

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: o abandono da história.¹

Juliana Nunes OLIVEIRA²
Alexandre Lúcio FERNANDES³
Diógenes Queiroz RIBAS⁴
Emerson SILVA⁵
Ivo Mateus MUGRABI⁶
Willames JOSÉ⁷

Iule Carla VARGAS; Giseli Aline STEMPNIAK; Francivan Sousa da SILVA⁸

UNIRON – Faculdade Interamericana de Porto Velho, Porto Velho, RO

RESUMO

A Fotografia, além de registrar acontecimentos e gravar momentos, tem uma grande importância para contar a história de uma pessoa ou local. Este trabalho tem o objetivo de mostrar, por meio de um ensaio fotográfico realizado na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o abandono da história portovelhense. As imagens em preto e branco revelam o descaso dos órgãos públicos com o patrimônio histórico, sobretudo após a cheia centenária que atingiu a cidade em 2014. Não houve a devida atenção para a recuperação do local que no início do século passado abrigou cidadãos de diversas nacionalidades.

PALAVRAS-CHAVE: Ensaio fotográfico; abandono; Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; patrimônio histórico; Porto Velho.

1 INTRODUÇÃO

¹ Trabalho submetido ao XXIII Prêmio Expocom 2016, na Categoria Produção Transdisciplinar, modalidade PT - 03 Ensaio Fotográfico Artístico.

² Aluno líder do grupo e estudante do 4º Semestre do Curso de Comunicação Social, com habilitação em Publicidade e Propaganda da UNIRON-RO, email: juliana.nunes.oliveira@gmail.com

³ Estudante do 4º Semestre do curso de Publicidade e Propaganda da UNIRON-RO, email: lexlucio@hotmail.com

⁴ Estudante do 4º Semestre do curso de Publicidade e Propaganda da UNIRON-RO, email: diogenesqr@hotmail.com

⁵ Estudante do 4º Semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da UNIRON-RO, email: mugrabivo@gmail.com

⁶ Estudante do 4º Semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da UNIRON-RO, email: bersondsbezerra@gmail.com

⁷ Estudante do 4º Semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da UNIRON-RO, email: willamesinigualavel@gmail.com

⁸ Orientadores do trabalho. Professores do Curso de Comunicação Social da UNIRON-RO, emails: gistempniak@gmail.com; iulezinha@hotmail.com; ivansouza.pvh@gmail.com

A fotografia é um recurso de registros de acontecimentos que tem mais de cem anos de história, desde o daguerreótipo⁹, criado por Louis Jacques Mandé Daguerre. Sua evolução é linear e crescente a cada dia em termos de equipamentos e acessórios para a finalização das imagens capturadas pelo olhar mais atento do fotógrafo.

A fotografia pode ser especializada no fotojornalismo, publicidade, eventos, moda, gastronomia, interiores, casamentos, etc. Martins (2014) cita o aspecto memorial que a fotografia assume, ao fixar o que nunca mais irá se repetir, conserva a memória de um período, definindo a cronologia dos fatos. Essa será a linha fotográfica adotada neste trabalho, com base na preservação da história por meio do patrimônio histórico.

As imagens registradas estão em preto e branco. Vanucchi e Mello (2013) destacam prós e contras desta opção. A que mais se aproxima da intenção deste trabalho é descrita como remetente à nostalgia e à ausência de cores, também traz à tona detalhes, forçando o observador a analisar a imagem por mais tempo ao buscar seu conceito.

Para entender a importância da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (E. F. M. M), um contexto histórico se faz necessário. Ela propiciou o surgimento da cidade de Porto Velho e intensificou o processo migratório e populacional no Estado de Rondônia.

O município de Porto Velho, capital do estado de Rondônia, está localizado na região norte, formado por 12 distritos distribuídos ao longo da BR-364 e do Rio Madeira, contendo cerca de 500 mil habitantes de acordo com estimativas oficiais de 2014 (IBGE, 2015). De acordo com dados do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD, 2010), a cidade ocupa a posição nº 876 dentre os 5565 municípios brasileiros com 0,736, que é considerado alto, levando em consideração a longevidade, renda e educação.

De acordo com IBGE (2016), Porto Velho surgiu em 1907 com a construção da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré (EFMM). A ferrovia, em plena Floresta Amazônica, seguia anseios comerciais do Brasil e da Bolívia, com o intuito de conectar os dois países ao Oceano Atlântico, saída estratégica para o comércio internacional (TEIXEIRA; FONSECA, 2001).

⁹ De acordo com Calaça (2012) o daguerreótipo é um processo divulgado em 1839 se iniciou a partir das pesquisas litográficas de Joseph-Nicéphore Niepce. O daguerreótipo era uma placa de cobre sensibilizada com iodeto de prata e expostas a luz na câmera escura. Posteriormente as imagens eram reveladas em vapor de mercúrio e inicialmente fixadas com uma solução de água salgada e depois com tiosulfato de sódio (conhecido como hipossulfito de sódio). Por ser uma placa de cobre, polida e banhada em prata, o daguerreótipo tinha como característica o reflexo, a imagem é única e positiva e eram guardadas em estojos de madeira com uma proteção de vidro. Inicialmente o daguerreótipo foi utilizado como forma de registro, na medicina, em expedições, e para confecção de retratos.

Era a época áurea da borracha e os bolivianos assinaram um tratado internacional com o Brasil: Tratado de Petrópolis em 1903. Nele, o Brasil se compromete a construir a ferrovia e a Bolívia entregaria o estado Acre ao Brasil.

O objetivo, ousado, era possibilitar o escoamento de produtos bolivianos, sobretudo da borracha produzida em terras vizinhas, contornando 366 km por terra, no trecho do rio que impedia a navegação. Desde Santo Antônio do Madeira (localizado a 7 km de Porto Velho) até Guajará-Mirim, continha dezenove cachoeiras que bloqueavam as bacias navegáveis dos rios Guaporé, Mamoré e Beni (BORZACOV, 2007).

A Construção foi iniciada em 1907 e concluída por Percival Farquar em 1912. O IBGE (2016) ressalta que durante o período de construção da Ferrovia, milhares de pessoas morreram por diversas doenças (malária, febre amarela, etc.) ou conflitos. Essas pessoas eram oriundas de diversas localidades pelo mundo como os barbadianos (trabalhadores negros que vieram das Ilhas Britânicas do Caribe). Com o passar dos anos, Porto Velho passou por outras grandes migrações como o ciclo da borracha, garimpo e, recentemente, a construção das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau.

Na década de 1960, com a abertura das estradas pelo governo federal por meio do programa “Integrar para não entregar” em especial na Região Norte, a construção e manutenção das ferrovias perdeu força. Em Rondônia, a EFMM aos poucos foi perdendo importância no transporte de produtos, já que com a abertura da BR-364 e o crescimento desordenado da cidade (casas e bairros próximos aos trilhos), as máquinas passaram a ser utilizadas apenas para o passeio até a igreja de Santo Antônio em Porto Velho. Com o passar do tempo, o Complexo da EFMM foi sendo sucateado pela falta de manutenção e atenção dos governos Municipal, Estadual e Federal. Ao final da década de 1990, a locomotiva apitou anunciando sua partida, pela última vez.

Um fator de grande relevância em Porto Velho é o seu clima, com praticamente duas estações ao ano bem definidas. Tejas et. al (2012) contextualiza o inverno amazônico como período chuvoso de outubro à abril, com a maior quantidade de chuvas nos meses de dezembro e janeiro. Já o verão amazônico, período seco com baixa umidade do ar, acontece de junho a agosto, sendo os meses de maio e setembro como transição entre os dois períodos. Além da observação acerca do clima, várias ações do ser humano vêm modificando a interferência do clima na cidade como o desmatamento, queimadas, crescimento desordenado da cidade e a construção de duas usinas elétricas nos últimos anos.

A cheia histórica do Rio Madeira no primeiro trimestre de 2014 agravou o estado calamitoso do Complexo da E.F.M.M., antes local de encontro da comunidade para passeios e piqueniques à beira do Rio Madeira, inundando as suas dependências, levando sujeira à praça e degradando os galpões, as peças do museu e as locomotivas. O Rio Madeira ultrapassou a marca de 19 metros, dois metros a mais da maior já registrada em 1997. A alta das águas, dentre o período de dezembro de 2013 a abril de 2014, quando começou a baixar o nível, provocou uma calamidade no Acre, em Rondônia e na Bolívia, afetando a vida humana e ecológica. Interditou a rodovia BR-364, isolando o Estado do Acre, distritos e interior de Porto Velho, além de ter causado sérios impactos sociais e econômicos, desabrigando mais de 40 mil pessoas e prejudicando atividades rurais.

A região central de Porto Velho, perímetro urbano compreendido pelo centro e bairro do triângulo, foi a mais afetada. Muitas ruas ficaram intransitáveis e famílias foram retiradas de suas casas. Dentre os lugares afetados, compreende-se o Complexo Turístico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, um patrimônio cultural, pilar histórico de Porto Velho.

2 OBJETIVO

Este ensaio fotográfico tem como objetivo registrar o abandono do Complexo da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, um patrimônio histórico tão importante para a história de Porto Velho, bem como do Brasil.

3 JUSTIFICATIVA

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, intimamente ligada ao desenvolvimento da região rondoniense, em especial de Porto Velho como já dito, torna-se, portanto, elemento importante da história local, um marco que possibilitou o crescimento de uma região próspera e de potencial comercial. É notória sua essencial presença no imaginário rondoniense, sendo necessária a proteção de um legado que se torna a identidade do povo portovelhense, nascido de uma triste história, mas desbravada por pessoas que lutavam por uma vida melhor.

Em 2014, a maior cheia do Rio Madeira que se tem conhecimento em 100 anos, causou danos que chegariam a 4 bilhões de reais desabrigando cerca de 1,6 mil famílias e com 5,1 mil propriedades rurais inundadas, de acordo com Moura (2015). Como foi

construída às margens do Rio Madeira, o galpão que abrigava várias peças e as locomotivas que ficavam na parte externa da praça que abriga o complexo ferroviário, foram inundadas.

O Complexo da EFMM, hoje tombado pela União e Constituição Estadual como Patrimônio Histórico, sofre com um descaso perceptível, com o profundo abandono, tanto da esfera pública quanto da comunidade. O local sofre com a inexistente manutenção, com o desrespeito grave à história e a tudo o que sua construção significou e propiciou. Devido à enchente, sua estrutura foi comprometida, afetando a iluminação, a segurança, acumulando sujeira e demais detritos trazidos pela cheia do Madeira. O lugar virou um depósito para lixo e ponto para usuários de drogas e moradores de ruas, além do descaso do poder público e da comunidade perante um dos principais pontos turísticos, cartão postal e símbolo da cidade de Porto Velho. A proteção, sobretudo, é amparada pela legislação brasileira, como reza o Decreto – Lei nº. 25 de 30 de novembro de 1937, que “ordena a proteção de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional” e deve ser garantida pelo Estado.

Por todo esse histórico apresentado, o presente trabalho justifica-se na medida em que registra o abandono dessa obra histórica tão importante.

4 MÉTODOS E TÉCNICAS UTILIZADOS

As imagens do ensaio foram desenvolvidas na disciplina de Fotografia. Utilizaram-se técnicas fotográficas estudadas nessa disciplina, além de ter sido feito o registro dos bastidores das aulas teóricas e das visitas *in loco* para o ensaio fotográfico. Foram utilizadas duas câmeras para o registro das imagens: a Nikon D5200 – 18:55mm e a Canon T4i – 18:55mm. Registrou-se a condição atual do complexo EFMM e as primeiras fotos de reconhecimento e estudo do local para a produção do ensaio fotográfico.

As imagens foram utilizadas para a alimentação do blog “Impactos na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré ¹⁰”, criado para a criação de conteúdos e o acompanhamento dos professores das disciplinas do semestre integrantes do trabalho interdisciplinar: Fotografia, Novas Tecnologias Aplicadas à Comunicação, Comunicação Comparada. As pautas de conteúdos foram desenvolvidas dentro de um contexto informativo e jornalístico, de forma a

¹⁰ Disponível em: <http://impactosnaefmm.blogspot.com.br>

explorar os exercícios e conhecimentos adquiridos nas disciplinas do semestre e as cursadas em períodos anteriores, como Teorias da Comunicação e Editoração Eletrônica.

As cores escolhidas para as imagens foram preto e branco (p/b). Para Sheppard (2014) a fotografia em preto e branco remove problemas com as cores e permite ao espectador focar em outros aspectos da cena. Complementando, Silveira apud Garcia et al. (2015) destacam que as imagens em p/b estimulam a percepção das cores subjetivas e particulares, que dependerão das experiências individuais. As outras situações focadas nas fotografias foram descaso das autoridades governamentais e da população. Essa técnica nos remete à importância histórica dos objetos centenários que hoje estão dividindo espaço com o mato e lixo.

As composições das imagens obedeceram a vários critérios como: planos e ângulos da linguagem visual, entre outros. Dentre os vários planos e ângulos que podem ser utilizados na fotografia, neste trabalho, foram escolhidos três planos: plano geral, plano médio e primeiro plano.

De acordo com Primeiro Filme (2016), pode-se simplificar o entendimento sobre os planos da seguinte forma: o plano geral revela o cenário à sua frente de uma forma ampla, o plano médio enquadra o objeto por inteiro, da base até um pouco acima de sua altura e o primeiro plano, ou close, aproxima a imagem, destacando um objeto ou aspecto a ser evidenciado. Estes planos foram escolhidos para facilitar a percepção do abandono que a EFMM passou no período pós enchente. É observado ao redor de alguns itens históricos, a presença de mato, sujeira, além de uma estrutura física abalada.

Compreender a escolha dos planos e ângulos são passos importantes para entender a mensagem que o fotógrafo quer transmitir através da fotografia. Autores como Comparato (2000), Rodrigues (2007) e o site Primeiro Filme (2016) destacam a necessidade desse conhecimento, por mais que a nomenclatura do plano ou ângulo modifique para cada autor ou região.

A foto de número 01 mostra uma luminária quebrada caída no chão e a locomotiva número 50 ao fundo. Essa imagem foi feita em plano médio frontal com a câmera ao nível do solo denunciando o esquecimento da história da cidade por parte dos poderes públicos. A fotografia 02 utiliza o plano geral para situar o espectador. Ainda é possível perceber, graças

ao posicionamento da câmera no ângulo 3/4¹¹, as marcas da enchente no galpão e na antiga loja de artesanato, além da sujeira no chão.

A imagem 03 usa novamente o plano geral com um contra plongée¹² para revelar a grandiosidade do galpão que abrigou durante muito tempo peças da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Algumas dessas peças foram furtadas antes, durante e após o período da cheia do Rio Madeira em 2014. A foto 04 no primeiro plano ou close, com ângulo 3/4, evidencia que o material utilizado para a construção de uma das máquinas era resistente, afinal, com o passar de todo esse tempo e abandono, mantém-se firme e forte, sustentando uma das locomotivas. Não se pode dizer o mesmo dos trilhos, que foram danificados com a ação do homem, sobretudo dos moradores, que não respeitaram a área da ferrovia e construíram moradias próximas dos trilhos.

A fotografia 05 foi feita no plano geral com o uso do ângulo 3/4, retrata a negligência com o patrimônio público que está com o vagão com a marca da enchente e nota-se que o local em que ela está, contém muito mato, onde era para ser conservado. A imagem 06 usa um plano médio com a câmera 3/4, nos mostra que a locomotiva está “guardada” ou “protegida” em um dos galpões. É possível notar que após a grade, tem muito mato, logo esse material corre perigo de ser perdido com a ação da natureza.

A foto 07, com o plano médio frontal, mostra um galpão grande com um pouco de mato pelo chão. A imagem 08, no plano geral com a câmera rente ao solo, mostra que o mato e a sujeira estão presentes em demasia na EFMM. Já a fotografia 09, no plano geral frontal, mostra um banco de madeira faltando uma de suas peças. Além disso, o mato está presente novamente, assim podemos demonstrar que o local realmente encontrava-se abandonado. A fotografia 10, no plano próximo plongée¹³, mostra que uma das peças de madeira do chão foi quebrada durante a cheia. Pode-se notar que a estrutura do suporte da proteção está com marcas de lodo.

¹¹Conforme Primeiro Filme (2016) o Plano 3/4 ocorre quando a câmera forma um ângulo de aproximadamente 45° com o objeto a ser fotografado.

¹² Para Rodrigues (2007), o Plano Plongée ou câmera alta, ocorre quando a câmera faz a imagem de cima para baixo, diminuindo o objeto, inferioridade.

¹³ De acordo com Rodrigues (2007), o Plano Contra Plongée ou câmera baixa, ocorre quando a câmera faz a imagem de baixo para cima, aumentando a perspectiva dos objetos, superioridade.

5 DESCRIÇÃO DO PRODUTO OU PROCESSO

5.1 Processo de registro

As imagens foram criadas para a publicação no blog. Elas foram definidas a partir do cronograma do projeto interdisciplinar, que agregava as ações de pesquisa, pré-produção, *making of* do trabalho e a produção das fotografias, concluindo na exposição na I Mostra Científica do curso de Publicidade e Propaganda. Ao longo de quatro meses, as pautas seguiram em acordo com as atividades discriminadas para o desenvolvimento do ensaio fotográfico. Ao final do semestre, das imagens produzidas, teriam de ser selecionadas 10 fotografias que representariam o ensaio fotográfico do grupo, uma delas está exposta na figura 1, ela é referente a imagem 1, já comentada anteriormente.

Figura 1 - Fotografia em primeiro plano mostrando a situação de abandono da E.F.M.M. com uma luminária ao chão.



Fonte: Imagem 01 enviada em anexo

O ensaio fotográfico tinha o enfoque na denúncia do abandono da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Afinal, foi através daquela obra que surgiu o município de Porto Velho,

entre outras consequências para o Brasil com o Tratado de Petrópolis. Após a enchente centenária de 2014, o complexo foi esquecido pelas autoridades governamentais como ficou evidenciado nas imagens.

5.2 Tratamento das Imagens

As imagens coletadas durante a execução do trabalho foram selecionadas após 4 meses de trabalho. Após esta seleção, elas foram escurecidas em 70% no programa Adobe Photoshop CS6.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho de pesquisa nos mostrou claramente o quanto a fotografia pode ser utilizada para denunciar o descaso com o patrimônio público que é gerido pelos governos Municipal, Estadual e Federal. A desvalorização da história poderá acarretar no esquecimento do esforço feito por milhares de pessoas e no investimento milionário que resultaram na fundação do Município de Porto Velho.

Conclui-se que a condição atual da Estrada de Ferro é oriunda da negligência e passividade da população e das autoridades competentes, que não atuam para mudar este cenário, mesmo diante de tantas queixas e críticas. Sendo assim, a presente pesquisa pretende servir de estímulo para que a população, as autoridades e os órgãos competentes se mobilizem para limpar e restaurar o lugar, tornando-o novamente um agradável espaço público de lazer, protegendo e respeitando a história e o legado por trás dessa épica construção.

REFERÊNCIAS

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

BRASIL, CONTROLADORIA GERAL DA UNIÃO. Diagnóstico situacional dos efeitos da cheia do Rio Madeira em Porto Velho, Rondônia. Relatório de Fiscalização, 2015.

_____. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm> Acesso em: 23 mar. 2015.

CALAÇA, M. C. **Processos fotográficos**: a (re)descoberta da fotografia. Anais do VI Simpósio Nacional de História Cultural Escritas História: Ver – Sentir – Narrar. Uberlândia: GT Nacional de História Cultural, 2012.

COMPARATO, D. **Da criação ao roteiro**. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 2000

GARCIA, G. P. et al. Sem Cor. Disponível em: <http://portalintercom.org.br/anais/nacional2015/expocom/EX44-0327-1.pdf>. Acesso em 20 de mai. 2016.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE Cidade: Porto Velho. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=110020&idtema=16&search=rondonia|porto-velho|sintese-das-informacoes>. Acesso em 01 de mar. 2015.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE Cidade: Histórico de Porto Velho. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=110020&search=||infogr%E1ficos:-hist%F3rico>. Acesso em 01 de mar. 2016.

MARTINS, N. **Fotografia**: da analógica à digital. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2014.

MOURA, V. Enchente histórica do rio Madeira muda paisagem de Porto Velho. Disponível em: < <http://www.portalamazonia.com.br/editoria/cidades/enchente-historica-do-rio-madeira-muda-paisagem-de-porto-velho>> Acesso em 01 de mar de 2015.

PNUD, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil: Porto Velho**. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/porto-velho_ro>. Acesso em 01 de mar de 2015.

PRIMEIRO FILME. O Livro. Disponível em: <http://www.primeirofilme.com.br/site/o-livro/introducao/>. Acesso em: 01 de mai. 2016.

RODRIGUES, C. **O cinema e a produção**. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina Editora, 2007.

SHEPPARD, R. **Fotografia de Paisagem**: De simples fotos a grandes imagens. Rio de Janeiro: Alta Books, 2014.

TEIXEIRA, M. A. D.; FONSECA, D. R. **História regional (Rondônia)**. 4. ed. Porto Velho: Rondoniana, 2001.

TEJAS, G. et al. **Estudo da variabilidade climática em Porto Velho/Ro-Brasil no período de 1982 a 2011**. Revista de Geografia. v. 29, n. 2, 2012.

VANUCCHI, E. O; MELLO, N. D. **Fotografia em preto e branco**: Arte, técnica e opção estética. Revista Educação da Universidade de Guarulhos, v.8, n.1, 2013.