

Nos trilhos da história: a constituição da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como patrimônio histórico brasileiro

On the tracks of history: the constitution of the Madeira-Mamoré Railroad as a Brazilian historical heritage

Xênia de Castro Barbosa^{1*}

RESUMO

Este artigo tem como objetivo comunicar as reflexões tecidas sob a égide do projeto “Nos trilhos da História: a constituição da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como patrimônio histórico brasileiro”, desenvolvido com recursos da Lei Nº 14.017, de 29 de junho de 2020 (Lei Aldir Blanc), por meio do Edital Nº 33/2021/SEJUCCEL-CODEC, do Governo Estado de Rondônia. O estudo foi conduzido com base no método da pesquisa histórica (RÜSEN, 2007). Os resultados apontaram que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tombada como patrimônio cultural brasileiro foi elemento central para a formação do território rondoniense, para sua integração nacional e representa elemento relevante da memória coletiva e da identidade rondoniense, notadamente das populações de Porto Velho e Guajará-Mirim, que tiveram sua formação ligada a ela.

Palavras-chave: Patrimônio; Memória; História.

ABSTRACT

This paper aims to communicate the reflections woven under the aegis of the project “On the trails of History: the constitution of the Madeira-Mamoré Railway as a Brazilian historical heritage”, developed with resources from Law nº. 14.017/2020, through Public Notice nº 33/2021/SEJUCCEL-CODEC, of the State Government of Rondônia. The study was conducted based on the method of historical research (RÜSEN, 2007). The results showed that the Madeira-Mamoré Railroad, listed as a Brazilian cultural heritage, was a central element for the formation of the Rondonian territory, for their national integration and represents a relevant element of the collective memory and of the Rondonian identity, notably of the populations of Porto Velho and Guajará-Mirim, who had their training linked to it.

Keywords: Heritage; Memory; History.

¹ Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia.

*E-mail: xenia.castro@ifro.edu.br

INTRODUÇÃO

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) foi concluída em 1912, após diversas tentativas frustradas; para as quais colaboraram a crise econômica decorrente da Guerra Franco-Prussiana, a falência de empresas multinacionais, doenças tropicais e outras adversidades do meio físico amazônico. Em razão das dificuldades encontradas, das doenças e das mortes ocorridas durante seu processo de construção, essa ferrovia ganhou a alcunha de “ferrovia do Diabo” e “ferrovia da morte”.

A construção da referida ferrovia foi uma das maiores obras de engenharia civil de sua época, a qual demandou mão de obra de trabalhadores de mais de 25 nacionalidades diferentes para construir os 366 km de trilhos que interligam Porto Velho, no Vale do Rio Madeira, a Guajará-Mirim, no Vale do Guaporé, na fronteira com a Bolívia.

A construção da ferrovia Madeira-Mamoré era cogitada desde o período imperial, e apresentava-se como solução para a consolidação do povoamento da fronteira oeste amazônica, para a integração do território nacional e a extensão da ordem pública. Ademais, consolidaria as boas relações diplomáticas entre Brasil e Bolívia, oportunizando ao país limdeiro que seus produtos advindos de *Guayaramerím* encontrassem saída terrestre para a exportação internacional e, ainda, saldaria a dívida do Brasil em relação à Bolívia, contraída em função da anexação do território que compreende o atual Estado do Acre.

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré esteve ativa até 1972, possibilitando a integração cultural e econômica entre Brasil e Bolívia e o transporte de pessoas e mercadorias. Em seu curso se desenvolveram diversas vilas e férteis colônias agrícolas, que constituíram as primeiras iniciativas de colonização do atual Estado de Rondônia.

A partir de sua desativação, o processo de degradação do conjunto de seus bens avançou a passos largos, mobilizando respostas variadas, muitas vezes contraditórias, tanto pelo governo do Território Federal de Rondônia quanto pela sociedade civil. Essas ações culminaram em seu processo de tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o qual foi concluído em 2006, por meio do Processo nº. 1.220-T-87, que inscreveu parte do sítio histórico da EFFMM no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.

Os elementos tombados representam um conjunto de objetos e formas, naturais e construídas, que funciona como referente para a memória e a identidade da população local; e revela, ainda, aspectos relevantes da história do Brasil e de suas relações internacionais.

Diante desta contextualização, este artigo almeja comunicar os resultados da pesquisa intitulada “Nos trilhos da História: a constituição da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como patrimônio histórico brasileiro”. Pesquisa esta desenvolvida com recursos da Lei Nº 14.017, de 29 de junho de 2020 (Lei Aldir Blanc), por meio do Edital Nº 33/2021/SEJUCCEL-CODEC, do Governo Estado de Rondônia.

A investigação em esquadro teve como objetivo geral desenvolver estudo sobre a história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré evidenciando seu valor histórico e social para a sociedade de Porto Velho. Quanto aos objetivos específicos, perscrutou-se: contribuir para a valorização do patrimônio histórico e artístico nacional; problematizar o processo de tombamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, além de dar visibilidade a um dos aspectos da pluralidade de pautas e expressões concernentes à história, à cultura e a identidade rondoniense: o reconhecimento de seu patrimônio histórico. Em atenção aos objetivos traçados adotou-se abordagem qualitativa, centrada no método da pesquisa histórica (RÜSEN, 2007).

Quanto ao estado da arte, estudos sobre o tema vêm sendo desenvolvidos nas diversas áreas do conhecimento, sendo notável a contribuição advinda dos programas de pós-graduação.

No campo das pesquisas interdisciplinares destacam-se os estudos de Alencar (2012), Carvalho (2014) e de Lopes (2018), que dialogam de modo direto com os campos da História e do Patrimônio Cultural.

Alencar (2012) discutiu a partir da memória de antigos ferroviários da Cooperativa dos Trabalhadores do Ramo Ferroviário e da Manutenção da Construção Civil questões concernentes à identidade, ao trabalho e ao processo de patrimonialização da ferrovia; evidenciando disputas de espaços e distintas atribuições de valor ao bem cultural. Essa dissertação se diferencia da tônica que é comum à maioria dos trabalhos sobre a ferrovia: a ênfase na dimensão trágica de sua construção. Essa diferenciação foi produzida na medida em que a autora valorizou as experiências e

histórias de vida de ex-ferroviários, o cotidiano vivido por eles, a organização do trabalho e suas interpretações sobre os processos históricos relacionados à ferrovia, evidenciando que a violência não se limitou ao passado, mas se estendeu ao tempo presente, embora com novas nuances.

Carvalho (2014) problematizou questões concernentes à integração do território brasileiro nos primórdios da República com base em documentos provenientes do Clube de Engenharia, sociedade fundada em 1880, ainda no Império, e que atuou como importante instituição de debate e proposição de planos de viação, estradas de ferro e linhas telegráficas; que objetivavam promover ou aperfeiçoar as comunicações e a circulação entre as diferentes regiões do Brasil. O trabalho correlacionou a construção da EFMM à questão do Acre e destacou os desafios impostos pelo meio ambiente amazônico à engenharia da época.

Lopes (2018), por sua vez, abordou a história da EFMM e o trabalho da Associação dos Amigos da Madeira-Mamoré, propondo a criação de um centro de documentação e referência para a valorização da memória ferroviária e a preservação do patrimônio da EFMM. A ênfase do referido Centro de documentação recairia sobre os materiais imagéticos acerca da ferrovia, em especial as fotografias.

No campo da História, a abordagem da história social do trabalho ganhou relevo na pesquisa de Paiva (2020). A autora delimitou a investigação ao recorte temporal que compreende os anos de 1907 a 1919 e optou por analisar elementos compreendidos como partes orgânicas da vida cotidiana, dentre os quais: a divisão do trabalho e o estabelecimento de hierarquias; a diferença entre espaços de trabalho e moradia, atividades sociais, mobilizações, conflitos, resistências, normas de comportamento social, dentre outros. Esses elementos foram discutidos pelo ângulo das relações de trabalho estabelecidas pela empresa, dos dispositivos disciplinares e dos conflitos de classe registrados nas fontes por ela analisadas.

No campo das Letras e dos Estudos Culturais são diversas as pesquisas acadêmicas que têm se utilizado de fontes literárias para discutir os processos socioculturais engendrados pela construção da EFMM. Dentre estas, pode-se citar Alves (2019), que colocou em diálogo três obras distintas: a *Ferrovia do Diabo* (FERREIRA, 2008), *Mad Maria* (SOUZA, 2005) e a minissérie homônima (BARBOSA, 2005), que abordam a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Por meio da Literatura

Comparada, a autora promoveu uma leitura cruzada dessas três narrativas, acionando conceitos da História, da Literatura e da Teledramaturgia com vistas a promover a reflexão sobre o caráter trágico do empreendimento e a violência dos processos de modernização impostos à Amazônia.

Na mesma esteira Soares (2016) tomou como chave de leitura a personagem Diaruí, do escritor amazonense Antônio Cândido da Silva. Diaruí, na obra ficcional é um indígena Karipuna, amputado em seus membros e cultura, que se encontra internado no Complexo Hospitalar da Candelária, onde é tratado por médicos dos Estados Unidos e vivencia metamorfose em sua identidade.

Esta rápida passagem pela literatura conexas ao tema demonstra que se trata de objeto relevante, bem documentado e que merece ser amplamente investigado por lentes históricas.

MATERIAIS E MÉTODOS

Trata-se de investigação de natureza histórica que parte do entendimento de que a História é um tipo de ciência especial, cujo fim é aportar conhecimentos úteis para a transformação das relações sociais e com a natureza convertendo-as em relações satisfatórias para todos (PASTOR, 2021). Estas relações pressupõem tanto a ética quanto a estética, pois: “a racionalidade cognitiva no caso do pensamento histórico não pode ser isolada de uma racionalidade política e de uma estética.” (RÜSEN, 2001, p. 151).

Nesta perspectiva, as questões do presente, elaboradas em relação às fontes históricas, constituem caminho para o entendimento do passado assim como para esclarecer efeitos do passado no presente; estimulando “a consciência subjetiva da historicidade, pela qual o agir e o sofrer humanos se deixam orientar” (SILVA, 2011, p. 18). Em face de tal perspectiva, o método que deu suporte ao desenvolvimento deste estudo foi o método histórico (RÜSEN, 2007).

Foram selecionados documentos oficiais relacionados ao processo de tombamento da EFMM como via de acesso para a compreensão de questões tanto do passado quanto do presente, dentre as quais as disputas de memórias, os conflitos de

interesse em torno do patrimônio ferroviário da Madeira-Mamoré e os significados que tal patrimônio mobiliza para os diversos grupos envolvidos no processo de tombamento do bem.

A aquisição de dados foi realizada no site oficial do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), no Catálogo de Dissertações e Teses da CAPES e na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações. Esses documentos foram lidos e fichados em editor eletrônico de texto e serializados por tipos: (1) documentos da sociedade civil; (2) documentos do Estado; (3) obras bibliográficas. Aos dois primeiros conjuntos foram aplicados procedimentos de crítica interna (heurística) e de crítica externa (hermenêutica), com vistas a verificar a autenticidade de cada coleção e as principais formações discursivas expressas por eles.

Após os procedimentos de avaliação heurística e hermenêutica, consolidou-se o *corpus* documental da pesquisa, o qual foi constituído pelas seguintes fontes: Processo nº. 1.220-T-87 do IPHAN, Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, Decreto nº 6.844, de 7 de maio de 2009 e Portaria n.º 11, de 11 de setembro de 1986.

No que reporta à análise dos dados, adotou-se o método da Análise do Discurso (ORLANDI, 2012; PÊCHEUX, 2014), que trata de problematizar a relação entre discurso e ideologia e as circulações de sentido. Na fase analítica, os esforços foram concentrados nos discursos do Movimento Pró Reativação e Preservação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e do Governo Federal contidos no processo de nº 1.220-T-87 do IPHAN.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Modernidade na selva: a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Na Amazônia os rios constituem estradas líquidas, por onde circulam pessoas e mercadorias e se conectam espaços e culturas. Do ponto de vista econômico, a dependência de transportes fluviais é fator que se sobrepõe, ainda hoje, na região.

Essa dependência era ainda maior ao final do século XIX e a existência de trechos encachoeirados constituía significativo desafio para o êxito das transações comerciais. Era esse o caso do Rio Madeira, que entre a Vila de Santo Antônio e

Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia, contava com 20 cachoeiras que inviabiliza o trânsito de vapores e navios de maior porte. Viviam-se o *boom* da borracha; e garantir o escoamento eficiente desse produto era uma necessidade tanto do Brasil, que contava com vastos seringais na região de Abunã, como da Bolívia, que havia perdido sua saída para o mar.

Diante desse desafio imposto pela natureza, a ferrovia Madeira-Mamoré foi concebida como alternativa de transposição ao trecho encachoeirado do Rio Madeira. Sua construção atenderia, portanto, não só a um propósito econômico específico; mas também mobilizaria outros ideais, como os de integração territorial, modernização e progresso.

A intenção de construir a ferrovia remonta ao ano de 1861, quando o general boliviano Quentin Quevedo e o engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho visitaram a região; a partir do que Brasil e Bolívia assinaram o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, o qual registrou a intenção de construir a referida estrada de ferro. A construção, contudo, só teve início em 1872, sob a coordenação do Coronel estadunidense George Earl Church. Assim como outras grandes obras de engenharia da época, a participação do capital internacional se fez presente, bem como a descentralização das ações e a fragmentação do trabalho: a administração da obra seria realizada pela empresa *Madeira and Mamoré Railway Company Limited*, criada pelo próprio Coronel Church, e a execução caberia à empresa britânica *Public Works*.

A obra mal havia iniciado quando uma série de fatores convergiu para seu abandono. De um lado, a dificuldade de acesso a créditos devido à crise europeia resultante da Guerra Franco-Prussiana. De outro, o grave quadro de saúde pública que os trabalhadores enfrentavam em uma floresta úmida, marcada por doenças tropicais e carência de recursos médico-hospitalares. Em tal contexto, foram diversas as iniciativas malsucedidas: a empresa *Public Works* enviou, em 1872, um grupo de vinte e cinco engenheiros para Santo Antônio do Madeira, para dar início aos estudos de viabilidade técnica e elaboração do projeto, mas o adoecimento em massa de seus contratados a levou a abandonar a obra. Na sequência, uma nova empresa, a *Dorsay & Caldwell* foi contratada para continuar a obra; mas diante da precariedade das condições sanitárias e de quantidade elevada de óbitos entre seus funcionários, rescindiu o contrato. A terceira

empresa, *Reed Bros & Co.* rescindiu o contrato sem sequer iniciar os trabalhos, atemorizada que estava com os relatos sobre o “inferno verde”.

No ano de 1877, Church contratou a empresa *P & T Collins* para executar a obra, mas as mesmas experiências adversas vivenciadas por suas antecessoras também lhe ocorreram, levando-a a decretar falência.

Não obstante os inúmeros desafios encontrados pela empresa administradora e suas subcontratadas, a construção da ferrovia era urgente; pois representava um compromisso do Brasil com a Bolívia, em razão do Tratado de Petrópolis, por meio do qual o Brasil se comprometeu a edificar, no prazo de quatro anos, a ferrovia que ligaria *Guyaramerín* ao Porto de Santo Antônio, no atual Estado de Rondônia. Para a Bolívia, a urgência não era menor, visto que desde a Guerra do Pacífico, não possuía mais saída para o mar, e o transporte terrestre de mercadorias pelo deserto do Atacama era muito dispendioso (OLIVEIRA; SANTOS; BARBOSA, 2020).

A obra foi retomada em 1907, sob a coordenação do empresário Percival Farquhar que contratou a empresa *May, Jekyll & Randolph* para finalizar a obra; a qual foi finalmente concluída em 1912, em uma época em que a exportação da borracha já estava em decadência.

É importante ressaltar que a construção da EFMM mobilizou interesses e ideais diversos, dentre os quais os de modernidade e de integração (HARDMAN, 2005; CARVALHO, 2014); avaliados pelos “agentes do progresso” como valores positivos e necessários. Tais agentes não consideraram os custos socioambientais impostos às populações nativas e ao meio ambiente amazônico; não ponderaram sobre os impactos sobre esse sensível bioma e nem sobre a violência física e simbólica que enredou os povos indígenas, resultando ora em genocídio e etnocídio, ora em assimilação forçada. Nesse sentido, pode-se afirmar que a construção da EFMM promoveu uma ruptura com as temporalidades e os modos de vida pretéritos, sobrepondo tempos e espaços em relações conflituosas e violentas (KAWAHALA; CANUT, 2017). Tratava-se de um projeto modernizante, incompatível com os modos tradicionais de vida existentes na floresta. Ainda assim, os posicionamentos sobre seu significado variam; uma vez que para muitos, há fortes componentes afetivos e de topofilia envolvidos.

Para a literatura que trata do assunto, em especial Ferreira (1960), Souza (1980) e Alves (2019), a construção da EFMM é retratada como epopeia. Uma epopeia movida pelo desejo de aventura e pelo fascínio exercido “pelos atrativos secretos da escuridão e

do medo, a força primitiva dos lugares inomináveis, os sentimentos solitários ante a infinitude ‘natural’, a surpresa permanente com a nova rotina” (HARDMAN, 2005, p. 119). Na referida epopeia, contudo, os avatares do progresso não se curvam à natureza em atitude de reverência; mas ao contrário, subjagam-na e moldam-na com vistas a lhe imprimir contornos modernos, urbanos e capitalistas.

A presença de representantes do capital internacional se destaca nesse processo. A administração da ferrovia, até 1919, ficou a cargo de funcionários estadunidenses contratados por Farquhar. Este, em 1919, vendeu suas ações para investidores ingleses, transferindo a eles a responsabilidade administrativa (ALENCAR, 2012).

Alegando prejuízos econômicos em função do declínio do interesse internacional pela borracha amazônica, a administração da ferrovia paralisou o tráfego entre Porto Velho e Guajará-Mirim em junho de 1931. Segundo Alencar (2012), transcorridos dez dias do prazo contratual sem que a empresa retomasse as operações, em 10 de julho de 1931, o governo brasileiro publicou o Decreto Lei nº 20.200, por meio do qual a EFMM foi nacionalizada, passando a ser administrada pelo capitão Aluizio Pinheiro Ferreira, sob a jurisdição do Ministério da Justiça.

O ocaso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Por 60 anos a Estrada Ferro Madeira-Mamoré transportou pessoas e produtos entre Porto Velho e Guajará-Mirim, dinamizando as trocas econômicas e culturais entre os habitantes dessa porção do espaço situada na faixa de fronteira entre o Brasil e a Bolívia. O encerramento das atividades ferroviárias foi procedido no contexto da Ditadura Civil-Militar brasileira, período em que a política de integração territorial da Amazônia recebeu nova ênfase, mas desta vez sob o prisma do transporte rodoviário. Sua interdição foi sentida como ato autoritário, arbitrário, como sugerem diversos documentos que integram o processo de tombamento protocolado junto ao IPHAN, mas o contexto de repressão não permitiu que a sociedade local se organizasse para uma resistência efetiva. Esta só foi possível com a redemocratização.

“Ocupar para não entregar” era o lema do governo militar para a Amazônia à época. Para essa ocupação, no entendimento dos militares, era imprescindível a abertura de estradas; o que motivou a construção de rodovias como a Transamazônica e a Transpantaneira – até hoje inconclusas – que geraram profundos impactos

socioambientais, como o desflorestamento de vastas áreas da floresta amazônica e do Pantanal, e a morte de cerca de oito mil indígenas. No caso da Ferrovia Madeira-Mamoré, os documentos concernentes a seu tombamento junto ao IPHAN evidenciam o conflito engendrado pela chegada do 5º Batalhão de Engenharia e Construção (5º BEC), empenhado na abertura da BR-364 e de estradas vicinais; e identificado pelo movimento Pró-reativação e Preservação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como o responsável pelo ocaso da EFMM.

O 5º BEC apresentava-se como representante da nova ordem que governava o Brasil, disposta a alterar o relevo, abrir estradas e pavimentá-las. Ao passo em que a malha viária progredia, a Madeira-Mamoré era cada vez mais apontada como obsoleta e antieconômica. Entre um ato e outro dos militares, se entrevia um futuro pouco alvissareiro; futuro este compartilhado também por outras ferrovias brasileiras que também tiveram suas atividades encerradas no mesmo contexto da história política do país.

A EFMM funcionou até 1972 e foi elemento importante para a formação da sociedade e do Estado de Rondônia. As sociedades de Porto Velho e Guajará-Mirim, mais diretamente, formaram-se sob o seu signo; de modo que seu conjunto patrimonial agrega valor histórico e social inestimável para as populações desses municípios, catalisa memórias, orienta condutas, assim como encerra conflitos e contradições.

O processo de tombamento da EFMM

No decurso de 1972 a 2005, o sítio histórico da lendária ferrovia foi alvo de ações descontínuas de proteção, prevalecendo, em muitos momentos, o descaso, o vandalismo e a apropriação privativa de seu acervo. No que diz respeito à apropriação indevida, até mesmo o 5º Batalhão de Engenharia e Construção figura como acusado de tomar para si oficinas, galpões e até mesmo a residência de uma civil, ex-funcionária da ferrovia (IPHAN, Processo 1.220 T - 87, Vol. 1). A documentação concernente ao processo de tombamento da EFMM como patrimônio cultural brasileiro revela o conflito ideológico entre os modelos de transporte ferroviário e rodoviário; contudo, como o segundo era de interesse do Estado e já estava consolidado, apenas

representantes do primeiro teceram críticas e reivindicações. Os discursos calorosos dos adeptos da ferrovia contrastam com as respostas formais do segundo, no tom típico dos ambientes administrativos.

Parte considerável da sociedade local ressentia-se da falta de medidas contundentes de salvaguarda patrimonial, dado seu valor histórico para a formação do território rondoniense; e se organizou em torno do Movimento Pró-reativação e Preservação da EFMM, que protagonizou as reivindicações que deram base para a chancela do bem.

Ao se analisar o conteúdo dessas reivindicações, percebe-se seu caráter legítimo e tenaz – dados os reiterados requerimentos, ofícios e abaixo-assinados. Percebe-se também a apropriação da linguagem do contexto da redemocratização: anistia para a ferrovia, soberania popular e vontade popular são argumentos apresentados à Nova República para exigir reparação histórica às perdas e danos sofridos com o encerramento das atividades ferroviárias. Perdas e danos que não foram só materiais, mas também e, sobretudo, simbólicos.

Importante salientar que documentos apresentados pelo Movimento Pró-reativação e Preservação da EFMM, embora legítimos em suas reivindicações e ricos de significados históricos, não estão isentos de eventuais contradições; como o fato de que, nas primeiras comunicações endereçadas ao então Ministro da Cultura, senhor Celso Furtado e ao Presidente da República, senhor José Sarney, a reativação de todo o trecho da EFMM é solicitada simultaneamente à sua preservação mediante tombamento.

O Movimento Pró-reativação e Preservação da EFMM parece não perceber conflito entre determinados usos do patrimônio ferroviário, os riscos de deterioração e o tombamento; isso porque o fim utilitário, econômico, e a conservação patrimonial estão igualmente presentes como anseios da sociedade por ele representada. Nesse viés, duas necessidades, por vezes conflitantes, imperam nos discursos do Movimento Pró-reativação e Preservação da EFMM: a econômica, que seria satisfeita com a reativação da ferrovia para fins turísticos; e o tombamento, ao qual se liga uma dimensão cívica que considera o referido bem cultural um testemunho especial da memória e da história local e nacional, que deve ser preservado, portanto, das ações do tempo, da depredação, assim como do esquecimento humano. Não obstante, o que apontamos como contradição subsume o grande desafio do patrimônio histórico em contextos de

urbanização: “fazer as inevitáveis adaptações sem comprometer os valores que justificam a preservação” (LONDRES, 2005, p. 162).

Diante do impasse, a Sociedade Brasileira de Preservação Ferroviária apresentou, em 1979, um documento de 21 páginas contendo diversas sugestões à Secretaria de Planejamento do Território Federal de Rondônia. O documento revela conhecimento técnico, com descrição pormenorizada do acervo da ferrovia; valoriza as ações já realizadas pelo governo e pela sociedade local; apresenta sugestões de medidas de salvamento a serem adotadas em caráter de urgência; e aponta para outro tipo de uso do acervo que não o meramente econômico (turístico): o uso pedagógico. O desejo de reativação da ferrovia, contudo, continuou em destaque na documentação enviada a parlamentares, ao SPHAN e ao Ministério da Cultura.

As solicitações de reativação e salvaguarda da ferrovia passaram a ser feitas de modo sistemático a partir de 1985, com o fim da Ditadura, expressando desejo há tempos cultivado:

Há longos anos, aguardamos cheios de esperanças, a reativação da Ferrovia Madeira-Mamoré – EFMM. Com a chegada da Nova República, explode em nossos corações, o desejo de ver realizado o sonho que alimentamos. Também porque acreditamos que no coração do excelentíssimo Presidente, José Sarney, também esteja a história da nossa ferrovia, como está no nosso, como referência da nossa história, da nossa cultura e possibilidade concreta de desenvolvimento do Estado de Rondônia, contribuindo como sempre aconteceu não só para seu progresso, mas do País (IPHAN, 1987, p. 2)

Aproveitando-se das discussões em torno da questão da anistia, a EFMM foi retratada como sujeito histórico, condenado por um crime que não cometeu, ferido politicamente em seus direitos. É o que expressa o requerimento de 10 de julho de 1985, endereçado ao presidente da República (IPHAN, Processo 1.220 T - 87). O requerimento apresenta contextualização da história da construção da ferrovia, relembra o Tratado de Petrópolis e destaca a importância da ferrovia para a ocupação do Território Federal do Guaporé – atual Estado de Rondônia. Em seguida tece severas críticas à Ditadura Militar, argumentando contra sua “febre de rodovias” em um contexto em que a crise do petróleo indicava justamente a necessidade de se pensar em alternativas ao transporte rodoviário; e com sua rigorosa lei de segurança nacional, que reprimia e intimidava a população local.

O requerente denunciou ainda suposta inversão de valores, que definiu a ferrovia como deficitária, ignorando sua contribuição socioeconômica para a região; e informou

a José Sarney que o desmantelamento da ferrovia foi promovido por uma “verdadeira operação de guerra”, que ganhou contornos criminosos uma vez que valiosos equipamentos ferroviários foram deixados ao relento, submersos no rio Madeira ou apropriados indevidamente pelos militares, que no seu entendimento, deveriam atuar como guardiões do referido patrimônio histórico nacional.

Nas dezenas de requerimentos remetidos pelo Movimento Pró-reativação e Preservação da EFMM, se equilibram a esperança de reativação da ferrovia e de seu tombamento.

O pedido de tombamento alinhou-se às “Diretrizes para a Operacionalização da Política Cultural do MEC”, que previa a “Preservação dos bens culturais em sua dinâmica”, buscando estabelecer instrumentos de proteção coesos com os interesses da comunidade. Conforme Alencar (2012) buscou-se privilegiar não somente o valor histórico e/ou artístico dos bens móveis e imóveis; mas também toda a sua gama de comportamentos, de fazeres e de percepção que, por estarem inseridos na dinâmica do cotidiano, não eram até então considerados na formulação das políticas públicas do setor.

Nesse diapasão, a SPHAN delineou duas linhas de argumento em favor do tombamento e gestão do bem: a relevância da Madeira-Mamoré na formação histórica, social e geoeconômica do território rondoniense e do Brasil; e seu valor simbólico, registrado na memória de sua população.

Foi intensa a comunicação da sociedade de Porto Velho e de Guajará-Mirim com o Estado brasileiro na intenção de homologar a EFMM como patrimônio nacional. O processo de inventário para tombamento foi formalizado em 1987, entretanto, somente em 2006 foi concluído; reconhecendo a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como patrimônio cultural brasileiro inscrito no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, conforme consta no Processo nº. 1.220-T-87 do IPHAN.

O processo de patrimonialização da ferrovia também contou com a participação de agentes políticos do antigo território federal de Rondônia, em especial, prefeitos e parlamentares; e associou-se às demandas da economia local, com destaque para o componente do turismo. Seu alinhamento às demandas econômicas possibilitou a

captação de apoio financeiro que foi convertido na reativação temporária de parte da ferrovia.

Os embates pelo reconhecimento do bem como patrimônio cultural brasileiro levaram à projeção de memórias positivas acerca de seu significado. Questões como o uso de lenha como combustível, o desflorestamento, a invasão de terras indígenas, a violência contra os povos tradicionais e contra os imigrantes que trabalharam na construção da via férrea foram obliterados pela nostalgia do apito do trem e da dinâmica das estações. A esse respeito, não é demais resgatar a informação de que a memória é seletiva e dinâmica; e que a “utilização deliberada do esquecimento manifesta o caráter seletivo da lembrança e, por isso, da instrumentalização e uso da própria memória”. (TEDESCO, 2011, p. 17). Por outro lado, é pertinente notar que o próprio patrimônio configura-se campo de disputas em vários de seus sentidos, significados, interpretações e politizações (SILVA, 2004).

Para os que trabalharam ou usufruíram da ferrovia, as memórias narradas são predominantemente positivas. O “tempo da ferrovia” – tempo em que o transporte ferroviário era ativo – é recordado com saudade; e ela é vista por esses atores sociais como um lugar de memória (NORA, 1993) que deve ser preservado para conhecimento da posteridade. Nesse sentido, as lutas travadas por esses atores para o reconhecimento do bem como patrimônio cultural brasileiro denota a articulação entre a consciência da ruptura com o passado, o sentimento de memória “esfacelada”, em risco de desaparecimento; mas ainda assim suficiente para requerer um suporte para sua encarnação (NORA, 1993). Essas lutas não cessaram com o tombamento; mas adquiriram novas formas, estratégias e adeptos atualizando uma agenda que cada vez mais demonstra consciência histórica (RÜSEN, 2007).

Um dos pontos que tem convergido para os novos embates em favor deste patrimônio é a insatisfação com a delimitação do acervo tombado. Embora conste, desde as primeiras solicitações, o entendimento de que toda a extensão da ferrovia deveria ser considerada no processo; apenas o acervo e a paisagem disposta no perímetro de sete quilômetros entre o pátio da ferrovia e o Bairro de Santo Antônio, neste mesmo município, foram homologados pelo IPHAN. Este acervo compreende estação, oficina, galpões, locomotivas, o antigo prédio da administração e o acervo do museu da EFMM, dentre outros objetos arquitetônicos e paisagísticos. Contudo, como o

leito ferroviário se estende por 366 quilômetros, a maior parte do acervo ferroviário ficou de fora.

Diante desta constatação, diversos pedidos de reabertura e retificação do processo foram encaminhados à superintendência do IPHAN em Rondônia; a exemplo das **requisições de nº 14 e nº 23 de 2017, apresentadas pelo Ministério Público Federal – seccional Rondônia ao órgão. Estas ações evidenciam que**

Quando falamos em patrimônio histórico não estamos nos referindo a coisas, a uma ou algumas classes de objetos, e sim ao resultado de ações humanas, a um processo contínuo de selecionar, guardar, conservar e transmitir determinados bens, materiais e imateriais, a que se atribuem determinados valores. [...] No caso dos patrimônios históricos, pode-se dizer que esse processo de selecionar, guardar, conservar e transmitir se caracteriza por uma dimensão mais ampla, necessariamente coletiva, que integra o modo como os grupos sociais organizam sua memória (LONDRES, 2005, p. 162).

Selecionar, guardar, salvaguardar e transmitir são ações intencionais de disputa em torno do passado, a partir de motivações do presente. Reveladoras, portanto, da passagem do tempo, da percepção da tendência ao desaparecimento. Por este ângulo,

[...] o sentimento de um desaparecimento rápido e definitivo combina-se à preocupação com o exato significado do presente e com a incerteza do futuro para dar ao mais modesto dos vestígios, ao mais humilde testemunho a dignidade virtual do memorável (NORA, 1993, p. 14).

Patrimonializar é, portanto, um recurso para dar perenidade e sentido cultural a algo. Constituir e homologar patrimônios culturais, contudo, não é tarefa fácil, pois envolve “disputas de vários modos (significados, memórias, definições conceituais, o que deve ser esquecido etc.), pois eles manifestam formas variadas de ver o mundo e de produzir sentidos por grupos sociais” (TEDESCO, 2011, p. 23). Em todo esse processo, os desafios, necessidades, entendimentos e valores do presente se articulam aos materiais do passado.

Estas disputas, na dialética do tempo, apontam para a necessidade de diálogo, ajustes e responsabilidades compartilhadas entre Estado e Sociedade; e indicam, também, a urgência de ampliação das políticas públicas na área.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi construída como resposta a necessidades de integração política e econômica e de honrar compromisso diplomático estabelecido pelo governo brasileiro com o governo boliviano por meio do Tratado de Petrópolis. Seu processo de construção, pautado em ideais modernizantes, foi marcado por múltiplos desafios, dentre os quais, as endemias tropicais, que representaram um dos principais desafios para a conclusão da obra. Estas endemias, somadas à falta de estrutura em saúde, carências nutricionais e péssimas condições de trabalho ocasionaram grande número de mortes; não só entre os trabalhadores contratados, mas também entre os indígenas que habitavam a região e tiveram seus territórios tradicionais devassados.

Não obstante seu caráter violento, a ferrovia Madeira-Mamoré constituiu importante frente de expansão da fronteira nacional e de colonização do território que corresponde, atualmente, ao do Estado de Rondônia. A capital deste Estado teve sua gênese diretamente ligada a este empreendimento e o conjunto patrimonial por ela representado recebe valoração afetiva por grande parte de sua população. A EFMM funciona como suporte da memória coletiva e elemento de produção de identidade e coesão social em torno de valores históricos. Seu reconhecimento foi e é pauta de lutas da sociedade portovelhense, representando o tópico de maior destaque de sua agenda cultural. Nos embates por seu reconhecimento, o trabalho seletivo da memória está presente. Outrossim, disputas em torno da memória e do patrimônio levaram à sobreposição de memórias que a representam como empreendimento positivo, em detrimento das que apresentam conteúdos mais críticos. O caráter violento relacionado à sua construção e funcionamento foi posto em segundo plano e progressivamente esquecido, como um capítulo longínquo de sua história.

Para os que puderam se beneficiar da modernidade e do progresso técnico do transporte ferroviário, o apito do trem representava doces promessas de reencontro. Para os trabalhadores ferroviários, uma forma decente de se ganhar a vida, de integrar espaços e aproximar pessoas. Trabalho engrandecedor recordado com nostalgia pelos que o desempenharam. Já para os que chegaram depois, com outras experiências de cidade, foi difícil não perceber o caráter obsoleto e insustentável do meio de transporte ruidoso e movido à lenha extraída da própria floresta amazônica. Sua permanência na década de 1970 foi questionada em função de seu desempenho econômico e, sobretudo,

porque conflitava com as novas propostas de integração e modernização que o governo militar tinha para a Amazônia. Transporte rodoviário era o novo emblema.

Após o fechamento da ferrovia, em 1973, combates pela memória e pelo patrimônio começaram a tomar forma, ganhando vigor após a redemocratização. O Movimento Pró-Reativação e Preservação da EFMM foi um dos principais atores a demonstrar, em Rondônia, a percolação do sentido histórico como elemento estruturante de ações em prol do reconhecimento da EFMM como patrimônio cultural brasileiro. Ele reivindicava “anistia” para a ferrovia, reativação e tombamento de seus bens.

Os embates travados em prol do tombamento da EFMM sedimentam um regime de passado e expressam o desejo de tornar perene o acervo da ferrovia, minimizando os efeitos do tempo e do esquecimento.

Na dialética entre a memória coletiva e o poder público, entre as necessidades do presente e os materiais legados pelo passado, o patrimônio apresenta-se como questão sensível, que demanda a afinação do diálogo entre as duas esferas e o aperfeiçoamento das políticas públicas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Superintendência de Juventude, Cultura, Esporte e Lazer (SEJUCEL/RO) e ao Governo do Estado de Rondônia, que por meio da Lei Aldir Blanc subsidiaram o desenvolvimento desta pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALENCAR, C. P. **Trilhando memórias**: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural), 138f. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro: 2012.

ALVES, V. A. **Mad Maria, a ferrovia do diabo**: entre a ficção e a História. Dissertação (Mestrado em Letras), 122f. Universidade Federal do Amazonas: Programa de Pós-graduação em Letras, Manaus: 2019.

BRASIL, República Federativa. **Lei Nº 14.017, de 29 de junho de 2020**. Brasília: Congresso Nacional, 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14017.htm Acesso em 05 mai. 2022.

BRASIL, República dos Estados Unidos do Brasil. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm acesso em 05 mai. 2022

BRASIL, República Federativa. **Decreto nº 6.844, de 7 de maio de 2009**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6844.htm acesso em 04 mai. 2022.

BARBOSA, B.R **Mad Maria** (Minissérie). Direção: Amora Mautner. Rio de Janeiro: Rede Globo de Televisão, 2005.

CARVALHO, E. M. **A expansão da República**: a integração do território brasileiro nos projetos do Clube de Engenharia (1890-1922). Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde), 146 f. Fundação Oswaldo Cruz: Casa de Oswaldo Cruz. Programa de Pós-graduação em História das Ciências e da Saúde. Rio de Janeiro: 2014.

FERREIRA, M. R. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2008.

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

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Processo nº. 1.220-T-87**. Rio de Janeiro: 2006.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria nº 11, de 11 de setembro de 1986**. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/legislacao?categoria=11&busca=tombamento&pagina=2#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20delimita%C3%A7%C3%A3o%20e,e%20Art%C3%ADstico%20Nacional%20\(Iphan\)](http://portal.iphan.gov.br/legislacao?categoria=11&busca=tombamento&pagina=2#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20delimita%C3%A7%C3%A3o%20e,e%20Art%C3%ADstico%20Nacional%20(Iphan)). Acesso em 08 ma. 2022.

KAWAHALA, E.; CANUT, L. O paradigma da modernidade: do que se trata? **Rizoma**: Experiências Interdisciplinares em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas, vol. 2, nº 1 LONDRES, C. O patrimônio histórico na sociedade contemporânea. **RIHGB**, Ano 166, n. 428, 2005, p. 165-175. Disponível em: <https://ihgb.org.br/pesquisa/hemeroteca/artigos-de-periodicos/item/79809-o-patrim%C3%B4nio-hist%C3%B3rico-na-sociedade-contempor%C3%A2nea-discurso-de-posse.html> acesso 08 mai. 2022

LOPES, E. R. **Imagens da Madeira-Mamoré**: proposta de um Centro de Documentação e Referência. Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) 102 f. Fundação Getúlio Vargas: Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro: 2018.

MENDES, B. G. **Dialética intempestiva**: dimensões pós-históricas do patrimônio. Tese (Doutorado em Arquitetura) 338 f. Universidade Federal de Minas Gerais: Escola de Arquitetura, Belo Horizonte: 2018.

NORA, P. Entre História e Memória: a problemática dos lugares. Trad. Yara Khoury. **Projeto História**, 10, 1993, 7-28.

OLIVEIRA, M. R. B.; SANTOS, D. N.; BARBOSA, X. C. Modernidade e Violência em Mad Maria, de Márcio Souza. **Tenso Diagonal** Nº 10, Julio-Diciembre 2020, 253-268. Disponível em: <https://www.tensodiagonal.org/index.php/tensodiagonal/article/view/287/223>

ORLANDI, E. **Discurso e texto**: formulação e circulação dos sentidos. 4ª ed. Campinas, SP: Pontes Editores. 2012.

PAIVA, A. C. M. **Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907-1919)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Paraíba: Programa de Pós-Graduação em História. João Pessoa: 2020.

PASTOR, M. La heurística y la hermenéutica históricas em tempos de la posverdad. *Filosofia Y Letras*, 2021. Disponível em: <http://revistafyl.filos.unam.mx/posverdad/> acesso em 05 mai. 2022.

PÊCHEUX, M. **Semântica e discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. Trad. Eni Puccinelli Orlandi et al. 5ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014.

RÜSEN, J. **Reconstrução do Passado – Teoria da História II**: os princípios da pesquisa histórica. Trad. Asta-Rose Alcaide e Estevão de Rezende Martins. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 2007.

SILVA, R. C. Matriz disciplinar de Jörn Rüsen: Uma reflexão sobre os princípios do conhecimento histórico. **Outros tempos**, Volume 8, número 11,- Dossiê História e Literatura, 2011, p.15-40.

SILVA, R. Memória, narrativa e história: a propósito de Benjamin, Vernant e Le Goff. **Estudos de História**. Franca, vol. 11, n. 2, 2004, p. 27-39

SOARES, D. D. A. **Diaruí no Complexo Hospitalar da Candelária como chave interpretativa da história da Madeira–Mamoré em Rondônia**. Dissertação (Mestrado em Letras).

SOUZA, Márcio. **Mad Maria**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

TEDESCO, J. C. Memórias em batalhas: dimensão política da memória. **Cadernos do CEOM** - Ano 25, n. 34 - Arquivos e tecnologias digitais, 2011. 15-44.

Recebido em: 20/04/2022

Aprovado em: 21/05/2022

Publicado em: 26/05/2022