



# Análise do projeto de revitalização do patrimônio histórico e cultural da estrada de ferro Madeira-Mamoré

*Analysis of the project to revitalize the historical and cultural patrimony of the railway Madeira-Mamore*

*Análisis del proyecto para revitalizar el patrimonio histórico y cultural del ferrocarril Madeira-Mamoré*

**José Luís Gomes da Silva** < gomesdasilvaster@gmail.com >

Professor Assistente III da Universidade de Taubaté. Coordenador Adjunto do Programa de Pós Graduação da Universidade de Taubaté (UNITAU), Taubaté, SP, Brasil.

**José Amparo Pinheiro** < amparopinheiro@yahoo.com.br >

Mestre em Gestão e Desenvolvimento Regional pela Universidade de Taubaté (UNITAU), Taubaté, SP, Brasil. Professor do curso de Administração da Faculdade São Lucas (FSL), Porto Velho, (RO), Brasil.

## CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebido 25-fev-2013

Aceito 09-jul-2014

## FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

SILVA, J; PINHEIRO, J. Análise do projeto de revitalização do patrimônio histórico e cultural da estrada de ferro Madeira-Mamoré. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 14 n. 2., p. 167-182, ago. 2014

### REALIZAÇÃO



### APOIO INSTITUCIONAL



### PATROCÍNIO



**Resumo:** O objetivo desse estudo foi analisar formas de apoio para desenvolvimento e criação de empreendimentos. Este artigo tem como objetivo principal analisar e discutir as fases do projeto de restauração e revitalização da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), em Porto Velho-RO, na perspectiva do fortalecimento dos aspectos culturais e históricos, bem como o turismo nessa região. Dado o estado de conservação do patrimônio material da ferrovia, foi proposta a seguinte indagação: as ações promovidas pelo projeto de restauração e revitalização da EFMM são suficientes para cessar o processo de abandono e depredação de seu patrimônio histórico e cultural? O estudo foi realizado por meio de uma pesquisa documental e de campo, com análise dos documentos relativos ao projeto que está arquivado no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, em Porto Velho, e visita ao local onde se deu a intervenção do espaço com o registro fotográfico que é apresentado neste artigo. Pôde ser constatado que foram realizadas ações de restauração e revitalização de parte daquele espaço, com urbanização da praça da estação da EFMM, restauração do galpão onde funcionava o museu da ferrovia, galpão de depósito, calçamento e construção de tablado na orla do rio Madeira, na parte que margeia a praça. Entretanto, observou-se que a ausência de um cronograma de implantação pode e poderá comprometer o projeto e, conseqüentemente, atrasar o desenvolvimento social, cultural e histórica da região.

**Palavras-chave:** Revitalização; Patrimônio histórico-cultural; Turismo.

**Abstract:** The main objective of this article is to analyze and to discuss the phases of the restoration and revitalization project of the Madeira Mamoré Railway (EFMM) in Porto Velho. Given the state of conservation of the material heritage of the railroad, the following question was proposed: Are the actions promoted for the restoration project and revitalization of the EFMM enough to cease the process of abandonment and depredation of this historic and cultural site? The study was carried through by means of a documentary and field research, with analysis of the project that is archived in the Institute of National Historic and Artistic Heritage and Sites (IPHAN) in Porto Velho and visits to the place of the intervention with the photographic register that is presented in this article. It is clear that there were actions of restoration and revitalization of part of that place, with urbanization of the square near the EFMM station, restoration of the shed where used to be the museum of the railroad, the shed of deposit, stone pavement and construction of a deck in the edge of the Madeira River where there is the square. However, it was observed that the absence of an implementation schedule can compromise the project and consequently hold up social, cultural and historical development.

**Keywords:** Revitalization; Historic and Cultural Heritage; Tourism.

**Resumen:** Este artículo tiene como objetivo analizar y discutir las fases del proyecto de restauración y revitalización de la Ferrocarril Madeira - Mamoré ( EFMM ) en Porto Velho -RO , bajo la visión de fortalecer el turismo cultural, histórico, y dado a la región el estado de conservación del patrimonio material de la vía férrea se propuso la siguiente pregunta: ¿ las acciones promovidas por el proyecto de restauración y revitalización de EFMM son suficientes para detener el proceso de abandono y la depredación de su patrimonio histórico y cultural? El estudio se realizó através de la investigación y el campo de escritorio, con la revisión de los documentos relacionados con el proyecto que se presentó en el Instituto de Nacional de Patrimonio Histórico y Artístico - IPHAN en Porto Velho, y visitar el lugar donde fue necesaria la intervención del espacio con el registro fotográfico que se presenta en este artículo. El estudio mostró que no había acciones de restauración y revitalización de una parte de ese espacio con el cuadrado de la EFMM urbanización trabajos de restauración estación cobertizo donde el museo del ferrocarril, una nave de almacenamiento, la pavimentación y la construcción en el borde de la tarima en río Madeira parte que limita con la plaza, sin embargo, se observó que la ausencia de un calendario de ejecución puede y va a poner en peligro el proyecto y, en consecuencia impedir el desarrollo social, cultural e histórico de la región.

**Palabras clave:** Revitalización; Patrimonio histórico y cultural; Turismo.

## Introdução

O patrimônio histórico e cultural da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) ficou por um longo período completamente abandonado, o que levou à depredação e sucateamento dos bens que pertenciam à ferrovia, e a extinção do complexo turístico existente. A falta de manutenção, bem como a precária segurança em que o patrimônio da ferrovia foi submetido, resultou em um estado de completo abandono da praça que originou a construção da estrada de ferro e o surgimento do município de Porto Velho.

A intervenção no complexo turístico da EFMM, atualmente em andamento, ocorreu no sentido de restaurar e revitalizar o espaço, para que ele possa ser utilizado pela população em atividades de cultura e de lazer. A implementação do projeto de restauração e revitalização do complexo turístico da EFMM, sob a administração da prefeitura do município de Porto Velho, está dividida em três fases: Fase I – Recuperação, Fase II – Urbanização, Fase III – Arquitetura Interna.

Observa-se que a implementação do projeto de restauração e revitalização da EFMM visa a tornar o espaço um atrativo turístico para a cidade, que poderá contribuir para o crescimento do turismo local. Apesar de haver a intervenção do projeto em andamento, torna-se oportuno buscar resposta à seguinte pergunta: as ações promovidas pelo projeto de restauração e revitalização da EFMM são suficientes para cessar o processo de abandono e depredação de seu patrimônio histórico e cultural?

## Método

Este estudo tem como objetivo principal analisar o projeto de restauração e revitalização do complexo da EFMM a partir das dimensões utilizadas para compor os índices da pesquisa dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento do Turístico Regional, (relatório 2009) do Ministério do Turismo.

Como metodologia de pesquisa, utilizou-se a pesquisa exploratória, com observações periódicas in-loco, realizada na praça da estação da EFMM, local foco do estudo, no sentido de coletar informações, que viessem ajudar a compreender melhor como delinear o foco da pesquisa.

Como procedimento técnico realizou-se pesquisa documental, em que se procurou analisar e discutir os dados relativos ao Projeto de Restauração a partir das dimensões utilizadas. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) serviu de base para acesso à documentação que autorizou o projeto de restauração e revitalização do espaço. O referencial bibliográfico foi desenvolvido por meio de consulta a livros, a sites: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO); Ministério do Turismo; Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR); Departamento nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Organização Mundial de Turismo (OMT/ONU); bem como artigos, dissertações e teses de autores que abordam o assunto, objeto da pesquisa.

Com o objetivo de analisar e discutir as fases de implementação e as ações do projeto de restauração e revitalização da EFMM, no município de Porto Velho-RO, o objeto deste estudo foi delimitado à praça da estação da ferrovia.

As fases de implementação do projeto de revitalização do complexo histórico e cultural da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, de responsabilidade da Prefeitura do município de Porto Velho, por meio da Fundação Iaripuna (Instituição Cultural do Município de Porto Velho), denominado de “Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: História e Memória de um Povo. Anteprojeto de Restaura-

ção e Revitalização do Complexo da EFMM”, de fevereiro/2005 (IPHAN, 2007, fls. 08), contempla as seguintes fases:

FASE I – Recuperação: foi efetuado estudo de área, descrição dos prédios, uso atual, estado de conservação, necessidade da área e prioridades. Todos para os seguintes bens: Praça Madeira-Mamoré, Armazém 01 (museu da ferrovia), Armazém 02 (depósito), Armazém 03 (uso exclusivo da marinha), Estação de passageiros, Oficina e Rotunda, Casa de força e Plano inclinado.

FASE II – Urbanização: Alargamento da Av. Farquhar, que dá acesso à praça da ferrovia, com a implantação de quiosques no calçadão da avenida e criação de 169 vagas para estacionamento. Ainda, na praça, a criação de um lago contendo espécies de peixes e vegetação aquática da região. Próximo à estação de passageiros, uma bandeira do Estado de Rondônia, hasteada a 30 metros de altura. Um mirante que avança sobre o Rio Madeira e um calçadão para passeio em toda a orla. Estão incluídos, também, uma praça de alimentação, playground, ciclovias, quadras de esportes e o uso dos armazéns para criação de oficinas e salas para exposições.

FASE III – Arquitetura Interna: O armazém 01 será usado como Armazém Gastronômico, abrigando, no pavimento térreo, dois restaurantes e duas lanchonetes. O armazém 02, composto por três salas, onde acontecerão palestras, debates, peças teatrais, projeção de filmes e, ao centro, mostra de artes. O armazém 03 foi destinado para as oficinas artísticas e teatrais. O antigo prédio da casa de força será utilizado como casa do turismo, destinada à prestação de informações ao turista. No plano inclinado funcionará a administração do complexo.

## Histórico da estrada de ferro Madeira-Mamoré

O Patrimônio Histórico é a identidade histórica dos bens de uma sociedade, que se mantém vivo no uso e costume. Da mesma forma por meio do patrimônio cultural é possível conscientizar a sociedade local da necessidade da compreensão do conhecimento da origem da sua história (CHOAY, 2001).

Para compreender a história, deve-se compreender o porquê da construção de uma ferrovia no interior da Amazônia, no início do século XX (1907 a 1912). Portanto, é preciso retornar a alguns registros da história, que apontam a disputa entre Brasil e Bolívia pelo território do Acre, região conhecida como grande produtora do látex, e que não tinha seus marcos divisórios devidamente conhecidos. O interesse pelo território deu-se por tratar de uma região cobiçada devido a sua produção de matéria-prima com grande demanda, conforme comenta Fernandes (2005, p. 27) ao dizer que “o século XX inicia, tendo a borracha amazônica como produto regional mais valioso do mundo”.

O potencial de produção do látex (maior região produtora do mundo) era explorado, na sua maioria, por brasileiros. Embora o Brasil reconhecesse, por meio do Tratado de Ayacucho, de 1867, que aquela região pertencia à Bolívia, não se tinha de forma clara uma linha demarcatória do território. Este fato gerou atrito entre os dois países, quando o governo boliviano tentou controlar a área e os brasileiros que ali trabalhavam. (TEIXEIRA; FONSECA, 1998).

Os autores comentam que a motivação para que Plácido de Castro proclamasse a República Independente do Acre deveu-se a uma avaliação sobre a intervenção norte americana em Cuba e Porto Rico, o que poderia resultar na possibilidade dos americanos intervirem, também, naquela região em conflito (Acre). Foi considerando que essa possibilidade pudesse ocorrer que Plácido de Castro

organizou os brasileiros e derrotou os bolivianos, que se encontravam aquartelados naquela zona de litígio.

Para Teixeira e Fonseca (1998, p. 135), a solução para o conflito sobre a área em litígio veio por via diplomática com a assinatura do Tratado de Petrópolis, em 1903, entre Brasil e Bolívia, “[...] no qual este último país renunciava aos direitos sobre o território em litígio mediante o pagamento, pelo beneficiário, de uma indenização de 2.000.000 de libras esterlinas”. Além do pagamento no tratado celebrado entre os dois países, o governo brasileiro se comprometeu a construir uma estrada de ferro entre os municípios de Porto Velho e Guajará-Mirim às margens dos rios Madeira e Mamoré (OLIVEIRA, 2005).

Em seus comentários, Teixeira e Fonseca (1998, p. 138) afirmam que a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) teve início em 1871, como “Madeira-Mamoré Railway Co. Ltda., sob a direção de George Earl Church [...]”. Devido às dificuldades encontradas (Figura 1), o trecho inicial da ferrovia avançou apenas 7 km, sendo a obra interrompida em 1879. A construção da ferrovia foi retomada em 1907 e concluída em 1912, sob o comando de Percival Farquhar.

**Figura 1. Deslizamento de trilhos provocados pela chuva (1909-1910)**



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (José Rosael)

A construção de uma ferrovia em uma região de florestas, onde o único meio de comunicação e transporte eram os rios, apresentou-se como um grande desafio para seus construtores. Segundo Ferreira (2005, p. 80), “Não se sabia se era terreno montanhoso, plano e enxuto, ou alagado. A ignorância sobre a zona que a ferrovia deveria atravessar era completa.”, o que pode ter contribuído para o fracasso inicial da obra, que tinha como objetivo final uma saída para o Oceano Atlântico, utilizando-se dos rios navegáveis como Madeira e Amazonas. Apesar de encontrar-se na divisa entre o Brasil e a Bolívia e numa região de difícil acesso, considerado à época de sua construção, “nenhum engenheiro boliviano ou brasileiro fora chamado para opinar sobre a construção” (FERREIRA, 2005, p. 80).

## **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: uma alternativa de acesso ao oceano Atlântico**

A disputa litigiosa entre Brasil e Bolívia pelo território do Acre, de acordo com o Tratado de Petrópolis (Art. 7, Decreto 5.161, de 10 de março de 1904), condicionou que “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 [...]”, o que facilitaria o escoamento da produção da Bolívia aos mercados europeu e americano.

A construção da ferrovia que, então, passa a atender a uma exigência do Tratado de Petrópolis, possibilitaria que, segundo Ferreira (2005, p.56), o interior da Bolívia ficasse conectado ao Oceano Atlântico em Belém do Pará, pelos rios Mamoré e Beni, que são afluentes do Madeira. Para Fernandes (2005, p. 17), os obstáculos naturais representados pelos trechos encachoeirados ao longo dos 370 quilômetros entre as cidades de Guajará-Mirim, na divisa com a Bolívia, e Porto Velho poderiam ser superados com “[...] a construção de uma ferrovia, no trecho das cachoeiras existentes nos vales do Madeira e Mamoré”. A ferrovia garantiria o acesso da Bolívia ao Oceano Atlântico por meio de navegação pelos rios da Amazônia.

À época do início da construção da EFMM, os meios de comunicação na Região Amazônica eram de difícil acesso, sendo os rios as principais vias de locomoção de pessoas, bem como para escoamento da produção, que se dava distante dos grandes centros consumidores. Borzacov (2007, p. 15) diz que “a E.F. Madeira-Mamoré, única no gênero na Amazônia, propiciou e constituiu secular aspiração dos povos do Brasil e da Bolívia, como meio de ligar esses países ao oceano Atlântico, e, por conseqüência, ao comércio internacional [...]”, pois, com a sua construção, contornando os trechos onde se localizavam as grandes cachoeiras, possibilitaria o acesso à parte navegável do Rio Madeira que deságua no principal rio navegável da bacia amazônica: o rio Amazonas.

O interesse pela Bolívia na busca por uma saída para o mar deveu-se ao seu isolamento ocorrido após sua independência, em que ela perdeu o acesso ao oceano Pacífico, que ocorria pelos portos do Chile e Peru. Sua fronteira com o Brasil (Acre, Mato Grosso e Rondônia) era servida por rios navegáveis e atendia a suas aspirações comerciais de atingir mercados estrangeiros, utilizando-se dos rios da bacia amazônica. A navegação na fronteira entre Brasil e Bolívia ocorria de forma amigável, tendo em vista o acordo do Tratado de Ayacucho, que afirmava:

Nos 6º e 7º artigos declara reciprocamente livre o comércio e a navegação mercante, com isenção de impostos, nos rios que, passando pela nova fronteira, desembocam no Oceano Atlântico, ressaltando, porém, que o privilégio é apenas para navios de bandeira brasileira ou boliviana. (TEIXEIRA; FONSECA, 1998, p. 93)

A distância para a Bolívia atingir o oceano Atlântico era muito grande, se considerada a forma e condições de transporte a que era submetida à época. Para alcançar o Atlântico, tinha que passar pelos trechos encachoeirados do Rio Madeira, o que era impossível para embarcações de grande porte. O rio era o único meio de acesso, pois não havia estrada entre os municípios de Porto Velho e Guajará-Mirim. A partir de Porto Velho, o Rio Madeira era navegável até a foz do Amazonas, e dali até o oceano, as grandes embarcações não tinham problemas para navegar.

Na Figura 2, pela linha traçada em vermelho, podem-se observar os pontos entre Guajará-Mirim (RO) e Belém (PA), que correspondem ao trajeto que ligaria a Bolívia ao Oceano Atlântico.

Figura 2. Mapa da Bacia Amazônica



Legenda: Acesso ao Atlântico por hidrovias – de Guajará-Mirim (RO) a Belém (PA)

Fonte: Adaptado DENIT Mapa da Bacia Amazônica (2010).

A construção da EFMM, além de ter se apresentado como um grande desafio para a época, mostrou o quanto era inóspita e desconhecida a região, o que provocou a interrupção da obra por um longo período de 28 anos. No entanto, a ferrovia foi considerada um marco para o desenvolvimento da região, principalmente no que se refere ao Estado de Rondônia, pois, em decorrência de sua implantação, surgiram os dois primeiros municípios: Porto Velho e Guajará-Mirim.

Concluída em 1912, a EFMM inaugurou um período novo para o transporte na região da fronteira entre Brasil e Bolívia, o que possibilitou o acesso desse país ao trecho navegável do rio Madeira, que liga os principais rios navegáveis da bacia amazônica. As condições pelas quais a obra da ferrovia foi imposta demandaram um grande contingente de recursos humanos. A partir da leitura dos números constantes nos registros oficiais, é possível ter a dimensão da dificuldade que foi construir uma ferrovia ao final do século XIX e início do século XX, como por exemplo, os “21.817 homens” contratados entre os anos de 1907 e 1912. (FERREIRA, 2005, p. 301).

Mas a inauguração da EFMM, a princípio, não mais parecia de grande interesse para a Bolívia, que já estava prestes a ter acesso ao Pacífico, por estrada de ferro que fora construída em seu altiplano, por países como Argentina e Chile, que tinham interesse no acesso à costa americana no Pacífico e na Ásia, por meio do Canal do Panamá, que, segundo Ferreira (2005, p. 291), “[...] em 1915 estaria concluído, e funcionando plenamente”.

Pode-se observar que os benefícios pretendidos inicialmente pela Bolívia, no ano de 1871, em que se deu início à ideia da construção da ferrovia, passariam a ser atendidos via Pacífico, o que, de certa forma, contribuiu muito para a perda do potencial de exploração econômica da EFMM, tendo

em vista que o país com maior interesse na saída para o Atlântico, a Bolívia, preferiu a saída pelo Pacífico.

O governo brasileiro aprova o arrendamento da ferrovia à Madeira-Mamoré Railway Company que, conforme Oliveira (2000, p. 67-68), operaria “por um prazo de 60 anos a partir de 1912”. A ferrovia tinha, à época, como principal produto a ser transportado, a borracha (Figura 3), que era extraída na região do Alto Madeira (divisa entre Brasil e Bolívia), além de suprimentos diversos, bem como o transporte de passageiros para atender às comunidades que se formaram entre as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim, no território brasileiro. Segundo Fernandes (2005, p. 37):

A EFMM entrou em operação com a sensação de fracasso, em consequência da desvalorização da borracha amazônica no mercado internacional, uma vez que a Malásia já produzia, nesta época, o látex em grande escala, fazendo o preço de produção ser competitivo.

**Figura 3. Pelas de Borracha aguardando o embarque (1909-1910)**



Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (José Rosael)

Observa-se que a conclusão da EFMM e o início de suas operações se deram em um processo concorrencial da alternativa que a Bolívia passou a ter com a saída para o pacífico e com a crise que viria a instalar-se em decorrência da borracha competitiva da Malásia. Para Oliveira (2000, p. 68), “Os tempos áureos da ferrovia não foram tão duradouros, visto que, dois anos após a inauguração, a ferrovia passou a trabalhar em déficit”. Por ter sido construído com um objetivo principal para o transporte de único produto produzido em grande quantidade, na região, as demais atividades operadas pela ferrovia não foram suficientes para garantir a sua viabilidade econômica.

A crise, que abateu sobre a economia americana em 1929, afetou a economia mundial e levou a Madeira Mamoré Railway Company a considerar inviável operar a ferrovia, “e no dia 5 de abril de 1937, o Decreto nº 1.547 declarou rescindido o contrato de 1909”, conforme afirma (FERREIRA,

2005, p. 344). O 5º Batalhão de Engenharia e Construção (BEC) assumiu o controle da ferrovia até 1972, quando foi definitivamente desativada (OLIVEIRA, 2000).

Uma obra com tamanha singularidade, tendo como questão central a sua construção em uma região de difícil acesso de recursos materiais e humanos, construída com a finalidade de atender a uma demanda localizada, tornou-se inviável com o passar do tempo, uma vez que os principais mercados consumidores passaram a ser supridos pela borracha produzida na Ásia. Teixeira e Fonseca (1998, p.142) comentam que:

A legendária Madeira-Mamoré, que interligava os trechos encachoeirados do Madeira ao Mamoré, deveria ser um símbolo. Como representação máxima da tecnologia e da civilização, ela devia estabelecer e viabilizar as práticas do capitalismo nos ermos do extremo sertão oeste, em pleno mundo encharcado da Amazônia.

Percorrendo um trecho da floresta amazônica, que tinha nos rios seu único meio de acesso aos lugares distantes, a ferrovia Madeira-Mamoré desempenhou importante papel no desenvolvimento entre os municípios de Porto Velho e Guajará-Mirim, em Rondônia. Sua desativação fez parte da política do governo central da época que, segundo Mamede, Vieira e Santos (2008, p. 82), ficou marcada pelo “[...] abandono e sucateamento, resultado de uma decisão governamental que priorizou o modal rodoviário em detrimento do ferroviário”, o que provocou a desativação de ferrovias em várias regiões do país.

### **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: patrimônio histórico e cultural**

Desativada, a EFMM de Porto Velho a Guajará-Mirim, que constitui o trecho da ferrovia, ficou sem utilidade e iniciou o processo de degradação de seu patrimônio por estar desprotegido, sem que o poder público tomasse a iniciativa de resguardar os bens da ferrovia que demandou enorme custo financeiro e com grande perda de trabalhadores durante sua construção. Para Borzacov (2007a, p.28), da ferrovia restou:

Suas locomotivas, trens, litorinas, cegonhas e automóveis de linha foram banidos da sua casa, relegados ao desprezo e ao abandono, ficando ao relento, sofrendo com as intempéries do tempo e saqueadas pelo homem.

Observa-se que não houve cuidado direcionado à manutenção e preservação do patrimônio da Ferrovia. Para Fernandes (2005, p. 50), na sua desativação foi levada em consideração apenas a viabilidade econômica da atividade que era empreendida, pois:

O descaso com o patrimônio da Madeira-Mamoré chegou a tal ponto que, em 1979, o Ministério dos Transportes, através da Rede Ferroviária Federal, publicou um Edital, nos grandes jornais do sul do país, colocando à venda o que restava da Ferrovia.

A atitude tomada levou à manifestação de pessoas, como os ferroviários, que estiveram diretamente ligados à história, pois, “afinal, muitos deles haviam trabalhado na saga da construção da mesma, e, não poderiam admitir que, após tantos sacrifícios, ela fosse transformada em sucata” (OLIVEIRA, 2000, p. 70).

A EFMM, em seus “364 km” (FERREIRA, 2005, p. 330), ficou resumida às estações de Guajará-Mirim e de Porto Velho, com espaços utilizados como museu e pátios de manobras, além de diversos equipamentos que, embora deteriorados, constituem o patrimônio histórico e cultural da Ferrovia. E ainda, em Porto Velho, o trecho de 07 km de trilhos, que vai até Santo Antônio, o Pátio ferroviário da Estação, bens móveis e imóveis foram inscritos no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), em 07 de janeiro de 2008, como bens tombados.

A Figura 4 é testemunha de um símbolo do passado para a população de Porto Velho. Representa parte do patrimônio material que ainda resta da EFMM, que poderá funcionar como trem de turismo no trecho entre Porto Velho e Santo Antônio.

**Figura 4. Maria Fumaça nº 18 da EFMM (19/10/2010)**



## **Revitalização do patrimônio histórico e cultural e sua importância para o turismo de Rondônia**

Nas cidades, de forma geral, pode-se observar a existência de contrastes das formas arquitetônicas entre o antigo (velho) e o moderno (novo). Os espaços ocupados pelo antigo quase sempre estão em condições precárias de uso. A partir da década de 70, o IPHAN tem prestado serviços de proteção e fiscalização ao patrimônio histórico, o que tem contribuído para a preservação histórico-cultural desses bens. O Projeto da EFMM (2005, p. 19) propõe a revitalização do local, que é a “Intervenção programática que inclui mecanismos de reutilização e manutenção dos bens móveis, com funções apropriadas ao próprio bem e/ou ao sítio em que está inserido”. Dessa forma, possibilita a população desfrutar do espaço com segurança e em bom estado de conservação.

As cidades que possuem em seus espaços urbanos prédios históricos podem torná-los atrativos turísticos e, com isso, impulsionar a economia local motivada pelo aumento de visitas. O crescimento do turismo no mundo tem gerado demanda por novos lugares e novos produtos. Choay (2001, p. 211) chama a atenção para a forma de exploração da indústria da cultura que vem se estabelecendo, ao dizer que “[...] o patrimônio e os monumentos históricos adquirem dupla função – obras que propiciem saber e prazer, postas à disposição de todos; mas também produtos culturais,

fabricados, empacotados e distribuídos para serem consumidos”. O que passa a ideia de uma especulação para lucrar sobre o interesse do turista pelos produtos históricos e culturais.

Os espaços geralmente são preparados para receberem um grande número de turistas, tendo em vista um maior retorno econômico esperado, o que, de certa forma, não contribui com aquele turista, que busca uma maior interação com o atrativo. Contrapondo a indústria do turismo, Choay (2001, p. 228) corrobora ao dizer que “[...] na história da evolução das sociedades industriais avançadas, tende a vender-lhe ilusões a guisa dos valores prometidos”.

Nota-se que existe, nas cidades, uma relação direta entre a preservação do seu patrimônio histórico e cultural e o potencial turístico a ser explorado:

Nesse processo, o espaço se torna um 'produto' valorizado pelos meios de comunicação que vendem a cultura e o seu consumo como experiências culturais diferenciadas. Desta forma, o capital cultural funciona de forma semelhante ao capital econômico, trazendo para as cidades tipos de fluxos monetários bem como novos investimentos, além de repercutir de forma significativa em relação ao turismo, que passa a se orientar pelas experiências culturais e nem tanto pelo espaço natural. (OLIVEIRA, [s.d.], p. 11)

No Brasil, ao longo dos anos, vem crescendo o movimento de intervenção nos centros e espaços urbanos, com o objetivo de deixá-los em condições de melhor uso pela população local e por visitantes que estão em busca de conhecer novos lugares e culturas. São exemplos, a cidade do Rio de Janeiro, na área central, e a Lapa (VAZ; SILVEIRA, 2009); requalificação do centro de São Paulo – Projeto Corredor Cultural (PINTO; GALVANESE, 2009); centro histórico de Porto Alegre e o Projeto Monumenta (BICCA, 2009); Plano municipal de gestão: a revitalização do centro histórico de São Luis (SANTO, 2009); e Janelas para o rio: projeto de intervenção na orla urbana de Belém do Pará (LIMA; TEIXEIRA, 2009).

No caso de Belém (PA), os projetos “têm sim, contribuído para o turismo na cidade, para a preservação de prédios de valores históricos importantes e, no caso do Ver-o-Peso, para a manutenção de valores culturais e costumes da região”, conforme afirmam Lima e Teixeira (2009, p. 231). Foram intervenções que, na visão dos autores, atingiram, sim, os objetivos, mas o grande problema está relacionado a uma demanda insuficiente de turistas para o produto ofertado, o que pode levar a uma inviabilização econômica dos investimentos feitos. Nesse sentido, conservar e preservar o patrimônio são tão importantes quanto a sua restauração e sua revitalização.

## Resultados e discussões

O projeto de restauração e revitalização do complexo turístico EFMM vem atender ao anseio da população de Porto Velho, que durante anos vinha reivindicando aos órgãos públicos locais ações que pudessem proteger o patrimônio da EFMM, que se encontrava em completo abandono. A praça da estação da ferrovia, onde estão os bens materiais, guarda uma relação direta com o surgimento do município de Porto Velho. O local também é conhecido por ser o ponto onde teve início a construção da ferrovia.

A restauração e revitalização do espaço, de acordo com o projeto, foi prevista para acontecer em três fases: Fase I - Recuperação, Fase II - Urbanização e Fase III - Arquitetura Interna. Observa-se que, no ano de 2005, o projeto foi protocolado no IPHAN, que é o órgão público responsável pela autorização e fiscalização de obras naquele espaço. Consta do processo arquivado junto ao IPHAN,

em Porto Velho, que a Fase I, que trata do estudo das condições em que se encontravam os bens materiais da EFMM e as prioridades das ações a serem tomadas, foi realizada. Nesta fase, foi realizado um estudo para conhecer a realidade dos bens materiais que ali se encontravam, sem intervenção direta sobre o local.

Pode-se verificar que o projeto está sendo implementado de forma parcial. Da Fase II do projeto, que trata da urbanização do espaço, apenas o local onde fica a praça da estação da estrada de ferro passou por restauração, envolvendo a reforma do teatro de arena, restauração dos armazéns um e dois, reforma do plano inclinado e do mirante, e calçamento na orla do Rio Madeira. O paisagismo com a recuperação do gramado, a limpeza, deixando os trilhos do trem descobertos, a iluminação e criação de espaço para estacionamento são etapas concluídas que disponibilizaram o lugar para visitação, conforme pode ser observado na Figura 5.

**Figura 5. Praça da estação da EFMM (21/04/2011).**



O alargamento da avenida que dá acesso ao complexo da EFMM, com a instalação de quiosques na caçada e a criação de espaços para estacionamento, contribuíram para o acesso dos visitantes. E ainda, as vias de acesso, as calçadas e a construção de rampas que facilitam o acesso de portadores de necessidades especiais. A obra, além de ter melhorado o tráfego de automóveis e pedestres, trouxe um aspecto de zelo e pode despertar maior interesse de visitantes ao local.

Apesar dos armazéns um e dois (museu e depósito) estarem situados no espaço já disponibilizado para ser frequentado pelo público e por terem já passado pelo processo de restauração, encontram-se fechados. É possível observar, ainda, que existem partes da obra que ficaram inacabadas, tais como: o prédio do plano inclinado que seria utilizado para abrigar a administração do complexo; a passagem que dá acesso às embarcações que realizam passeios turísticos; e um bar flutuante, que funciona na orla do Rio Madeira, está improvisado, com grande risco de acidentes para as pessoas que por ali trafegam.

Ressalta-se a importância da obra de restauração e revitalização de um espaço de grande importância para o turismo em Porto Velho. Devido ao seu valor histórico e cultural, o lugar é frequentado pela população local como área de lazer e, também, por turistas que querem conhecer parte da história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Tão importante quanto à restauração do

espaço será o ofício de manter a conservação das benfeitorias que ali foram realizadas. Já é possível encontrar sinais de depredação, como a que ocorreu com as luzes que ficam nas escadas do teatro de arena: foram todas arrancadas de seus lugares, configurando um ato de vandalismo, como pode ser observado na Figura 6:

**Figura 6. Escadaria do teatro de arena (21/04/2011)**



A urbanização do espaço trouxe um aspecto acolhedor para os frequentadores e apreciadores da paisagem oferecida pelo rio Madeira, que teve sua orla calçada e um tablado de madeira que vai até o para-peito que fica sobre as águas nas épocas das cheias. Foram colocados bancos sob as árvores, o que proporciona mais conforto para os visitantes. No entanto, chama a atenção a falta de cuidado no acabamento do tablado, onde as árvores ficam ao centro, com livre circulação de pedestres entre as mesmas. O espaço entre o final (arremate) do tablado e os pés das árvores ficou sem proteção, o que pode provocar acidentes como a queda de crianças, tendo em vista que a maior parte do tablado fica sobre a água no período de cheia do rio.

Na Figura 7, é possível verificar, ao redor das árvores, que existe uma área de risco e que deveria ser colocada uma proteção para evitar acidentes às famílias que levam crianças para desfrutarem daquele espaço.

**Figura 7. Tablado na orla do Rio Madeira (24/04/2011)**



O projeto de restauração e revitalização da EFMM, se implementado em sua totalidade, poderá representar a preservação da história da ferrovia por meio do que restou do seu patrimônio material. A revitalização do espaço tem como objetivo devolvê-lo ao convívio da cidade, para que possa ser explorado como o principal atrativo turístico do município.

Observa-se que, se ocorrer uma descontinuidade no processo de encaminhamento do projeto de revitalização da EFMM, o patrimônio material da ferrovia corre grande risco de desaparecer com o passar do tempo. A implementação do projeto em andamento não tem um cronograma para a execução como um todo. Os visitantes, ao chegarem à praça da estação da ferrovia, podem verificar que existe uma separação entre o espaço que já passou por uma intervenção e outra parte onde não foi realizada nenhuma ação para recuperar os bens materiais que ficaram isolados por divisórias, impedindo o acesso do público.

Na parte onde ainda não foram efetuadas ações para recuperação dos bens materiais, está a rotunda, galpão da oficina que se encontra com o telhado e a estrutura de sustentação com sérias avarias, devido à exposição ao tempo. No interior, estão a locomotiva, o guindaste, os vagões e vários maquinários, equipamentos e ferramentas que foram depredados devido ao abandono a que foram submetidos. A característica de lugar abandonado contrasta com a importância que os bens materiais ali deixados representam para a história da construção de uma ferrovia que foi marcada por grandes desafios, devido às dificuldades impostas pela região amazônica.

Há de se destacar que a descontinuidade da implementação do projeto de restauração dos bens da ferrovia poderá contribuir de forma negativa para a preservação do patrimônio histórico e cultural da EFMM. Esses bens materiais deverão ser tratados com mais cuidado, pois eles poderão ajudar a contar e a preservar a história da EFMM. O estado de conservação desses bens e o local onde estão depositados são precários, pois são expostos à ação do tempo, conforme pode ser observado na Figura 8.

**Figura 8. Galpão da oficina de máquinas (21/04/2011)**



## Considerações finais

Pode-se verificar neste estudo que a implantação do projeto de restauração e revitalização da EFMM com vistas a tornar o espaço em um atrativo turístico para o município de Porto Velho, contribuindo para o crescimento do turismo local, é uma ação do poder público municipal que buscou parcerias

para recuperar o patrimônio histórico e cultural o qual se encontrava abandonado por vários anos e sem nenhuma proteção. Essa ação é conjugada com o objetivo do projeto, que é disponibilizar para a população local e para os visitantes um espaço para ser usado e explorado como atrativo turístico, devido à importância da história da ferrovia.

A obra de urbanização e paisagismo realizada na praça da estação da ferrovia trouxe para o local um aspecto de novo e de segurança, o que pode contribuir para a frequência de pessoas ao espaço revitalizado. Alguns aspectos discutidos neste artigo merecem maior atenção como a falta de proteção do acabamento do tablado junto às árvores, o que poderá provocar acidentes com crianças e o estado de depreciação (ato de vandalismo com as luminárias) observado na escadaria do teatro de arena. Esses são pontos que merecem ações corretivas.

A falta de um cronograma para a implantação total do projeto é outro aspecto que chama a atenção, pois existe grande parte do patrimônio da EFMM que necessita de intervenção urgente devido ao estado atual de desgaste por falta de proteção e manutenção. A descontinuidade na implementação do projeto poderá comprometer as reformas já iniciadas e, ainda, manter o processo de depreciação do patrimônio material da ferrovia, conforme ocorreu ao longo de vários anos, implicando, mais uma vez, no atraso nas dimensões sociais, econômica, cultural e histórica da região

Entretanto, observa-se que as ações promovidas no projeto de restauração e revitalização da EFMM pelos governantes e parceiros não são suficientes para cessar o processo de abandono e depreciação de seu patrimônio histórico e cultural, há de ter uma participação maior da sociedade como um todo.

## Referências bibliográficas

BICCA, B. P. O centro histórico de Porto Alegre e o Projeto Monumental: a estratégia dos eixos. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTRILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2009.

BORZACOV, Y. P. **Porto Velho. 100 anos de história 1907-2007**. Porto Velho: Primmor, 2007.

\_\_\_\_\_. **Rondônia: Espaço Tempo e Gente**. Porto Velho: Primor, 2007a.

BRASIL. **Decreto nº 5.161, de 10 de março de 1904**. Tratado de Petrópolis. Manda executar o Tratado de permuta de territórios e outras compensações, celebrado em 17 de novembro de 1903, entre o Brasil e a Bolívia. Disponível em: <[http://www2.mre.gov.br/dai/b\\_boli\\_11\\_927.htm](http://www2.mre.gov.br/dai/b_boli_11_927.htm)> Acesso em: 01 set. 2010.

CHOAY, F. **A Alegria do Patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Ed. UNESP, 2001.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). **Mapa da Bacia Amazônica**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/modal/hidroviario/ESTATISTICA/MapaBaciaAmazonica.html>> Acesso em: 27 set. 2010.

FERNANDES, A. O. **Madeira-Mamoré: Do Gênero Humano ao Abandono**. Porto Velho: [s.n.], 2005.

FERREIRA, M. R. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Restauração e Revitalização do Complexo da E.F.M-M**. 16ª SR. Processo nº 01410.000092/2007-43. Porto Velho (RO), 2007. vol. 1.

LIMA, J. J.; TEIXEIRA, L. G. Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTRILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2009.

MAMEDE, D. M. J. A.; VIEIRA, G. L.; SANTOS, A. P. G. Trens Turísticos e Patrimônio Cultural: Como o Turismo Ferroviário tem resgatado, preservado e valorizado Patrimônio Cultural. **Caderno virtual de Turismo**. Vol. 8, n.2; 2008. Disponível em: <<http://scholar.google.com.br/scholar?q=artigos+trens+d+e+turismo&hl=pt-BR&btnG=Pesquisar&lr>> Acesso em: 12 out. 2010.

OLIVEIRA, O. A. de. **Assim é Rondônia**. Porto Velho: Dinâmica, 2000.

\_\_\_\_\_. **A Geografia de Rondônia. Espaço e produção**. 3. ed. Porto Velho: Dinâmica, 2005.

OLIVEIRA, R. D. **Revitalização Patrimonial**. Disponível em: <[http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/images/artigos/Ensaio1\\_JulAgoSeto8.pdf](http://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/images/artigos/Ensaio1_JulAgoSeto8.pdf)> Acesso em: 26 jun. 2010.

PINTO, M. F.; GALVANESE, H. C. Requalificação do centro de São Paulo – Projeto Corredor Cultural. In: VARGAS, Heliana Comin Vargas; CASTRILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2009.

SANTO, J. M. do E. Plano nacional de gestão: a revitalização do centro histórico de São Luís. In: VARGAS, Heliana Comin Vargas; CASTRILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2009.

TEIXEIRA, M. A. D.; FONSECA, D. R. da. **História Regional (Rondônia)**. 2. ed. Porto Velho: ABG, 1998.

VAZ, L. F.; SILVEIRA, C. B. A Lapa boêmia na cidade do Rio de Janeiro: um processo de regeneração cultural? Projetos e dinâmicas do lugar. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTRILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2009.