

## ESTRADA DE FERRO MADEIRA MAMORÉ: ABANDONO E DESTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL

*José do Amparo Pinheiro<sup>1</sup>, Prof. Dr. José Luis Gomes da Silva<sup>2</sup>*

1 Universidade de Taubaté/Programa de Mestrado em Gestão de Desenvolvimento Regional, Rua Expedicionário Ernesto Pereira, 225-Centro-Taubaté, amparopinheiro@yahoo.com.br.

2 Universidade de Taubaté/Programa de Mestrado em Gestão de Desenvolvimento Regional, Rua Expedicionário Ernesto Pereira, 225-Centro-Taubaté, gomesdasilvaster@gmail.com.

**Resumo-** Este artigo tem como objetivo verificar se o Poder Público no município de Porto Velho responsável pelo patrimônio da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (E.F.M-M) tem implementado ações para evitar a destruição do mesmo. O estudo foi realizado por meio de uma pesquisa documental e visitação in loco para observação do estado atual dos bens da ferrovia localizados na Praça da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em Porto velho – RO. De acordo com a pesquisa documental ficou constatado que a ferrovia foi tombada em 2002, conforme Art. 264, da constituição do estado de Rondônia, e inscrita no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 07/01/2008. Encontra-se em andamento a reforma do espaço que compreende todo o complexo onde ficam situados os galpões da ferrovia. Embora, exista um processo de revitalização da praça não é visível que se vá restaurar os galpões maquinários/equipamentos que se encontram em estado de deterioração e destruição por falta manutenção.

**Palavras-chave:** E.F.M-M. Tombamento. Patrimônio Histórico. Destruição.

**Área do Conhecimento:** Ciências Sociais Aplicadas

### Introdução

A II conferência internacional sobre o meio ambiente e patrimônio histórico Brasil, Estados Unidos, Inglaterra e Bolívia realizada em Porto Velho de 31 de maio a 02 de junho de 2010, chamou a atenção para a destruição do patrimônio histórico e a questão do meio ambiente que é sem dúvida uma das grandes preocupações da atualidade.

A história que marcou os países envolvidos na conferência, remonta o final do século XIX e início do século XX, por ocasião da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré – E.F.M-M, ferrovia que ligaria os municípios de Porto Velho a Guajará Mirim no estado de Rondônia, em cumprimento ao tratado de Petrópolis assinado entre Brasil e Bolívia em 17 de novembro de 1903.

A construção de uma ferrovia em plena selva amazônica à época justificou-se pela grande produção do látex de borracha, matéria-prima de grande valor comercial, no território do Acre que pertencia a Bolívia que precisava de um meio de transporte que superasse os trechos encachoeirados do rio mamoré e madeira, daí ter acesso ao mar para exportação da borracha que tinha grande demanda no comércio exterior, como Europa, Ásia, Estados Unidos.

A crise econômica de 1929 afeta a E.F.M-M e em 1931 o governo brasileiro assume o

controle sobre a ferrovia para mais tarde na década de 70 promover sua erradicação, passando a partir deste evento a transcorrer um período considerado de sucateamento das locomotivas e os equipamentos pertencentes a E.F.M-M por falta de manutenção.

A história da E.F.M-M na formação do município de Porto Velho e a sua importância como registro do desafio que foi iniciar a construção de uma ferrovia na Amazônia no século XIX e terminar no início do século XX, guarda uma relação da memória dos povos de diversas nacionalidades que dela fizeram parte. Hoje o que restou da ferrovia foi tombado, e com isso o seu patrimônio passou a ser protegido por lei. É neste contexto que se buscará resposta à seguinte pergunta: Foram tomadas providências no sentido de preservar e proteger o patrimônio histórico e cultural da E.E.M-M?

### Metodologia

Os dados coletados para esta pesquisa restringiram-se a fatos e documentos sobre patrimônio histórico da E.F.M-M situada na praça onde fica situada a estação da ferrovia na cidade de Porto Velho (RO). A delimitação do estudo fez-se necessário devido à limitação do tempo e de recursos, “Já que a realidade é extremamente complexa, por um lado, e histórica, por outro, não se pode analisá-la em seu todo; logo cuida-se

apenas de parte dessa realidade”, Vergara (2003, p. 30).

Quanto à abordagem do problema o estudo classifica-se como uma pesquisa qualitativa, pois, “Considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números”, Silva e Menezes (2005, p. 20). Os dados secundários foram colhidos em documentos junto ao IPHAN em Porto Velho (RO), caracterizando o como uma pesquisa documental (MARCONI; LAKATOS, 2007), e em sítios de órgãos públicos e informações colhidas com interlocutores e observações efetuadas no local objeto do estudo.

### **O turismo e sua relação com a preservação e conservação do patrimônio histórico e cultural.**

O movimento do turismo nas suas mais variadas formas de atividades promove de certa forma uma grande intervenção nos lugares onde se dá, independente de sua intensidade. No tipo histórico e cultural Acerenza (2002, p. 142), destaca que o turismo vem “Estimulando a proteção das cidades históricas, da arquitetura tradicional, dos monumentos e de outras manifestações, o turismo ajuda os povos na aquisição de uma consciência sobre seus próprios valores culturais e contribui para fortalecer o orgulho nacional”.

Os espaços históricos constituem-se em atrativos turísticos, e por isso devem merecer todo cuidado em conservação e preservação. Devido sua importância para o resgate da história e da cultura que representam, cabe ao poder público adotar medidas para sua guarda e proteção. Mesmo tendo uma legislação específica para o patrimônio histórico e cultural regulado pelo decreto 25 de 1937, no Brasil ainda percebe-se pouca atenção dispensada ao assunto. Construções antigas e espaços urbanos degradados, quando revitalizados podem constituir em atrativos turísticos. Beni (2003, p. 92) afirma que “iniciativas isoladas não garantem a preservação nem do patrimônio cultural nem da memória nacional”. Um trabalho em conjunto entre poder público e a comunidade pode resultar em melhor aproveitamento dessas localidades.

O turismo por intermédio de planejamento adequado pode tornar-se impulsionador da economia. O Brasil por meio da lei nº 11.771 de 2008, criou a política nacional do turismo que, juntamente com plano nacional do turismo (PNT) traçou metas e objetivos para que às regiões do país possam desenvolver melhor às suas potencialidades dos pontos turísticos. Montejano, diz que cabe “[...] o papel de disposição, promoção

e controle da atividade turística por parte do Estado por meio de seus respectivos governos e demais órgãos de poder”.

Para Goeldner; Ritchie e McIntosh (2002, p.192) “As atrações culturais de um país devem ser apresentadas de forma inteligente e criativa”, para que seja o objeto de desejo do turista, e ter algo de diferente para ser visitado, que seja inédito para poder despertar o interesse e a decisão pela escolha de um atrativo turístico.

Os autores (2002, p. 192), afirmam ainda, que “Estilos arquitetônicos e técnicas de construção características e as manifestações artísticas podem ser usadas para criar uma expressão de originalidade em todas as partes do mundo”. Corroborando com a idéia de que as construções históricas assim como espaços urbanos paisagísticos e culturais devem ser cuidados devido as suas importâncias no contexto turístico. Do ponto de vistas do turista os lugares visitados não têm fronteiras. Segundo Montejano (2001, p. 7), “As viagens, com suas correspondentes visitas, favorecem um enriquecimento da formação e conhecimento dos turistas em relação aos lugares visitados”.

No Brasil, após o período de desativação das ferrovias, o trem de turismo vem ganhando destaque em pequenos percursos, como em Mina Gerais o Trem da Serra do Mar, Maia Fumaça Ouro Preto Mariana; Trem das Termas em Santa Catarina e o Trem do Corcovado no Rio<sup>1</sup>. Observa-se que essas atividades estão presentes em outros estados. As viagens de trens de certo modo representam uma volta ao passado e são valorizadas pelos seus usuários. A importância a esse segmento de atividade está presente no fato de que “Os trens turísticos, representam intervenções na preservação do patrimônio cultural edificado, visto que revitalizam máquinas, trilhos, estações [...]”, Mamede, Vieira e Santos (2008, p. 91)

### **Apresentação do caso**

O projeto de reforma<sup>2</sup> (revitalização) do espaço onde está contido o patrimônio histórico da E.F.M-M, fica na região central da capital Porto Velho, à margem direita do Rio Madeira, na praça que leva o nome ferrovia E.F.M-M, com a obra parcialmente finalizada no que se refere a limpeza do local dos trilhos, pintura dos galpões onde funciona o museu, calçadas e recuperação

<sup>1</sup> Associação Brasileira Operadora dos Trens de Turismo Culturais - ABOTTC

<sup>2</sup> Reforma, utilizado conforme definição de Aurélio no sentido de ato de reformar ou mudança, pois é o que se pode observar na obra em andamento.



paisagística do local, conforme pode-se observar na figura de nº 01 abaixo:



Figura nº 01 Praça da E.F.M-M. Galpão do Museu - Porto Velho(RO) 06/06/2010

Na figura nº 02 pode-se observar o estado de conservação em que se encontram os equipamentos e galpão destinado à oficina. É nítida a falta de manutenção do local, que acarreta a depredação dos maquinários que ficam expostos à ação do tempo e ao vandalismo. Fernandes (2005, p.58), chamava atenção pelo abandono que estava sendo submetido o patrimônio da E.F.M-M, pois, nenhuma providência era tomada, “[...] E o valioso acervo se deteriorando no tempo”. Ao comparar as fotografias constantes da obra do autor Fernandes (2005), com a da atualidade tem-se uma visão mais precisa do estado de destruição desse patrimônio.



Figura nº 02 Equipamento (torno) no interior do Galpão de Oficina da E.F.M-M, Porto Velho (RO) 06/06/2010.

A figura de número três abaixo, mostra a locomotiva de nº 15 estacionada, onde pode-se observar a ação predatória que a mesma sofreu, em decorrência de sua exposição, sendo que o galpão é apenas coberto totalmente aberto pelas laterais deixando os bens materiais ali depositados com características de abandono. Fernandes (2005, p. 59) retrata em sua obra que o “Galpão da antiga oficina da EFMM, em porto Velho, parcialmente destelhado e com parte do acervo sendo consumido pela ferrugem”.



Figura nº 03 Locomotiva 15 E.F.M-M, pátio da oficina em Porto Velho (RO) 06/06/2010.

A locomotiva que aparece na figura de número quatro abaixo, denominada de Mal. Rondon está totalmente avariada, está ao lado do galpão da oficina, ao relento sendo destruída pela ação do tempo (sol e chuva). O que se vê é um processo que vem se arrastando ao longo do tempo da desativação da ferrovia. “O acervo foi sendo, paulatinamente, dilapidado e abandonado”, Fernandes (2005, p. 49).





Figura 04 Locomotiva Mal. Rondon, pátio da oficina em Porto Velho (RO) 06/06/2010.

Na figura cinco abaixo vê-se em destaque o conjunto de galpões onde está situada a oficina, local que estão diversos maquinários/equipamentos, locomotiva, guindaste e vagões. Nas estruturas metálicas de sustentação podem ser observadas corrosões por ferrugem o que poderá vir comprometer a segurança do local por desabamento e com perda para o patrimônio histórico.



Figura nº 05 galpão da oficina, Porto Velho (RO) 06/06/2010.

### Discussão dos resultados

Pode-se constatar que embora exista uma obra em andamento para revitalização e recuperação do espaço, não houve intervenção no sentido de proteger o patrimônio histórico da E.F.M-M., ao longo do tempo, sendo que a história da ferrovia está guardada em um dos galpões que

serve de museu para os acervos que foram coletados ao longo da ferrovia entre os 366 km. Entre Porto Velho e Guaja-Mirim (RO) junto ao antigos trabalhadores da ferrovia e moradores locais, Borzacov (2007).

Com a desativação da ferrovia em 1972, Oliveira (2000, p. 69) comenta que deu-se início ao processo de sucateamento, pois em “Em 26 de maio de 1979 foi anunciada a venda do material da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e, o que é pior, como material sucateado”. Segundo Ferreira (2005, p. 50), “O descaso com patrimônio da Madeira-Mamoré chega a tal ponto que, em 1979, o Ministério dos Transportes, [...] publicou um Edital, nos grandes jornais do sul do país, colocando à venda o que restava da ferrovia”.

A figura nº 01 mostra um visual da reforma que está sendo executada no espaço, trazendo uma aparente recuperação do local, mas quando observado com posições (fotografias) do mesmo lugar comparadas com as de anos anteriores, percebe-se que houve significativa mudança. Na obra de Borzacov (2007, p. 37) evidencia-se por meio da foto “Vista aérea do Complexo Ferroviário em Porto Velho” que o prédio da Estação do Plano Inclinado já não existe mais, demonstrado que o patrimônio ali instalado vem sofrendo alteração na sua história.

O patrimônio da E.E.M-M é um bem que precisa ser conservado e preservado pois, está legalmente reconhecido pela constituição estadual de Rondônia, Art. 264, onde consta que ficam tombados “[...] a Estrada de Ferro Madeira-Moré com todo o seu acervo [...]”, e ainda, a inscrição da ferrovia no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) sob processo nº 1220-T-87, nome atribuído - Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: pátio ferroviário, bens móveis e imóveis. Considerando o valor histórico e cultural as reformas (ou restauração?) deverão preservar a história do local.

Nas figuras de nº 2, 3 e 4 percebe-se que o patrimônio histórico e cultural aqui discutidos não mereceu a devida atenção das autoridades competente, conforme observações aqui revistas sobre o ponto de vistas dos autores, que a muito vêm chamando atenção para o fato. A falta de cuidado e conservação do local comprometeu a imagem do principal ponto turístico da cidade de Porto Velho.

Considerando tratar-se de um patrimônio tombado pela constituição do Estado e inscrito nos livros do tomo do IPHAN, e que os bens em discussão estão amparados pelo Decreto 25 de 1937, Art. 17 ao afirma que “As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas, ou mutiladas [...]”, as ações de intervenção sobre aquele espaço precisam interromper o estado de abandono e

sucateamento que vem sofrendo o patrimônio histórico e cultural da E.E.M-M.

### Considerações finais

Observou-se no decorrer deste estudo que após a sua desativação, início da década de 70 a meados de 2005, a E.F.M-M passou por um processo de abandono o que provocou a deterioração e venda de parte de seu patrimônio como material sucateado.

A desativação da ferrovia da E.F.M-M fez parte de uma política de substituição de modal de transporte adotado pelo governo brasileiro, priorizando a construção de rodovias. A E.F.M-M que foi construída no auge da produção da borracha, após sua nacionalização funcionou até o final da década de 60, e então, foi considerada sem utilidade por seu administrador, 5º Batalhão de Engenharia e Construção – BEC, que tinha construído uma rodovia ligando Porto Velho a Guaja-Mirim (RO), (FERNANDES, 2005).

A II CONFERENCIA INTERNACIONAL Meio Ambiente e Patrimônio Histórico Brasil, Estados Unidos, Inglaterra e Bolívia, realizada em Porto Velho entre 31 de maio a 02 de junho de 2010, trouxe um debate sobre meio ambiente e patrimônio histórico E.F.M-M em que a grande preocupação foi com a reforma que se encontra em andamento (revitalização da praça da E.F.M-M). Sobre o ponto de vista considerado para o debate a reforma que está em andamento descaracteriza o patrimônio histórico da E.F.M-M, pois não preserva as características originárias históricas e cultural do espaço.

A execução da obra de revitalização da praça da E.F.M-M é realizada pela Prefeitura do Município de Porto Velho, sendo os projetos referentes a urbanização da praça, a reforma/adaptações dos galpões e do uso, devidamente autorizados pelo IPHAN em Porto Velho (RO), Órgão responsável, segundo decreto nº 6844/09, em Art. 2º, inciso III, a “promover a salvaguarda, conservação, a restauração e a revitalização do patrimônio cultural protegido pela União”. Verifica-se, pois, que existe um ordenamento legal para que administração pública, por meio dos órgãos responsáveis, a quem cabe a atribuição de fiscalizar, guardar e proteger o patrimônio histórico e cultural tombado.

Tendo em vista os pontos de vistas abordados neste estudo sobre o estado de conservação do patrimônio da E.F.M-M e sua destruição ao longo do tempo faz-se necessário uma pesquisa com grau de maior profundidade sobre os possíveis impactos que a reforma em andamento poderá causar sobre o patrimônio histórico e cultural original do local. Considerando, ainda, que apenas uma parte do complexo da

praça da estação da estrada de ferro está parcialmente reformada, conforme pode-se observar na figura nº 01, não é possível afirmar que a intervenção feita no local seja capaz de proteger e preservar o patrimônio histórico cultural da E.F.M-M.

### Referências

ABOTTC. Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais. **Trens Turísticos**. Disponível em: <http://www.abottc.com.br/pagina/?CodPagina=2>. Acessado em 11/106/2010.

ACERENZA, Miguel Angel. **Administração do Turismo**. Tradução: HENDGES, Graciela Rabuske. Bauru: EDUSC, 2002.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 8.ed. São Paulo: Senac, 2003.

BORZACOV, Yêda Pinheiro. **Rondônia: Espaço tempo e gente**. Porto Velho: Primor, 2007.

\_\_\_\_\_. **Porto Velho: 100 anos de história 1907 – 2007**. Porto Velho: Primor, 2007.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. **Bens Móveis e Imóveis Inscritos nos Livros do Tombo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. 5.ed. 2009. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaInicial.do?jsessionid=10AF4F1852960EF13B11B93404096A4D>>. Acessado em 08.06.2010.

\_\_\_\_\_. **Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=76419> Acessado em 03/06/2010.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6844 de 07 de maio de 2009**. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6844.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6844.htm)>. Acessado em 03/06/2010

\_\_\_\_\_. **Lei 11.771/08. Política Nacional do Turismo**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm)>. Acesso em 02/10/2009.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo 2007/2010**. Disponível em <<http://www.turismo.gov.br/turismo/home.html>>. Acesso em 04/10/2009.

CONFERENCIA INTERNACIONAL (II). **Meio Ambiente e Patrimônio Histórico Brasil, Estados Unidos, Inglaterra e Bolívia**. Porto Velho, 2010.

FERNANDES, Antonio Ocampo. **Madeira-Mamoré do Gênio Humano ao Abandono**. Porto Velho: [s.n], 2005.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio Século XXI Escolar: O minidicionário da língua portuguesa/Aurélio Buarque de Holanda Ferreira**. 4. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOELDNER, Charles R.; RITCHIE, J. R. Brent. MCINTOSH, Robert W. **Turismo**. Princípios, Práticas e Filosofias. Tradução, Roberto Cataldo Costa. 8.ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Maria de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MAMEDE, Douglas M.J.A.; VIEIRA, Guilherme Lima; SANTOS, Ana Paulo Guimarães. **Trens turísticos e patrimônio cultural: Como o turismo ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado o patrimônio cultural**. Caderno Virtual de Turismo. V. 8, N.2 (2008). Disponível em: [www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/ojs/include/getdoc.php?id](http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/ojs/include/getdoc.php?id) acessado em 10/06/2010.

MONTEJANO, Jordi Montaner. **Estrutura do Mercado Turístico**. Tradução, André Favano. 2.ed. São Paulo: Roca, 2001.

OLIVEIRA, Ovídio Amélio de. **Assim é Rondônia**. Porto Velho: Dinâmica, 2000.

RONDÔNIA. **Constituição Estadual**. Porto Velho: Assembléia Legislativa, 2002.

SILVA, Edna Lúcia da; MENEZES, Eстера Muszkat. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. 5. ed. Florianópolis: UFSC, 2005.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2004.