



Em meio à selva, a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, do final do século XIX ao início do XX, tem todos os elementos para compor um romance épico, que ao final revelou-se um esforço heróico para parcos resultados, ceifando milhares de vidas

POR ANTONIO XIMENES,
de Porto Velho, RO

EPOPÉIA SOBRE CASCALHO E DORMENTES



Autoridades em visita ao trecho concluído da ferrovia Madeira-Mamoré

Babel na horizontal, a selva foi domada mas com um alto custo por trabalhadores vindos de muitos lugares do mundo. Tantas línguas diferentes e um mesmo sonho. Vinham em busca de salários para melhorar a qualidade de vida. Muitos, porém, encontraram a morte, abatidos por doenças tropicais, naufrágios, ataques de índios. Estavam ali sujeitos a toda sorte de perigos para abrir caminho a dormentes e trilhos.

Cenário com todos os ingredientes de uma epopéia, a construção de uma estrada de ferro ao longo dos rios Mamoré e Madeira, não obstante as 20 cachoeiras no trajeto, foi uma idéia que nasceu na Bolívia, em 1846. O engenheiro boliviano José Augustín Palácios assegurou às autoridades locais que a melhor saída de seu país para o oceano Atlântico – dadas as dificuldades para transpor a cordilheira dos Andes e a distância do oceano Pacífico dos mercados da Europa e dos EUA – seria pela bacia Amazônica. Era a largada para a criação daquela que ficaria conhecida como a mais trágica ferrovia do continente americano. Em 1º de agosto de 1912, quando a Madeira-Mamoré Railway Company foi oficialmente inaugurada em toda a sua extensão de 364 quilômetros, 1.552 trabalhadores haviam morrido nos seus últimos cinco anos de construção e o seu custo fora de 62.194 contos de réis, o equivalente a 28 toneladas de ouro, pelos valores da época. O número oficial de óbitos parece defasado da realidade, porque há indícios de que tenham sido perto de 6 mil, como informa o próprio Museu Paulista da Universidade de São Paulo, na apresentação de um amplo acervo fotográfico das obras que está sob sua responsabilidade (*ver adiante matéria "A saga de Dana Merrill"*).

A história oral da população do hoje estado de Rondônia, depoimentos de sobreviventes e documentos esparsos sugerem que esse número de óbitos talvez esteja subdimensionado. As causas foram múltiplas – doenças tropicais, naufrágios e ataques de índios. Vitimaram operários, técnicos e engenheiros. Além de brasileiros, havia trabalhadores de mais de 40 nacionalidades. Eram americanos, ingleses, franceses, italianos, russos, alemães, portugueses, dinamarqueses, cubanos, panamenhos, caribenhos, bolivianos, colombianos, venezuelanos, peruanos, entre outros. Não por acaso, portanto, o tema ganha agora o brilho intenso dos refletores, com o lançamento, em janeiro, da minissérie *Mad Maria*.

Depois de Palácios ter apresentado sua idéia, o tenente Lardner Gibbon foi contratado em 1851 pelo governo americano – interessado na melhor solução para a saída dos



VIDAS E MORTES DE UM SONHO

1750
Tratado de Madri, entre Espanha e Portugal

1825
A Bolívia consegue sua independência

1846
O engenheiro boliviano José Augustin Palácios sugere a construção de uma ferrovia às margens do rio Madeira

1851
O governo americano comissiona o tenente Gibbon para explorar os rios Madeira, Mamoré, Beni e Amazonas

1861
O general boliviano Quentin Quevedo defende a canalização das cachoeiras do rio Madeira ou a construção de uma ferrovia. O engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho sugere a construção de uma ferrovia no mesmo trecho

1867
Brasil e Bolívia assinam o acordo de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação

1868
O coronel Earl Church ganha a concessão para organizar e explorar uma companhia de navegação na Bolívia

1870
O imperador D. Pedro II dá a concessão a Church para que ele construa a ferrovia do lado brasileiro

1872
Church consegue empréstimo na Inglaterra para a construção da ferrovia

1874
A empreiteira inglesa Public Works abandona as obras da ferrovia em Santo Antônio

1878
A empreiteira americana P. & T. Collins chega ao Brasil e sai no ano seguinte, falida

1883
A Comissão Morsing chega a Santo Antônio

1884
A Comissão Pinkas chega a Santo Antônio

1902
Plácido de Castro lidera a revolução acreana

1903
Brasil e Bolívia assinam o Tratado de Petrópolis. A construção da ferrovia é uma das exigências para que o Brasil fique com a posse definitiva do território do Acre

1905
O empresário Joaquim Catrambi vence a concorrência para construí-la

1907
Percival Farquhar adquire o contrato de Catrambi

1910
O médico sanitariano Oswaldo Cruz realiza estudos, in loco para sanear o canteiro de obras na selva

1912
Inauguração oficial e definitiva da ferrovia

1913
O conglomerado de empresas de Percival Farquhar sofre intervenção

1915
Abertura do canal do Panamá

1929
A crise econômica mundial abala a administração da estrada de ferro

1931
Uma greve paralisa a ferrovia durante oito dias. Em 10 de julho o governo assume a administração e nomeia Aluizio Pinheiro Ferreira como o primeiro diretor-geral brasileiro

1972
A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré deixa de funcionar. Seus equipamentos começam a ser vendidos como sucata

1979 e 1980
O governador Jorge Teixeira de Oliveira se manifesta contra a venda do acervo da ferrovia e lidera o movimento pela sua recuperação

1981
Inaugurado o primeiro trecho de 7 quilômetros, entre Porto Velho e Santo Antônio

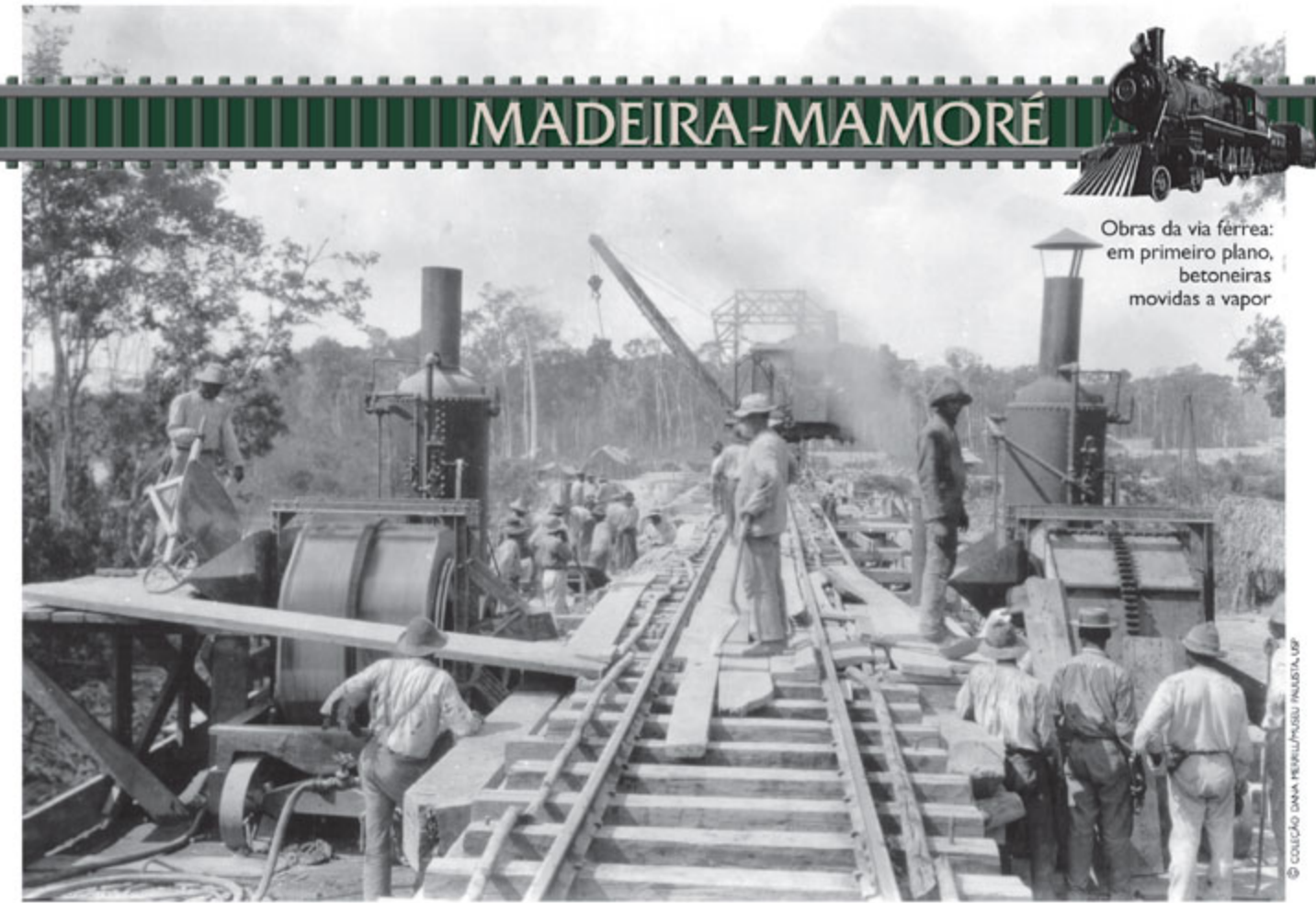
1982
Inaugurado o segundo trecho da ferrovia, entre Santo Antônio e a Cachoeira do Teotônio, de 12 quilômetros

1984
Inaugurado o terceiro trecho de Guajará-Mirim, de 8 quilômetros

1995
A histórica sirene da ferrovia volta a apitar na estação ferroviária

2000
A destruição de um bueiro na localidade conhecida como Bate-Estaca paralisa a ferrovia

2004
O governador Ivo Cassol lidera o movimento de recuperação da ferrovia. O governo de Rondônia recupera 19 quilômetros de linha e reforma a locomotiva de 1910.



Obras da via férrea: em primeiro plano, betoneiras movidas a vapor

produtos que importava – para realizar um estudo que apontasse a melhor alternativa, via rio Amazonas. O militar desceu pelo lado boliviano os rios Chaporé, Mamoré, Madeira e Amazonas, chegando a Belém em 1852. Concluiu que uma viagem dos EUA a La Paz pelo caminho dos rios amazônicos e com a construção de uma estrada margeando as cachoeiras do rio Madeira demoraria 59 dias. Bem menos do que os 180 dias pelo oceano Pacífico, onde havia a dificuldade extra de contornar o violento cabo Horn. O explorador francês Ernest Grandidier, em 1861, desceu o rio Madre de Dios, na Bolívia, e fez recomendação semelhante à de Gibbon. Foi o suficiente para que o general boliviano Quentin Quevedo, ainda nesse mesmo ano, e depois de ter realizado uma viagem pelo rio Madeira, declarasse que essa era a solução com mais agilidade e menor custo.

Do lado brasileiro e também em 1861, o engenheiro João Martins da Silva Coutinho realizou uma expedição pelo rio Madeira para analisar sua navegabilidade. Ele sugeriu que se deveria construir uma

ferrovia margeando as cachoeiras, o que incentivaria o nascimento de povoados e o aumento do fluxo comercial. Coincidência ou não, Quevedo e Coutinho foram os primeiros a apontar com propriedade na direção dos trilhos, embora a idéia tenha partido de Palácios.

Como mostra o historiador e museó-

logo Antonio Ocampo Fernandes em seu livro *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A Longa Agonia*, ainda no prelo, a Guerra do Paraguai (1864-1870) precipitou os acontecimentos. Com a assinatura do Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação entre o Brasil e a Bolívia (o Tratado de Ayacucho), em 27 de março de



Engenheiros americanos e um desenhista, na cabana destinada aos trabalhos administrativos