

J. M. OTHON SIDOU

O SENTIDO SÓCIO-ECONÔMICO  
DA  
MADEIRA - MAMORÉ

(Separata da revista  
CÂMBIO)

Editado pela  
SOC. EDIT. "CÂMBIO" (LTD.)  
RECIFE  
1950

A história da Madeira-Mamoré é a história mesma do mais forte grito da civilização dado na maior floresta tropical do globo. Hoje, cada vez que, em qualquer ponto dos 366 quilômetros que compõem a linha, o trem apita estridulo, seja demandando Guajará, seja Porto Velho, é para relembrar todo um passado misto de heroísmo e de renúncia, e para deixar gravada, em forma de eco, a supremacia do homem contra o ignoto da floresta tremendamente traiçoeira.

Tôdas as estradas de ferro do Brasil possuem a sua história, que, não raro, têm ocupado penas ilustres no escrever. Sobre esse aspecto, as letras brasileiras estão cheias. O próprio fato de nos termos antecipado a muitos países mais integrados na civilização, com o adotar esse propulsor do progresso e um dos mais notáveis frutos da revolução industrial poucos anos após inventado, constituiria elemento ponderoso a conferir vários capítulos de densa história às ferrovias brasileiras.

Com efeito, a célebre "Rocket" de STEPHENSON corria sobre trilhos, de Manchester a Liverpool, em 1830, e cinco anos depois o Parlamento da Regência elaborava lei concedendo permissão para a construção de estradas de ferro que, da Côrte, demandassem as províncias vizinhas.

O Brasil é o café, slogan que empolgou a consciência econômica da segunda etapa do século passado, graças ao desbravamento dos sertões paulistas pelos trilhos, que, celeremente, demandavam as margens do rio Paraná e fronteiras com Mato Grosso, descobrindo imensas áreas de terra inculta, da boa terra roxa, para a mágica transformação em florestas de rubiácea.

## RECEITA

## DEFICIT

(Cr\$ 1.000)

1945	6.284	—	2.314
1946	8.064	—	6.543
1947	7.748	—	5.649
1948	5.455	—	12.663

No primeiro ano de encampação pelo governo federal, a estrada apresentou receita de 1.587 mil cruzeiros, que caiu no ano seguinte para 1.242 mil cruzeiros. Em 1942 sua receita chegou a quase quatro milhões e em 1943 a quase cinco milhões de cruzeiros.

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré, não será demais insistir, representa bem a chave da economia guaporenha. Alguns dados estatísticos, extraídos do relatório de sua administração em 1948, pelo seu significativo vulto anulam o fastioso do enunciá-los.

Naquele ano (referimo-nos a 1948), a Madeira-Mamoré transportou mercadorias de exportação totalizando 2.921 toneladas e de importação no total de 5.176 tons., afora 1.333 tons. de carga em trânsito, e 2.118 tons. de material para os seus serviços.

O total de passageiros transportados totalizou 9.912, com 134 tons. de bagagens, e os trens percorreram 173.414 quilômetros e as automotrizes 64.521.

Especificando a carga, de borracha foram transportadas 2.351 tons., de castanha da Amazônia 261 e de couros 179, para falar apenas nos principais produtos da região.

O material rodante foi acrescido para 18 locomotivas, 117 carros diversos e 91 plataformas.

O engenheiro ANANIAS ANDRADE não se tem descuidado do problema social que envolve a empresa sob sua supervisão e tem sido digno dos seus antecessores.

Com prazer é de registrar-se o grande estímulo conferido aos ferroviários e o entusiasmo aos roceiros que vivem à margem de toda a linha, que já começam a ver residências definitivas, com instalações iguais às da cidade, em substituição aos desconfortáveis barracões de madeira.

Ainda há pouco coube ao ilustre técnico inaugurar as soberbas instalações da estrada em Pôrto Velho, as quais

funcionavam num autêntico barracão levantado ainda em 1908, de madeira importada da Austrália e do Egito, pois, diga-se de passagem, é essa a única ferrovia do mundo que, atravessando uma floresta, não utilizou um dormente sequer extraído da região. Dir-se-ia que a selva opôs até enquanto ponde os mais decisivos embargos à obra da civilização.

Bem carente é a Madeira-Mamoré das dotações constantes do plano de valorização do Guaporé, para que cada vez mais fique integrada na sua real e edificante finalidade, de via de acesso às riquezas do Território, por um lado e, em contrapartida, de caminho permanente à obra de sua colonização.

Menos em função do seu passado, remoto ou próximo, menos no dramatizar de aventuras cobiçadas por espíritos apressados e no descrever de lendas fabulosas ao sabor da fantasia, há-de ser encarada a história da Madeira-Mamoré.

A sua vida terá de ser sempre lembrada como uma faúlha de visão, como uma centelha de coragem, como materialização soberba da vontade humana, intólmita ante o selvático, e surda ante o insucesso, e lembrada às gerações do presente e do futuro, para cimentá-las na mesma argamassa de bravura e de fé, como a mais decisiva alavanca propulsora na formação de mais um Estado brasileiro que surge.

De tôdas as estradas de ferro do Brasil, porém, é a Madeira-Mamoré a de história mais bizarra, mais deturpada, mais fantástica e mais pesquisada por historiadores de todo porte e por aventureiros de todo quilate. Porque é a história do homem contra a natureza caprichosamente ciosa de suas prerrogativas.

Três vêzes fracassadas as tentativas de levá-la à execução, ao cabo de construída passou, ainda, a ostentar a mesma história opulenta, de grandezas e misérias, de tibiezas e de rasgos de heroísmo.

Acompanha, pari-passu, a sorte da borracha, para cujo escoadouro se construiu. E tanto bastará dizer que sua vida é um sinuoso gráfico de progressos e de declínios.

Bem mais cedo, porém, do que é de supôr, outro será o sentido da Madeira-Mamoré, porque, como tôda estrada, ela, se já o apresenta, muito mais veros terá de apresentar para o futuro, um sentido de alta expressão social.

Tudo está na dependência da região a que serve.

Ao cabo de criado, em 1913, o Guaporé apresentava-se à vista da ferrovia formando uma equação de trocadilho: era mais antes uma estrada que dispunha de um Território do que um Território que possuía uma estrada.

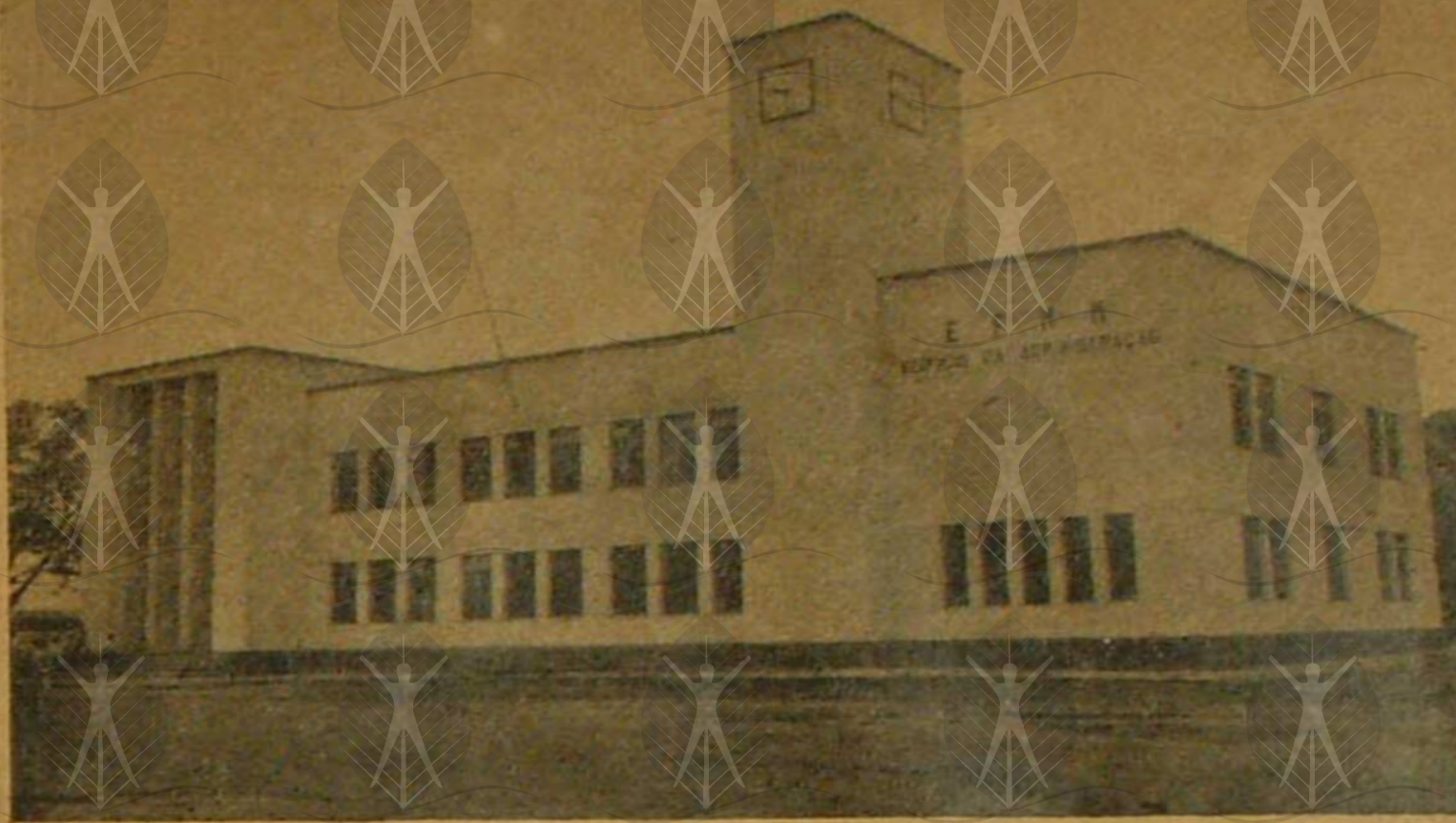
Hoje, a nova unidade federada agigantou-se; seu governo tudo vem envidando, e conseguindo, no sentido de integrar esses 250 mil quilômetros quadrados numa renovação econômica nacional. E nota-se, não sem orgulho, que os termos da equação se inverteram.

A Madeira-Mamoré serve uma das regiões de mais esplêndidas possibilidades na valorização do vale amazônico, e tanto seria impraticável, ainda hoje, na era da aeronáutica, sem o seu tenaz concurso.

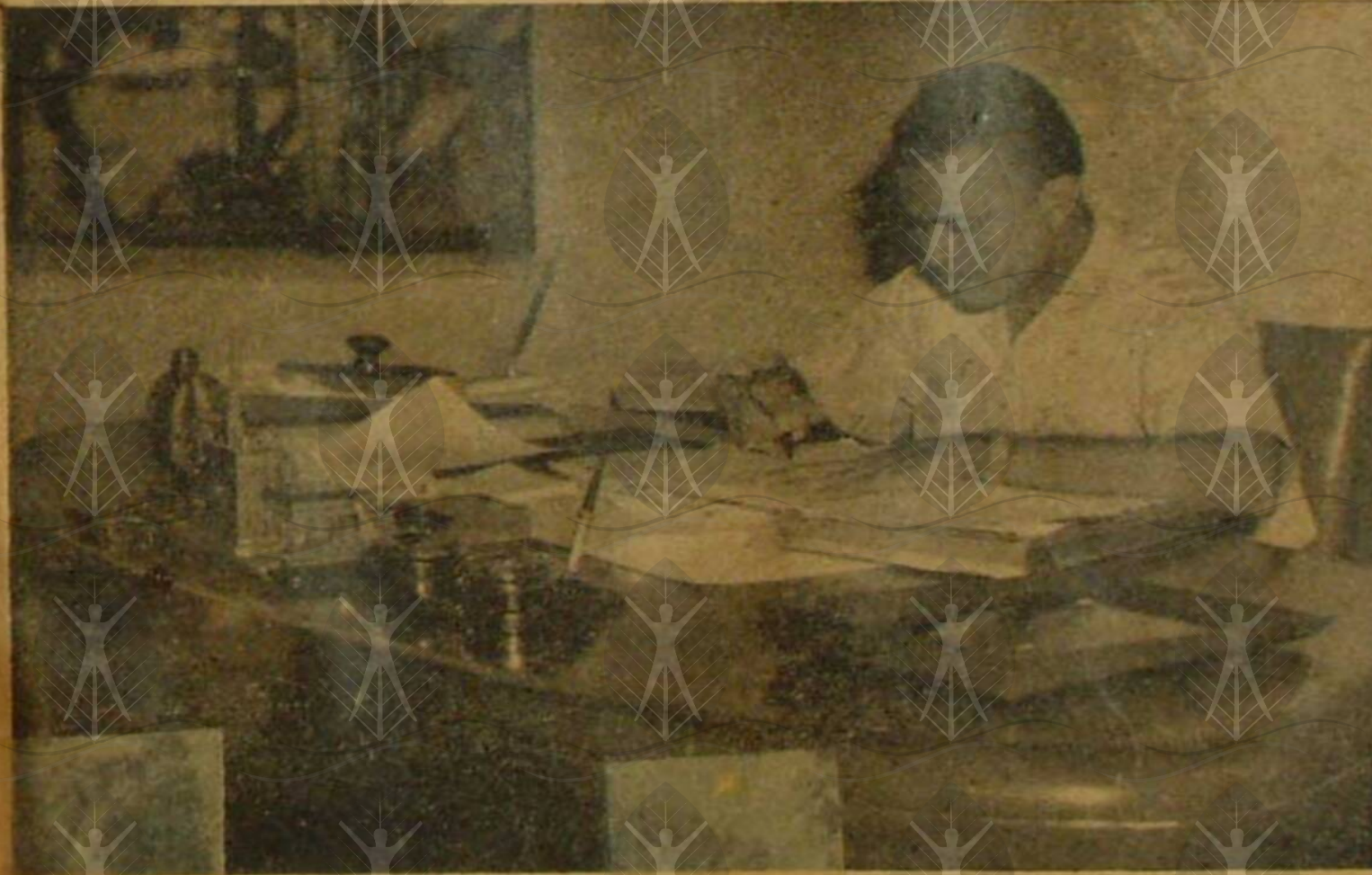
Os planos de um século, visando ao contorno do trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré, para perfeito escoamento das riquezas do leste boliviano e da borracha nativa, não se tornaram obsoletos, mas, ao contrário, apresentam oportunidade inquestionável.

O mundo civilizado da velha Europa volta atualmente suas vistas para as riquezas colossais da hileia amazônica. Com glotonismo, por espírito de rapinagem, por meio de falsas intenções ou que outro rótulo possa ter o seu sentido nesse aspecto colonizador, não vem ao caso discutir agora.

O fato é que urge fazer acordar a Amazônia de um



O novo edifício da Administração da Estrada de Ferro Madeira-Manauá em Porto Velho



O Sr. Ananias Ferreira, chefe da Estrada de Ferro Madeira-Manauá, em seu gabinete de trabalho

sono eterno para acudir aos reclamos mundiais de matérias primas, combustíveis e minérios.

Nutrimos confiança nos nossos homens públicos que da última coisa a cogitarem será o darmos a Amazônia, atada por ambas as mãos por um tratado criminoso, ao fideicomisso de um organismo internacional solerte e suspeito, que outra coisa não será o tal Instituto da Hileia Amazônica, nada mais pagando nós pingas contribuições por essa colonização à outrance.

Essa confiança é cimentada pela certeza que temos nas nossas possibilidades e na nossa decisão de colonizar a nossa própria terra, como, aliás, o vimos fazendo, com notável êxito até, através a redivisão administrativa contida na criação dos Territórios.

Daqui por diante, o Guaporé será só o dobrar das páginas de um livro mostrando traços nitidos de progresso.

E a Madeira-Mamoré, um projeto de canal que se transformou numa ferrovia, será a tela própria dessa gravura.

\*

\* \*

Um projeto de canal, sim.

A imperiosa necessidade de vencer as dezenove cachoeiras encontradas entre Guajará-Mirim e Santo Antônio, que se avolumara em meados do século passado e tomara corpo com TENHEIRO ARANHA e depois com FRANCISCO DE MELO PALHETA, veio encontrar vestígios de execução da parte do engenheiro americano GEORGES EARL CHURCH, em 1869, trabalhando para o governo da Bolívia.

Entre o vadeamento das quedas d'água por via terrestre e a construção de um canal, optou CHURCH por éste, devido, decerto, à influência helénica, repontada no ambiente mesológico.

Logo foi considerado impraticável e afastado o projeto do canal, não sem protestos, inclusive um feito judicial que contra o empresário moveram os seus acionistas ingleses. CHURCH, porém, não se deixou vencer e passou a atacar, com outra empresa, o que reputou praticável: uma ferrovia.

Nove meses de penosos trabalhos, lutando contra o incôla, contra as endemias, numa época para a qual era desconhecida ainda a profilaxia das doenças tropicais e, sobre-

tudo, contra a solidão, foram suficientes para desbaratar a expedição, que abandonou máquinas e materiais e deixou atrás de si um cortejo lúgubre de mortes, alto preço para sete quilômetros, apenas, de via férrea.

Testemunha muda mas significativa de tanto é a velha "Collins", a primeira locomotiva que rodou na floresta amazônica, e que se guarda, como precioso tesouro, encerrada no depósito de materiais de Porto Velho.

O jovem coronel ianque fora pôsto fora de cogitações deante de dois fracassos. Mas os planos prosseguiram.

Coube mais tarde a PEDRO II atentar para a obra da estrada. Ainda desta vez a sorte foi adversa à expedição, dizimada como fora a sua antecessora americana.

Outra tentativa, também, se fez sob a inspiração do velho monarca, em 1883, ainda uma vez fracassada.

Sempre as endemias e o selvático da região tornavam lendário o plano da estrada. Espécie do inatingível e esmeraldino monte Totucavarú das bandeiras do século XVIII.

Seguiu-se a inatividade nas tentativas, até que, em 1907, a The Madeira-Mamoré Railway Company, organizada no Maine, Estados Unidos, iniciou a obra, imposta, aliás, já aí, pelo tratado de Petrópolis, como indenização à Bolívia pela anexação do Acre.

Os planos, até então, previam a cabeça da linha em Santo Antônio, por ser o único marco com vestígio de civilização em tôda a floresta em derredor. A outra ponta seria Guajará-Mirim, simples ponto de referência no mapa.

Logo, porém, transferiu-se o quilômetro 0 da estrada para Porto Velho, antigo abrigo de embarcações, mas onde não existia uma barraca sequer.

Detalhe digno de registro é o fato de que Santo Antônio, o tão cogitado adensamento humano para cabeça de trilhos da sonhada ferrovia, chegou, a despeito da preferência por Porto Velho, a prosperar, a constituir uma das peças luminosas da constelação fulgurante que atraía, em busca de libras, os pirilampos alótones ou caboclos, ébrios de sucesso mercantil ou de aventuras à Marco Polo. Não foram poucas as grandes empresas teatrais européias que, exibindo-se em Manaus, estiveram no Guaporé e se apresentaram em Santo Antônio. Hoje, Santo Antônio é bem um triste exemplo de localidade brasileira que desapareceu, sepultada por uma dessas próprias infortunas de sorte e, porque jamais teve alicerces, como nunca o fizeram suas casas de madeira,



ostentando apenas, daquela luxúria tóda, traços remotos de requintados passeios, por onde transitou a opulência de braços dados com o efêmero de uma época.

Aventura como só um espírito aventureiro de seu quilate sonhava, PERCIVAL FARQUHAR, no intuito de ganhar fama, contratou a construção da ferrovia, tudo de afofado e sem planejamento definido, ao ponto de estipular o preço de 37 mil contos pelas obras, quando na realidade teve de despender perto de cem mil.

Mas que importaria tal prejuízo se quem construísse a estrada teria privilégio no explorá-la? E se a borracha, em cotações ascendentes, o ressarciria com juros?

Com um pouco de lenda, mas também com um pouco de heroísmo e tenacidade os trilhos atingiram Guajará em 1912.

As lendas correram mundo. Até recomendação diplomática houve para evitar a vinda de trabalhadores antilhanos para a Amazônia inhóspita e insalubre, desses barbadianos dos quais Porto Velho estenta ainda hoje um colorido remoto, mas bem característico.

A "estrada dos trilhos de ouro" custou em média 169 contos por quilômetro. Já nessa cifra esmaece a fantasia do ouro. E, nas suas obras, pereceram ou desapareceram dezesseis mil pessoas, com o que se desmente a lenda de que cada um dos seus 615 mil dormentes equivale a uma vida sacrificada.

A imprevidência nos negócios da borracha atingiu às raias do absurdo.

A The Madeira-Mamoré Railway Co., concessionária da estrada, investiu grossos capitais em negócios da hévea. Só a borracha lhe interessava. Jamais cogitou de desenvolver a agricultura, e muito deliberadamente, pois que os gêneros que subiam para os seringais lhe asseguravam altas rendas em fretes.

Bem, pouco, porém, foi favorecida a Madeira-Mamoré com os negócios da goma elástica, visto como o produto logo entrou em colapso. Amarrada pelo contrato de arrendamento, arrastou-se a empresa por anos a fio, pleiteando sempre e mais subvenções que nunca a satisfaziam e enveredando por uma política de economia contraproducente, de que os cortes de operários, numa época de todo alheia a todo sentido social-trabalhista, se constituíam ponto alto.

O que fazia, deliberadamente, era esgotar o material ro-



## AVISO

**DEVIDO AO TAMANHO ORIGINAL DO DOCUMENTO.  
NÃO FOI POSSÍVEL DISPONIBILIZAR O SEU CONTEÚDO  
NA ÍNTEGRA. PARA TER ACESSO AO ARQUIVO DIGITAL  
COMPLETO, POR FAVOR, ENTRAR EM CONTATO COM A  
GERÊNCIA DE ACERVOS DIGITAIS NO  
CENTRO CULTURAL DOS POVOS DA AMAZÔNIA.**

**FONE: (92) 2125-5330**

**FAX: (92) 2125-5301**

**EMAIL: [ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM](mailto:ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM)**



Secretaria de  
**Estado de Cultura**



**CENTRO CULTURAL DOS  
POVOS DA AMAZÔNIA**