

*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

**B**abel 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



Guindaste a vapor usado no trabalho em linha no cais de Porto Velho, Rondônia

traram, porém, interesse pela ferrovia. Não por acaso, o coronel se concentrou nesse tema. Tratou logo de obter a autorização do imperador do Brasil para as obras em seu território. Conseguiu de D. Pedro II, em 1870, a concessão por 50 anos, com direito a prorrogação, desde que iniciasse as obras em dois anos e as concluísse em sete. Ganhou ainda o direito de explorar as terras ao longo da estrada. Era tudo o que queria.

Church tinha todas as condições para sensibilizar banqueiros. O Império brasileiro era seu parceiro e a República boliviana entrava como fiadora do projeto. O Imperador, no entanto, em nome da defesa dos interesses nacionais, reco-

## No começo de tudo, havia um americano ousado, que tinha o Império brasileiro como parceiro e a República boliviana como fiadora

1867, em La Paz, as nações definiam entre si a livre navegação pela bacia do Amazonas e a concordância sobre a iniciativa de construir a ferrovia. Constava também do documento que o Alto Madeira era considerado pela Bolívia como território definitivo do Império brasileiro. Era um gesto de cordialidade, porque essas terras já pertenciam ao Brasil graças ao Tratado de Madri (1750).

A possibilidade de contar com uma estrada que conduzisse a mais uma via fluvial navegável vinha a calhar para o Brasil, naquele momento impossibilitado de navegar pelo rio Paraguai, país com o qual estava em guerra. Assim, perdera a possibilidade de escoar pelo rio da Prata as riquezas da promissora província do Mato Grosso.

A Bolívia enviou o general Quentin Quevedo ao México e aos Estados Unidos, em 1867, para que ele encontrasse engenheiros habilitados a enfrentar duas alternativas: canalizar os trechos encachoeirados ou construir a ferrovia. Ele convidou o coronel e engenheiro do Exército americano George Earl Church para cuidar da



O mesmo cais, após um desabamento ocorrido durante sua construção

empreitada. A resposta foi sim, sob uma condição: a de que o governo boliviano lhe desse a concessão para explorar a navegação nos rios Mamoré e Madeira, por meio da empresa Bolivian Navigation Company, criada em 1868.

As autoridades bolivianas concordaram e lhe deram carta branca. Entusiasmado, Church saiu a campo, para obter recursos, tanto nos Estados Unidos como na Inglaterra. Mas ele não teve a acolhida desejada dos financistas, no que se refere à navegação, ainda mais nos confins da Amazônia. Mos-

mendou que Church alterasse um ponto dos planos: a empresa responsável pela construção não deveria ser denominada Bolivian Navigation Company, mas sim The Madeira and Mamoré Railway Company. Satisfeito, o coronel – que depois presidiria a companhia – viajou a Londres para conseguir os recursos e a tecnologia necessários. Ao longo de 1871, fez contatos com financiadores, que depois de várias consultas ao mercado financeiro exigiram garantias do governo boliviano para liberar um empréstimo de 700

## O DESAFIO DE CHEGAR

Transpor as cachoeiras do rio Madeira sempre foi uma árdua tarefa. No século XVII, o bandeirante Antônio Raposo Tavares, o Anhangüera, que saíra da Vila de São Paulo em missão de reconhecimento e ampliação do território da colônia portuguesa, desceu essas turbulentas águas, no final de 1650. A partir de sua experiência, outros desbravadores seguiram o mesmo rumo. Com a descoberta de ouro nos rios Cuiabá e Coxipó, em 1719, houve uma verdadeira corrida à área. Mas foi outro bandeirante, Francisco de Melo Palheta, que a partir de Santa Maria de Belém no Grão-Pará, realizou em 1722 a façanha de subir pela primeira vez as corredeiras e quedas-d'água com embarcações maiores do que as canoas de árvores antes usadas para exploração da área.

Com o trajeto conhecido pelos marinheiros e práticos da colônia, tanto na descida como na subida do principal aflúente da margem direita do rio Amazonas, os comerciantes passaram a levar suas mercadorias do Mato Grosso para o Grão-Pará e vice-versa. Era uma viagem penosa, que demandava de três a quatro meses.

Em 1781, a Coroa despachou para lá a Comissão Demarcadora dos Limites da América Portuguesa, chefiada pelo engenheiro Francisco José de Lacerda e Almeida. Sua principal missão era fazer cumprir as diretrizes do Tratado de Madri, assinado em 1750, que definia as fronteiras entre os reinos de Portugal e Espanha no "Novo Mundo". O documento inspirou a urgência de demarcar oficialmente todos os rincões da colônia. Mais adiante, em 1788, a

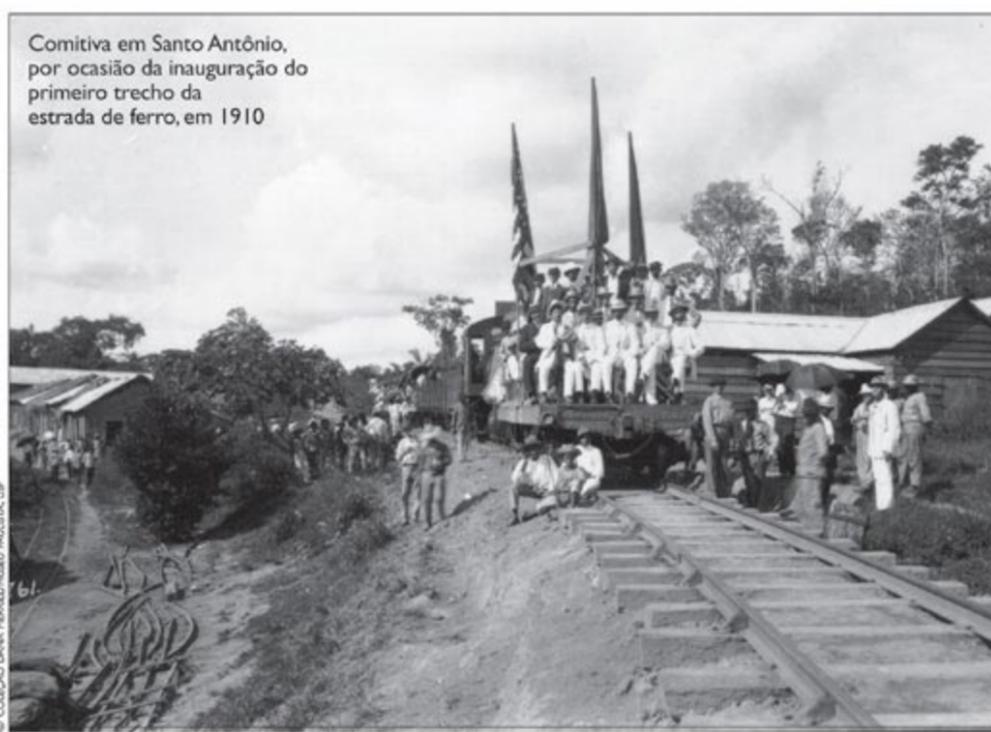
Coroa enviou outro emissário: o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, com a responsabilidade de pesquisar e estudar a flora, fauna e demais características dos rios Madeira e Guaporé. Durante a permanência de um ano, sua expedição foi praticamente aniquilada por doenças tropicais.

Pesquisas do historiador Manoel Rodrigues Ferreira que constam em seu livro *A Ferrovia do Diabo* mostram que vários planos foram delineados para facilitar o crescente intercâmbio comercial entre as minas de ouro do Mato Grosso e de Belém. Em 1797, o governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, a mando da rainha D. Maria I, desenvolveu um serviço público de transporte para que os comerciantes pudessem transpor as cachoeiras. A idéia era simples: as embarcações seriam assistidas por tropas militares, marinheiros e funcionários do Mato Grosso e do Grão-Pará. Era uma maneira de reduzir os custos e os riscos dos senhores do ouro. A proposta não vingou inteiramente, mas foram criados destacamentos militares perto das principais cachoeiras, com o objetivo de auxílio.

No século XIX, com a transferência da Corte Portuguesa de Lisboa para o Rio de Janeiro em 1808, após a invasão de Portugal pelas tropas do imperador Napoleão Bonaparte, seria outro o cenário dos interesses econômicos e territoriais do Brasil colonial. A fronteira oeste da floresta amazônica voltaria a receber atenção só depois da independência do Brasil, em 1822, e da Bolívia, em 1825. (A. X.)

mil libras esterlinas para as obras.

Com uma condição, porém: a construtora teria de ser inglesa, bem como os materiais empregados – a começar por trilhos e locomotivas. O coronel não teve dúvidas: aceitou os pré-requisitos e foi mais adiante, apresentando os recursos do Tesouro da República da Bolívia como garantia da sua tomada de empréstimo. A notícia de que uma companhia inglesa iria construir uma ferrovia na floresta amazônica, com capital, equipamentos e profissionais britânicos, foi suficiente para incentivar bons negócios na bolsa. Os títulos lançados na "City Londrina", em 1872, pelos banqueiros Erlanger & Co., com o objetivo de conseguir divisas para o investimento no rio Madeira, tiveram excelente acolhida. Acertada a operação financeira, os depósitos ficaram sob a guarda do Banco da Inglaterra.



Comitiva em Santo Antônio, por ocasião da inauguração do primeiro trecho da estrada de ferro, em 1910



## Em 1873, apavorados, os ingleses fugiram, deixando para trás todos os equipamentos, e sem ter assentado nenhum quilômetro de ferrovia

Em julho do mesmo ano, a empreiteira inglesa Public Works, uma das mais importantes da época, chegou a Santo Antônio, às margens do Madeira, para iniciar as obras. Nada poderia ter preparado os súditos da Coroa britânica para o que encontraram ali: insalubridade extrema e carência quase absoluta de recurso humano. De imediato, perceberam que haviam sido ludibriados por seus compatriotas engenheiros, que antes haviam visitado o local para fazer as avaliações do investimento que permitiria a liberação do empréstimo. Foi o caos. Dessa equipe pioneira, muitos morreram mais adiante, de malária ou de outras doenças tropicais.

### Pavor e retirada

O pavor tomou conta dos ingleses. No primeiro semestre de 1873, eles bateram em retirada, abandonando todos os equipamentos e sem nenhum quilômetro de ferrovia assentado. Em Londres, ao receber as notícias do canteiro de obras, os investidores se deses-

peraram e passaram a vender os títulos com valores bem abaixo do que haviam comprado. A empreiteira Public Works processou Church, pedindo reparações por perdas e danos. Os recursos ficaram congelados no Banco da Inglaterra, por tempo indeterminado, ou seja, enquanto o caso estivesse em julgamento.

Aflito, o coronel precisava provar rapidamente que os ingleses tinham abandonado o trabalho às margens da cachoeira de Santo Antônio por incompetência e por temer aquela imensidão florestal que tinham pela frente. Os juizes britânicos teriam de ser convencidos de que ele estava com a razão. Em setembro de 1873, o presidente da The Madeira and Mamoré Railway Company repassou o direito de construção à empreiteira americana Dorsay & Caldwell, que aceitou iniciar as obras com o material deixado pelos funcionários da Public Works. No início de 1874, a nova responsável enviou uma comitiva de engenheiros e operários para inspecionar as condições do local. Bastou um funcionário da

empresa morrer de febre, poucos dias depois de desembarcar, para que a equipe retornasse aos Estados Unidos.

Mais uma vez Church se via diante do fracasso e cada vez mais próximo de um colapso financeiro. Mesmo assim, tomou a iniciativa de atacar entrando com recursos jurídicos contra a Public Works, o governo da Bolívia e os detentores dos títulos do empréstimo congelado. Esse gesto de atirar para todos os lados, em uma última tentativa de se manter no projeto, sensibilizou D. Pedro II, que no segundo semestre daquele mesmo ano, enviou um documento ao Senado dispondo-se a pagar 7% de juros sobre as 700 mil libras paradas no banco inglês, além de mais 400 mil libras do Império para as obras. O Senado não aprovou a solicitação do monarca, mas sua atitude refletiu positivamente na Justiça inglesa.

Para aproveitar esse bom momento, Church procurou a empreiteira Public Works e propôs um acordo, que consistia em indenizá-la com 45 mil libras esterlinas mais os custos jurídicos. A empreiteira aceitou. Assim, os juizes poderiam liberar parte dos recursos congelados, desde que a obra fosse realmente iniciada. A carga jurídica sobre os ombros do coronel diminuiu, mas ele ainda tinha de enfrentar os detentores de títulos e o governo boliviano, que reivindicava recursos para investir em outras obras. Seu próximo passo foi convocar a empreiteira inglesa Reed Bros & Co. para retomar as obras da ferrovia, já que esta havia recebido da Dorsay & Caldwell o direito de continuá-la. Mas os empreiteiros convocados não se moveram de Londres. Church cancelou o contrato, declarando-o sem validade em janeiro de 1877. A companhia pediu, na Justiça, indenização por perdas e danos.



Desembarque do navio M.M. Railway Co., em Porto Velho

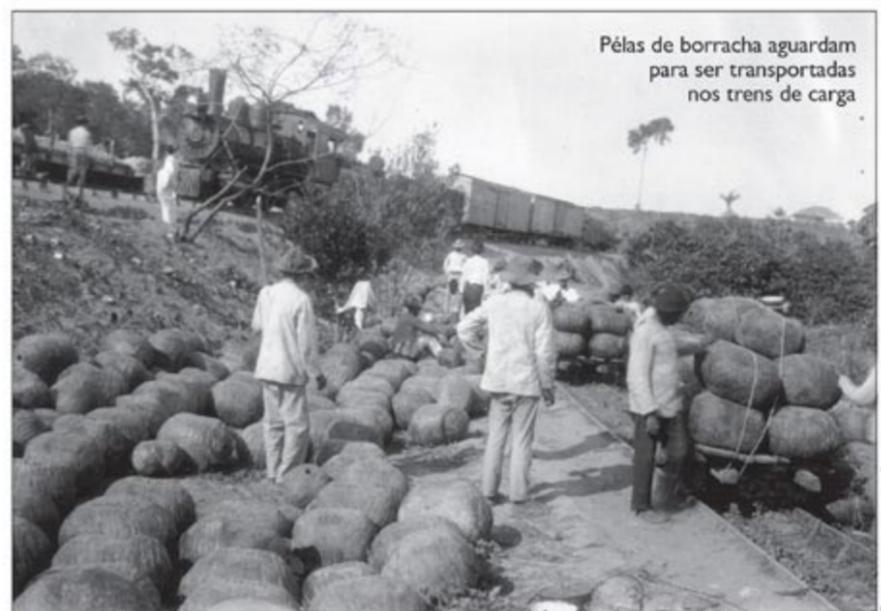
Para se ver livre de mais uma pendenga, o coronel pagou uma indenização de 25 mil libras esterlinas.

### Comitiva americana

Jogou, então, aquela que seria sua última cartada. Fez um acordo com o presidente da Philadelphia and Reading Coal and Iron Co., Franklin B. Gowen, um dos grandes fornecedores de equipamentos ferroviários da época e concorrente direto dos ingleses. Ao mesmo tempo, negociava com empreiteiros, até que os irmãos Philip e Thomas Collins, donos da P. & T. Collins, aceitaram o desafio. O acordo foi selado em contrato assinado em 25 de outubro de 1877. Para uma extensão de 320 quilômetros, o valor da obra seria de 1.200.000 libras, quase o dobro do que havia sido contratado com a Public Works. Church não media esforços para concretizar o sonho, na certeza de ganhos futuros, pois as terras que lhe foram cedidas eram ricas em seringais. Naquele momento, o mercado internacional pagava bons preços ao látex, matéria-prima da borracha. O Brasil era o maior produtor mundial e a região por onde passaria a ferrovia era um dos principais corredores de exportação do chamado ouro branco. Seringais do Ceilão e de outras colônias inglesas do Oriente

temporal. Nesse naufrágio morreram mais de 80 pessoas e o prejuízo foi enorme, pois a embarcação estava carregada com toneladas de equipamentos para a ferrovia. A tragédia não arrefeceu os ânimos. Ao longo de 1878, navios, equipamentos, homens e até uma locomotiva Baldwin, posteriormente batizada de *Coronel Church*, chegaram a Santo Antônio. À frente da comitiva americana no Brasil estava o engenheiro Thomas Collins, disposto a vencer onde os ingleses tinham fracassado. Entusiasmo, tecnologia e força de vontade mesclavam-se à tempera dos recém-chegados. Aquela era uma boa oportunidade para provar que eram mais capazes no setor.

A garra não poupou ninguém de adversidades. A insalubridade e as doenças tropicais castigaram violentamente os trabalhadores. Beribéri, disenteria, hemoglobinúria e pneumonia não davam sossego aos americanos. Mas o maior inimigo era a malária. Para agravar a situação, o Banco da Inglaterra não liberava o dinheiro para cobrir parte das despesas dos empreiteiros. Mesmo assim, a P. & T. Collins conseguiu inaugurar, simbolicamente, a ferrovia em 4 de julho de 1878. A locomotiva Baldwin começou a rolar sobre os 6 quilômetros já construídos, mas descarrilou em uma curva.



Pélas de borracha aguardam para ser transportadas nos trens de carga



Aspecto interno de uma lavanderia a vapor



Casal americano em sua residência, em Porto Velho (acima). Trabalhadores fazem a refeição em frente a uma cabana de palmeiras (ao lado)



© COLEÇÃO DANA FERRELL/INSTITUTO PIAUISTA, USP

## Na selva, o persistente empreiteiro americano Thomas Collins acabaria sendo ferido: uma flecha perfurou-lhe um dos pulmões

Os trabalhadores, por sua vez, não assustados como os ingleses, fugiam do canteiro de obras na floresta para as cidades de Manaus e Belém, onde muitos deles acabaram morrendo. Na selva, o persistente Thomas Collins foi gravemente ferido: uma flecha perfurou um de seus pulmões. Diante de tantas desgraças, a empreiteira americana capitulou e faliu em 19 de agosto de 1879. Durante os 18 meses em que esteve na região, houve 141 óbitos entre os trabalhadores embarcados nos Estados Unidos, de um grupo que incluía também italianos e irlandeses. Não há estatística de quantos brasileiros e bolivianos morreram nessa segunda tentativa de construir a ferrovia.

Church já estava quebrado quando os tomadores dos títulos ingleses venceram na Justiça. A pá de cal na saga desse obstinado coronel foi lançada em 10 de setembro de 1881, quando o governo brasileiro cancelou a concessão para a construção da ferrovia.

O que parecia ser um assunto definitivamente encerrado voltou, porém,

com toda a força com a derrota da Bolívia na guerra travada contra o Chile de 1879 a 1882. Os chilenos anexaram o litoral boliviano e o país ficou sem saída para o Pacífico. O governo local propôs novamente ao Brasil um acordo de livre navegação dos seus rios e a construção de uma ferrovia no rio Madeira, no trecho das cachoeiras. Em 15 de maio de 1882, ambas as partes assinaram o Tratado de Navegação e Construção da Via Férrea Madeira-Mamoré. A Bolívia retomava o projeto, mas em situação desfavorável. Seu poder de barganha diminuía com o resultado da campanha contra o Chile.

### Brasileiros em campo

O Brasil, por sua vez, favorecia-se com o aumento do comércio em suas águas e as perspectivas decorrentes da futura ferrovia. Tomou para si a responsabilidade da construção. A 25 de novembro daquele ano, o governo criou a Comissão Morsing, chefiada pelo engenheiro Carlos Alberto Morsing, com a missão de realizar os

levantamentos topográficos e demais estudos que serviriam de base para o trabalho em campo. Quatro meses depois, em 19 de março de 1883, Morsing chegava com sua equipe a Santo Antônio, com a planta de um trecho de 106 quilômetros deixado pela empreiteira falida. Seu primeiro engenheiro era Júlio Pinkas, amigo do imperador D. Pedro II. A equipe ficou ali por cinco meses, período em que 20 de seus colaboradores morreram. O próprio Morsing escapou por pouco, já que foi se tratar de malária no Rio de Janeiro.

As dificuldades continuavam, mas surgiam novas perspectivas. Outra parte do projeto foi recuperada. Era justamente o desenho original da antiga planta de um trecho de 232 quilômetros, realizada pela empreiteira Public Works, encontrada por um comerciante local, que a repassou ao engenheiro Júlio Pinkas. Morsing entregou seu relatório final, aprovando a planta dos ingleses como referência para as futuras obras. Tinha, dessa forma, 361,7 quilômetros projetados entre Santo Antônio e Guajará-Mirim.

### A BRAVA RESISTÊNCIA

Faça sol, faça chuva, Raimundo Ortiz Quaresma de Carvalho, 69, funcionário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré desde 1952, passa pelo galpão de manutenção da estação principal de Porto Velho, às margens do rio Madeira. Olhinhos apertados, camisa sempre manchada de fuligem e um sorriso nos lábios, ele limpa, guarda e conserta todo tipo de equipamento das antigas locomotivas. "Aqui, a gente vê o que os outros não conheceram", comenta, apertando os parafusos daquilo que um dia foi um carrinho ligeiro de linha. Com mãos hábeis e uma simplicidade típica dos caboclos da região, "seu" Raimundo vai contando devagar como era a vida na ferrovia, nos idos dos anos 50 e 60, na capital de Rondônia: "Isso aqui fervia de mercadorias e de gente indo e vindo".

É um otimista por natureza. Torce para que a minissérie *Mad Maria* atraia o interesse do país para a causa da preservação da ferrovia, mas, desconfiado, prefere esperar. "Só quem sofreu ao ver as locomotivas, partidas no meio, serem carregadas como sucata em caminhões sabe o que é tristeza." Ele se refere ao desmonte realizado pelo 5º BEC, na década de 70, quando a ferrovia mergulhou no mais profundo abandono. "Eu escondi muita peça para não deixar os militares venderem", afirma. Amargo, conta como a oficina de manutenção das locomotivas foi arrebitada a marretadas e lembra de

quando asfaltaram a rotatória que fazia a distribuição das locomotivas na oficina.

O marceneiro ferroviário Porfirio Tavares Bezerra, 71, é outro que desde 1953 vive como um dos guardiões do que restou da principal relíquia da história de Rondônia. "Agora estão fazendo muito barulho com os artistas vindo filmar aqui. Mas e quando eles forem embora? Os políticos ajudam somente nas eleições e quando querem aparecer. É uma pena que a garotada não tenha conhecido o que foi isto aqui."

Maquinista vaidoso de seu posto, Manoel Soares da Silva, 68, nos anos 70 fez de tudo para que a ferrovia não fosse totalmente dilapidada. "A gente tinha de ficar caladinho, porque se alguém reclamava levava borracha no couro." Dos militares, ele guarda boa lembrança do coronel Teixeira. Ele teve a coragem de "peitar" os seus companheiros de farda e "não deixou acabarem com o que restou da velha ferrovia".

São esses homens humildes, que, sem alarde, defenderam o que se pode ver hoje no museu da ferrovia e nos trilhos da estação, como as locomotivas 50 e 18, a primeira de 1925, e a segunda de 1936. "Se fizer uma boa manutenção ainda se poderá ouvir o apito", diz o profissional aposentado que ainda enverga com todo o orgulho seu quepe de maquinista.

(A.X.)

Quando tudo parecia se encaminhar para o início de uma nova fase, o engenheiro Júlio Pinkas questionou a validade do documento apresentado por Morsing. Entendia que a planta apresentada como sendo da Public Works não era digna de fé e sim forjada nos escritórios da empreiteira inglesa para desmoralizar o coronel Church, quando do processo que tramitava na Justiça britânica. O antigo presidente da Madeira-Mamoré Railway nunca concordara com essa proposta, pois

aumentava em mais de 50 quilômetros o projeto original que servira de base para a solicitação do empréstimo inicial. Morsing manteve a sua posição e se demitiu do cargo.

Nova comissão foi criada para fazer o mesmo trabalho, agora coordenada por Júlio Pinkas, que em março de 1884 chegou a Manaus. Na segunda quinzena de maio, Pinkas já se deslocara com seu pessoal para Santo Antônio. Mas só em setembro do ano seguinte ele apresentou suas últimas conclusões. Sugeriu um traça-

do de 329,6 quilômetros e desconsiderava as plantas da Public Works. A polêmica sobre as divergências entre as duas comissões arrastou-se por vários anos, imobilizando qualquer iniciativa para começar as obras da ferrovia. Com a queda do Império e a proclamação da República, em 1889, o projeto deixou de ser prioridade.

### Novo personagem em cena

No século XIX ninguém ouviu o apito das locomotivas transportando o látex, em forma de bolas pélas, no vale do rio Madeira. Mas algo extraordinário aconteceu no começo do século XX. Uma revolução estava prestes a estourar no Acre, território boliviano ocupado por trabalhadores brasileiros que exploravam os seringais. Proprietários de seringais da província do Amazonas atuavam naquela área que o Brasil reconhecia como território do país vizinho. Mas a pressão dos seringueiros brasileiros e a força do negócio da borracha falaram mais alto.

No seu livro *História das revoluções brasileiras*, da editora Record, o historiador Glauco Carneiro relata que em 1901 o governo de La Paz arrendou as terras do Acre para o Bolivian Syndicate of New York City in North America, um conglomerado de capital americano, inglês e alemão que tinha como objetivos explorar o látex e manter a ordem. Os brasileiros reagiram com uma revolta armada liderada pelo gaúcho Plácido de Castro. No ano seguinte, a importante localidade de Porto Alonso foi conquistada pelos rebeldes. O governo boliviano aguardava uma intervenção dos Estados Unidos para salvaguardar os interesses do Syndicate, o que não aconteceu.

Em 1903, a diplomacia brasileira liderada pelo chanceler José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão de Rio Branco, costurou um acordo final com as autoridades bolivianas, para garantir a posse definitiva do Acre. Esta foi ratificada com a assinatura do Tratado de Petrópolis,



de 17 de novembro. O Brasil indenizou a Bolívia com 2 milhões de libras esterlinas e comprometeu-se a construir a ferrovia ao longo das cachoeiras do rio Madeira, para escoar produtos bolivianos. Em 12 de maio de 1905, foi publicado o edital de concorrência, restrito a empresários brasileiros. Os engenheiros Joaquim Catrambi e Raimundo Pereira da Silva disputaram o direito. A proposta de Catrambi venceu, e ele foi contratado oficialmente pelo governo em 7 de agosto de 1906. É nesse momento que entra em cena o engenheiro americano Percival Farquhar. De acordo com indícios da época, ele teria acertado previamente com Catrambi o repasse da concessão da ferrovia, caso fosse o vencedor da concorrência.

#### Derrubada do preço do látex

Com o aval do governo brasileiro para o pagamento das contas, Farquhar partiu para os Estados Unidos e contratou Robert H. May, Arthur B. Jekyl e John Randolph, empreiteiros que haviam construído ferrovias em Cuba e na Guatemala. Em 20 de junho de 1907 engenheiros, operários e técnicos americanos e de outras nacionalidades chegaram a Santo Antônio. Eles iniciaram as atividades de reconhecimento do material deixado pela antiga empreiteira dos irmãos Collins. Três dias depois batiam a primeira estaca demarcatória da linha. Começava a obra. Mas, para que Farquhar se sentisse plenamente à vontade no empreendimento, faltava comprar a concessão de Catrambi e criar a empresa que iria tocar a estrada de ferro. Em agosto de 1907, ele fundou a Madeira-Mamoré Railway Company, em Portland, no Maine. Logo após comprou a concessão de Catrambi por US\$ 750 mil.

Em 28 de novembro de 1907, o governo brasileiro autorizou a nova empresa a operar no país e em janeiro do ano seguinte legitimou a transferência da concessão de Catrambi para a companhia de Farquhar. O caminho estava livre para

o investidor americano, que, agora, dominava toda a operação.

Para evitar o fracasso, como aconteceu a seus antecessores, Farquhar contratou médicos, enfermeiros, farmacêuticos e mandou construir um moderno hospital, o da Candelária, em Santo Antônio. Ele sabia que as doenças e as mortes seriam inevitáveis caso não fossem tomadas providências como essas. Não contava, porém, com a rapidez com que os operários ficariam impossibilitados de trabalhar no gigantesco canteiro de obras no meio da floresta. Para substituir os que tombavam vitimados pelas diversas enfermidades, montou uma operação para contratar operários, no exterior. O escritor Manoel Rodrigues Ferreira informa o número de arrematados, ano a ano: em 1907, 446; em 1908, 2.450; em 1909, 4.500; em 1910, 6.090; em 1911, em 5.664; e em 1912, 2.833. A situação ficou tão dramática que Farquhar contratou o médico sanitário Oswaldo Cruz para

fazer uma avaliação das condições de insalubridade da região e da saúde de seus funcionários (*ver matéria a seguir*).

Quando a ferrovia finalmente foi inaugurada, em 1912, a fatura que dela se esperava não se concretizou. O preço do látex no mercado internacional havia caído drasticamente, em função da concorrência dos seringais do Oriente; a Bolívia tinha boas ligações com o Pacífico por meio de ferrovias que desciam os Andes para os portos do Peru e do Chile, países que mantinham acordos alfandegários atraentes, e, para piorar, o canal do Panamá ficaria pronto em 1915. O conglomerado de empresas dirigido por Farquhar não agüentou a crise na Europa, em 1913, e entrou em situação pré-falimentar. O magnata teve de aceitar que um interventor dirigisse seu antigo império econômico.

A Madeira-Mamoré Railway Company amargava prejuízos. Havia ainda a pendência com o governo brasileiro, que se recusava a pagar uma conta muito acima

do que havia sido estabelecido no contrato para a construção. Cameron Forbes, o interventor das empresas de Farquhar, foi a Londres e comunicou aos acionistas que o dinheiro deles havia ido por água abaixo e que não lhes restava alternativa senão assumir a ferrovia, o que foi feito em 1º de março de 1919. Os ingleses administrariam a Madeira-Mamoré até 1931, quando, após uma greve de oito dias que paralisou a estrada, a União assumiu a ferrovia e nomeou o militar Aluizio Pinheiro Ferreira como seu primeiro diretor-geral brasileiro. Os prejuízos continuaram, mas ao longo do tempo a estrada exerceria um importante papel na formação da identidade dos rondonienses.

Com a Segunda Guerra Mundial, a ferrovia voltou a ser prioridade. Os governos do Brasil e dos Estados Unidos firmaram

um acordo para a produção de látex, que serviria para equipar com borracha os veículos utilizados pelos Aliados. O Japão havia ocupado as regiões de seringais no Oriente e boicotava a exportação para os americanos. Esse esforço de guerra para produzir o látex, de 1942 a 1945, custou a vida de muitos brasileiros, que ficaram conhecidos como os "Soldados da Borracha". (*Para mais detalhes ver a matéria "A Heróica e Desprezada Batalha da Borracha", em História Viva nº 8.*)

A ferrovia agonizava lentamente. As velhas locomotivas a vapor estavam totalmente fora do padrão tecnológico. Nas décadas seguintes a degradação foi aumentando, até que em 1972 os trens pararam de circular. Locomotivas, equipamentos e trilhos foram vendidos como sucatas para ferros-velhos e siderúrgicas de São Paulo. O 5º Batalhão de Enge-

uma nova cultura preservacionista para o estado. No dia 5 de maio de 1981, o apito de uma locomotiva foi ouvido novamente na estação principal, por mais de 20 mil emocionadas pessoas. A cidade parou para aplaudir. Até o ano 2000, o trecho funcionou regularmente. Mas a queda de um bueiro, a cerca de 2 quilômetros da estação principal, paralisou o passeio turístico. Velhas locomotivas estavam, novamente, ameaçadas de abandono.

Teimosa, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré se recusou a morrer e, como uma fênix, ave mítica que renasceu das cinzas, ela se manifestou mais uma vez em setembro de 2004, quando o governador Ivo Narciso Cassol determinou que fosse oferecido todo o apoio logístico e de infra-estrutura para que a Rede Globo de Televisão realizasse ali a sua minissérie *Mad Maria*, que estréia em

### A centenária guerreira de aço se recusa a permanecer na história como passado e mais uma vez insiste em voltar à vida



Cheia do rio Madeira: nessa época as águas chegam a subir até 14 metros acima do nível normal

nharia e Construção (5º BEC) de Porto Velho, criado para abrir rodovias, não manifestava nenhum interesse em fazer a manutenção da ferrovia. Denúncia publicada na imprensa paulista de que a Madeira-Mamoré estava acabando nos fornos de siderúrgicas de Mogi das Cruzes e num desmanche na cidade de Guarulhos provocou indignação entre os habitantes do Acre, que, pressionando as autoridades locais, conseguiram reverter parte do aniquilamento da ferrovia.

Mas foi a ação do coronel Jorge Teixeira de Oliveira, primeiro governador do estado de Rondônia, que em 1980 iniciou um processo de recuperação da ferrovia. Deve-se a ele a reativação de um trecho de 7 quilômetros de linha de Porto Velho a Santo Antônio. Teixeira, como era conhecido, recuperou locomotivas, organizou o museu da ferrovia e trouxe

25 de janeiro. Durante cinco meses foram recuperados 7 quilômetros de trilhos no povoado de Abunã, mais 12 quilômetros entre Santo Antônio e a cachoeira do Teotônio. A locomotiva número 10, de 1910, foi totalmente recuperada. Um hospital cenográfico, imitando o da Candelária, foi reconstruído para servir de cenário ao elenco, que conta com atores como Antônio Fagundes, Ana Paula Arósio, Juca de Oliveira, Fábio Assunção, Edson Celulari, Cláudia Raia. Cassol pretende reativar outros 20 quilômetros de ferrovia entre Guajará-Mirim e Iata. "Não vamos parar de investir no turismo e na cultura de Rondônia. A Madeira-Mamoré é a maior atração da região." Mais uma vez, a centenária guerreira de aço entra em cena. Ela se recusa a permanecer na história como passado. Sempre aparece um motivo para que volte à vida. ■



Interior de enfermaria do Hospital da Candelária, construído para atender os trabalhadores da ferrovia

# GUERRA sem tréguas

*Como o sanitarista Oswaldo Cruz, doente e contra a vontade da família, foi à Amazônia para combater o inimigo que ceifava milhares de vidas*

POR STELLA OSWALDO CRUZ PENIDO

*"Visitamos ontem a cidade de Santo Antônio. Não podes imaginar o que seja. Qualquer descrição por mais pessimista ficaria aquém da realidade. Basta que te diga que na cidade não há um só habitante filho do lugar. Todas as crianças que ali nascem morrem infalivelmente, e as poucas aí nascidas estão de tal modo doentes que fatalmente morrerão breve. A imundície é incrível. Para dar uma idéia pálida do que é ela basta que te diga que matam os bois nas ruas e aí abandonam as vísceras, cabeça etc., que deixam apodrecer em plena rua, e o mau cheiro é de tal ordem que quase se fica sufocado. Estou horrorizado com tanta porcaria!"*

(Porto Velho de Santo Antônio, 11/7/1910, carta de Oswaldo Cruz à esposa Miloca).

**E**m 9 de junho de 1910, o jornal carioca *Diário de Notícias* informava que a Companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré Railway contratara o dr. Oswaldo Cruz para sanear a zona compreendida entre os rios Madeira e Mamoré. A mortalidade causada pela malária na região devastava as vidas dos trabalhadores vindos de várias partes do mundo. Era impossível construir uma ferrovia com trabalhadores

que morriam uns após os outros.

Nessas condições extremamente precárias, a Madeira-Mamoré Railway, associada à Companhia Port of Pará, resolveu contratar o sanitarista que havia debelado a febre amarela no Rio de Janeiro e enfrentado a célebre Revolta da Vacina, em 1904. A contratação de Oswaldo Cruz visava valorizar as ações da Companhia nas bolsas de valores internacionais, viabilizando os inves-

## RECORDAÇÕES DA E. F. MADEIRA-MAMORÉ

G. R.



Carl Lovelace, Oswaldo Cruz e Belisário Penna, no Hospital da Candelária

timentos necessários para a conclusão das obras. Sua missão era diminuir os índices de mortalidade que contribuíam para o crescente descrédito da região e a conseqüente dificuldade de engajamento de novos trabalhadores.

Com saúde precária e contra a vontade da família, Oswaldo Cruz partiu do Rio de Janeiro para o norte em 16 de junho de 1910, a bordo do vapor do Lloyd Brasileiro *Rio de Janeiro*, levando como auxiliar e médico particular o dr. Belisário Penna. Permaneceu na região por quase um mês, e de regresso ao Rio apresentou o relatório "Considerações Geraes sobre as Condições Sanitárias do Rio Madeira".

O caminho fluvial formado pela confluência dos rios Madeira, Amazonas e afluentes é navegável num trajeto de mais de 6 mil quilômetros, sendo interrompido por corredeiras numa extensão de 386 deles. Nesse trecho a ferrovia manteria a continuidade entre a fronteira com a Bolívia e a Vila de Santo Antônio. Os seringueiros tinham verdadeiro horror de navegar nessas cachoeiras. Os que escapavam do naufrágio morriam de malária. Não podendo transpô-las, os remadores

tinham de carregar as cargas e os barcos por terra, numa grande extensão para alcançarem a parte navegável do rio. Assim, sobrecarregados, mal alimentados, expunham-se às picadas das anofelinas. Aí ocorria o maior número de óbitos.

### Falsificação

Os relatórios médicos do ano anterior à chegada do sanitarista apontavam a malária como "responsável por 7/8 da totalidade das causas de incapacidade de trabalho". No primeiro semestre de 1910, foram hospitalizados 3.642 trabalhadores, dos quais 67,1% (2.451) por impaludismo.

O diretor do Hospital da Candelária, dr. Carl Lovelace, e os outros médicos que ali trabalharam, preocupavam-se com os índices de produtividade do trabalho, que diminuía progressivamente à medida que as pessoas continuavam na região. Analisando um grupo de trabalhadores espanhóis, contratados como tarefeiros, assinalou Oswaldo Cruz: "Nos dois primeiros meses de permanência fazem trabalho correspondente ao salário diário de 16 mil réis por pessoa; passam a fazer, sucessivamente, 14 mil, 12 mil réis,



Corpo médico e enfermeiras americanos. Sentado, índio caripuna

de lesa-pátria porque transformará em zona inabitável um dos mais ricos sítios do mundo”.

**Mosquiteiros**

Antes de embarcarem para Porto Velho, os trabalhadores eram examinados em Manaus. Afastados os que não se encontravam em condições de trabalhar, os demais já na viagem começavam a ingerir doses diárias de quinina. Em Porto Velho era aumentada a dose de sal de quinina e, novamente examinado, se infectado o trabalhador deveria ser recolhido ao Hospital da Candelária, para o tratamento adequado. O distribuidor de quinina tinha autonomia para exercer sua função tanto em relação

**As medidas de profilaxia eram compulsórias. Quem não executasse todos os procedimentos exigidos ficava sem salários**

até que no fim do sexto mês não fazem mais, senão os 8 mil réis que é o mínimo que a empresa paga aos jornaleiros, tal o enfraquecimento e as horas perdidas durante o dia pelos acessos que têm”. A Madeira-Mamoré Railway instalou-se em Porto Velho, a 7 quilômetros da vila de Santo Antônio, o foco das doenças. Os médicos americanos construíram um centro sanitário, hospital e dependências, um conjunto de 15 edificações em Candelária, a 5 quilômetros de Santo Antônio. Foram elogiados por Oswaldo Cruz pela higiene, pelo serviço clínico e pela assistência médica aos doentes. “Chegamos a Porto Velho dia 9 de julho. Fomos residir no hospital da Candelária. (...) Propusemos como medida urgente a quinização compulsória, que entrou logo em vigor.”

Os sais de quinina eram vendidos por seis vezes o seu valor habitual. O sanitarista denunciou a criminosa falsificação feita pelos comerciantes, que misturavam a quinina com amido ou bicarbonato de sódio. Estabeleceu normas

de controle da malária e o tratamento precoce dos doentes para evitar que os mosquitos disseminassem a doença. No centro sanitário de Candelária, Oswaldo Cruz determinou a aplicação compulsória das medidas de profilaxia. Quem não executasse a obrigação profilática não recebia seus pagamentos. Na parte final do relatório, Oswaldo Cruz propôs 20 medidas para tornar saudável a região em que se construía a ferrovia. A mais controversa era a de ingestão compulsória do remédio.

“Para combater a alta mortalidade causada pela malária, o distribuidor de quinina entregará diariamente a cada operário, após a ingestão verificada da quinina, um bilhete com a data e a assinatura. Somente à vista desses bilhetes é que será feito o pagamento ao pessoal, descontando-lhes tantos dias quantos os em que não tomou quinina.” E advertia: “A procrastinação das medidas será crime de lesa-humanidade, permitindo maiores sacrifícios do que os de hoje: uma vida e talvez dez outras inutilizadas por dia, e



Trabalhador enfermo, no hospital

**REVISITA AO FOCO**

Um videodocumentário histórico resgata a memória das viagens de Oswaldo Cruz à Amazônia, no início do século XX. Após a implantação das campanhas sanitárias no Rio de Janeiro, Oswaldo Cruz realizou, em 1905, viagem de inspeção sanitária aos portos do Brasil, visitando, na Amazônia, as cidades de Belém, Santarém, Óbidos, Parintins e Manaus. Em 1910, voltou a Belém para realizar campanha contra a febre amarela na cidade. No mesmo ano, visitou as obras de construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, estabelecendo um plano de combate à malária na região. O vídeo utiliza filmes, fotografias, caricaturas, cartas e relatórios do sanitarista. Quase um século depois, uma equipe de pesquisadores da Casa de Oswaldo Cruz refez as viagens do sanitarista à Amazônia, documentando essa memória e atualizando as principais questões de saúde por ele levantadas, mostrando a continuidade dos problemas sanitários da Amazônia.

OSWALDO CRUZ NA AMAZÔNIA (55 minutos, Casa de Oswaldo Cruz, 2002) Produção, pesquisa, roteiro e direção: Eduardo Vilela Thielen e Stella Oswaldo Cruz Penido

aos trabalhadores quanto aos médicos. Não havia exceções. O distribuidor que, durante o mês, apresentava turmas sem doentes de impaludismo recebia uma gratificação igual à metade dos vencimentos, e também recebia um extra o operário que passava três meses sem ter acesso febril por impaludismo.

Outro ponto importante para o combate ao mosquito transmissor da malária: logo após o pôr-do-sol, ao crepúsculo, todo o pessoal era obrigado a se recolher em redes com mosquiteiros, sob pena de desconto no salário. As casas, as estações, todas as habitações dos operários em Porto Velho, Candelária e sobre a linha ferroviária foram teladas, à prova de mosquitos.



Trabalhadores usam proteção contra mosquitos

A forma como Oswaldo Cruz estruturou o modelo de combate à malária serviu como modelo para a Campanha Nacional de Erradicação da Malária, no início dos anos 60 e na década de 70 pela Sucam – Superintendência de Campanhas de Saúde.

Atualmente a malária é uma doença estritamente amazônica. A partir da década de 90, tem ficado estabilizada em torno de 500 mil casos por ano. Ela continua sendo o problema máximo de

saúde na região, como Oswaldo Cruz observou no início do século. Continua urgente a definição desse problema como prioritário, com uma atitude científica que garanta a presença humana de maneira auto-sustentável – sem destruir os recursos, os meios, as estruturas ambientais de maneira definitiva; utilizando os abundantes e numerosos recursos naturais de forma a garantir uma boa qualidade de vida para o homem que ocupa e vive na região.

STELLA OSWALDO CRUZ PENIDO é pesquisadora da Casa de Oswaldo Cruz

**PARA SABER MAIS**

**Acervo Sim – Setor de Imagem em Movimento do Departamento Arquivo e Documentação/ Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz:** depoimentos dra. Ana Lucia Escobar, dr. Luis Hildebrando Pereira da Silva, pesquisador Francisco Foot Hardman para o projeto de pesquisa e videodocumentário “Oswaldo Cruz na Amazônia”.

**Considerações Gerais sobre as Condições Sanitárias do Rio Madeira.** CRUZ, Oswaldo Gonçalves. Rio de Janeiro: Papeleria Americana, 1910.

**A Ferrovia do Diabo.** FERREIRA, Manoel Rodrigues. São Paulo: Melhoramentos, 1959.

**O Trem Fantasma.** HARDMAN, Francisco Foot. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.

**Oswaldo Cruz.** SALES GUERRA, E. Rio de Janeiro: Vecchi, 1940.

**Oswaldo Cruz na Amazônia (videodocumentário, Dvcam, 55 min., 2002).** THIELEN, Eduardo e PENIDO, Stella Oswaldo Cruz. Realização Casa de Oswaldo Cruz/ Fiocruz

**GLOSSÁRIO**

**Impaludismo ou malária:** Doença tropical produzida por um protozoário chamado plasmódio. No Brasil há basicamente dois tipos, vivax e falsipara.



Castanheira derrubada na mata, para dar passagem à ferrovia

# A saga de DANA MERRILL

*A impressionante documentação do fotógrafo americano que registrou o final da construção da ferrovia está preservada no Museu Paulista da Universidade de São Paulo*

POR SIMONETTA PERSICHETTI

O nova-iorquino Dana Merrill desembarcou, em Porto Velho, com seu equipamento para registrar tudo o que se passava naquele imenso canteiro de obras, em meio à selva, suas surpresas e suas armadilhas para homens acostumados a viver em ambientes urbanos. O ano era 1909, quase às vésperas da sucessivamente adiada inauguração da ferrovia que abriu um sinuoso caminho na Amazônia. O fotógrafo, contratado pelos engenheiros responsáveis pela construção, vinha com a missão de registrar a colocação de trilhos, vigas e pontes. Permaneceu na área, atento a tudo que pudesse registrar com suas lentes, até 1912, quando finalmente as locomotivas começaram a operar sistematicamente. Deu por concluído seu trabalho e retornou aos Estados Unidos, sem deixar rastros de sua trilha posterior.

Tarefas de longa duração e grande distância da base não eram incomuns nessa



No solo, a sombra do fotógrafo e sua máquina, ao registrar as imagens dos cavaleiros

época de desenvolvimento da sociedade e da própria fotografia, cada vez mais ligada à idéia de modernidade que acompanhou seu nascimento. A transformação e o crescimento das cidades, tal como o progresso ligado à tecnologia, sempre foram temas caros à fotografia. Nada mais moderno que abrir caminhos para a passagem dos trilhos que descortinavam novos horizontes. No Brasil mesmo, fotógrafos como Marc Ferrez (1843-1923), Augusto Malta (1864-1957), Guilherme Gaensly (1843-1928) acompanharam a abertura de ruas e a instalação dos serviços de bondes, a convite das prefeituras do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Fotografias que, na ocasião, nada tinham de pessoal ou artístico, senão um objetivo documental, captavam cenários que fugiam dos registros dos grandes paisagistas do século XIX: eram encomendas que com o passar dos anos se transformaram na nossa idéia de cidade, elas mesmas partes

integrantes da própria história. Não era diferente nos Estados Unidos, onde novos movimentos das vanguardas fotográficas – como o Photo-secession, criado por Alfred Stieglitz, em 1902 em Nova York, por exemplo – ofereciam matéria de debate para o tema da contemplação da imagem e transferiam seu interesse para a funcionalidade da imagem e a experimentação da fotografia, com os olhos voltados para a modernização do espaço urbano.

Não é de espantar, portanto, nem constitui novidade em si, o fato de o proprietário do conglomerado Madeira-Mamoré Railway, o engenheiro americano Percival Farquhar, ter contratado um fotógrafo. O interessante é o itinerário que essas fotos percorreram para chegar até a atualidade. E como elas chegaram. Pouco se conhece da vida de Dana Merrill. Nem mesmo sua data de nascimento ou de morte. Mas sabe-se que era funcionário da prefeitura



© COLEÇÃO DANA MERRILL/POREU/INLUSTRA/UFPA



Mais momentos da construção: assentamento de trilhos no rio Abunã e, embaixo, instalação de bueiro metálico

© COLEÇÃO DANA MERRILL/MUSEU PAULISTA, USP

de Nova York e, portanto, talvez estivesse familiarizado com o trabalho de registro. Ao deparar com o cenário amazônico, ele prontamente deve ter se conscientizado do que tinha pela frente: ajustar as lentes apenas para os aspectos da engenharia seria muito pouco frente ao mundo que se descortinava diante de seus olhos atentos. Passou a registrar, então, o cotidiano e seu entorno – o hospital, a lavanderia, a lida dos homens em campo, os desafios que enfrentavam frente à natureza exuberante.

A partir desse interesse acurado, Merrill construiu um valioso documento visual, em que ao mesmo tempo capta e enaltece o progresso e o lado humano da história. Parte do acervo, precisamente 189 negativos, está preservada no Museu Paulista, desde julho de 1999. Fotografar, naquele tempo, não era fácil. Havia algumas limitações tecnológicas. O equipamento que ele usava era semelhante ao normalmente usado por seus colegas de profissão, informou o fotógrafo e arquiteto Pedro Ribeiro, no catálogo da exposição *Ferrovias Madeira-Mamoré*



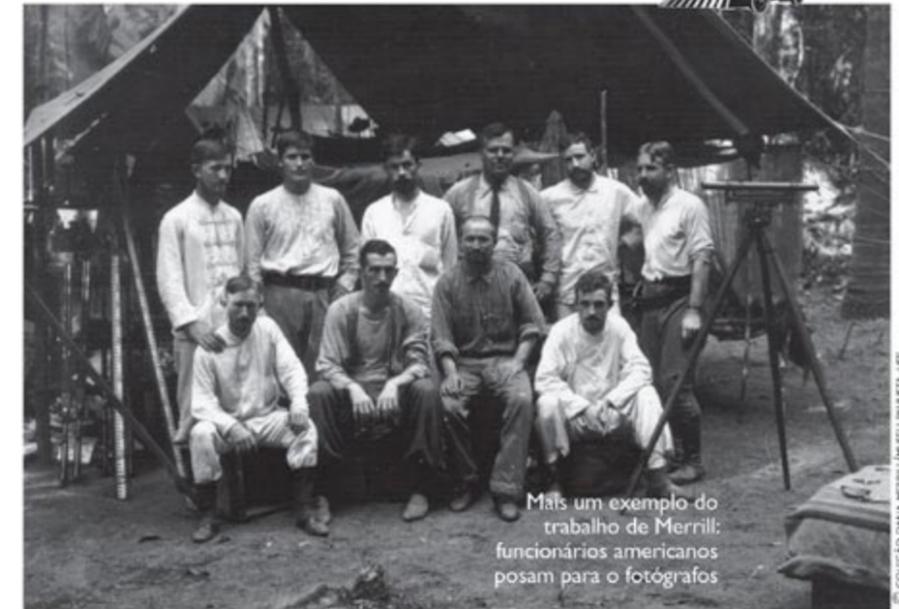
© COLEÇÃO DANA MERRILL/MUSEU PAULISTA, USP

– *Trilhos e Sonhos*, realizada no Rio de Janeiro em 2000. Para gravar as imagens, em formato 13 x 18, utilizavam-se chapas de vidro. Merrill trouxe também *film pack*, placas de acetato – mais flexíveis que o vidro e menos frágeis – criadas nos EUA em 1903. “Essa opção permitia ao fotógrafo uma considerável economia de peso no equipa-

mento e mais agilidade na troca de chapas. Contudo, a câmera usada continuava sendo aquela convencional, mais apropriada para a execução das documentações tradicionais, tomadas a média distância, rigorosamente enquadradas e privilegiando a pose, que de certa forma era induzida pelo compulsório tripé”, esclareceu Ribeiro.

As limitações técnicas não impediram o profissional de procurar novos ângulos e perspectivas. “O que temos em acervo é apenas uma pequena parte da produção do Dana Merrill”, diz a historiadora e curadora Solange Ferraz de Lima, do Museu Paulista. “O conjunto de fotos, porém, evidencia como ele foi muito além da missão para a qual o contrataram, no confronto com a floresta. Ficou imbuído do espírito das grandes expedições do século XIX. Sabemos que ele fotografou a flora, a fauna, os índios. Pena que esse material se perdeu.”

Calcula-se que, nos três anos de sua permanência no Brasil, Dana Merrill tenha feito mais de 2 mil negativos. Durante muito tempo nada se soube dessa documentação, até que, em 1956, uma



Mais um exemplo do trabalho de Merrill: funcionários americanos posam para o fotógrafo

© COLEÇÃO DANA MERRILL/MUSEU PAULISTA, USP

## “O conjunto de fotos, porém, evidencia como ele foi muito além da missão para a qual o contrataram, no confronto com a floresta”

caixa com o material chegou às mãos do jornalista e historiador Manuel Rodrigues Ferreira. Em depoimento ao museu, ele revelou que o pacote lhe foi entregue pelo “repórter fotográfico Ari André, que por sua vez o recebeu do filho de um dos engenheiros que havia trabalhado na construção da estrada: Rodolfo Kesserling”. Ferreira se interessou pela documentação da estrada de ferro e devolveu o restante, precisamente a documentação da selva. “Ele apenas separou o material da ferrovia, porque estava trabalhando justo nesse tema”, informa Solange Lima. Das quase 2 mil fotos, Manuel Ferreira ficou com 189 apenas: 40 negativos de vidro e 149 de acetato. Esse material lhe permitiu produzir mais de uma dezena de reportagens ilustradas com imagens desconhecidas na época.

Em 1959, Manuel Ferreira publicou o livro que se tornaria um clássico dessa história e um dos mais completos: *A ferrovia do diabo*. As imagens, ele as havia identificado, mas faltava saber o nome do fotógrafo. Até então ninguém sabia quem tinha sido o autor do projeto. “Três anos depois da

publicação de seu livro, Manuel Rodrigues Ferreira tomou conhecimento de um livro escrito por Frank Kravign (*The jungle route*). No livro mais imagens inéditas da construção da Madeira-Mamoré, inclusive do fotógrafo Dana Merrill. Assim, Manoel pôde, finalmente, identificar a autoria do conjunto de negativos em seu poder”, conta a socióloga Silvia Maria do Espírito Santo, uma das responsáveis pelo projeto de recuperação do material, no mesmo catálogo da exposição do Rio de Janeiro.

Durante mais de 40 anos, Manuel Rodrigues Ferreira preservou e guardou esse material. Generoso, compreendeu que parte dessa história deveria ficar sob os cuidados de um órgão público. Durante anos, tentou inutilmente com a iniciativa privada conseguir patrocínio ou ajuda para cuidar do material. Até que, no final dos anos 1990, os 149 negativos foram comprados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e doados ao Museu Paulista da USP, passando a integrar

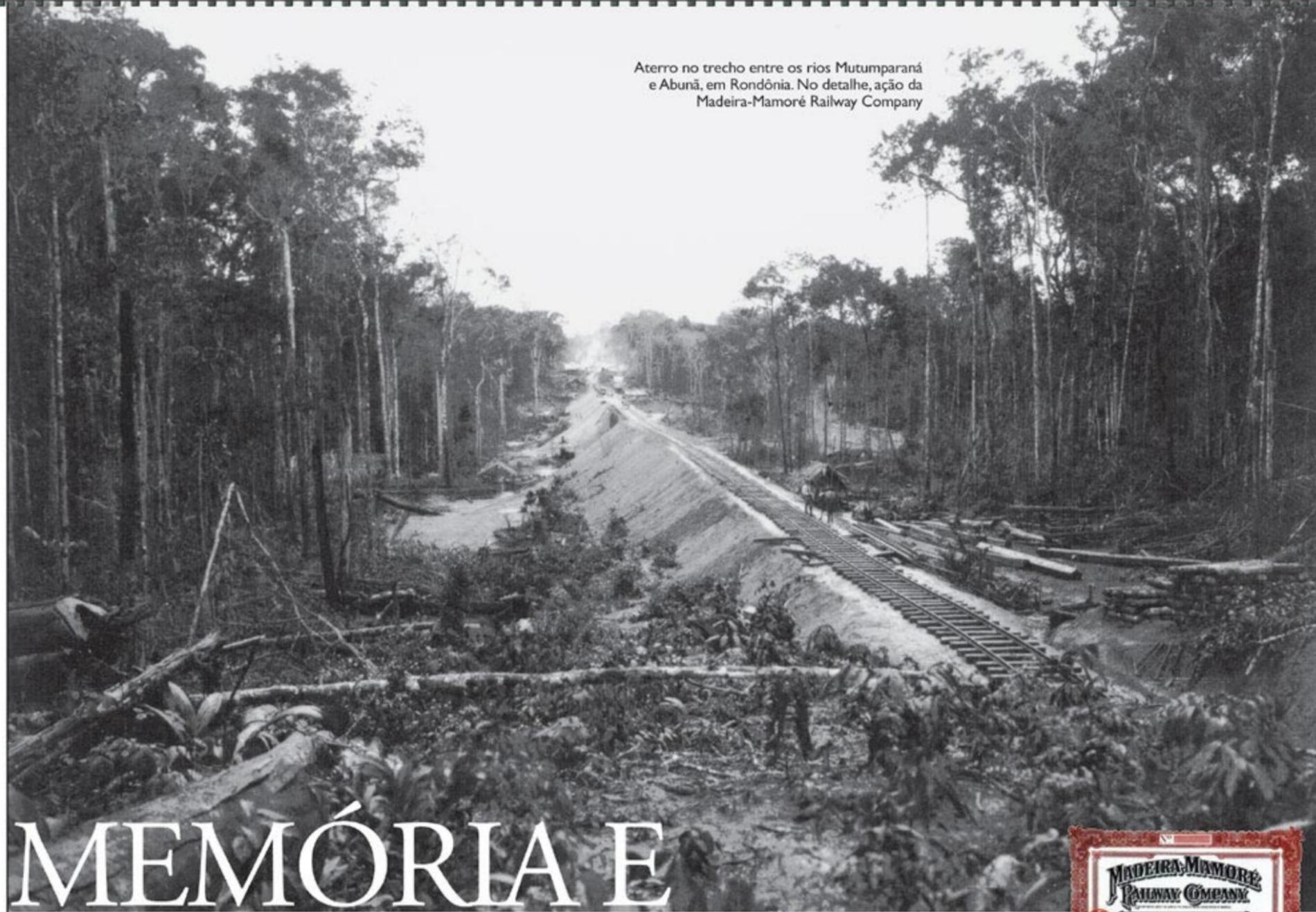
uma das mais importantes coleções de fotografia brasileira: “A coleção não chega inédita ao museu. Muitas dessas imagens já foram publicadas no mundo todo. É importante a temática, seu olhar antropológico, o olhar do outro. Mas ele não foge muito do padrão da época. É interessante lembrar que no Instituto Manguinhos do Rio de Janeiro também foram encontradas fotos dessa mesma coleção”, revela Solange. “Provavelmente fotos que ele deu de presente a um dos médicos que visitou a região, na época considerada bastante insalubre. Houve uma expedição do Oswaldo Cruz e de outros médicos.”

Inéditas ou não, não importa. É a única documentação que temos daquele período. E referência para qualquer estudioso. O departamento de pesquisa da TV Globo, por exemplo, foi ao Museu Paulista pesquisar as imagens para produzir os cenários da sua próxima minissérie *Mad Maria*. Aos poucos vamos recuperando nossa história, mesmo que seja por vias estranhas. ■

SIMONETTA PERSICHETTI é jornalista e professora de História da Fotografia



Aterro no trecho entre os rios Mutumparaná e Abunã, em Rondônia. No detalhe, ação da Madeira-Mamoré Railway Company



# MEMÓRIA E ESQUECIMENTO, *os fantasmas da ferrovia do diabo*

*A história pode e deve iluminar a cena presente,  
instrumento de resistência e estímulo para gerações futuras*

POR FRANCISCO FOOT HARDMAN

**E**m 1927, passados apenas 15 anos do assentamento dos derradeiros trilhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o escritor Mário de Andrade, em excursão pelo Nordeste e Norte do Brasil, anotava em seu diário de viagem, ao percorrer aquela lendária ferrovia, até a fronteira boliviana: "O trem lá vai sacolejando. E sou mesmo eu que me sacolejo monótono nesta que é das mais terríveis estradas-de-ferro do mundo... Não... não se pode dizer que seja bonito não... Chãos péssimos de cerrado, matos fracos, alagadiços, pauis ainda negros, beirando o rio encachoeirado e apenas. Ninguém topa no caminho com Atenas nem com Buenos Aires. Ninguém terá pra ver, depois de se lavar no hotel, alguma catedral de Burgos... Mas estes trilhos foram plantados sem reis do Egito e sem escravos... Sem escravos?... Pelo menos sem escravos matados a relho... Milhares de chins, de portugueses, bolivianos, barbadianos, italianos, árabes, gregos, vindos a troco de libra. Tudo quanto era nariz e pele diferente andou por aqui deitando com uma febrinha na boca-da-noite pra amanhecer no nunca mais. O que eu vim fazer aqui!..."

Entre memória e esquecimento, o poeta modernista divagava neste diário fantástico que é o seu *O turista aprendiz*, inédito até o ano de 1976, quando foi editado pelo Instituto de Estudos Brasileiros da USP; sob a batuta infatigável de Telê Porto Ancona Lopez. E sua imaginação podia apenas vislumbrar, no desolamento daqueles cenários, a epopéia que pelo menos três dezenas de milhares de heróis anônimos tinham vivido ali, naquela Babel moderna, representando mais de 50 diferentes etnias e nacionalidades, nas quatro décadas que separam a primeira tentativa fracassada de construção da ferrovia Madeira-Mamoré

da fixação de seu último dormente, em Guajará-Mirim, a quase 400 quilômetros de seu marco zero, em Porto Velho.

E Mário, como num canto elegíaco, reitera seu mote: "O que eu vim fazer aqui!... Qual a razão de todos esses mortos internacionais que renascem na bulha da locomotiva e vêm com seus olhinhos de luz fraca me espiar pelas janelinhas do vagão?... É Guajará-Mirim, pouco mais de vinte-e-uma horas. Recepção. Cansaço. Não há acomodação pra todos. Alimento uma mentalidade de estouro. Falo pouco, fazendo força pra me tornar antipático, recuso coisas. Recuso dormida em casa particular, dormirei no vagão! Não tenho água pra banho. Banho de cachaça. E durmo no vagão, heroicamente, sem medo das maleitas nem dos mortos, com um gosto raivoso de fraternidade nas mãos".

A história da Madeira-Mamoré é a de uma sucessão de ciclos descontínuos de vida e morte, prosperidade e miséria, lembranças e olvidos. Encravada na selva e no cerrado do extremo noroeste brasileiro, sua construção foi não só determinada por razões econômicas, vinculadas à expansão do capitalismo financeiro internacional e ao novo mapa que o imperialismo foi desenhando nos vários continentes, desde a "década de ouro" do capital (1870) até a Primeira Guerra Mundial. E nesse movimento amplo de interesses e empreendimentos, formou-se uma força de trabalho igualmente internacionalizada, constituída de massas miseráveis e semi-escravizadas latino-americanas, africanas, asiáticas e europeias, que encenaram uma nova diáspora dos tempos modernos, sem pátria nem leis, em deslocamento perene, movidas à custa de *Chuva, vapor e velocidade*, para retomarmos as imagens que serviram de elementos para a composição da magistral



REPRODUÇÃO / AZEVEDO HISTÓRIA VIVA

© COLEÇÃO DANA WERLUP/RELI PALAZOTA/UPF



Índios da tribo caripuna, na área de construção da ferrovia. Um deles segura uma Winchester calibre 44



Grupo de trabalhadores bem protegido contra mosquitos espera para receber o salário junto a um carro pagador



Guindaste de obras a vapor, usado em construção de ponte com pesada estrutura de ferro, sobre um afluente do rio Madeira



Acampamento composto de vagões cobertos com folhas de palmeira. À direita, oficina em Porto Velho



tela homônima do pintor inglês Turner, que antecipava visionariamente o cenário desse drama histórico ainda em 1844.

Se hoje a rede virtual eletrônica simboliza e realiza muito do poder do capital globalizado, podemos considerar, analogamente, a imensa rede planetária de caminhos-de-ferro, que se formou a partir de 1850, bem como o mapa das rotas de portos e navios a vapor de grande calado como a arquitetura mais realista do poderio e alcance das tenazes do capital, até pelo menos 1930. O historiador Eric J. Hobsbawm, entre outros, ressaltou com muito brilho esse período de guerras e batalhas dos trilhos, mostrando a íntima associação entre relações capitalistas e expansão ferroviária. Júlio Verne e sua encantadora novela *A volta ao mundo em oitenta dias* que nos digam...

Mas, além desse peso evidente dos fatores materiais, temos de considerar a atuação forte da ideologia do progresso, da modernização a ferro e fogo que acompanha os passos da civilização técnica ocidental, a partir da expansão mercantilista européia, desde o século XV, mas conhecendo sua maior aceleração nos séculos XIX e XX. Trens, navios, automóveis, aviões, foguetes, computadores: tudo deve correr para a frente, em ritmo frenético, para impor a dominação do *Homo sapiens* (será que é *sapiente* mesmo?) sobre as forças naturais, muito além dos tempos de metabolização biológica ou de adaptação ecológica. Este

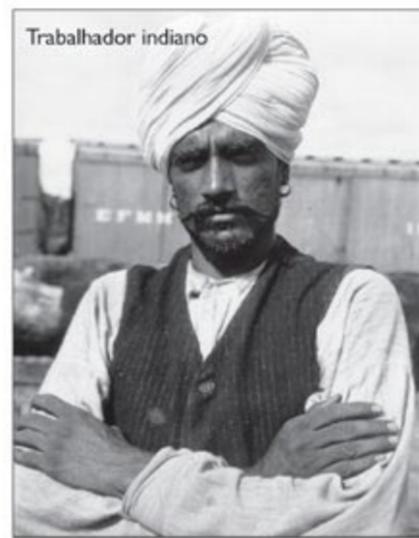
enlouquecimento de projetos faraônicos modernos a todo vapor acabou por fazer da *lentidão*, no dizer de escritores como Umberto Eco ou Hans-Magnus Enzensberg, um dos bens mais escassos e valiosos para a humanidade no século XXI. E normalmente, como sói acontecer, essa "corrida ao ouro" (em nosso caso o mitológico "ouro negro" do *boom* da borracha), quando chega ao fim da linha, deixa para trás apenas um rastro de ruínas e ilusões.

### Tentáculos aquáticos

Além disso, na saga da Madeira-Mamoré, como em outras ferrovias mundo afora, a questão política essencial, a da soberania dos estados nacionais sobre determinados territórios, esteve presente de modo inegável. Aqui também combinaram-se acordos diplomáticos, conflitos militares (a Guerra do Acre é seu capítulo mais notório), pressões de grupos organizados sobre governos e parlamentos, enfim, os ingredientes que deveriam intervir na luta pela demarcação das fronteiras territoriais e estabelecimento de zonas francas do capital, dentro do já velho jogo entre imperialismos e nacionalismos, cuja balança, mesmo oscilante, sempre pendeu para o lado mais forte.

O projeto que surge como ancestral mais impressionante e famoso da Madeira-Mamoré foi sem dúvida o Forte Príncipe da Beira, construído durante o período pombalino, no século XVIII, na região do

rio Guaporé, para demarcar os limites entre domínios portugueses e hispânicos, maior fortaleza militar ultramarina erguida por Lisboa, e que logo adiante, quase escondido pela cobertura vegetal da floresta, ia se correndo como grandes blocos de pedras, meras ruínas na selva de um colonialismo decadente. Já a descendente em linhagem direta da *Mad Maria*, nos anos 70 do século XX, em plena ditadura militar, foi a rodovia Transamazônica, em seus 4 mil quilômetros com início no porto de Cabedelo, Paraíba, e término no Acre. Cerca de uma década depois de concluída, a natureza amazônica envolvia seu leito em tentáculos aquáticos e vegetais incontornáveis, desde o território do Maranhão. A estrada era engolida pela selva.



Trabalhador indiano

© COLEÇÃO DANA MERRILL/INSTITUTO USP

## As tragédias de Canudos, Contestado e Madeira-Mamoré se equivalem, em grandeza épica, em drama humano, em violência concentrada

Lembrar hoje da Madeira-Mamoré não deve se reduzir a um mero exercício de nostalgia. A memória pode e deve servir sempre como iluminação da cena presente, como instrumento de resistência e luta, como estímulo para as gerações futuras. Em conversa recente com nosso colega da Unicamp, o antropólogo Antônio Augusto Arantes Neto, atual presidente do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), tivemos a ótima notícia da concretização de projeto antigo: a instalação, em Porto Velho, de um escritório do Iphan, que terá em sua agenda a recuperação e preservação da *ferrovia do diabo* como uma de suas tarefas prioritárias. Esta tarefa, que havia sido iniciada pela Fundação Nacional Pró-Memória, ainda nos anos 70, sob inspiração direta de Aloísio Magalhães, mas depois interrompida, possui vários elos na sua efetivação.

Primeiro lembremos de seus grandes narradores. As tragédias de Canudos, Contestado e Madeira-Mamoré se equivalem, em grandeza épica, em drama humano, em violência concentrada, em desdobramentos históricos. Mas, se terá faltado a Contestado e à Madeira-Mamoré um narrador à altura poética de Euclides da Cunha em *Os sertões*, não podemos ignorar esse imenso narrador coletivo da memória popular. Por

outro lado, para a ferrovia da selva, temos de registrar o incansável trabalho de Sísifo de engenheiros-historiadores, que produziram narrativas exemplares, hoje clássicas, como as de Neville Craig, *Estrada de ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição* (1907) e de Manoel Rodrigues Ferreira, *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia* (1960). E, mais modernamente, um romance como o *Mad Maria*, de Márcio Souza (1980), repôs a história para o público contemporâneo. Mas o cronista maior daquele palco e drama, a meu ver, continua sendo o fotógrafo novaiorquino Dana Merrill que, nas cerca de 2 mil chapas que gravou do trabalho de construção da ferrovia, deixou, nas tão-somente pouco mais de 200 que chegaram até nós, signos visuais únicos e os mais realistas que se puderam forjar, daquela história, que com suas imagens deixava definitivamente de ser apenas técnica, contábil ou empresarial para se converter em história social do trabalho, em história humana.

Somos, Manoel Rodrigues Ferreira, Márcio Souza, o cineasta Eduardo Coutinho (que nos anos 90 preparou uma ampla pesquisa de roteiro para um possível futuro

documentário sobre a Madeira-Mamoré), assim como os pesquisadores dedicados do Museu da Imagem e do Som de São Paulo, do Museu Paulista da USP, do Arquivo Histórico da Fundação Oswaldo Cruz, da Madeira Mamoré Railway Society, agora sob impulso de Martin Cooper na Inglaterra e de Luiz Leite em Rondônia (experiência associativa na esteira do espírito de entidades congêneres anteriores, ainda sob égide dos antigos sobreviventes), somos, todos esses autores e instituições, além de mim, devedores dos negativos em chapas de vidro que nos legou o artista fotógrafo e grande narrador, a seu modo, chamado Dana Merrill. À sua memória devem ser escritas ou filmadas todas as outras memórias. Das fotos de Dana renascem os mortos da Madeira-Mamoré. Não como fantasmas pérfidos. Mas como companheiros de viagem de nossas sortes e azares, ou, nas palavras do psicanalista Wilhelm Reich: "É necessário que aquilo que se passa nos bastidores da vida humana seja trazido energicamente, sem reticências nem escrúpulos, para as luzes da ribalta do circo de animais sábios no qual todos somos ao mesmo tempo espectadores e atores". ■

**FRANCISCO FOOT HARDMAN** é professor titular do Instituto de Estudos da Linguagem da Unicamp e autor de *Trem fantasma: a Madeira-Mamoré e a modernidade na selva* (Ed. Companhia das Letras), a ser relançado em janeiro de 2005, em edição revista e ampliada