

**ENTRE A FERROVIA DO DIABO E O TREM FANTASMA: uma
viagem pela história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**

**BETWEEN THE DEVIL RAILROAD AND THE GHOST TRAIN: a
journey through Madeira Mamoré Railroad history**

Murilo Mendonça Oliveira de Souza
Doutorando em Geografia pelo PPGEU/UFU/MG
murilosouza@hotmail.com

Resumo

Esta narrativa refere-se às reflexões resultantes de uma viagem realizada durante sete dias do mês de fevereiro de 2009, às margens da antiga Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM). Apresento aqui as observações e impressões a partir de diálogos informais com ribeirinhos, garimpeiros, camponeses e outros moradores das margens da antiga ferrovia. No contexto geral, busquei traçar uma reflexão sobre a importância histórica da estrada de ferro e os acontecimentos atuais, em especial, ligados à construção das Usinas Hidrelétricas do vale do rio Madeira.

Palavras-chave: Rondônia. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Usinas Hidrelétricas do rio Madeira. Colônia Agrícola do Iata.

Abstract

These words are about a seven days research trip (in February of 2009) undertaken between the cities of Porto Velho and Guajará-Mirim, by the historic Madeira-Mamoré Railway Road. I intend to show here the observations and personal impressions from talks with the people who lives by the late railroad. In general, I have tried to reflect on the Madeira Mamoré historical relevance and the nowadays events, specially the Madeira River's Hydroelectric Power Station construction.

Keywords: Rondônia State. Madeira Mamoré Railway Road. Hydroelectric Power Station. Iata Agricultural Colony.

Introdução

O processo de ocupação do espaço amazônico e rondoniense, em especial, remonta o período colonial, com a coleta das *drogas do sertão* e escravização indígena. O avanço sobre as terras do atual estado de Rondônia, no entanto, ocorreu efetivamente a partir do início do ciclo da borracha, na segunda metade do século XIX. O desenvolvimento das técnicas de vulcanização na Inglaterra e nos Estados Unidos promoveu uma corrida comercial para o controle da extração da borracha em todo o vale amazônico. Diversas empresas foram constituídas no sentido de explorar a economia gomífera na região amazônica.

Nas terras do atual território rondoniense, os vales dos rios madeira e guaporé representaram o principal espaço de produção de borracha. Inicialmente, com o trabalho indígena e, posteriormente, com a mão-de-obra nordestina, a economia da borracha foi gradativamente se territorializando na região de Rondônia. A organização produtiva no estado era ditada, principalmente, pelas empresas em atividade nas terras bolivianas. A produção nas terras rondonienses e a larga produção boliviana estavam, contudo, comprometidas pela dificuldade de transporte das *pelas* de borracha. O entrave para o transporte estava ligado, especificamente, ao grande número de cachoeiras existentes no leito do rio Madeira, o que tornava a comercialização da borracha boliviana e rondoniense extremamente trabalhosa e de alto custo.

Para resolver este problema foi proposta, já em 1861 pelo general boliviano Quentin Quevedo (FERREIRA, 2005), a construção de uma ferrovia ligando Porto Velho a Guajará-Mirim, evitando a passagem pelas principais cachoeiras do rio Madeira. Várias foram as tentativas de iniciar a construção da ferrovia, mas somente após o Tratado de Petrópolis, em 1903, que agregava as terras do atual estado do Acre ao território brasileiro, é que foi iniciada concretamente a organização para a construção da estrada de ferro. Uma das prerrogativas do tratado firmado com os bolivianos dizia respeito à responsabilidade do governo brasileiro quanto à construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

Quase dez anos depois de assinado o Tratado de Petrópolis, com milhares de trabalhadores mortos e vários grupos indígenas dizimados, em 30 de abril de 1912, foi assentado o último dormente no ponto final em Guajará-Mirim e a EFMM foi finalmente inaugurada. Coincidentemente, este foi também o ano em que a economia da borracha entrou definitivamente em crise. A ferrovia funcionou precariamente, administrada por empresas privadas ligadas à produção da borracha boliviana, até a década de 1930, quando finalmente passou a ser controlada pelo Estado brasileiro.

Sem uma produção efetiva de borracha, motivo de ser da ferrovia, o governo Vargas passou a buscar outras funções para a Madeira-Mamoré. Aliando a necessidade de ocupar as áreas de fronteira com a ociosidade da estrada de ferro, foram criadas colônias agrícolas em diferentes pontos, sendo a principal delas a *Colônia Agrícola do Iata*, próxima à estação do Iata, localizada no município de Guajará-Mirim. Os produtores desta colônia, assim como, dos povoados que cresceram espontaneamente nas demais estações da EFMM, constituíram uma agricultura camponesa extremamente produtiva, que aliava as atividades agrícolas à pesca e extração de produtos da floresta. Os povoados que surgiram nas estações de Jaci-Paraná e Mutum-Paraná, além da agricultura, continuavam a extrair a borracha em colocações independentes e iniciaram atividades de garimpagem, também em pequena escala.

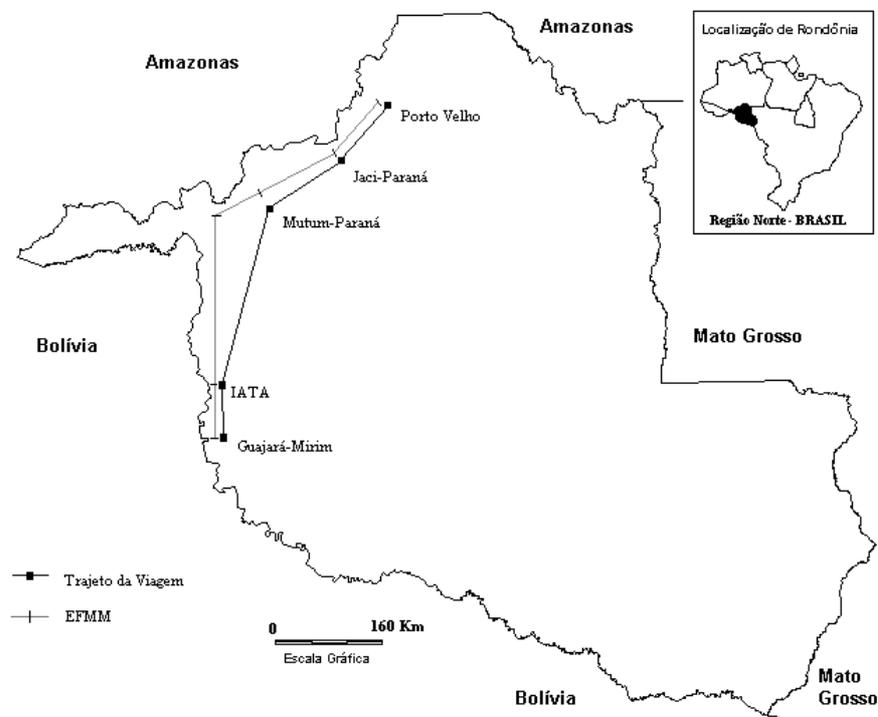
Entre 1930 e os primeiros anos da década de 1940, a ferrovia ficou responsável basicamente pelo transporte de pessoas e alimentos para os centros urbanos de Porto Velho e Guajará-Mirim. A batalha da borracha, ao fim da segunda guerra mundial, elevou por três ou cinco anos, a produção gomífera, aumentando ao mesmo tempo a utilização da ferrovia. Mais de 20 mil soldados, nordestinos na maioria, vieram para Rondônia trabalhar nos seringais. Com o fim do conflito esses seringueiros engrossaram a população rural do estado, constituindo um grupo de produtores extrativos e posseiros.

Nos primeiros meses de 1960 foi iniciada a construção da rodovia ligando Cuiabá a Rio Branco, no Acre, fazendo com que a EFMM perdesse definitivamente sua importância, sendo por fim desativada, no dia 1º de julho de 1971 (FERREIRA, 2005). Esse foi o derradeiro suspiro da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Posteriormente, alguns poucos quilômetros foram restaurados para utilização turística, mas esse novo

suspiro também não se prolongou muito. Parte importante da história de sofrimento do povo brasileiro foi derretida nas siderúrgicas paulistas. E com a construção das Usinas Hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio¹, no vale do rio Madeira, parte do que restou da ferrovia também desaparecerá, agora debaixo d'água. Algumas comunidades agrícolas, como o Iata, foram esquecidas a partir da extinção da ferrovia. Alguns povoados que cresceram à margem da Madeira Mamoré também serão, total ou parcialmente, submersos, agora, pelas águas do *progresso*.

Foi no sentido de conhecer mais de perto a história da ferrovia, antes que parte dela seja *afogada*, que resolvi fazer o trajeto rodoviário que acompanha os trilhos da EFMM, ligando Porto Velho e Guajará-Mirim (ver mapa abaixo). Numa *travessia*, cumprida em rápidos sete dias do mês de fevereiro de 2009, conversei informalmente com ribeirinhos, com camponeses que viviam nas colônias à margem da ferrovia, com garimpeiros e pescadores. Das gravuras mentais da viagem e das conversas despreziosas (mas bastante aconchegantes) amadureci as reflexões que neste texto compartilho. A narrativa foi construída a partir dos pontos de parada que, não obrigatoriamente, coincidem com as antigas estações da *Ferrovia do Diabo*. Percorri todo o trajeto pelo qual se estendia os trilhos da ferrovia, porém faço o relato de apenas três paradas, além dos pontos de partida e chegada, que acredito serem mais interessantes para esse momento.

Mapa. Localização do estado de Rondônia e indicação do trajeto realizado, 2009.



Fonte: SEDAM, 2007.

Adaptação e organização: SOUZA, M. M. O.

Uma reflexão pelas margens da ferrovia do diabo: observações e impressões

Às margens do rio Madeira, na cidade de Porto Velho, repousa a principal estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Essa antiga estação funciona, precariamente, como uma atração turística. Ao lado do que restou da estrutura ferroviária, como galpões, algumas locomotivas, etc, funciona uma pequena loja de lembranças e alguns restaurantes. O peixe servido é muito bom, mas quanto à aparente preocupação política com o local não se pode dizer o mesmo.

Durante dois dias andei pela estação, por museus, bibliotecas e livrarias do entorno. Merece destaque especial o Centro de Documentação Histórico. Existe um número representativo de obras sobre a EFMM, com destaque para a *Ferrovia do Diabo*, de Manoel Rodrigues Ferreira (2005), e para as fotos de Dana Merrill,

apresentadas por Francisco Foot Hardman (2005), em seu *Trem Fantasma*. Além destas obras pode ser encontrada uma grande diversidade de documentos sobre a história rondoniense. Ali estão arquivadas, por exemplo, todas as edições do jornal *Alto Madeira*, que iniciou suas atividades em 1917 e fornece um rico material, para pesquisadores e curiosos, não somente sobre a ferrovia como também sobre boa parte da conflituosa história rondoniense.

A população em geral da cidade de Porto Velho parece, no entanto, não estar muito preocupada, momentaneamente, com as questões históricas ou patrimoniais da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Todas as atenções estão voltadas para as possibilidades econômicas trazidas pela construção das Usinas Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, na calha do rio Madeira. A discussão em torno do processo de instalação destas usinas parece ter alagado simbolicamente a história da ferrovia e do povo ribeirinho da cidade de Porto Velho. Ouvi de um senhor, proprietário de um restaurante localizado na antiga estação da EFMM, o seguinte: “[...] a usina vai trazer o progresso para Rondônia. Até o movimento daqui já aumentou”. Me pareceu um discurso de trinta anos atrás, quando a rodovia BR 364 foi asfaltada. Contudo, não acredito que o *progresso*, para o povo, chegará com as usinas, pois também não chegou com o asfalto.

Na cidade de Porto Velho não conversei sequer com uma pessoa que discordasse da construção das usinas do rio Madeira. As pessoas dizem que a cidade está mais movimentada, que o número de empregos oferecidos aumentou e que o comércio está vendendo mais. De fato, a cidade está bastante movimentada, mas assim como ocorreu em outros locais, onde usinas ou outros grandes empreendimentos foram construídos, esta fase de agitação é passageira e os ganhos verdadeiros deste período são, via de regra, direcionados para um pequeno grupo. E com o fim das obras a agitação termina, ficando apenas *cicatrizes*, estas sim compartilhadas por todos.

O otimismo com relação à construção das usinas, no entanto, diminui conforme se segue da cidade de Porto Velho no sentido de Guajará-Mirim. No distrito portovelhense de *Jaci-Paraná*, distante 75 km da cidade de Porto Velho, fiz a *primeira parada*. Este pequeno povoado parece já estar respirando os novos ares trazidos pela

construção da Usina Hidrelétrica de Santo Antônio. O movimento na estação rodoviária, segundo o atendente do bar, dobrou no último semestre de 2008. De forma geral, a população deste distrito está mais preocupada com a chegada das águas da Usina, mas as lembranças do período da ferrovia ainda estão vivas entre alguns poucos moradores. Em especial, os filhos de soldados da borracha de colocações do rio Jaci-Paraná podem ser encontrados com facilidade no povoado.

De acordo com um antigo seringueiro com quem conversei, durante o conflito da segunda guerra mundial, a estrada de ferro recuperou, relativamente, sua atividade. Transportava os seringueiros, que chegavam do nordeste, de Porto Velho para Jaci-Paraná. A produção de borracha e mantimentos também eram transportados, prioritariamente, pela estrada de ferro. Atualmente, ainda pode ser visto, em Jaci-Paraná, parte dos trilhos da EFMM, mas que certamente não é alvo de preocupação do povo que mora no local. A população do distrito divide seu tempo entre a agricultura, a pesca e o garimpo de ouro, esperando a chegada das águas do *progresso*.

A *segunda parada* da viagem foi no distrito de *Mutum-Paraná*. Esta comunidade, com aproximadamente 611 moradores, sobreviveu com base nas atividades seringueira e garimpeira durante toda sua história. Mutum-Paraná, juntamente com os antigos trilhos e pontes da ferrovia, será totalmente submersa pelas águas da Usina e as famílias serão transferidas para outro local.

Ali conversei por horas com um ribeirinho que atualmente mantém um pequeno bar (em cima de uma antiga ponte da ferrovia) e fabrica redes de pesca. Ouvi, atento, várias histórias sobre como seu pai saiu do Ceará para trabalhar nos seringais do rio Mutum-Paraná e como ele próprio depois trabalhou como garimpeiro nas *dragas* do rio Madeira. Sobre a Estrada de Ferro Madeira Mamoré falou por mais de hora. “O trem levou muita borracha que meu pai tirou da mata. Depois que chegou a estrada já não tinha mais serventia. Era muito mais demorado ir de trem” (Entrevistado, 2009).

Mutum-Paraná será a localidade mais afetada pela construção das usinas do rio Madeira e, certamente por isso, é também o local onde encontrei uma maior resistência com relação a esta obra. Muitos ribeirinhos, que vivem da pesca e da agricultura de subsistência, serão transferidos para longe de qualquer possibilidade de manutenção de

suas atividades históricas e culturais. Além de trilhos e pontes da EFMM será alagada também a história do povo que vive a várias décadas nas margens desta ferrovia.

Saindo de Mutum-Paraná passei por outras antigas estações da Ferrovia do Diabo, mas foi na antiga *Colônia Agrícola do Iata*, atual distrito de Guajará-Mirim, que fiz a *terceira parada* desta viagem, talvez pelo interesse sobre a questão da terra do período Vargas. Fundada em 1943, no auge da segunda grande guerra, os produtores assentados no Iata viveram uma relação muito próxima da história da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. O principal objetivo da colônia era fornecer alimentos para Porto Velho e Guajará-Mirim, assim como, para as colocações dos soldados da borracha, nos vales dos rios Jaci-Paraná e Mutum-Paraná, principalmente. Arroz, feijão, milho, batata, mandioca, eram produzidos em grande quantidade e transportados pela ferrovia para Porto Velho e Guajará-Mirim.

Onde hoje é o distrito do Iata ainda estão de pé vários prédios que compunham a colônia e a estação. As atividades da colônia agrícola do Iata se estenderam até o fechamento final da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, em 1971. A comunidade ficou fora da rota da rodovia que ligava Porto Velho a Guajará-Mirim, diminuindo concretamente as suas possibilidades de comércio. De acordo com um antigo morador da colônia, os colonos foram, aos poucos, sendo substituídos pelo gado de corte. E, durante a viagem, este foi claramente o cenário que visualizei. Muito pasto e gado de corte. O campesinato parece não ter resistido, de fato, ao fim da ferrovia.

Seguindo viagem alcancei a cidade de *Guajará-Mirim*, ponto final da EFMM. Guajará-Mirim é uma cidade histórica na formação territorial do estado de Rondônia. Foi um dos principais centros de produção e distribuição de borracha durante a segunda guerra mundial. Os prédios onde a borracha e a castanha-do-pará eram grosseiramente processadas ainda estão de pé, mas totalmente abandonados. À primeira vista parece uma cidade abandonada, mas aos poucos se percebe que este é o tempo do povo que ali vive. Um local bastante aconchegante e com um povo extremamente receptivo. A cidade vive, atualmente, do turismo de compras e de uma agricultura ribeirinha que sobreviveu ao fim das atividades da borracha. Entre os ribeirinhos se misturam na feira da cidade, brasileiros e bolivianos. Parte destes vive em uma reserva extrativista

localizada no próprio município, mas que atualmente passa por um processo de disputa com agricultores pecuaristas. A agricultura camponesa, na cidade, sofre com o avanço da pecuária de corte e da extração de madeira.

Considerações finais

A violência inerente a todo o processo de formação territorial brasileiro é, na grande maioria das análises, acadêmicas ou de planejamento, esquecida ou, na melhor das hipóteses, mencionada como alegoria. Nas terras, povoados e cidades que margeiam os trilhos abandonados da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, vivem pescadores, camponeses, garimpeiros que ainda sustentam o sonho de *bamburrar* com o ouro do rio madeira, antigos soldados da borracha, entre muitos outros. Estes são os filhos e netos da ferrovia do diabo. Historicamente, esse povo foi utilizado como *bucha de canhão*, pois em momento algum foi beneficiado com o *progresso*. A ferrovia trouxe riqueza para seringueiros, a rodovia trouxe o gado de corte que expropriou seringueiros e camponeses e, agora, as águas das usinas afogaram juntamente com trilhos e pontes da EFMM, os resquícios de sonhos do povo ribeirinho e camponês de parte do território rondoniense.

Notas

1. A projeção da área alagada para as duas hidrelétricas é de 529.30 km² em extensão, atinge diretamente os três distritos (Jací-Paraná, Mutum-Paraná e Abunã) no município de Porto Velho (Furnas, 2005). Parte do que restou dos trilhos da EFMM será submersa pelo alagamento das Usinas de Jirau e Santo Antônio, em construção no vale do rio Madeira. As famílias que hoje vivem no distrito de Mutum-Paraná serão transferidas para outro local.

Referências

FERREIRA, M. R. **A ferrovia do diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2005. 400 p.

FURNAS. Estudos de Impacto Ambiental do Rio Madeira – RO. **Definição das áreas de Influência, Legislação e Caracterização dos Empreendimentos. TOMO A Vol. 1.** Furnas, 2005.

HARDMAN, F. F. **Trem fantasma:** a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. 345 p.

Artigo recebido em junho/2009 e aceito para publicação em dezembro/2009.