

# ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ EM NOVA MAMORÉ: SENTIMENTOS TERRITORIAIS EM FACE À GLOBALIZAÇÃO

*Railroad Madeira-Mamoré in Nova Mamoré: territorial feelings facing globalization*

Herbert Lins de Albuquerque<sup>1</sup>

Josué da Costa Silva<sup>2</sup>

## Resumo

O estudo da Amazônia é demasiado amplo e complexo, pois não se trata de uma região homogênea. No entanto, essas variáveis não devem se constituir impedimento para a compreensão das constantes formatações espaciais proporcionadas pelos mais diversos fenômenos de caráter político-econômico ocorridos na região, em especial pela *globalização*. A sobreposição de elementos como Faixa de Fronteira, recursos naturais, logística e infraestrutura, especialmente quando envolvem pelo menos dois Estados, fornece relevantes problemas a serem abordados pelo método geográfico. Exemplo disso é a construção de um corredor ferroviário de escoamento de látex, um consórcio entre o Brasil e a Bolívia, na virada do século XIX para o século XX, que viria a alterar consideravelmente a história e a configuração espacial de ambos os países envolvidos. Este texto procura apontar algumas implicações espaciais ocorridas diante das relações internacionais estabelecidas pelos já citados Estados por ocasião da instalação da ferrovia, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, especialmente no município de Nova Mamoré, Rondônia. Para tanto, houve a necessidade do levantamento de dados históricos oficiais, de entrevista dos contemporâneos desse fenômeno, além da análise contextualizada dessas fontes.

**Palavra-chave:** Faixa de Fronteira; Ferrovia; Relações Internacionais; Rondônia.

## Abstract

El estudio de la Amazonía es demasiado amplio y complejo, ya que no es una región homogénea. Sin embargo, estas variables no deben constituir un obstáculo para la comprensión de los formatos espaciales constantes proporcionados por los diversos fenómenos de carácter político - económico que se producen en la región, particularmente por la *globalización*. Elementos superpuestos como franja de frontera, recursos naturales, logística y infraestructura, especialmente cuando involucran al menos dos Estados, proporciona temas relevantes abordados desde el método geográfico. Ejemplo de ello es la construcción de un corredor ferroviario para el látex, un consorcio entre Brasil y Bolivia en el cambio del siglo XIX al XX, que alteraron significativamente la historia y la configuración espacial de los dos países. En este trabajo se pretende dar a conocer algunas de las implicaciones espaciales que ocurrieron antes de las relaciones internacionales establecidas por los Estados mencionados durante la implantación de la vía férrea Madeira - Mamoré, sobre todo en Nova Mamoré, Rondônia. Por eso, hubo la necesidad de investigar de los datos históricos oficiales, entrevistas de los contemporáneos de este fenómeno, además de un análisis contextualizado de estas fuentes.

**Keywords:** Frontier borders; Railroad; International relations; Rondônia.

<sup>1</sup> Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Geografia na Fundação Universidade Federal de Rondônia. E-mail: herbetvencedor@hotmail.com

<sup>2</sup> Professor Doutor no Programa de Pós-Graduação em Geografia na Fundação Universidade Federal de Rondônia. E-mail: jcosta1709@gmail.com

## INTRODUÇÃO

O mundo moderno é o reflexo de uma intervenção gradativa vivenciada pelo homem como meio de garantir a sua subsistência, o *status quo* da produção e o aperfeiçoamento dos objetos técnicos. A partir da compreensão desse processo, que transformou o *espaço natural* em *espaço geográfico*, verifica-se que esse último apresenta-se cada vez mais artificializado por conta da intervenção constante do homem sobre a natureza.

Esses espaços artificializados são, portanto, provenientes da ação do trabalho e das técnicas desenvolvidas pelo homem, com o intuito de avançar sobre o espaço dado. Esse avanço inseriu, nos mais diversos territórios, novas dinâmicas econômicas espaciais desde a formação de novos mercados, expansão de áreas agrícolas, desenvolvimento da produção industrial, aparecimento de processos intensos de urbanização, e por fim, proporcionou investimentos maciços em infraestrutura e logística.

Conforme Santos (2008a, p. 238), são "(...) manifestações geográficas decorrentes dos novos progressos (...)" o que constitui o chamado "*meio técnico-científico-informacional*." [grifo do autor]. Pode-se dizer ainda que sobre esses espaços geográficos construídos pelo homem, atuam grupos de diferentes interesses. E, se há interesses, há conflitos. Existindo conflitos, há territórios.

*Território*, como categoria de análise, deve considerar a existência de *elementos artificiais*, provenientes do trabalho humano, e de *elementos naturais* que constituem os fenômenos da natureza. Considerando os componentes de um território, ainda é possível observar as mais diversas variações das relações humanas. Essas interações sociais podem ser compreendidas sob o viés culturalista de Claval (2001, p. 63) quando nos afirma que

A cultura é a soma dos comportamentos, dos saberes, das técnicas, dos conhecimentos e dos valores acumulados pelos indivíduos durante suas vidas e, em uma outra escala, pelo conjunto dos grupos de que fazem parte. A cultura é herança transmitida de uma geração a outra. (...). Eles têm em comum um estoque de técnicas de produção e de procedimentos de regulação social que asseguram a sobrevivência e a reprodução do grupo. (...)

Pode-se ter a noção de como fazer a apreensão do trabalho individual humano de forma unitária e dinâmica mediante as transformações impostas ao território, desde as suas formas desiguais bem como as mais distintas diferenciações espaciais na composição técnica do território, mediante os processos de mudanças ocorridos ao meio de uma floresta desconhecida.

Tais transformações ocorridas ao território estudado neste texto, no período denominado “Ciclo da Borracha”, por uma *necessidade* da totalidade mundo, se realizou sem

as exigências especializadas e qualitativas das dinâmicas produtivas quer requerem as forças produtivas atuais.

Entretanto, na atualidade, as dinâmicas especializadas das forças produtivas realizadas nos mais diversos territórios, não impõem, diferentemente do abandono e esquecimento imposto à ferrovia. As novas forças produtivas especializadas, a exemplo da soja e do gado na Amazônia, garante a consolidação do transporte rodoviário e hidroviário.

Claval (2001, p. 22) também reforça que se faz necessário recorrer ao geógrafo Friedrich Ratzel para compreender as relações do homem com o espaço e sua forma de macro organização mais difundida – o Estado, importante forma de organização político-territorial. Segundo Ratzel (MORAES, 1990, p. 76), portanto, é importante compreender que a proteção do território é inerente à natureza do Estado.

Mesmo sob a tutela de um Estado, vive-se em um mundo, um conjunto de Estados e outras formas de organização política. Esses agentes, no entanto, apresentam significativas variações no que tange os fenômenos sociais, modos de vida e relação com os elementos naturais – o que tem sido, até certo ponto, homogeneizado através do processo chamado *globalização*.

Sobre essa reflexão, ainda é possível verificar o que afirma Santos (2005, p. 22) sobre a importância da análise da relação entre as escalas macro e micro:

(...) Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como fato histórico que ele é, somente a História da *sociedade mundial* aliada à sociedade local pode servir como fundamento da compreensão da *realidade espacial* e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social. [grifos nossos]

Assim, o esforço teórico-metodológico deste artigo se constitui em uma análise qualitativa de elementos a Faixa de Fronteira Brasil-Bolívia, quais sejam: históricos, sociais, culturais e naturais. Essas variáveis, portanto, permitirão visualizar as particularidades envolvidas na construção e utilização dos recursos tecnológicos e estratégicos da *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré* (E.F.M.M.).

Santos (2005, p. 22) explica que

(...) Aceitá-la [Formação Econômica e Social] sem levar em conta o espaço levaria a aceitar o erro da interpretação dualista das relações Homem-Natureza. Natureza e Espaço são sinônimos, desde que se considere a Natureza como uma natureza transformada, uma *Segunda Natureza*, como Marx a chamou.

É importante também compreender alguns meandros da construção dessa ferrovia também conhecida como a "Ferrovia do Diabo", que em princípio visou atender a

um tratado internacional assinado entre o Brasil e a Bolívia – Tratado de Petrópolis. Esse tratado, na verdade, atenderia as necessidades de ambos os países envolvidos: a Bolívia que desejava escoar a sua produção interna pelo Oceano Atlântico; e o Brasil, que visava a ocupação da *linha de fronteira* com a Bolívia, além é claro, de promover a integração regional como objetivo estratégico-militar de transformar-se numa potência regional.

Por fim, SILVA (2000, p. 17) considera que "a entrevista nem sempre é um processo fácil". Mas se fez necessário utilizarmos desse recurso para extrair a fala de dois entrevistados num documentário existente, falas essas que expressam olhares e sentimentos de quando vivenciaram a Vila Murtinho<sup>3</sup>.

### A “FERROVIA DO DIABO”

Boa parte do que se encontra escrito em relação à construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, parte do princípio secular de que a Bolívia, país fronteiro com Brasil, necessitava de uma rotas comerciais, tanto em direção ao oceano Atlântico quanto ao Pacífico. Essas rotas desejadas em direção aos dois grandes litorais representavam, à época, a maior inspiração que seu povo poderia conceber para integrar o território boliviano aos comércios internacional e regional.

Todos os limites fronteiriços desenhados no passado a partir da sua independência, e o envolvimento em guerras com o Chile e o Peru, deixou o território da Bolívia sem comunicação com o Oceano Pacífico, sendo preciso recorrer a uma saída pelo Atlântico através da fronteira com o Brasil.

O território boliviano se localiza no centro-oeste da América do Sul e possui duas grandes paisagens geográficas bastante distintas<sup>4</sup>: o Oeste do país, que é marcado pela forte presença do seu extenso altiplano formado pela Cordilheira dos Andes; e o Leste, caracterizado por uma extensa planície amazônica [Verificar se não se trata de uma depressão, por analogia à alteração da nomenclatura dos domínios morfoclimáticos brasileiro constantes dos estudos de Jurandyr Ross.], compreendidas pelas bacias hidrográficas dos rios Guaporé, Mamoré e Beni, que são afluentes do Rio Madeira<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Os moradores mais antigos relatam que o nome *Murtinho* foi uma forma de homenagear o primeiro presidente do Estado de Mato Grosso. O Dr. Manuel José Murtinho (1847-1917). Especula-se que esse povoado chegou aproximadamente a ter oitocentos moradores, vivendo da extração da borracha e da coleta da castanha-do-pará nos seringais *São Sebastião*, de propriedade do seringalista Sebastião Clímaco, e o *Misericórdia*, pertencente a Augusto Lopes.

<sup>4</sup> Além do Chaco, ao sul, fazendo fronteira com o Paraguai.

<sup>5</sup> É um rio tributário de outros rios ao longo da planície amazônica, fazendo dele um dos maiores afluentes do Rio Amazonas e deságua no oceano Atlântico. Também se constitui uma importante hidrovia para região amazônica

O maior gargalo impeditivo da Bolívia quanto achar uma rota comercial em direção ao Atlântico, desde o passado, ou seja, a presença de trechos encachoeirados, totalizando dezenove ao longo do curso dos Rios Madeira e Mamoré. Tais cachoeiras serviam de obstáculos naturais a navegação nesses rios.

A primeira cachoeira era a de *Santo Antônio*, em Porto Velho. Hoje, em seu lugar, foi construída a Usina Hidrelétrica homônima. A Cachoeira *Caldeirão do Inferno* foi outra que também deixou de existir ao longo do Rio Madeira por conta da construção da Usina Hidrelétrica de *Jirau*. E por último, se apresenta ainda como obstáculos a navegação no alto Madeira, as Cachoeiras do *Ribeirão* em Nova Mamoré e a *Pequena*, localizada no município de Guajará-Mirim.

A leitura nos remete a TEIXEIRA & FONSECA (2001, p. 90) quando relata a primeira tentativa de abrir o Rio Amazonas e seus rios tributários à navegação, com fins de estimular o comércio da região com outras nações. A primeira tentativa, com esse intuito, se deu através de uma campanha de internacionalização de suas águas patrocinada pela armada estadunidense, gerando protestos imediatos no Brasil, por considerar uma afronta a soberania nacional e a integridade territorial.

Concluindo-se (THÉRY, 2012, p. 36 e 39) pela viabilidade da construção de uma ferrovia e teve seu primeiro projeto apresentado pelo general boliviano Quentin Quevedo no ano de 1861.

Os registros históricos apontam vários fracassos na tenta de tirar do papel a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. O primeiro protagonista desse fracasso (TEIXEIRA & FONSECA, 2001, p. 142) foi o coronel estadunidense George Earl Church (engenheiro civil e geógrafo) que criou a Madeira-Mamoré Railway Co. Ltda em função da concessão concedida pelo governo brasileiro no ano de 1870. As duas tentativas se deparou com a falta de mão de obra especializada, ataques indígenas, por desconhecer os aspectos físicos da região e as doenças epidêmicas, em particular, a malária que dizimou milhares de trabalhadores. Mas o projeto boliviano de haver uma saída para o Atlântico e alcançar a integração regional não havia se esvaído diante dos primeiros infortúnios na construção dessa ferrovia.

Logo, com assinatura do Tratado de Petrópolis (1903), o Brasil pactuaria com a Bolívia, a construção da ferrovia, mediante condições impostas pela Bolívia como forma de compensá-la pela perda do Território do Acre<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> A Bolívia após assinatura de diplomático com o Brasil em maio de 1903 no governo do então presidente Rodrigues Alves, abriu mão do território em litígio após o pagamento de uma indenização de 2.000.000 libras esterlinas e a construção da E.F.M.M.

**Figura 1** - Mapa dos trilhos e estações ferroviárias da EFMM em 1965.



Fonte: RFFSA - Mapas da Rede Ferroviária Federal.

Sob os auspícios do governo brasileiro, foi retomada a construção da ferrovia internacional, cabendo ao empresário Percival Farquhar ser o grande executor dessa obra através da concessão feita pelo governo brasileiro à empresa *Madeira-Mamoré Railway*. Mas foi a empresa *May, Jekyll & Randolph*, que ficou encarregada pela construção da E.F.M.M. (Figura 2). As obras foram retomadas no ano de 1907 e finalizadas em 30 de abril de 1912, data essa que marcou a fundação da cidade de Guajará-Mirim.

**Figura 2** - A reta do Abunã.



Fonte: Dana Merrill.

A lendária construção da E.F.M.M. é considerando um empreendimento que comove gerações até o presente haja vista os momentos épicos vividos por aqueles que foram capaz de fazer dos desenhos técnicos uma realidade concreta. A foto (Figura 2) ilustrativa acima, da “reta do Abunã”, revela parcialmente a dificuldade enfrentada pelos operários contratados na época para execução da obra.

O trecho corresponde à reta que leva até a estação localizada na *Ponta do Abunã*, compreendido por uma região pantanosa e considerada por diversos autores como a mais epidêmica. Engenheiros e operários envolvidos na construção da ferrovia enfrentaram consideráveis adversidades técnicas: qualidade do solo, presença de rios caudalosos, ataques indígenas, lendas de animais gigantes que devoravam homens, além das condições sanitárias da região, pouco satisfatórias para a contenção da malária e da febre amarela.

Tais condições sanitárias resultaram na morte de milhares de trabalhadores, oriundos dos mais diferentes lugares do mundo para trabalhar nesse empreendimento. Esses operários contratados foram alimentados, muitas vezes, pelo sonho da aventura, da possibilidade de ficarem ricos e obterem fama.

A “reta do Abunã” (Figura 3) por ser uma área pantanosa, especialmente, no *tempo das águas*<sup>7</sup> oferece uma boa noção dos desafios enfrentados tanto pelo homem quanto pelas máquinas durante a construção dessa ferrovia.

**Figura 3** - Outra perspectiva da reta do Abunã.



**Foto:** Dana Merrill.

---

<sup>7</sup> Expressão regional que significa “enchente”, fenômeno decorrente dos altos índices pluviométricos registrados no “inverno amazônico”.

É possível, sim, compreender que o espaço é uma *categoria síntese* da técnica do trabalho humano, não existindo diferença (SANTOS, 2005, p. 50), portanto, entre escolher uma porção do espaço ou uma questão específica referente ao território. Desse modo, as transformações ocorridas e em curso nessa porção da fronteira da Amazônia, se deu por interesse de uma economia globalizada, e também, resultado de um processo geográfico de acomodação de conflitos de variáveis externas que foi capaz de organizar lugares e territórios.

## **A NACIONALIZAÇÃO DA E.F.M.M. E A ESTRAÇÃO DE VILA MURTINHO**

A borracha, através da ferrovia, impulsionou o comércio e, por consequência, a economia da região, proporcionando certo dinamismo social e econômico que ressignificou a própria a fronteira Brasil-Bolívia à época. Esse fenômeno foi observado pelo militar Aluizio Pinheiro Ferreira<sup>8</sup>, despertando nesse militar, a missão de defender a nacionalização da administração da ferrovia, fato que se consolidaria no ano de 1931.

Aluizio Pinheiro Ferreira não se conteve apenas em nacionalizar a E.F.M.M. O seu olhar estadista o despertou para incentivar a ampliação da presença do Brasil sobre essa região, mas contou com obstáculos: os interesses dos estados do Amazonas e Mato Grosso. Entretanto, Aluizio Pinheiro Ferreira tratou de convencer o Presidente Getúlio Vargas a criar o então *Território Federal do Guaporé*, que se tornaria, posteriormente, o *Território Federal de Rondônia*, e depois, no governo de João Figueiredo, no ano de 1981, o estado de Rondônia.

O dinamismo econômico que impulsionou a região de fronteira do Brasil com a Bolívia à época, leva à leitura de Santos (2008b, p. 18), quando esse caracteriza o espaço geográfico como resultado intensificado das relações econômicas em escala global ao afirmar que

Cada lugar, porém, é ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes, na busca da eficácia e do lucro, no uso das tecnologias do capital e do trabalho. Assim se redefinem os lugares: como ponto de encontro dos interesses longínquos e próximos, mundiais e locais, manifestados segundo uma gama de classificações que está se ampliando e mudando.

Portanto, a construção da Madeira-Mamoré é o marco, a “espinha dorsal” que moldou a extensão geográfica do estado de Rondônia. Contudo, a região contou com grandes estímulos ao seu povoamento. O mais imediato foi a tentativa de fixação do “soldado da borracha”, trabalhador empregado na extração do látex nos seringais da região, resultando

---

<sup>8</sup> Encontrava-se na região a serviço da Comissão Rondon e foi primeiro a governar o Território Federal do Guaporé (1943-1946).

nas “pelas” de borracha que ganharam o mundo através da conjunção hidrovia do Madeira-E.F.M.M.

A ferrovia ainda estimulou o comércio na região por algumas décadas, ampliando a presença econômica e política do Brasil na fronteira com a Bolívia. Por fim, surgiu o interesse político-estratégico de criar os municípios de Guajará-Mirim e Porto Velho, sendo esse último, a futura capital que se transformaria no centro irradiador político do estado.

Conforme já apontado, várias estações e povoados surgiram ao longo dos 366 km da estrada de ferro. Nesse artigo, dar-se-á destaque ao povoado da Vila Murtinho, localizado no Km 316, na confluência dos Rios Beni (Bolívia) e Mamoré (Brasil), formando o Rio Madeira. Esse povoado daria origem na atualidade ao município de Nova Mamoré.

A Vila Murtinho é considerada, pelos antigos moradores que hoje habitam o município de Nova Mamoré, uma das estações da Madeira-Mamoré mais importante da região de fronteira no auge do “Ciclo da Borracha”. O volume comercializado de “pelas” de borracha, castanha-do-pará<sup>9</sup> e caucho provenientes de “Cachuela Esperanza”, pertencente à região do *Beni* na Bolívia, superava ao produzido no Iata, hoje distrito pertencente ao município de Guajará-Mirim.

A Vila Murtinho, com o fim do comércio da borracha e com abertura da BR-425, tornou-se um povoado economicamente estagnado e politicamente abandonado<sup>10</sup>. O local é marcado por histórias fascinantes referentes à sua época áurea, relatadas apaixonadamente pelos moradores mais antigos da localidade, que ainda se encontram vivendo no município de Nova Mamoré.

---

<sup>9</sup> Hoje, “Castanha-do-Brasil”.

<sup>10</sup> Tentou-se tirar a localidade desse abandono em dois momentos no início da década de 1990. O primeiro foi com a instalação de uma pequena agroindústria de beneficiamento de palmito. Inaugurada em dezembro de 1993, empregava cerca de doze famílias. Mas a produção de palmito entrou em declínio, obrigando a agroindústria fechar as suas portas.

O segundo momento se deu com a tentativa de incentivar o comércio de produtos importados da Bolívia através da travessia de barco para Cachoeira de Esperança [“Cachuela Esperanza”?]. Também houve o estímulo de uma feira que comerciava esses produtos importados aos sábados como tentativa de atrair turista e compradores provenientes de outras cidades através dos famosos “sacoleiros”. Essa atividade comercial no local ficou conhecida como a “feira dos importados,” mas também não vingou por muito tempo, pois esse tipo de atividade estava consolidado no município vizinho de Guajará-Mirim (56 km apenas) com a cidade coirmã de Guaiarámyrim do lado Boliviano. Autoridades locais na época buscou a assinatura de um acordo para o lugar ganhar uma travessia de balsa com Cachoeira de Esperança do lado boliviano. Seria mais uma tentativa para estimular o comércio entre as duas localidades como era feito no passado. A cogitação da balsa foi uma forma de alimentar o sonho daqueles que desejavam intensificar o comércio na região de fronteira como na época da do comércio da borracha. Na verdade, alimentava a esperança de que a Vila Murtinho “ressurgisse das cinzas”. Mas o sonho ficou apenas no papel, pois a localidade continua visivelmente abandonada e esquecida.

Portanto, para contextualizar olhares e sentimentos sobre a Vila Murtinho, apresentamos duas abordagens acerca da memória oral conforme SILVA (2000, p. 17) nos afirma que “o estudo do passado a partir do documento oral, parece hoje evidenciada, como válida. Apesar de recente, esta forma de registro já tem alcançado resultados importantes”.

Sendo assim, apresenta-se as falas de dois dos moradores mais antigos que concederam entrevista ao documentário “Aquele apito do trem”, produzido pelo Projeto “Revelando os Brasis”, realizado pelo Instituto Marlin Azul e o Ministério da Cultura. Seguem as transcrições das duas entrevistas.

***"Eu tenho saudades do trem!"  
Seu Mota<sup>11</sup>.***

*O derradeiro trem apitou, apitou, quando chegava nas paradas, fazia cortar corações o apito.*

*Aqui na Vila Murtinho quando se despediu, daí o derradeiro, teve muita gente que chorou. Eu tenho saudades do trem!*

*Há, fiquei triste demais! Eu morava lá na Linha no Km 118, perto da Vila Murtinho, 2 Km. Mas todo Sábado eu tava na Vila. Toda bora, todo dia, quando estava desocupado das roças eu ia lá na Vila Murtinho e todo mantimento eu comprava lá.*

*Era só borracha, duas mil pela de borracha. Mil, três mil no pátio da vila. Trinta Mil saco de castanha-do-pará saindo da Bolívia e daqui de dentro desse seringal aqui todinho.*

*De Porto Velho a Guajará-Mirim na beira da linha, foi o lugar mais habitado de gente, foi a Vila Murtinho. Agora, ali nos Periquitos, aquele lugar que chama Periquito Chocolatal, o trem passava de porta fechada. As portas tudo arreada por causa dos índios.*

*O condutor entrava, a gente não sabia o que havia, quem sabia era ele porque tinha um aparelho como esse que o senhor tem. Ai botava os ouvidos, e ai ligava uns fios, ai, ai ele falava com as telefonistas né! Ai entrava avisando: arreia as janelas do trem. Era só gente puxando e batendo. Tudo fechado como ai viemos nesse carro. Ai a gente passava vendo os índios como daqui aculá, naquele poste vermeião. Parecia um pelotão do exército, a flecha chega deitava. Fechava o trem, era bonito demais!*

*Era bom o movimento de Cachoeira de Esperança, era aqui na Vila Murtinho. Acabou a Vila Murtinho, acabou o movimento lá. Eles vendiam a borracha. Comprava o mantimento daqui, de gasolina em latra, querosene em latra, gasolina em tambor. A espingarda, o trinta e oito, todo tipo de arma que você queria, que a pessoa precisava. Tinha teçado, foice, machado, tinha de tudo que precisasse, tinha na Vila Murtinho.*

*Aí, com a continuação, foi o tempo do 5º Batalhão tomou conta, ai foi acabando, ai ficou na situação que foi preciso fechar a estrada de ferro. Ai lá na Vila Murtinho foi se acabando e o pessoal foi saindo pra Porto Velho, foi saindo pra Guajará-Mirim, foi saindo pra um canto e pra outro, e tudo que tinha de colono na Vila*

---

<sup>11</sup> Segundo morador de Nova Mamoré.

*Murtinho veio embora, todinho pra cá também pra beira. Pra cá porque tinha acabado o movimento.*

*Acabou o trem, como é que ia ficar lá? né! Num tinha condições de ficar lá sem o trem na linha, não tinha condições porque não tinha em que escoar o produto né! Pra onde é que vai levar?*

*Correu o boato que iam fazer a rodagem, passar a rodagem, aí vinha um homem tirando a foto de lá de Porto Velho pra cá. Um homem tirando a fotografia né. Aí quando chegou no seringal do Augusto, quando passou da ponte do Ribeirão, passou ali na ponte do Ribeirão, pegou a ponte. Aí o finado Augustinho Lopes era o seringalista do Misericórdia, aí correu, pegou o trem e veio para a Vila Murtinho, aí quando chegou, falou: Neném, tu tem que ir lá com o homem modo ela passar algum pico aqui na Vila Murtinho e pega a primeira linha do Iata.*

*Aí o finado Neném: num vou não! Ele tem como por obrigação passar aqui, que aqui é município, é lugar, é um distritozinho, tem que passar aqui.*

*Aí tu vai lá e dar uma gorja pra ele que ele passa aqui! Aí o finado Neném, ele tem que passar aqui, sem gorja, sem nada. Aí o cabra tirou apumado, ficou aqui na Terceira, num passou na Vila Murtinho.*

*Vila Nova porque lá era Vila Murtinho, aí ficou, Vila Velha e Vila Nova. Sou o segundo morado de Nova Mamoré.*

**Figura 4** - Indígenas com arco e flecha na mão.



**Fonte:** Documentário “Aquele apito do trem” (2005).

**"Movimento maior do mundo."  
Zé Piraíba<sup>12</sup>**

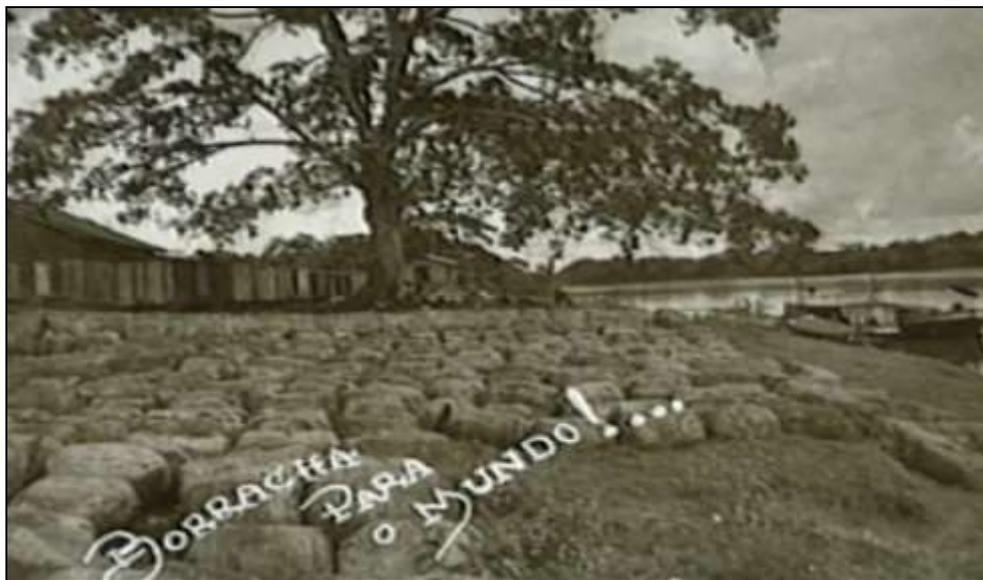
*Nunca mais volta aquele tempo! Era o melhor tempo pra nós. Tempo do trem. Era um movimento grande, era muita gente, tanto da Bolívia como daqui do Brasil.*

*A Vila Murtinho era seringal, era barracão de seringal. Tá lá as casas veia até hoje. O trem, nós era dezoito estivador, nós embarcava borracha e desembarcava mercadoria que vinha de Porto Velho. Castanha, borracha, aí nós pegava aí da Bolívia e embarcava no trem.*

*Na praça da Vila Murtinho, ali, tudo era cheio de borracha. Movimento maior do mundo. Aqueles vei vendia fruta. Pegava as canoas, chegava a trazer aquelas caixas. Meu sogro vendia, todo trem vendia banana, biribá, essas coisas, vendia tudo. Chegava apitando toda vida que chegava, tinha que apitar avisando, que vinha chegando né! Penoso, um apito penoso. Eu ainda trabalhei na época, dois anos trabalhando pro trem. Trazendo banana de Cachoeira de Esperança e levava mercadoria para Cachoeira de Esperança. Vila Murtinho acabou!*

*Eu quando vim me colocar aqui mesmo, eu vim numa picada. Pra fazer esse barraquinho aqui, eu vim da picada..., daqui do mercado, lá pra cá, tudo era mata ainda. Hoje a cidade numa está crescendo pra cá. Foi abrindo, a turma tomando de conta do lote. Aí acabou o seringal. Fui o primeiro morador daqui. Fui eu de Vila Nova primeiro morador!*

**Figura 5** - “Pelás” de látex no “pátio” da Vila Murtinho.



**Fonte:** Documentário “Aquele apito do trem” (2005).

A partir desses dois depoimentos, revela o passado da Vila Murtinho, demonstrando o sentimento de uma época vivida pelo seringueiros nativos (manso) ou nordestinos (brabos) (TEIXEIRA & FONSECA, 2001, p. 109), reforçando a ideia de territorialidade as margens da fronteira entre o Brasil e a Bolívia.

<sup>12</sup> Primeiro morador de Nova Mamoré.

Santos (2008b, p. 79) diz que “o tempo se dá pelos homens. O tempo concreto dos homens é a temporalização prática, movimento do mundo dentro de cada qual e, por isso, interpretação particular do tempo por cada grupo, cada classe social, cada indivíduo”.

O abandono da Vila Murtinho (Figura 6) na atualidade é visível do que resta da estação do trem, da igreja, das casas, dos barracões, da caixa d'água, dos trilhos e de algumas ruínas marcadas pela ação do tempo. Na verdade, um paisagem emblemática resultante de estratégias de sobrevivência em meio a floresta amazônica, conforme os entrevistados, construída sobre os ideais de progresso favorecido pelo comércio exportador-importador.

**Figura 6** - Distrito de Vila Murtinho no município de Nova Mamoré- RO



**Fonte:** Herbert Lins de Albuquerque (2009)

A Vila Murtinho foi um espaço luminoso no apogeu do comércio da borracha com a chegada do trem. Porém, com o declínio do comércio da borracha brasileira no comércio mundial diante da produção na Malásia, esse espaço se torna-se um território opaco (SANTOS, 2008b, p. 79). Entretanto, deve ser considerado um patrimônio cultural, guardado na memória de muitos que vivenciaram o seu apogeu, abandono e esquecimento imposto pelo tempo.

Com o aparecimento do plantio da seringueira na Ásia com sementes roubadas do Brasil, os preços da borracha brasileira e boliviana despencaram no comércio mundial, contribuindo para o fim desse ciclo econômico, fazendo, por consequência, com que o uso da ferrovia entrasse em decadência, pois tornara-se anacrônico e por apresentar alto custo de manutenção e permanência das locomotivas nos trilhos, optando-se pela sua desativação parcial na década de 1930, com essa medida, destinando-a, até os dias de hoje, ao completo abandono (Figura 7).

**Figura 7** - Pátio do Museu da EFMM em Porto Velho - RO



**Fonte:** Herbert Lins de Albuquerque

A ferrovia teve a sua volta operacional na sua totalidade na década de 1950 com o transporte de passageiro e de mercadorias, fazendo parte do conjunto de dezoito empresas integrantes do patrimônio da rede ferroviária federal do país. Mas a construção das rodovias BR-364 e a BR-425, contribuíram para que a E.F.M.M. continuasse a contabilizar prejuízos dada sua obsolescência.

No governo do então presidente Castelo Branco, em 1966, a ferrovia deu seu último suspiro com a determinação da sua desativação em caráter definitivo. Mas a sua total desativação veio se dar no ano de 1972. Ainda se tentou voltar à sua plena atividade em 1981 com a finalidade de estímulo ao turismo na capital Porto Velho.

Essa volta fazia o trem movido a vapor, percorrer um trecho de 7Km. Mesmo assim, em 2000, a ferrovia sofreu um novo abandono oficial e no seu lugar constrói-se a BR-425 (Figura 8), que havia sido iniciada na década de 1970, por parte do governo brasileiro, quando houve investimentos maciços no transporte rodoviário, abandonando de vez o investimento no transporte ferroviário de cargas e de passageiros.

**Figura 8** - Ponte da EFMM sobre o Rio Araras no município de Nova Mamoré - RO



**Fonte:** Acervo de fotos da família Clímaco

A análise da contemporaneidade da fração desse território originário de um movimento mundo, permiti compreender as transformações ocorridas com intensidade nesse território dominado pela floresta amazônica em função do capital.

O processo histórico-geográfico ocorrido com intensidade neste território em meio ao Século XIX, tiveram um caráter mais econômico do que político durante o "Ciclo da Borracha".

Os aspectos naturais e humanos aqui inter-relacionados, ainda requer uma análise geográfica mais apurada, revelando a realidade dos impactos positivos e negativos das transformações econômicas, sociais, políticas, culturais e ambientais ocorridas nessa parcela do território estudado.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A dinâmica vivenciada na fronteira brasileira com a Bolívia, às margens dos Rios Mamoré e Madeira, com a iniciativa da construção da EFMM, se fez por uma ação de Estado

em consonância com um processo de globalização, e permitiu fazer, nesse recorte temporal, as análises territoriais apresentadas.

Do fenômeno social, foi permitido fazer uma leitura da incorporação de técnicas que levaram à transformação de um território “desconhecido”, assim como a constatação de que o trabalho e a produção eram eminentemente artesanais nessa parte da Amazônia. Logo, os novos sistemas técnicos trouxeram outro dinamismo que levou a uma nova relação do homem com o meio nessa escala geográfica.

As variáveis da produtividade e da competitividade impostas pelo processo de globalização diante a necessidade da indústria automobilística nos Estados Unidos da América, serviu para modificar uma configuração territorial dessa fronteira periférica da Amazônia.

Cabe ressaltar que a Bolívia parte do pressuposto capitalista da necessidade de encontrar uma rota comercial para escoar a produção da sua indústria extrativa e mineradora. E devido a conflitos geopolíticos desse país com o Chile e Peru, restou a esse país, negociar com o Brasil, uma rota comercial que se fizesse chegar ao oceano Atlântico.

A construção da ferrovia contou com ação política direta do Estado e serviu para garantir ao Brasil o seu domínio sobre a Amazônia Brasileira. Logo tratou de estimular o seu povoamento e atender a princípio, os desejos de grandes empresas multinacionais interessada em expandir seus domínios econômicos sobre essa região.

A intervenção estatal aliada à produção do capital de modo específico, atuou na construção da ferrovia, criou novas funções no território, visto ao longo do tempo na Amazônia, como necessidade de abrir novos caminhos à expansão do capital produtivo, se apoiando no discurso progressista de que esse território carece de novas oportunidades e novas possibilidades.

Mas o uso desse discurso, na maioria das ações tidas como "vantagens" para as sociedades tradicionais estabelecidas na Amazônia, leva esse território a uma série de mudanças, de reestruturações espaciais, nas quais novos usos e desusos se apresentam àquele território e a quem nele o vivencia.

O presente ensaio nos levou à percepção das mudanças substanciais ocorridas nesse território, engendrados pela necessidade de circulação da produção capitalista e que lhe garantisse conexão com outras escalas. Havendo, portanto, a necessidade de articular o espaço local da produção, transformando-o e renovando-o, permitindo a circulação também do capital internacional.

Conclui-se que a globalização da economia age de forma desigual em todas as escalas. O rastro deixado pelos agentes públicos e privados que comandam os processos dinâmicos do capitalismo, impondo transformação dos mais diversos territórios visando favorecer a acumulação e reprodução capitalista, são bastante nítidos nos espaços abandonados e esquecidos a exemplo da Vila Murtinho no Estado de Rondônia.

Assim, a fronteira da Amazônia Brasileira não fugiu no passado, tampouco no presente, das dinâmicas impostas por esse processo político-econômico e continuar ser, mesmo com as transformações ocorridas, uma periferia no espaço produtivo capitalista em escala mundial.

## REFERÊNCIAS

BASTOS, C. L.; KELLER, V. **Aprendendo a aprender: introdução à metodologia científica**. 24<sup>o</sup> Ed. - Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

CANDIOTTO, C.; BASTOS, C. L.; CANDIOTTO, K. B.B. **Fundamentos da pesquisa científica: teoria e prática**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

CLAVAL, P. **A geografia cultural**. Tradução: Luiz Fugazzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. 2. ed. Florianópolis: UFSC, 2001.

FERREIRA, M. R. **A ferrovia do diabo**: História de uma estrada de ferro na Amazônia. São Paulo: Melhoramentos, 1981.

GARCIA, R. L. (Org.) **Método; Métodos; Contramétodo**. São Paulo: Cortez, 2003.

MORAES, A. C. R. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EdUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4<sup>o</sup> Edição. São Paulo: EdUSP, 2008a.

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço e Tempo**: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional. 5<sup>o</sup> Edição. São Paulo: EdUSP, 2008b.

SILVA, M. G. S.N. **O espaço ribeirinho**. São Paulo: Terceira Margem, 2000.

TEIXEIRA, M. A. D.; FONSECA, D. R. **História Regional: Rondônia**. Porto Velho: Rondoniana, 2001.

THÉRY, H. **Rondônia**: Mutações de um Território Federal a Amazônia Brasileira. Tradução: Evelyne Mainbourg. Curitiba: SK, 2012.

**Aquele apito do trem** (2005). Direção: Sâmia Dias. Nova Mamoré, Rondônia: Revelando os Brasis, 1 filme - documentário DVD (10 minutos), som, color.

Mapas da Rede Ferroviária Federal - RFFSA - 1965 - EFMM Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Estrada-de-Ferro-Madeira-Mamore.shtml> Acessado em 10/03/2014.