



# O LUGAR, A HISTÓRIA E A MEMÓRIA: VILA MURTINHO, UM LUGAR SEM LUGARIDADE

*Place, history and memory: Vila Murtinho, a place without place*

*El lugar, la historia y la memoria: Vila Murtinho, un lugar sin lugaridad*

## RESUMO

O artigo aborda a história da Vila Murtinho, uma comunidade que surgiu durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), destacando sua importância no contexto do Ciclo da Borracha e sua posterior decadência após a desativação da ferrovia. Utilizando conceitos como lugar e lugaridade, o texto reflete sobre a relação entre os habitantes e o ambiente, destacando a necessidade de preservação não apenas dos aspectos materiais, mas também das memórias e experiências ligadas ao local. Tuan e Relph fornecem perspectivas sobre a experiência espacial e a relação das pessoas com o lugar, enfatizando a importância dos vínculos emocionais e subjetivos. A não-lugaridade é discutida como uma falta de conexão emocional ou cultural com um espaço específico e, neste artigo, debatemos a resiliência de Vila Murtinho como lugar, apesar de sua não-lugaridade aparente, destacando as memórias e experiências humanas profundas que continuam a ecoar na paisagem. Assim, a história e o abandono da estrada de ferro não apenas evidenciam a interação complexa entre espaço, lugar e geografia, mas também destacam a resiliência de Vila Murtinho como lugar, cuja identidade e significado continuam a ser moldados pelas experiências humanas e pela relação profunda com o ambiente em que vivem.

**Palavras-chave:** Lugar; lugaridade; memória; Vila Murtinho.

\* Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Pesquisadora do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Modos de Vida e Culturas Amazônicas (GEPACULTURA). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT (2019).

\*\* Doutor em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (2000). Professor Titular do Departamento de Geografia e Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Coordenador do GEPACULTURA.

### **ABSTRACT**

The article addresses the history of Vila Murтинho, a community that emerged during the construction of the Madeira-Mamoré Railway (EFMM), highlighting its importance in the context of the Rubber Cycle and its subsequent decline after the railway was deactivated. Using concepts such as place and locality, the text reflects on the relationship between inhabitants and the environment, highlighting the need to preserve not only material aspects, but also memories and experiences linked to the place. Tuan and Relph provide perspectives on spatial experience and people's relationship to place, emphasizing the importance of emotional and subjective ties. Non-placeness is discussed as a lack of emotional or cultural connection with a specific space, and in this article we debate the resilience of Vila Murтинho as a place despite its apparent non-placeness, highlighting the deep human memories and experiences that continue to echo in the landscape. Thus, the history and abandonment of the railway not only highlight the complex interaction between space, place and geography, but also highlight the resilience of Vila Murтинho as a place, whose identity and meaning continue to be shaped by human experiences and the deep relationship with the environment. environment in which they live.

**Keywords:** Place; place; memory; Vila Murтинho.

### **RESUMEN**

El artículo aborda la historia de Vila Murтинho, una comunidad que surgió durante la construcción de la Ferrocarril Madeira-Mamoré (EFMM), destacando su importancia en el contexto del Ciclo del Caucho y su posterior descenso tras la desactivación del ferrocarril. Utilizando conceptos como lugar y lugaridad, el texto reflexiona sobre la relación entre los habitantes y el medio ambiente, destacando la necesidad de preservar no sólo los aspectos materiales, sino también recuerdos y vivencias ligadas al lugar. Tuan y Relph ofrecen perspectivas sobre la experiencia espacial y relación de las personas con el lugar, enfatizando la importancia de los vínculos emocionales y subjetivos. Se discute la no-lugar como una falta de conexión emocional o cultural con un espacio específico, y en este artículo debatimos la resiliencia de Vila Murтинho como lugar a pesar de su aparente no-lugar, destacando los profundos recuerdos y experiencias humanas que siguen resonando en el paisaje. Así, la historia y el abandono del ferrocarril no sólo ponen de relieve el complejo interacción entre espacio, lugar y geografía, pero también resaltar la resiliencia de Vila Murтинho como lugar, cuyo la identidad y el significado continúan siendo moldeados por las experiencias humanas y la profunda relación con el medio ambiente en el que viven.

**Palabras clave:** Lugar; lugaridad; memoria; Vila Murтинho.

## INTRODUÇÃO

Este artigo é uma reflexão sobre a Vila Murtinho, uma comunidade que surgiu durante o período inglorio da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), e sua história à luz do conceito de lugar. Buscamos neste artigo, compreender a relação que o sujeito tece com ele. A vila não é um espaço onde a interação entre espaço físico e experiência humana se manifesta. Esse fenômeno é encapsulado pelo conceito de lugar (Tuan, 1975) e lugaridade (Holzer, 2008), uma vez que estes conceitos se referem à interação complexa entre um local e as experiências subjetivas das pessoas que o habitam.

Como instrumentos de pesquisa, adotamos a revisão bibliográfica e trabalhos de campo realizados em momentos e objetivos distintos, mas que contribuem de maneira significativa para este estudo. O conceito de lugar é fundamental para compreendermos as dinâmicas entre os habitantes e o ambiente. Essa combinação metodológica visa capturar não apenas os aspectos físicos, mas também os significados subjetivos atribuídos ao local.

Seguindo a premissa de Albuquerque (2012) ao dizer que entender a temporalidade e a vida humana são tarefas contemporâneas da história, buscamos explorar a história desta construção de maneira aprofundada, considerando tanto a dimensão temporal quanto a experiência humana no contexto da Vila Murtinho.

### História Da Estrada De Ferro Madeira-Mamoré

A construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) marcou significativamente o processo de ocupação do atual estado de Rondônia. Seu estabelecimento se deu devido à dificuldade no transporte da borracha durante o primeiro ciclo, que anteriormente era feito por barcos e navios na região que ligava Brasil e Bolívia. O rio que liga estes países é composto por diversas cachoeiras, o que dificultava a navegação. Essa dificuldade resultou em uma discussão sobre uma forma de facilitar o transporte.

Um grupo de engenheiros chegou a cachoeira de Santo Antônio no dia 6 de julho de 1872, para construir 36 quilômetros da estrada de ferro, porém não alcançaram êxito, uma vez que o local possuía muitos problemas devido aos pântanos e terrenos de formação rochosa. (Silva, 1984, p. 46).

Alencar (2012) discorre em sua dissertação de mestrado, que com o ciclo da borracha as empresas inglesas e estadunidenses investiram seu capital no Brasil para o controle da extração em todo o vale do Amazonas, com utilização de mão de obra indígena e, posteriormente, a nordestina.

Alguns anos depois, com a assinatura do Tratado de Petrópolis, em 1903, que diz que a Bolívia perde o Território do Acre, o Brasil ficaria responsável pela construção da ferrovia, mediante condições impostas pelo país, assumindo, assim, o compromisso de construir uma estrada férrea entre Porto Velho e Guajará-Mirim, trecho onde o rio Madeira não é navegável (Albuquerque; Silva, 2014, p. 44).

Diz o Tratado de Petrópolis (1903) sobre este compromisso:

Artigo VII

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no Rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (Estado de Mato Grosso), chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquezas e tarifas.

Em 1906, o então presidente da república, Afonso Pena, expediu o Decreto no 6.103, que autoriza o Ministério da Indústria a construir a Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Diz o Decreto sobre a localidade da ferrovia:

Cláusula I. Na forma do tratado celebrado entre o Brasil e a Bolívia, a que se refere o decreto n. 5161, de 10 de março de 1904, a estrada de ferro de que trata o presente contracto partirá do porto de Santo Antonio, no rio Madeira, e seguirá até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Villa Murtinho ou outro ponto proximo, no Estado de Matto Grosso, chegue á Villa Bella, na confluência do Beni e do Mamoré.

Paragraphounico. O Governo reserva-se o direito de fazer alterações e supressões no tratado da linha principal e no do ramal, conforme as conveniências dos douspaizes (Texto original).

Embora haja relatos de fracassos na tentativa de tirar do papel a construção da ferrovia, o primeiro a tentar foi o coronel estadunidense George Earl Church que criou a Madeira-Mamoré Railway Co. Ltda em função da concessão pelo governo brasileiro no ano de 1870 (Teixeira; Fonseca, 2001, p. 142 *apud* Albuquerque; Silva, 2014).

Church contratou a empresa P & T Collins e junto dela realizaram duas tentativas que falharam em razão da falta de mão-de-obra especializada, conflitos indígenas, por falta de conhecimento em relação aos aspectos físicos do local e pelas doenças epidêmicas, como a malária, que levou muitos trabalhadores a óbito (Silva, 1984, p. 46). Até agora, havia sete quilômetros de ferrovia construído, grande quantidade de materiais, uma locomotiva e três maquinários. Todos abandonados.

Após o insucesso dos esforços liderados por Church, a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) passou para as mãos de Percival Farquhar, o responsável pela edificação da EFMM, atuando como fundador e controlador da companhia Madeira-Mamoré Railway,

embora a execução física tenha sido delegada à empresa May, Jekyll e Randolph (Albuquerque; Silva, 2014, p. 39).

Não obstante, a influência de Farquhar se estendia além das fronteiras da Amazônia. Paralelamente à sua participação na EFMM, ele também recebeu financiamento para a construção de uma ferrovia entre Paraná e Santa Catarina. Essa conexão ferroviária, entretanto, viria a desempenhar um papel crucial nos eventos subsequentes conhecidos como a Guerra do Contestado. Uma guerra que, infelizmente, se tornou sinônimo de conflitos sangrentos e resultou em uma tragédia genocida.

Em 1907, as obras na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foram retomadas sob a supervisão direta de Farquhar (Silva, 1984, p. 48), consolidando sua influência não apenas na Amazônia, mas também em outras regiões do Brasil, com consequências que transcenderam os trilhos da EFMM e ecoaram nas páginas dolorosas da história do Contestado.

O lugar escolhido para a construção do porto – após o Decreto – Lei nº 5024, assinado em 1873 – foi Santo Antônio do Madeira, província do Mato Grosso – que passou a ser denominado Porto Novo. A ferrovia impulsionava o comércio da borracha, por consequência, fomentava a economia da região, proporcionando certo dinamismo social e econômico que deu novo significado a fronteira do Brasil-Bolívia (Albuquerque; Silva, 2014, p. 41).

Aproximadamente 22.000 homens teriam vindo trabalhar para a companhia entre os anos de 1907 e 1912, e em 1908 foi construído o hospital da Candelária. A construção da ferrovia, porém, acelerou em 1909. Trabalhadores de várias nacionalidades foram contratados, totalizando 4500 homens. Nessa fase, inaugurariam a estrada até o km 152, frente a Cachoeira 3 Irmãos. (Silva, 1984, p. 48-49).

Contudo, vários eram os obstáculos encontrados durante o período de construção da ferrovia, como por exemplo, as doenças que faziam vítimas. Febre, disenteria, beribéri, pneumonia e, principalmente, a malária eram algumas das dessas doenças (Silva, 1984, p. 48). A EFMM ficou conhecida como “Ferrovia do Diabo” devido às precárias condições sanitárias e de trabalho na construção, que resultaram na morte de muitos de trabalhadores.

A vila de Porto Novo não possuía saneamento básico como esgoto ou água canalizada (Silva, 1984, p. 48). Vitor Hugo afirma em seu livro *Os Desbravadores* (1959) que “a região do Alto Madeira chegou ser tida como a mais doentia do mundo. O período médio de vida dos operários era de três meses” (Alencar, 2012, p. 20). Médicos e sanitaristas, chefiados por Osvaldo Cruz, estiveram no local. Osvaldo Cruz, renomado sanitarista brasileiro, redigiu um relatório, sob o título “Considerações Gerais Sobre as Condições Sanitárias do Rio Madeira” (Seção de Obras Raras | Biblioteca de Manguinhos, 2017), sugerindo a adoção de medidas preventivas individuais e

regionais, na medida das possibilidades. Segundo Anísio Gorayeb, historiador rondoniense, em uma conversa sobre a EFFM, “estima-se que morreram aproximadamente 6.200 trabalhadores.” É válido ressaltar que este número não é exato, pois muitos trabalhadores morreram fora do Hospital da Candelária: afogados, ou em conflito com indígenas, picados por cobras, perdidos na mata, ou sem apoio médico em caso de doenças. “Podemos dizer que haviam muitas formas de se morrer”, diz Gorayeb.

O número de indígenas mortos durante a construção não foi contabilizado. A invisibilidade dos povos originários duramente impactados pela construção da EFMM é um aspecto crucial que merece discussão. Muitas comunidades indígenas foram afetadas de maneira significativa – como os Karitiana, Kawahib e Karipuna –, perdendo territórios ancestrais, sendo forçadas a abandonar suas terras e enfrentando violência e exploração sem receber a devida atenção ou compensação. A falta de consideração e contabilização desses povos durante o planejamento e execução da EFMM reflete um padrão histórico de marginalização e desrespeito aos direitos dos povos indígenas, que pode ser facilmente percebido ainda nos dias de hoje.

Em 1912, no dia 1 de agosto, quando a EFMM inaugurou, o preço da borracha já despencava, por isso, a ferrovia nunca deu o retorno esperado. Depois disso o Brasil nunca voltou a ser o maior fornecedor mundial de borracha, exceto durante a II Guerra Mundial. Isso retirou a importância internacional da ferrovia (Cavalcanti, 1993).

A eclosão da Guerra Mundial também trouxe resultados negativos para o desenvolvimento ferroviário brasileiro, pois ocasionou a redução em investimentos em construções e equipamentos. No caso da EFMM, a exportação Brasil-Bolívia foi prejudicada neste período de guerra (Alencar, 2012, p. 79). Esses motivos levaram à discussão da desativação da ferrovia.

Segundo Silva (1984), em 25 de maio de 1966 iniciava a desativação da EFMM pelo decreto nº 58.501 e, em 22 de agosto do mesmo ano, o Ministério da Viação e Obras Públicas assinou o convênio com o Ministério de Guerra – atual Comando do Exército – e passava o acervo da EFMM para a administração do 5º Batalhão de Engenharia e Construção (5o BEC). Essa entidade, entretanto, teria observado a inviabilidade de paralisar a ferrovia, por ser o único meio de transporte que ligava Porto Velho a Guajará Mirim.

O 5º BEC, contudo, manteve a ferrovia precariamente até maio de 1972, quando o general Queiroz, comandante do 2º Agrupamento de Engenharia, autorizou imediatamente a paralisação do tráfego, marcando para dia 10 de julho sua desativação, contando com a presença do general, além das autoridades. Este foi um golpe fatal para a população entre Porto Velho e Guajará-Mirim, que dependia da ferrovia não apenas como meio de transporte, mas também como parte vital de sua herança histórica e cultural.

Em 15 de julho de 1972, “O Estado de São Paulo” noticiava:

As 19h30 do dia 10 de julho, as velhas locomotivas à lenha da EF Madeira-Mamoré acionaram seus apitos durante 5 minutos, pela última vez, num adeus aos 50 mil habitantes de Porto Velho. Elas encerravam naquele instante 50 anos de atividade ao longo dos 366km que ligam a capital do território de Rondônia e Guajará-Mirim, na fronteira com a Bolívia.

O Exército, ao dar as costas para Rondônia, revelou uma falta de responsabilidade notável. A incompetência na preservação do patrimônio histórico e cultural da EFMM reflete-se na decisão de abandonar uma infraestrutura que havia sido fundamental na conexão entre as cidades e na vida das pessoas ao longo de 50 anos. O apito final das locomotivas significava, não apenas o fim da EFMM, mas também um abandono simbólico da população que morava na região entre Porto Velho e Guajará-Mirim por parte do Exército, deixando uma lacuna na história e na vida dessas comunidades. Essa situação permite uma reflexão sobre o conceito de lugar, pois a EFMM não apenas serviu aos interesses econômicos dos seringueiros, mas também foi um local onde as pessoas construíram relações profundas de afetividade com o próprio lugar.

Ao relacionar esses aspectos, podemos destacar a importância de preservar não apenas os aspectos materiais do patrimônio histórico e cultural, mas também os laços afetivos e as relações humanas que foram desenvolvidas ao longo do tempo. Isso ressalta a necessidade de uma abordagem para a preservação do lugar, que reconheça e valorize não apenas a história tangível, mas também as experiências e memórias intangíveis que fazem parte da identidade de uma comunidade.

Com sua desativação, a EFMM passa a construir um cenário de sucateamento e destruição do seu acervo. Configura-se, então, um novo quadro marcado por reivindicações contra o rompimento dos ramais ferroviários e luta pela preservação. (Alencar, 2012, p. 23).

O apito final das locomotivas se transformou em um marco tanto social, quanto econômico, quanto na memória dos ferroviários, como elenca Carolina Alencar (2012) em sua dissertação de mestrado sobre as memórias da EFMM. O ferroviário Manuel Soares da Silva, membro da Cootrafer, que participou ativamente da recuperação de parte do acervo ferroviário, conta para Carolina o que as pessoas vivenciaram com a paralisação da ferrovia, pois o movimento da estrada de ferro garantia o transporte de alimentos.

*“Daí nós ficamos esperando um bom tempo a máquina 4 que vinha trazendo o último trem de carga para dar o último apito. Quando ela chegou já era o último apito, tudo quanto é máquina apitou, gente chorou e foi aquela tristeza medonha” (Manuel Soares).<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> Ex ferroviário, em entrevista para Alencar (2012, p. 89).

Seu Manuel ainda conta que, após a vontade do governo militar ter sido realizada (a ferrovia ser erradicada), tudo foi abandonada e muitos sentiram fome na região onde a ferrovia passava.

Até o ano de 2023, os resquícios da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) continuam a moldar a geografia das cidades situadas entre Porto Velho e Guajará-Mirim. A presença da ferrovia, ou mais precisamente, seu abandono, perpassa os limites da capital rondoniense, manifestando-se de maneira marcante nas estações de Jaci-Paraná, Mutum-Paraná, Abunã, Vila Murtinho e Guajará-Mirim. A exceção notável é a estação ferroviária do Iata, que, mesmo desempenhando uma função diferente da inicial, ainda mantém viva a memória do que um dia foi. A rugosidade geográfica, como define Milton Santos (1978), está exposta por todos os 366 quilômetros de uma ferrovia que morreu no dia de sua inauguração.

Em 1979, a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) inicia o estudo para tombamento da EFMM. Neste ato, Manoel Rodrigues Ferreira (2005) (escritor do livro *A Ferrovia do Diabo*) emprestou os 200 negativos que havia escolhido entre as fotos resgatadas de Dana Merrill (fotógrafo que documentou toda a construção da ferrovia), pois o descaso com os rastros da ferrovia já era conhecido.

Os arquivos, que hoje poderiam servir para reconstruir a sua história, foram queimados ou jogados no rio Madeira, talvez – como acreditam muitas pessoas ligadas à Madeira Mamoré – para evitar posteriores questionamentos a respeito da qualidade e volume do material vendido como sucata (Carlos Gouvêa, OESP, 27 dez. 1980).

Em 1981, contudo, há um seminário sobre a EFMM onde é levantada a necessidade de reativação da ferrovia.

[...] verifica-se que existe o desejo, a necessidade, a probabilidade de que a da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré não esteja morta e que ela possa renascer e retomar o seu desenho, seu destino, e voltar a servir como um verdadeiro sistema vascular que irriga, que alimenta o espaço territorial de Rondônia.<sup>2</sup>

Segundo Alencar (2012), o marco inicial das ações que desencadearam a reativação da ferrovia foi a solicitação de estudos técnicos sobre o acervo ainda existente, realizados pela equipe da Fundação Nacional Pró-Memória. Após esse momento o SPHAN desenvolveu o “Projeto Memória Histórica da Estrada de Ferro Madeira Mamoré”, com objetivo de coletar documentos, fotografias e afins.

Foi com essas iniciativas juntadas ao seminário que o SPHAN recomendou “a reativação completa da ferrovia, dos trechos de Porto Velho à Guajará-Mirim – fronteira com a Bolívia.” O apelo para a reativação da linha férrea uniu-se ao sentimento dos ferroviários, que lutavam pela preservação da ferrovia.



“A divulgação, portanto, das ações preservacionistas da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por parte da SPHAN, pautou-se principalmente na ênfase da inserção da comunidade local no processo preservacionista” (Alencar, 2012, p. 98).

Uma das metas da política de preservação da ferrovia seria a reativação do trecho de sete quilômetros, entre Porto Velho e Santo Antônio do Madeira, para fins turísticos. Este processo foi realizado pelo então governador Jorge Teixeira do então estado de Rondônia, e inaugurado na manhã do dia 5 de maio de 1981.

Em 10 de novembro de 2005 o pátio da ferrovia – praça Madeira-Mamoré em Porto Velho – foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e, em dezembro do ano seguinte, o Ministério da Cultura homologou, através da Portaria 108, o tombamento da EFMM como patrimônio cultural brasileiro.

Embora tenha sido formalmente tombada pelo IPHAN em 2005, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) não escapou do descaso que se tornou evidente ao longo dos anos. A estação de Guajará-Mirim, um componente crucial desse patrimônio cultural brasileiro, é um triste testemunho desse abandono (Figura 1).

**Figura 1** - Fachada da Estação de Guajará Mirim fechada e estado de abandono



**Fonte:** Maiza Soares da Silva (2023).  
Imagem produzida com celular. Guajará Mirim/RO, nov. 2023.

O telhado desabando e a estrutura em ruínas são reflexos visíveis de uma falta de preservação efetiva que parece permear todos os pontos da EFMM. Este cenário lamentável não apenas contradiz o propósito do tombamento, mas também destaca a necessidade urgente de medidas mais robustas para a conservação desse importante legado histórico.

## As Vilas Iniciais

Santo Antônio era a única vila que existia no início da construção da EFMM e esta pertencia à província de Mato Grosso (Silva, 1984, p. 48). Em sua localidade era inviável a movimentação de navios, por isso escolheu-se outro ponto para porto, o porto velho, que posteriormente seria a cidade de Porto Velho – emancipada como cidade em 1914.

Porto Velho ia crescendo com a construção da estação inicial, oficinas, casas para trabalhadores, caixa d'água e também barracões de depósito (Silva, 1984), mas outro povoado surgiu com grande relevância para o período. Com grande importância histórica, nascia a Vila Murtinho, localizada no km 316, que posteriormente daria origem a atual cidade de Nova Mamoré. Essa vila é considerada pelos antigos moradores uma das estações da Madeira-Mamoré mais importante da fronteira durante o auge do “Ciclo-Borracha”. Com o fim do comércio da borracha, então, a Vila Murtinho tornou-se um povoado economicamente estagnado e politicamente abandonado, segundo estudos feitos por Hebert Albuquerque e Josué Silva. Nas palavras deles, “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” (Albuquerque; Silva, 2014).

O documentário “Aquele apito do trem” (Aquele..., 2013), do Instituto Marlim Azul, sob roteiro de Sâmia Dias da Silva, traz o relato de algum dos moradores:

*O derradeiro trem apitou e quando chegava nas paradas já fazia cortar o coração, o apito. Aqui na Vila Murtinho mesmo, quando se despediu daí o derradeiro, teve muita gente que chorou. Eu tenbo saudade do trem. [...] De Porto Velho à Guajará-Mirim, o lugar mais movimentado era Vila Murtinho. [...] Era bonito demais (Seu Mota).*

*Nunca mais volta aquele tempo. Era o melhor tempo pra nós. No tempo de trem era um movimento grande, né?! Era muita gente, tanto da Bolívia quanto daqui. Vila Murtinho era seringal, era barracão de seringal. Tudo era barracão de seringal. Tá lá as casas velhas até hoje. Nós ‘era’ 18 estivador. Nós ‘embarcava’ borracha, desembarcava mercadoria que vinha de Porto Velho. Castanha, borracha. Aí pegava da Bolívia e embarcava no trem. [...] Movimento maior do mundo! [...] Chegava apitando. Toda vez que chegava tinha que apitar, avisando, né?! Penoso. Um apito penoso! (Zé Piraíba).*

## Estação Ferroviária de Vila Murtinho

Distrito de Nova Mamoré, Vila Murtinho, que anteriormente era uma das estações mais frequentadas durante o ciclo da borracha, hoje encontra-se abandonada.

A Figura 3 mostra a Vila Murtinho enquanto a ferrovia estava ativada. Ao lado, a igreja datada do século XIX, anterior ao período de construção da ferrovia, que passou por reformas no ano de 2014 e eventualmente abre para missas e celebrações.

**Figura 2** - Vista panorâmica da estação e igreja ao fundo.



**Fonte:** Gilson Costa (1968) de: IBGE (2019).

Abandonada após a desativação da EFMM, a estação ferroviária, bem como a vila passaram a perder sua funcionalidade. Com a criação do município de Nova Mamoré, os moradores saíram da vila para começarem novas vidas, desmancham suas casas e Vila Murtinho fica apenas na memória.

Atualmente, a estação ferroviária, agora encontra-se abandonada e em péssimo estado de conservação como pode ser vista na Figura 4 seguir.

**Figura 3** - Estação Ferroviária desativada em Vila Murtinho



**Fonte:** Maiza Soares da Silva (2023).  
Imagem produzida com celular. Guajará Mirim/RO, nov. 2023.

O que restou de uma vila muito movimentada, se resume a poucas casas, uma mercearia, uma estação ferroviária abandonada e degradada e uma igreja (Figura 5) que não realiza missas, mas abre suas portas para eventos como casamentos e batizados.

**Figura 4 - Igreja em Vila Murtinho**



**Fonte:** Maiza Soares da Silva (2023).  
Imagem produzida com celular. Guajará Mirim/RO, nov. 2023.

### A Não Lugaridade do Lugar

Vila Murtinho perdeu sua função inicial ao longo do tempo, por meio da desativação da estrada de ferro e depois, com o seu abandono, mas ainda oferece experiências emocionais, como os casamentos e batizados que acontecem na igreja, às pessoas que moram na região. Podemos analisar, assim, que ainda existe uma relação emotiva com a vila, uma vez que as emoções atribuídas ao espaço/lugar, seja de aproximação ou de repulsa, acarretam no seu pertencimento ou no seu abandono. (Relph, 1976; Tuan, 1975, 2003, 2013).

A experiência, segundo Tuan (1983), pode acontecer de forma direta e íntima, ou ser indireta e conceitual. São as chamadas camadas de interioridade e exterioridade como classifica Relph (1976), que colocam o lugar dentro da geografia humanista como o centro dos significados afetivos, onde se constroem relações emocionais que integram elementos simbólicos, culturais e biológicos.

Relph (1976) acredita que existem inúmeros tipos e intensidade de experiência espacial e identifica pelo menos três componentes do nosso envolvimento com os lugares: o primeiro, a

configuração física, que está relacionado ao senso comum de lugar, enquanto localização geográfica, natural ou construído. O segundo são as atividades que podem ser criativas, destrutivas ou passivas podem se dar individualmente ou coletivamente e, por fim, o terceiro, que são os significados que são distintos a partir da vivência, da experiência das pessoas e por isso se torna muito particular.

Ainda considerando sua história e sua geograficidade, podemos concluir, compartilhando do que foi dito por Tuan (1983, p. 6) quando diz que o espaço indiferenciado se transforma em lugar à medida que o conhecemos e dotamos de valor, que Vila Murtinho ainda é um lugar.

Dardel enfatiza que cada lugar tem sua própria geograficidade, que é moldada por uma interação complexa de elementos naturais, sociais, econômicos e culturais. Essa abordagem destaca a singularidade e a diversidade dos lugares, enfatizando que cada localidade possui uma identidade única que é influenciada por uma variedade de fatores. A geograficidade não se refere ao espaço construído, ela se refere ao espaço geográfico que, como observa Dardel (2011, p. 2), "tem um horizonte, um modelado, cor, densidade. Ele é sólido, líquido ou aéreo, largo ou estreito: ele limita e ele resiste".

Com a criação do município de Nova Mamoré, os moradores deixaram a vila em busca de novas oportunidades, contribuindo para o abandono gradual de Vila Murtinho. Esse processo exemplifica como a geograficidade de um lugar pode ser influenciada por mudanças socioeconômicas e políticas ao longo do tempo. Uma interação complexa de elementos diversos e como transformações significativas que podem afetar sua identidade única e sua funcionalidade socioeconômica.

Para Relph (1976), as relações com o lugar podem ser classificadas em escalas de maior e menor intensidade, que iniciam na concepção de lugaridade enquanto relação de amor e pertencimento e de não-lugaridade enquanto repulsa e não identidade com o lugar que se vive ou visita. Embora a consciência do passado seja um elemento importante na configuração do amor pelo lugar, o surgimento de uma cidade há 6 quilômetros de Vila Murtinho para a completa desvinculação com a história da EFMM mostra uma falta de identidade com o lugar, denotando a ela uma não-lugaridade.

Ao associar as ideias de Relph ao conceito de lugar e lugaridade na geografia, podemos interpretar que a não-lugaridade, representa uma negação ou ausência de lugaridade. Isso ocorre quando as pessoas não se sentem conectadas emocional ou culturalmente com um determinado espaço, seja devido à falta de história compartilhada, mudanças rápidas no ambiente construído ou a presença de elementos que causam desconforto ou estranhamento.

Tuan (2013) traduz os espaços com os quais as pessoas têm vínculos mais afetivos e subjetivos que racionais e objetivos. Para ele, não há dissociação de espaço e lugar, o espaço permite o movimento, sendo assim lugar é pausa; cada pausa no movimento torna possível a transformação de localização em lugar. Para Relph (2012) a relação profunda com o lugar é necessária e inevitável assim como a relação próxima entre as pessoas, transcende o significado de localização geográfica, relacionando-se muito mais aos tipos de experiências vividas e de envolvimento com o mundo.

Considerando a perspectiva de Tuan, que destaca a importância dos vínculos afetivos e subjetivos das pessoas com os espaços, podemos analisar como os habitantes de Vila Murtinho se relacionam com o local. Por exemplo, podemos investigar as histórias pessoais dos moradores, os laços familiares e comunitários, os eventos culturais e as tradições locais que contribuem para a construção de um sentido de lugar para eles. Esses elementos ajudam a transformar simples localizações geográficas em lugares significativos e carregados de emoção.

Em seguida, ao considerarmos a visão de Relph sobre a necessidade de uma relação profunda e inevitável com o lugar, podemos examinar como os moradores de Vila Murtinho experimentam e se envolvem com o mundo ao seu redor. Isso pode incluir atividades cotidianas, interações sociais, conexões com a natureza e participação em eventos comunitários. Essas experiências vividas contribuem para a construção de uma identidade local forte e uma sensação de pertencimento que transcende simplesmente a localização geográfica.

Essas perspectivas convergem para a compreensão de lugar como uma construção simbólica, emocional e cultural, conforme destacado por Buttimer (1985), que transforma o espaço através da experiência humana, seja em um lar, bairro, cidade ou país, constituindo a dimensão do mundo vivido. Assim, a interação entre espaço, lugar e geograficidade é fundamental para compreendermos a complexidade das relações humanas com o ambiente em que vivem.

Lugar é o somatório das dimensões simbólicas, emocionais, culturais, políticas e biológicas, é a transformação do espaço a partir da experiência, intrínseca nas diversas camadas do espaço vivido seja dentro de um lar, no bairro, na cidade ou em país constituindo a dimensão do mundo vivido (Buttimer, 1985, p. 228).

Podemos concluir dentro dessas perspectivas sobre o lugar, que Vila Murtinho passou por processos que a tornaram um lugar e encontramos, nas palavras dele, uma definição para ela. Um espaço físico, cheio de memórias físicas – construção de uma ferrovia que faliu no dia de sua inauguração – e sem lugaridade.

O espaço geográfico de Vila Murtinho é sentido, pois é sensorial, ele tem o cheiro do campo misturado ao cheiro do ferro enferrujado, ativando o nosso olfato; ele tem o som do rio próximo, com a correnteza violenta que impossibilitava a navegação no passado, ativando nossa audição; ele tem todos os materiais de uma igreja antiga, construída para atender uma população muito maior

que a que reside ali atualmente, e quando sentidas no tocar, ativam o nosso tato; ele tem a imagem de uma estação degradada e depredada de uma ferrovia que não funciona mais e que nos traz memórias de um tempo que mesmo nós, não vivemos, ativando a nossa visão.

O que queremos trazer com este trabalho, é a relação que o Lugar e a Lugaridade tem com o nosso dia-a-dia. O que Vila Murtinho não tem? Marandola Junior (2020, p. 5) afirma que “é a temporalidade, pela compreensão de evento, que ganha relevo para dinamizar o lugar”. A temporalidade de um lugar “abandonado”, “esquecido” e “maltratado” pela desativação de uma estrada de ferro que acabou mesmo antes de começar, transformando o que poderia ser uma comunidade bem-sucedida em um lugar sem lugaridade, porém sentido e sentimental ao sujeito como diz Marandola Junior.

Ao nos depararmos com a Vila Murtinho atualmente, observamos não um espaço geográfico, mas sim um lugar que foi palco de uma época movimentada, marcada pelo auge da exploração da Borracha e pela construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. As memórias e as narrativas dos antigos moradores, como as compartilhadas por Seu Mota e Zé Piraíba, ressoam no espaço, recriando-o simbolicamente.

A Vila Murtinho, nesse sentido, transcende sua não lugaridade aparente e se transforma em um espaço que, embora não sirva mais para as atividades que justificaram sua existência no passado, mantém uma conexão profunda com a identidade e a história da comunidade local. O apito do último trem, o movimento intenso durante o Ciclo da Borracha, as histórias de trabalho e de vida, tudo isso contribui para a construção do sentido de lugar.

No entanto, ao analisarmos a Vila Murtinho sob a perspectiva de lugar, destacamos sua resiliência enquanto lugar. Mesmo diante da não lugaridade aparente, o espaço físico da antiga estação ferroviária e da igreja muito bela é permeado por camadas profundas de experiências humanas. As histórias contadas pelos moradores mais antigos, as memórias do movimento intenso durante o Ciclo da Borracha e a construção da ferrovia continuam a ecoar na paisagem.

## CONCLUSÃO

A desativação e o subsequente abandono da estrada de ferro representam um momento crucial na transformação de Vila Murtinho de um espaço funcional em um lugar carregado de significado emocional e simbólico para os habitantes locais. A presença da estrada de ferro não apenas moldou a paisagem física da região, mas também desempenhou um papel fundamental na identidade e na história da comunidade.

Sob a ótica de Tuan, a desativação da estrada de ferro pode ser vista como uma pausa no movimento, um momento de transformação em que o espaço indiferenciado deixa de ser apenas um local físico e adquire significado como lugar. Os resquícios da ferrovia e da estação abandonada se tornam pontos de conexão com o passado, ativando memórias e emoções que contribuem para a construção do sentido de lugar.

Da mesma forma, a perspectiva de Dardel ressalta a singularidade e a diversidade dos lugares, destacando como cada localidade é influenciada por uma variedade de fatores. A presença e posterior ausência da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré deixaram uma marca indelével na geograficidade de Vila Murtinho, transformando-a em um lugar que transcende sua não lugaridade aparente.

Assim, a história e o abandono da estrada de ferro não apenas evidenciam a interação complexa entre espaço, lugar e geograficidade, mas também destacam a resiliência de Vila Murtinho como lugar, cuja identidade e significado continuam a ser moldados pelas experiências humanas e pela relação profunda com o ambiente em que vivem. Ao analisarmos a Vila Murtinho sob a perspectiva de lugar, destacamos sua capacidade de criar experiências humanas profundas.

As memórias do movimento intenso durante o Ciclo da Borracha e da construção da ferrovia ainda ecoam na paisagem, mantendo viva a essência e o significado desse lugar para aqueles que o habitam e para os que se conectam com sua história.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Hebert Lins de; SILVA, Josué da Costa. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Nova Mamoré: sentimentos territoriais em face à globalização. **Geographia Opportuno Tempore**, Londrina, v. 1, n. 3, p. 34–51, 2014. DOI: <https://doi.org/10.5433/got.2014.v1.20356>

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. Fazer defeitos nas memórias: para que servem o ensino e a escrita da história? *In*: GONÇALVES, Márcia de Almeida; ROCHA, Helenice; REZNIK, Luís, MONTEIRO, Ana Maria (org.). **Qual o valor da história hoje?** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2012. p. 21-39.

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

AQUELE apito do trem. Sâmia Dias da Silva. Nova Mamoré, Rondônia: Instituto Marlin Azul, 2013. 1 vídeo (7 min27). Documentário. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=n4\\_TQLHOxCo](https://www.youtube.com/watch?v=n4_TQLHOxCo). Acesso em: 10 out. 2018.



- BUTTIMER, Anne. Hogar, campo de movimiento y sentido del lugar. *In*: GARCÍA RAMON, Maria Dolores (ed.). **Teoría y método en la geografía humana anglosajona**. Barcelona: Ariel, 1985. p. 227-241.
- DARDEL, Eric. **O homem e a Terra**: natureza da realidade geográfica. Tradução de Werther Holzer. São Paulo: Editora Perspectiva, 2011.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2005.
- GOMES, Emmanoel. **História e geografia de Rondônia**. Vilhena: Gráfica Expressa, 2012.
- HARRISON, Alexandre Thomaz. **As rugas da cidade**: um estudo sobre fenômeno de envelhecimento espacial em Guajará-Mirim/RO – século XX. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2009.
- HOLZER, Werther. A geografia humanista: uma revisão. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, RJ, p. 137-147, 2008. Edição Comemorativa. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/espacoecultura/article/view/6142>. Acesso em: 8 fev. 2020.
- IBGE. Biblioteca. Catálogo. Município. **Porto Velho**. Fotografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=442442>. Acesso em: 17 maio 2019.
- MARANDOLA JUNIOR, Eduardo. Lugar e lugaridade. **Mercator**, Fortaleza, CE, v. 19, e19008, p. 1-12, 2020. DOI: <https://doi.org/10.4215/rm2020.e19008>
- MUSARRA, Fabíola. Pelos trilhos da Madeira-Mamoré. **Planeta (revista)**, São Paulo, ed. 01 out. 2010. Disponível em: <https://www.revistaplaneta.com.br/pelos-trilhos-da-madeira-mamore/>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- RELPH, Edward. **Place and placelessness**. London: Pilon, 1976.
- RELPH, Edward. Reflexões sobre a emergência, aspectos e essência de lugar. *In*: MARANDOLA JUNIOR, Eduardo; HOLZER, Werther; OLIVEIRA, Lívia de (org.). **Qual o espaço do lugar?** Geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, 2012. p. 17-32.
- SILVA, Amizael Gomes da. **No rastro dos pioneiros, um pouco da história rondoniana**. Porto Velho: SEDUC, 1984.
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. Londrina: Eduel, 2013.
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.
- TUAN, Yi-Fu. Geografia humanística. *In*: CHRISTOFOLETTI, Antônio (org.). **Perspectivas da geografia**. São Paulo: Difel, 1982. p. 143-164.
- TUAN, Yi-Fu. Place: na experiential perspective. **Geographical Review**, New York, v. 65, n. 2, p. 151-165, 1975.
- TUAN, Yi-Fu. **The good life**. Madison: University of Wisconsin Press, 2003.