

## **A PAISAGEM URBANA DE PORTO VELHO E A CONSTITUIÇÃO ESTÉTICA DE UMA “POÉTICA DAS RUÍNAS” NA AMAZÔNIA OCIDENTAL**

Alexandre Pacheco (UNIR)

Resumo: Essa pesquisa tem como intenção analisar alguns elementos da paisagem urbana contemporânea da cidade de Porto Velho, Estado de Rondônia, Amazônia, em perspectiva comparativa com as representações da literatura histórica e de ficção produzida sobre a cidade, mas também em comparação com as representações da literatura de ficção e da crítica literária produzida sobre a Amazônia nos últimos cem anos. A análise incidirá sobre os processos de intervenções que expressam os padrões políticos do poder, como também os padrões econômicos, estéticos e culturais da vida local e que se relacionam com a promoção da fragmentação, da falta de unidade, da distorção e até mesmo da própria destruição de certos elementos da paisagem urbana contemporânea da cidade de Porto Velho. Nossas referências teóricas irão se basear no diálogo com autores como João Henrique Bonametti que influenciado por Walter Benjamin entende o conceito de paisagem urbana como produto de complexas percepções do homem sobre ela. Esse conceito de paisagem urbana, por outro lado, nos leva ao estudo da literatura de ficção produzida sobre a cidade de Porto Velho e sobre a Amazônia, bem como a crítica literária que se debruçou sobre ela. Sobretudo se considerarmos as possibilidades da paisagem urbana de Porto Velho - através das suas formas fragmentadas, distorcidas ou destruídas - nos revelar as imagens simbólicas de uma trágica vida urbana em relação ao avanço da inserção da cidade ao capitalismo nacional e internacional. Imagens que se relacionam, por sua vez, com os enredos apocalípticos, com os enredos trágicos e violentos, com as imagens de ruínas percebidas em boa parte da literatura de ficção da Amazônia e que foram percebidos por críticos como Francisco Foot Hardman e Jaime Gizburg, ambos influenciados por Walter Benjamin.

Palavras-chave: Paisagem urbana. Porto Velho. Poética das ruínas.

O presente trabalho tem como intenção analisar alguns elementos da paisagem urbana contemporânea da cidade de Porto Velho, Estado de Rondônia, Amazônia, em perspectiva comparativa com as representações da literatura histórica e de ficção produzida sobre a cidade, mas também em comparação com as representações da literatura de ficção e da crítica literária produzida sobre a Amazônia nos últimos cem

anos. A análise incidirá sobre os processos de intervenções que expressam os padrões políticos do poder, como também os padrões econômicos, estéticos e culturais da vida local e que se relacionam com a promoção da fragmentação, da falta de unidade, da distorção e até mesmo da própria destruição de certos elementos da paisagem urbana contemporânea da cidade de Porto Velho.

Vejamos, neste sentido, o que poderíamos chamar de “O cemitério das Locomotivas” da legendária Estrada de Ferro Madeira Mamoré - E.F.M.M. e que foi constituído, a partir de nosso entendimento do que Manuel Rodrigues Ferreira (2005), em seu livro *A Ferrovia do Diabo*, se refere como o abandono da E.F.M.M. iniciado a partir da transferência da responsabilidade de seu tráfego da Rede Ferroviária Federal para a Diretoria de Vias e Transportes, do Ministério da Guerra, a partir de meados dos anos de 1960.

A partir daí a ação da força desagregadora da natureza (pois mesmo o aço das locomotivas se deteriora frente à ação do regime rigoroso do calor, das chuvas e dos períodos de secas na Amazônia Ocidental) e a depredação e roubo de seus equipamentos tem levado as máquinas do “Cemitério das locomotivas” a uma gradativa destruição.

É interessante se perceber, no entanto, que essa representação da paisagem portovelhense em termos de uma estética das ruínas se constitui como sendo os resquícios de uma parte do passado da E.F.M.M. e a possibilidade de concepções sobre ele.

Dessa forma, como uma das últimas reminiscências do patrimônio que um dia formou a E.F.M.M., bem como o sítio de Santo Antônio e o Cemitério da Candelária ligado a E.F.M.M, tais resquícios

[...] destruídos e isolados, evocam a lembrança de como foram um dia vivos e significativos; outros já se apresentam reformados e ainda com utilidade prática; outros ainda alterados até o ponto de serem irreconhecíveis e estarem totalmente imersos no ser e na vida do presente; e este nada mais é do que a síntese de todos os restos do e resultantes do passado. (DROYSEN, 2010, p. 42).

Reminiscências, enfim, que conseguiram sobreviver (ainda que em ruínas) diante do desmonte e abandono da EFMM induzido, de acordo com Rodrigues (2005), a partir do Decreto n 58501, de 25 de maio de 1966, em que o presidente Castello Branco transferiu a responsabilidade do tráfego da Estrada de Ferro Madeira Mamoré que pertencia a Rede Ferroviária Federal S. A. para a Diretoria de Vias e Transporte ligado ao Ministério da Guerra.

Ainda, de acordo com Rodrigues, “[...] pelo referido decreto, cumpriria ao 5º Batalhão de Engenharia e Construção (5º BEC), sediado em Porto Velho, substituir a E. F. Madeira Mamoré por uma rodovia.” (RODRIGUES, p. 375).

Vejamos, no entanto, como esses resquícios nos revelam no presente percepções sobre esse processo de desmonte da Ferrovia.

Segundo Rodrigues (2005), o conhecimento público do desmonte da E. F. M. M. deu-se de forma inusitada e um tanto dramática a partir de 1971, pois de acordo com notícia intitulada “Madeira Mamoré está chegando a São Paulo” e publicada no jornal *O Estado de São Paulo* de 4 de julho de 1971, a partir de uma licitação pública todo o aparato da E.F.M.M. estava sendo vendido como sucata para siderúrgicas em São Paulo.

De 12 em 12 dias, entra na Capital um caminhão vindo de Porto Velho, carregado com o que resta da Estrada do Diabo - pedaços de locomotiva, caldeiras e sinos. Hoje, 250 cruzeiros por tonelada é o preço da ferrovia. (...) Conforme Aderbal Luís Vieira, vencedor da concorrência de compra da sucata da estrada, este é um preço de ocasião: até o fim do ano o ferro-velho que ainda existe deverá custar mais. “Tenho que condicionar o meu preço ao custo da tonelada aqui em São Paulo” - justifica o comerciante. Atualmente, além do reajuste do preço da tonelada, a maior preocupação de Aderbal são seus caminhões que chegam a São Paulo carregando oito toneladas de sucata cada um. É um trabalho difícil: as 22 locomotivas, que estavam empilhadas no pátio do 5º Batalhão de Engenharia e Construção, tiveram que ser cortadas uma a uma antes de serem colocadas nos veículos. E a maioria das rodas e caldeiras custaram muito a ser carregadas até aos 80 caminhões que já chegaram a São Paulo: os ex-empregados da ferrovia, os únicos que podem auxiliar Aderbal nessa operação, não querem que a Estrada desapareça. Toda vez que Aderbal pede a sua ajuda, a resposta é a mesma: “Só trabalhamos se o exército mandar”. E então Aderbal tem que recorrer ao 5º Batalhão responsável pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. (...) Por enquanto a Estrada de Ferro permanece intacta: as oitenta toneladas de sucata que chegaram a São Paulo eram constituídas de restos de locomotivas, rodas, ferramentas e caldeiras. Já no fim do ano começarão a ser retirados os trilhos, que colocados lado a lado perfazem 760 km. Está será então a derradeira viagem a ser feita na Estrada de Ferro. Embarcados em uma locomotiva – que no fim também será transformada em sucata – Aderbal e vários operários começarão a viajar em sentido contrário, de Guajará-Mirim para Porto Velho, desmontando os trilhos e jogando fora os 80 mil dormentes feitos de duríssima madeira do Amazonas. (...) Mas até que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré acabe serão necessários ainda dois anos: Aderbal espera conseguir 9 mil toneladas de sucata. Desde que venceu a concorrência para a compra do material da velha estrada, Aderbal deixou de ganhar muito dinheiro: além da sucata, foram jogadas em fornalhas paulistas centenas de equipamentos preciosos sob o ponto de vista histórico: picaretas de bronze datadas de 1808, sinos e apitos do começo do século e um número enorme de rodas, lampiões e telégrafos que, vendidos em qualquer antiquário, poderiam render-lhe

muito mais que a sucata. “Só soube do valor desse equipamento quando conversei com Manoel Rodrigues Ferreira de um trabalho sobre a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Ele me alertou sobre o interesse que essas peças têm para os antiquários da Capital e se propôs inclusive examinar comigo o que ainda resta”. (RODRIGUES, 2005, p. 374-375).

Entretanto, a partir de nossa leitura do livro *A Ferrovia do Diabo* de Manuel Rodrigues Ferreira, tudo indica que antes da chegada dos militares à direção da E.F.M.M. seus equipamentos por falta de investimentos já deviam estar em processo de degradação.

Tal fato pode ser notado na reportagem de *O Estado de São Paulo*, segundo Rodrigues (2005), quando o Sr. Aderbal se refere como havendo 22 locomotivas empilhadas no pátio de Porto Velho, ou seja, de locomotivas que fazendo parte do patrimônio da E.F.M.M. há muito não deviam mais rodar. E considerando-se também que, de acordo com Rodrigues, em 1959 só existiam duas viagens por semana de Porto Velho a Guajará-Mirim e vice-versa, tal afirmação demonstra que muitas máquinas provindas da construção original da E.F.M.M. já deviam estar em abandono.

Assim, de acordo com Rodrigues (2005), a denúncia por parte do jornal *O Estado de São Paulo* fez com que fosse suspensa a venda da Estrada de Ferro, fato que não paralisou o processo de desativação da mesma. Sendo tal ato de desativação feito de forma solene, de acordo com notícia de *O Estado de São Paulo* de 15 de julho de 1972:

Às 19 e 30 horas do dia 10 de julho, as velhas locomotivas a lenha da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré acionaram seus apitos durante cinco minutos, pela última vez, num adeus aos 50 mil habitantes de Porto Velho. Elas encerravam naquele instante 50 anos de atividades ao longo dos 366 km que ligam a capital do Território de Rondônia a Guajará Mirim, na fronteira com a Bolívia. (RODRIGUES, 2005, p. 377).

E embora a venda do material tivesse sido suspensa, a ferrovia, por outro lado, seguiria sem ser preservada.

De acordo com Rodrigues (2005), a notícia de uma nova tentativa por parte da REFESA em vender como sucata o equipamento da E.F.M.M. novamente surgiu em 1979, a partir de notícia de *O Estado de São Paulo*, mas o que nos chamou a atenção foi à denúncia do total abandono por parte da REFESA dos equipamentos da Ferrovia como também do patrimônio ligado a ela.

Vejamos como esse artigo de *O Estado de São Paulo* realizou a denúncia sobre as condições do sítio próximo onde se encontra o que chamamos de o “Cemitério de locomotivas”:

[...] Paralela ao rio Madeira, a ferrovia do diabo desenvolveu pequenas comunidades do ao redor de suas estações e que, como a estrada, estão condenadas ao desaparecimento. Santo Antônio do Madeira, por exemplo, já é apenas uma sucessão de ruínas. (RODRIGUES, 2005, p. 380).

A esse estado de abandono veio a somar-se, segundo Rodrigues (2005), a destruição sistemática de documentos presentes nos arquivos das estações que haviam sido preservados desde 1907, processo que culminou com uma grande fogueira de documentos no pátio da ferrovia em Porto Velho que havia levado horas para consumir toda a documentação.

Esse processo de desmonte que ocorreu no transcurso da década de 1970, fez com que muitas locomotivas fossem abandonadas no percurso entre Porto Velho e Guajará Mirim e entre tais abandonos temos os das locomotivas que compõe o que chamamos de o “Cemitério das locomotivas”, local próximo a outro cemitério que também foi abandonado à destruição: o dos trabalhadores da E.F.M.M. intitulado Cemitério da Candelária.

### **O estranhamento da cultura local diante das forças de civilização e a literatura amazônica do século XX**

Essa paisagem urbana singular representada pelo “Cemitério das Locomotivas”, por outro lado, contém esteticamente a permanência dos elementos constitutivos do estranhamento da cultura local em face do processo de modernização imposto pelas forças de civilização sobre a Amazônia a partir de final do século XIX e no transcurso do século XX.

Paisagem muito próxima de outras paisagens descritas, de acordo com Francisco Foot Hardman (2009), em seu livro *A vingança da Hiléia*, pelo imaginário de cientistas, viajantes, religiosos, historiadores e literatos que retrataram a Amazônia como o produto de uma gênese incompleta.

De acordo com Foot Hardman (2009), essa representação pode ser percebida em autores como Franklin Távora, que no prefácio ao livro *O Cabeleira*, de 1876, retratou a Amazônia em sua imensidão e natureza complexa, através da perspectiva de que toda e qualquer representação artística, científica, política sobre a região deveria ser realizada considerando-se o processo civilizatório e as leis do progresso que o desenvolvimento da economia da borracha instaurou nela e fez com que a Amazônia se transformasse em uma nova fronteira para a expansão do capitalismo. No citado manifesto Franklin

Távora delinea a Amazônia como um mundo que seria objeto dos mais variados anseios civilizatórios, tanto em termos de sua retratação literária como também em termos de sua inserção junto à cultura de elite do país.

Essa perspectiva em relação à Amazônia, por outro lado, não evitou que Távora também olhasse para a região como um “território distante, remoto no tempo e no espaço, envolto nos mistérios de seus rios, florestas, línguas ‘sem história’, enfim, no império de uma violência naturalizada, na fúria ancestral de uma natureza indômita.” (HARDMAN, 2009, p. 25).

Para Foot Hardman (2009), por outro lado, essa visão de uma Amazônia de natureza violenta, bárbara e indômita às forças de civilização configurou-se como verdadeiro lastro de lugar-comum das narrativas que tiveram a Amazônia como foco central, podendo, inclusive, ser encontrado em autores de países vizinhos como o romancista colombiano José Eustasio Rivera, em sua obra *La vorágine*, de 1924.

De acordo com Foot Hardman (2009), cabe ressaltar que esse lastro de lugar-comum também pôde ser percebido a partir do final do século XIX e inícios do século XX, nas narrativas ficcionais de autores como Inglês de Souza, em obras publicadas entre 1876 e 1893, como *O cacaulista*, *História de um pescador*, *O coronel sangrado*, *O missionário* e *Contos Amazônicos*. Obras que se baseiam nas imagens presentes nas memórias de tapuios, caboclos e cabanos da região de Óbidos, no Pará, possibilitando a descrição por parte de Inglês de Souza da resistência cultural dessas populações contra a violência de coronéis.

A partir dessa abordagem da literatura ficcional em autores como Franklin Távora e Inglês de Souza, Foot Hardman tratou da presença de Euclides da Cunha como um dos principais autores do realismo naturalista que passou a predominar como esteio da representação literária da Amazônia durante o século XX.

Conquanto não fosse ficção no sentido da literatura que discutimos acima, podemos notar, a partir das análises de Foot Hardman sobre obras como *À Margem da História*, de Euclides da Cunha, o quanto esse realismo naturalista também incorporou o lastro de lugar-comum que constantemente procurou descrever a Amazônia como um território violento e bárbaro. Isso, sobretudo na narrativa que Euclides teceu para a construção da experiência dos seringueiros em constante luta e adaptação à natureza da floresta amazônica nos longínquos seringais do Acre.

Nesse sentido Foot Hardman descreve uma Amazônia a partir de Euclides da Cunha em que a herança das faltas, das incompletudes já percebidas pelo escritor

fluminense também incorporam e representam em boa medida a racionalidade capitalista que nos últimos cinquenta anos tem assolado a região. Racionalidade que a passos largos está descortinando a região ao mesmo tempo em que promove a impiedosa destruição de sua natureza e de seu patrimônio histórico.

Dessa forma, a reflexão sobre a Amazônia de Euclides em *A vingança da Hiléia* possui um movimento que para Jaime Ginzburg (2010) se daria a partir de categorias negativas. Categorias voltadas ao estabelecimento de fios condutores por Foot Hardman para a explicação do movimento que Euclides realizou em seus escritos sobre a região e que são reveladores de imagens apocalípticas, trágicas, violentas, de deslocamentos e ruínas.

Em *A vingança da Hiléia* temos uma amadurecida crítica sobre a obra de Euclides da Cunha, já que Foot Hardman, de acordo com Ginzburg (2010), expõe não só os aspectos internos da complexa e diversificada produção do autor de *Os Sertões*, mas também as linhas de continuidade que existiriam entre elas. Daí o entendimento do significado da Amazônia a partir da reflexão de como o autor de *A Margem da História* teria mobilizado recursos ficcionais inerentes ao seu realismo naturalista, sobretudo a partir de imagens representativas de um estranhamento diante das agruras impostas pela natureza amazônica. Tal projeção desse estranhamento então acabou por moldar aspectos ficcionais de sua obra.

Quando Hardman descreve o estranhamento que Euclides vivencia em sua experiência no espaço amazônico - ponto que já havia proposto em *Trem-fantasma* -, sinaliza, em fragmento, um estranhamento que impregna a relação da Amazônia com o Brasil, a ambiguidade de sua inserção, sua enormidade impactante, suas precariedades, sua constituição com tensões. Ao mesmo tempo, apresenta a percepção inteligente e inquieta com que, em diversos gêneros textuais e adotando variados procedimentos formais, Euclides elaboraria imagens críticas e perturbadoras de seu tempo. (GINZBURG, 2010, p. 415).

Segundo Ginzburg (2010), *A Vingança da Hiléia* ao retomar a crítica sobre a obra de Euclides procurou libertá-lo de classificações convencionais ao perseguir as relações de Euclides com o contexto histórico, sobretudo amazônico. Fato que percebemos se manifestar dentro do que Ginzburg se refere como sendo uma poética das ruínas:

Essa poética das ruínas se coloca contra a totalização estética. Nesse sentido, um problema fundamental enfrentado, para uma crítica estética e política de imagens do Brasil, é a análise de imagens unificadoras, mitos de unidade nacional. Cito o autor: "Na construção de uma cultura brasileira unitária, apagam-se rastros da violência sob forma de massacre, batismo silenciador ou incorporação dos tiranos

ancestrais da sujeição voluntária". Mais adiante, dentro da mesma linha de reflexão: Unificações forçadas e unidades interessadas contra as diferenças socioculturais e contra restos e rastros a serem eliminados da memória, ou então, a serem cristalizados como figurações de um passado já suplantado, ficam fora do grande arcabouço de uma coletividade de destinos superpostos... (GINZBURG, 2010, p. 416).

Foot Hardman, de acordo com Ginzburg (2010), inclusive, nos fornece uma chave para o entendimento do que está por trás dessa "poética das ruínas", ao demonstrá-la como a manifestação de um estranhamento por parte da Amazônia em relação ao Brasil na literatura de Euclides. "Poética das ruínas" presente na literatura que se opõe à mistificação de uma unidade nacional que configura o apagamento da violência, que elimina diferenciações, simula homogeneidades e manipula a memória coletiva. Contra a unidade forçada, a interpretação propõe a leitura textual de inspiração benjaminiana, que admite o fragmento como força histórica de teor crítico.

Em lealdade às teses sobre história de Benjamin, que refletem sobre catástrofe histórica, Hardman avalia o trabalho de Euclides da Cunha examinando o problema de como narrar o massacre. Formula o impasse rigorosamente: "Como escrever essa história, como representar a catástrofe sem apagá-la? [...] Mas o narrador não a transcreve. Este é o seu limite". Assim como não cabe uma totalização da cultura brasileira, que representaria uma unidade homogênea autoritária, não cabe uma narrativa totalizadora de Canudos, que poderia amenizar o impacto catastrófico do que ocorreu. É no caráter problemático da narração que se observa a desmedida na relação entre a linguagem e a experiência. (GINZBURG, 2010, p. 415 - 416).

Dessa forma, de acordo com Ginzburg (2010), semelhante a Canudos que se constituiria a partir de componentes aterradores, a Amazônia também se constituiria a partir dos excessos, daquilo que se manifestaria como desmedido. Diante da grandiosidade apocalíptica da região em que a percepção necessita de uma nova modulação frente à natureza hiperbólica, a linguagem convencional não parece conseguir captar de forma justa a manifestação de fenômenos ligados ao homem e à natureza que ali vivem. Diante de tudo isso, a Amazônia não se constituiria mais do que um fantasma na memória de Euclides, assim como também se constituiria como um fantasma na história do Brasil que passou a civilizar-se, sobretudo a partir de inícios do século XX.

Creio haver em A vingança da Hileia um movimento similar ao que Hardman atribui a Rodrigues Ferreira, uma vez que categorias negativas - apocalipse, tragédia, violência, deslocamento, ruína - estabelecem fios condutores da reflexão. [...] A sustentação dessa ênfase está no princípio de que "verifica-se que a barbárie é aspecto constitutivo inerente à vida civilizada moderna. Barbárie civilizada (pelas leis e aparelhos policial-militares do Estado) é o que se tem



como prática cotidiana e secular". Isto é, a violência tem um papel não casual ou incidental, mas constitutivo dos processos históricos e sociais em pauta. (GINZBURG, 2010, p. 415).

Categorias negativas que também podem ser vistas em Manoel Rodrigues Ferreira quando descreve o próprio desaparecimento do sítio de Santo Antônio. Localidade próxima ao que denominamos “Cemitério das ferrovias” que ora estamos analisamos: “[...] esse sítio, do qual parte era propriedade da REFESA e parte das ruas e praças públicas, estava em ruínas, ou seja, ninguém ainda o recebera de presente das autoridades do Governo do Território de Rondônia.” (RODRIGUES, 2005, p. 380).

Esse aspecto demonstra, entretanto, que ao impacto das forças externas de civilização que promovem estranhamento na Amazônia, temos, por outro lado, a demonstração de como forças internas à região puderam agir para que esse estranhamento por trás de paisagens como a do “Cemitério das locomotivas” pudessem se reproduzir.

[...] a Amazônia tem algo de excessivo, de desmedido. Hardman comenta em Euclides “o terror sublime diante da grande massa de água e vegetação”. A natureza hiperbólica, diante da qual os hábitos de percepção e a linguagem coloquial parecem pequenos, convida a pensar o Brasil, de modos imprevisíveis. Para Hardman, “a Amazônia [...] ficaria como fantasma na história do Brasil civilizado, assim como fantasmal na memória de Euclides”. (GINZBURG, 2010, p. 416).

E essa metáfora pode ser materializada ao se visitar o “Cemitério das locomotivas” em Porto Velho, onde temos uma sequência de locomotivas que lá estão dispostas ao longo dos trilhos próximos ao Cemitério da Candelária, que ao serem engolidas pela floresta e degradadas pelo severo clima amazônico, gradativamente se transformaram em fantasmas do que um dia elas foram quando integras e em funcionamento.

Assim, podemos notar a partir dessa perspectiva comparativa como essa paisagem em ruínas representada pelo “Cemitério das Locomotivas” possui estreitas relações - enquanto produto de um estranhamento da cultura local aos processos “ditos civilizatórios” - com as paisagens de destruição e violência que serviram de inspiração para a literatura de autores como Euclides da Cunha, entre outros, sobre a região Amazônica.

## Referências

GINZBURG, Jaime. “Euclides da Cunha, a Amazônia e a barbárie.” **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 24, n.69, 2010.

HARDMAN, F. **A vingança da Hileia**: Euclides da Cunha, a Amazônia e a literatura moderna. São Paulo: Editora UNESP, 2009. 375 p.

DROYSER, Johann Gustav. “Arte e Método (1868)”. In: MARTINS, Estevão de Resende. (Org.). **A história pensada**: teoria e método na historiografia européia do século XIX. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

RODRIGUES FERREIRA, Manoel. **A ferrovia do diabo**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2005.