 1905 e administrou a construção da ferrovia entre 1907

e 1912. Durante quatro anos, a MMRC importou mais de 21 mil operários de 52 países para desbravar a selva e deitar o leito da ferrovia em condições quase subumanas.

Embrenhados na selva, japoneses, indianos, gregos, italianos, franceses, poloneses, afro-caribenhos, entre outros estrangeiros, conviviam com um forte contingente de nordestinos, afetados pela seca. Algumas famílias, cujos descendentes vinham de antigas colônias do império britânico, ainda vivem em Porto Velho e Guajará-Mirim.

“Meu pai era da ilha de Trinidad, no Caribe. Ele foi contratado pela MMRC como

marceneiro qualificado para construir os acampamentos dos trabalhadores ao longo da estrada”, conta Dionísio Shockness, maquinista aposentado da EFMM.

De religião anglicana, iniciado como o pai à Arte Real de uma loja maçônica inglesa, Dionísio relata que certas famílias caribenhas de Porto Velho ainda conversam em inglês vitoriano com os filhos.

**Maldição** – Desse verdadeiro exército multietnico de trabalhadores, estima-se que 6 mil morreram em consequência de doenças tropicais e acidentes de 1907 a 1912, dando à estrada sua macabra reputação.

“As nuvens de carapanãs (mosquito transmissor da malária) foram para a Madeira-Mamoré o que os leões do Tsavo foram para a ferrovia africana de Mombasa-Kampala no Quênia”, compara o historiador Emmanuel Gomes, ao relembrar a famosa dupla de leões assassinos de 1898.

A maldição da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré acompanhou-a até sua inauguração, em 1912. A época, o preço da borracha despencou no mercado internacional, levando a ferrovia à falência logo nos seus primeiros anos de atividade.

A decadência precoce da estrada marcava o fim de uma aventura que custara à Primeira República o equivalente a cerca de 30 toneladas de ouro; o triplo do que viria a ser desembolsado em

**F**ALÊNCIA  
 CHEGOU  
 EM POUCO  
 TEMPO