

# Ferrovias Madeira-Mamoré: expectativas e fracassos

Edevandro Pereira da Cruz\*

## Resumo

O presente artigo debruçará sobre a história da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré com o objetivo de discutir a respeito dos motivos que levaram aos sucessivos fracassos da empreitada, bem como entender quais eram as expectativas suscitadas por aquela sociedade em torno desse empreendimento. Serão tomados como base para este estudo, os autores Ernesto Mattoso (1885) e Francisco Hardman (1988), que escreveram sobre o assunto em épocas distintas de maneira a cruzar seus argumentos a respeito da problemática em questão de modo a possibilitar uma melhor compreensão da realidade.

**Palavras chave:** Madeira-Mamoré, expectativas, fracassos.

---

\* Graduando em licenciatura e bacharelado em História da UFPA, sob orientação do Prof.º Dr. Fernando Artur Freitas Neves.

De acordo com Hardman (1988), a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré é pensada sob a égide da modernidade representada pelos artifícios inovadores de técnicas arquitetônicas, no qual o sentimento de expansão da civilização a lugares inóspitos ainda não completamente subjugados eram compartilhados pela elite burguesa de então. No entanto, mesmo com todas essas inovações tecnológicas empreendidas na empresa não foram suficientes para evitar uma sucessão de fracassos como as do relato a seguir.

Junto ao porto, está inutilizada uma esplendida locomotiva Baldwin, já sem o sino e o apito, completamente estragada. Máquinas fixas para plano inclinado, para embarque e desembarque de cargas, armazéns em ruínas, inúmeras pilhas de trilhos Wignoles ainda bons, correame, carros de mão, alavancas, barras de ferro e de aço, rebiques, parafusos, moetões, cadernais, encerados, ferramentas de toda espécie, vagonetes, rodas em eixos, carvão de pedra estragado, caixas de fumo já podre, zinco em profusão, madeira, pilhas de dormentes apodrecidos, tornos, bigornas, marretas, fio telegráfico, isoladores, etc.

A dois quilômetros pela linha, existem as ruínas da serraria a vapor, alguns aparelhos telegráficos, postes, etc., em completo estrago.

Pelo mato, a cada passo, se encontram vestígios: pás, enxadas, picaretas, carrilhos, tudo estragado.

Confrage-nos ver tantos e tantos contos de réis em perfeita perda, tanta soma de sacrifícios sem resultados.<sup>1</sup>

Esse relato feito por Ernesto Mattoso, secretário da Comissão Morsing, em 1883, cujo papel era, segundo Hardman, “proceder ao levantamento das razões para os sucessivos fracassos, até ali, dos projetos de construir a Madeira-Mamoré”<sup>2</sup>, é apenas um exemplo dos vários insucessos das seguidas tentativas de se construir uma estrada de ferro na Amazônia. Se junta aos danos e perdas materiais acima mencionados como configuração desses fracassos as várias mortes de trabalhadores chegando à soma, de acordo com Hardman, baseado nos dados fornecidos pelo serviço sanitário da companhia, de 1593 mortes ocasionadas por diversos fatores, dentre os quais, os ambientais, isso apenas no período de 1907 a 1912, ou seja, na terceira tentativa de construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, sem contar do dissabor de tê-la desativada em 1972, após tantos infortúnios sofridos em sua construção.

Mas, a que se devem os sucessivos fracassos na construção da ferrovia Madeira-Mamoré? E mais, quais eram as expectativas daquela sociedade entorno da construção desta estrada de ferro? São estas as questões que pretendo discutir no decorrer do presente labor.

---

<sup>1</sup> BRASIL, Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira-Mamoré: Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira: itinerário e trabalhos. Impressões de viagem por um dos membros da Comissão. Rio de Janeiro, 1885, pp. 152-3.

<sup>2</sup> HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: companhia das Letras, 1988, p. 105.

Segundo Mattoso (1885), em 1867, o governo do Brasil e da Bolívia assina o Acordo de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, e a partir daí surge à idéia de realizar a abertura de canais para contornar os trechos encachoeirados dos rios Madeira e Mamoré e, por meio deste atingir o rio Amazonas com o fito de fazer a ligação da Bolívia ao oceano Atlântico. Tal encargo ficou sob responsabilidade do coronel Earl Church com a concessão, em 1868, concedida pelo governo boliviano, para criar e explorar a *National Bolivian Navigation Company*.

Conforme Mattoso, caso não fosse possível a abertura de canais para vencer as regiões encachoeiradas dos rios, o coronel Church, em 1869, por meio de uma cláusula conseguiu a autorização para a construção de uma estrada de ferro para este fim, que de acordo com Hardman,

tratava-se de idéia nada original que contava, então, com vários precedentes. Em 1961, o general boliviano Quentin Quevedo, descendo o rio Madeira, aventou a hipótese de canalização, ou de uma estrada de ferro. No mesmo ano, o engenheiro ferroviário brasileiro João Martins da Silva Coutinho, a serviço da província do Amazonas, viajou pelo Madeira, encarregado de fazer estudos sobre a viabilidade da navegação e colonização da área. Concluiu, também, por um sistema integrado de navegação a vapor e ferrovia.<sup>3</sup>

Assim, de acordo com Mattoso, a partir de então começaram as negociações entre o Brasil e a Bolívia entorno da construção da estrada de ferro, “que, partisse de um ponto abaixo do Madeira até o ponto mais vantajoso acima de Guajará-mirim”<sup>4</sup>; negociações essas, confirmadas pelo decreto nº 4509 de 30 de abril de 1870, favorecidos em grande parte por pareceres como os de acima citados, no qual o Império brasileiro dá a concessão ao general Church para a construção da ferrovia, sendo portanto, de acordo com Hardman, criada por este, em 1871, uma nova empresa, a *Madeira-Mamoré Railway Co. Ltd.*

Negociação realizada, “restava agora ao coronel levantar fundos junto às finanças internacionais, em nome do governo boliviano, um empréstimo de 1.700,000 libras para formação do capital das empresas”<sup>5</sup> para levar a cabo a empreitada, o que não foi, em certa medida, difícil, sendo exigido apenas, conforme Hardman, que a *Public Works Construcion Co.*, uma empresa inglesa, fosse a firma construtora.

Depois de assinados os contratos, segundo Hardman, foram iniciados os trabalhos da primeira fase do projeto, culminando em fracassos um ano depois; os motivos, segundo

---

<sup>3</sup> HARDMAN, *op. cit.*, p. 122.

<sup>4</sup> BRASIL, *op. cit.*, pp. 5-6.

<sup>5</sup> HARDMAN, *op. cit.*, p. 123.

Mattoso, até o momento de sua expedição ao rio Madeira, não se tinham esclarecidos, sendo no seu entender provável que “uma das causas dos malogros da empresa foi, sem dúvida, a falta de base para formação dos contratos”<sup>6</sup>. A esse respeito, Hardman conclui que a despeito do contrato firmado para tal empreendimento era previsível que resultasse em fracassos, pois com relação às operações financeiras tudo estavam acertado e bem entendido, mas no que tange ao

... terreno onde seria construída a ferrovia ninguém sabia nada. Ninguém, até aquele momento, havia percorrido o terreno adjacentes às cachoeira, em toda sua extensão, afim de ao menos conhecer superficialmente. Ninguém sabia o que se escondia atrás da pujante floresta Amazônica que se divisava das cachoeiras do Madeira. Não se sabia se era terreno montanhoso, plano e enxuto, ou alagado. A ignorância sobre a zona que a ferrovia deveria atravessar era completa. Não se sabia nem qual a extensão ao menos aproximada que teria a estrada de ferro. Nenhum engenheiro boliviano ou brasileiro fora chamado para opinar sobre a construção. E naquele mês de 1872, tudo na praça de Londres estava concluído para ser dado início aos trabalhos da construção.<sup>7</sup>

Com base nesses argumentos pode-se concluir que os motivos do fracasso da construtora *Public Works*, na tarefa de levar a cabo a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, se deveram em grande parte por falta de uma avaliação criteriosa sobre a região onde esta seria construída, de maneira à melhor pesar os custos a serem investidos no empreendimento. Ao invés de se preocupar em conhecer as peculiaridades da região, os responsáveis pelo empreendimento preferiram discutir a respeito das finanças sem levar em consideração os aspectos referidos anteriormente, de modo a fracassar no momento de acertar os custos da obra, provocando assim, pois, o fracasso da empreitada.

O saúdo dessa primeira tentativa de construção da ferrovia foi à “morte de centenas de pessoas, entre trabalhadores braçais e pessoal técnico-administrativo”<sup>8</sup>, além da perda de uma considerável soma em dinheiro provocada pelos estragos dos materiais valiosos que foram abandonados ao tempo pela empresa quando da sua retirada.

Contudo, os fracassos cometidos na primeira tentativa de contornar as cachoeiras do rio Madeira tendo, de acordo com Hardman, a empresa *Public Works*, como maior símbolo da ruína, não foram suficientes para acabar com os ânimos das pessoas envolvidas entorno da construção da estrada de ferro. Tanto é que, como afirma Hardman, enquanto a *Public Works*

---

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>7</sup> FERREIRA, 1981 *apud* HARDMAN, 1988, p. 124

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 124.

pedia a indenização por perdas e danos nos tribunais ingleses afirmando que o coronel Church agira de má fé, este tratava de providenciar recursos financeiros e em negociar com outra empreiteira para dar prosseguimento aos trabalhos na construção da referida estrada, encontrando no governo brasileiro um de seus principais aliados, sendo na ocasião, encaminhado pelo imperador brasileiro, um projeto ao senado que previa a ajuda financeira, que só seria aprovado quatro anos depois, após o coronel Church ter assinado o contrato com a empresa *P. & T. Collins*, uma conceituada firma de engenharia e construção da Filadélfia; contrato este conseguido em grande parte, conforme atesta Hardman, pela mediação do empresário Franklin Gowen, presidente de uma grande indústria de aço, a *Philadelphia and Reading Coal and Iron Co.*, “com o fito de obter exclusividade para o fornecimento de material ferroviário a *P. & T. Collins*, enquanto durassem as obras.”<sup>9</sup>

Os trabalhos de construção da *Collins* na estrada de ferro se iniciam em 1878, e os resultados dessa nova tentativa não foram menos traumáticos do que os obtidos pela *Public Works*, quatro anos antes. De acordo com Hardman, ao longo de um ano e seis meses de trabalhos, o número de mortes chegou à soma de mais de quinhentas, de um total de mais de mil e quinhentas pessoas. Os prejuízos financeiros dessa fase de construção já foram vislumbrados na abertura deste labor. Pelo tamanho do dissabor pode-se dizer que no tocante ao andamento da obra os resultados foram pouco expressivos obtendo como resultado “sete quilômetros de trilhos assentados, além do levantamento técnico preliminar de 110 quilômetros, que ironicamente se interrompia junto as quedas conhecidas como Caldeirão do Inferno”<sup>10</sup>.

Segundo Hardman, os motivos desse novo fracasso mais uma vez está relacionado à falta de uma avaliação objetiva dos custos desse empreendimento; mesmo sendo firmado um contrato cujo valor se equivalia ao dobro do valor acertado com a *Public Works*, cinco anos antes, “ninguém, em sã consciência, nem os contratantes nem os contratados, tinham condições de avaliar objetivamente os custos globais de uma obra tão vasta e dificultosa.”<sup>11</sup> Dificuldades essas, que giravam, segundo Hardman, em grande parte, entorno da escassez de mão-de-obra, devido ao elevado grau de mortes, causadas pelas epidemias tropicais e acidentes nos locais de trabalho; e as deserções também em massa aliado as greves e revoltas de trabalhadores.

---

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 125.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 131.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 125.

O fracasso da *Collins* mais uma vez frustravam as expectativas que eram depositadas em torno dos benefícios que a estrada de ferro Madeira-Mamoré propiciaria a economia de ambos os países, qual seja, a de que com essa estrada as economias regionais de ambos, se elevassem as cifras que surpreendesse até os países de economia mais elevadas, propiciadas pela facilidade de escoamento das mercadorias que antes não havia devido às dificuldades que emanam de um trecho do rio Madeira, “em resumo, são dez corredeiras, três saltos e sete cachoeiras numa distância aproximada de quatrocentos quilômetros”<sup>12</sup>. A declaração do coronel Church, ao *Philadelphia Times*, nos dar uma dimensão das expectativas centrada entorno desse empreendimento.

É para remediar essa situação [o isolamento econômico da Bolívia] e para revelar ao mundo região tão bela quanto o Paraíso Terrestre que dois engenheiros de Filadélfia [os irmãos Collins] vão contornar as corredeiras do Madeira. Não sou nenhum visionário; ao contrário, sei bem o que digo [...]. Terminada essa obra monumental, a riqueza da Austrália e a da Califórnia empalidecerão ante a produção aurífera das montanhas e dos riachos bolivianos, bem assim ante as safras abundantíssimas das planícies e dos vales que lhes ficam de permeio.<sup>13</sup>

As palavras proferidas em um banquete por um dos saudistas da Comissão Morsing, em Belém, o Dr. Miguel Lucio, no momento de levantar brinde, também nos dar uma noção das expectativas gerada na cidade ante aos esforços de reconstrução da estrada de ferro Madeira-Mamoré:

O modestíssimo banquete que vos oferecemos significa o jubilo que sentimos pela vossa chegada às terras da Amazônia, a esperança que nutrimos que o grande cometimento, que é hoje uma aspiração nacional, seja em breve realidade, e os votos que fazemos para os vossos esforços sejam coroados dos mais felizes resultados.<sup>14</sup>

Na ocasião, o jornal *Diário do Grão-Pará*, de acordo com Mattoso, afirma que a construção da estrada de ferro era tida como a maior aspiração da Amazônia e que o Pará ao saudar a Comissão Morsing estava saudando a aurora do progresso. Sendo assim, caberia ao governo esforçar-se em não esmorecer no caminho.

No entanto, de acordo com Hardman, o relatório feito pela referida comissão, no qual uma parte foi exposta na abertura deste artigo, “as extremas dificuldades enfrentadas por ela

---

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 122.

<sup>13</sup> CRAIG, 1947 *apud* HARDMAN, 1988, p.114.

<sup>14</sup> BRASIL, *op. cit.*, p. 38.

acabaram por encerrar aquele ciclo de derrotas”<sup>15</sup> e com elas as expectativas entorno da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

De acordo com Hardman, quando em 1907 reinicia as obras de construção da ferrovia, possibilitadas pelo Tratado de Petrópolis, assinado em 1903, entre o Brasil e a Bolívia \_ no qual o Brasil se responsabilizara em construir a ferrovia em troca da anexação ao Brasil do território do Acre, pondo fim a Guerra que ocorria naquele território \_ os objetivos não eram totalmente econômicos, sendo necessário “para que renascesse o sonho, já em plena República, [...] forjar novas ‘necessidades’ em relação ao projeto.”<sup>16</sup> pois aquela altura, conforme Hardman, no que diz respeito a questão do transporte, a Bolívia dispunha de varias opções rápida e barata para escoar suas riquezas até o Atlântico, como por exemplo, a navegação fluvial, via Assunção, até Buenos Aires; por ferrovia, de Santa Cruz de La Sierra e Corumbá, até Santos, entre outros. Assim, não havia simplesmente por que fazê-lo, a não ser por outro motivo, como o cogitado por Hardman, a saber:

a decisão de construir aquela estrada de ferro numa região insalubre e quase inacessível possui determinações mais específicas que passam pela afirmação nacional, pelo desejo de dominar o desconhecido e selvagem, pelo afã \_ em dado momento incontornável \_ de percorrer territórios estranhos e de transformá-los, neles imprimindo as marcas conhecidas da engenharia mais avançada.<sup>17</sup>

Além disso, ao final das obras, em 1912, após 364 quilômetros, conforme Hardman, depois de tantos infortúnios, “vivia-se exatamente o grande colapso da borracha, com a queda vertiginosa dos preços internacionais do látex, afetados pela concorrência da produção asiática”<sup>18</sup> o que pode ter contribuído para sua desativação em 1972. Hardman pondera ainda, que a despeito dos altos custos empreendido naquela empreitada, levando em consideração aquela conjeturas, era “como se um verdadeiro carrossel de ilusões presidisse os atos dos homens que, neste século, voltaram a representar o espetáculo de uma ferrovia no Alto Madeira.”<sup>19</sup>(p. 138)

---

<sup>15</sup> HARDMAN, *op cit*, p.136.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 136.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 137.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 137.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 138.

## **Considerações finais**

Neste breve artigo apresentamos, embora de maneira resumida, alguns dos motivos dos insucessos na construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré e as expectativas das elites burguesas entorno dela. Na oportunidade percebemos que a subestimação com relação aos desafios impostos pela natureza, por parte dos envolvidos no empreendimento foi um dos principais fatores para os fracassos com a obra. Movidos pela autoconfiança, propiciada pelas inovações das técnicas arquitetônica que marcou aquela época fez com que fossem negligenciados, no momento de acertar os contratos, aspectos fundamentais para o bom êxito do empreendimento, como por exemplo, as peculiaridades da região a ser construída a ferrovia. Com relação às expectativas entorno estrada de ferro percebemos esta se centrava, em larga medida, entorno dos benéficos financeiros que ela iria proporcionar a região e também pela expectativa de afirmação nacional como país moderno.



## **Referência Bibliográfica**

HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: companhia das Letras, 1988.

BRASIL, Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira-Mamoré: Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira: itinerário e trabalhos. Impressões de viagem por um dos membros da Comissão. Rio de Janeiro, 1885.