



Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo

[www.ceid.edu.ar](http://www.ceid.edu.ar) - [admin@ceid.edu.ar](mailto:admin@ceid.edu.ar)

Buenos Aires, Argentina

## LOS 100 AÑOS DEL FFCC MADERA-MAMORÉ

06/01/2012



**Agustín Saavedra Weise\***

El próximo mes de abril de 2012 se cumplirá el centenario de la culminación de una de las más controvertidas obras sudamericanas emprendidas a principios del Siglo XX: el Ferrocarril Madera-Mamoré. Al respecto, recomiendo el sitio web [www.internationalsteam.co.uk](http://www.internationalsteam.co.uk)

Fruto del malhadado Tratado de Petrópolis –que consolidó el dominio brasileño sobre el territorio boliviano del Acre– el ramal ferroviario se proyectó primeramente desde Porto Velho (capital del estado de Rondonia) hasta Guajará-Mirim, ciudad vecina a nuestra beniana localidad de Guayaramerín. Se pensaba llevar el tramo inclusive hasta Bolivia (Riberalta), pero al final todo quedó en la nada.

Algunos llamaron a este FFCC “el riel de la muerte” o “tren del diablo” por la gran cantidad de trabajadores (más de 6.000) que fallecieron durante su construcción debido a enfermedades, pestes tropicales y accidentes de toda naturaleza. Iniciadas las obras por norteamericanos e ingleses en 1907, el servicio ferroviario de 366 kilómetros de largo se inició formalmente en 1912 para cerrarse en 1972, salvo un pequeño ramal de 7 kilómetros que se usa hasta hoy para fines turísticos. El tema de este extravagante ferrocarril –aislado

---

\* Ex canciller, economista y politólogo, [www.agustinsaavedraweise.com](http://www.agustinsaavedraweise.com)

en medio de la selva amazónica– sirvió también de base para una telenovela, de marcado éxito en el Brasil poco tiempo atrás.

Existen actualmente la "*Associação dos Amigos da Madeira-Mamoré*" y la "*Mamoré Railway Society*" entidades sin fines de lucro encargadas de preservar el patrimonio restante de lo que en su época se llamó en Brasil "*Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*" (EFMM). En líneas generales, todo el acervo de esta vía se encuentra en pésimo estado de conservación. En la actualidad hay esfuerzos de la Gobernación de Rondonia y de otras autoridades del vecino país para revitalizar a este legendario tren sobre la base de diversos planes.

En Sudamérica –al revés de lo sucedido en Europa– lamentablemente y pese a su reconocida utilidad como medio masivo de transporte de pasajeros y carga, las líneas férreas han dejado de entusiasmar a los gobiernos de la región. Sin ir muy lejos, la EFMM es una de las últimas líneas de tren a vapor en el Brasil y la única en toda la Amazonía. La antigua red ferroviaria argentina, otrora una de las más grandes del continente, también se encuentra desde hace rato en decadencia. Esto contrasta con exitosos esfuerzos europeos – luego chinos, japoneses y norteamericanos– por modernizar sus servicios ferroviarios, llegando así a los actuales ferrocarriles de gran velocidad o "trenes bala", que en algunos tramos se desplazan a velocidades de 300 kilómetros por hora. Asimismo, las redes férreas convencionales fueron ampliamente modernizadas. Todo lo contrario sucedió en nuestros países, donde las obras en ese campo han brillado por su ausencia o por el abandono de las escasas vías que aún siguen funcionando.

Pese al sabor amargo que a Bolivia le ha dejado geopolíticamente el FFCC Madera-Mamoré por sus tristes orígenes como resultado de la pérdida del Acre, es hora de ver cómo se puede integrar a esa vía –si se la pone nuevamente a funcionar– con la red de potenciales comunicaciones fluviales que se abrirán en el futuro cuando se concluyan las represas en construcción sobre el río Madera y también se solucione mediante obras concretas el problema de las cachuelas (saltos) en la parte boliviana del complejo de la extensa hidrovía hacia Manaus y de ahí al Atlántico. Hoy es la integración lo que prima, los conflictos quedaron en el pasado.