

Restauração, ruínas e experiência estética na estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho (2007-2017)

Alexandre Pacheco

Universidade Federal de Rondônia (UNIR), Porto Velho, Rondônia, Brasil

 <https://orcid.org/0000-0002-1957-929X>

E-mail: alexandrepch@unir.br

Resumo: Este trabalho se propõe a realizar uma análise estética e histórica da estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho, Rondônia, após sofrer os impactos dos processos de restauração/revitalização sobre os seus equipamentos históricos na última década. A partir disso, demonstrar-se-á como as falsificações promovidas por tais processos sobre o patrimônio da EFMM, são passíveis de serem esteticamente desmascaradas pela convivência com as ruínas de velhas locomotivas, vagões e outros equipamentos abandonados aos rigores do clima amazônico na antiga estação. A fundamentação teórico-metodológica leva em conta o estudo de Gumbrecht sobre a produção da presença do passado a partir da percepção e estetização dos objetos históricos em seus próprios mundos, bem como as implicações dessa abordagem com a “experiência estética” discutida por Adorno. O resultado da pesquisa demonstra as ruínas da estação expressando esteticamente outros “recarregamentos” históricos da ambiência social e cultural do passado da EFMM.

Palavras-chave: Madeira Mamoré. Restauração. Silenciamento. Ruínas. Recarregamento histórico.

288

Restoration, ruins and aesthetic at the Madeira Mamoré Railway Station in Porto Velho (2007-2017)

Abstract: This paper aims to perform an aesthetic and historical analysis of the Madeira Mamoré Railway Station in Porto Velho, Rondônia, after suffering the impacts of the restoration/revitalization processes on its historical equipment in the last decade. From this, it will be demonstrated how the falsifications promoted by such processes on the EFMM heritage, can be aesthetically unmasked by living with the ruins of old locomotives, wagons and other equipment abandoned to the rigors of the Amazonian climate in the old station. The theoretical and methodological foundation takes into account Gumbrecht's study of the production of the presence of the past from the perception and aestheticization of historical objects in their worlds, as well as the implications of this approach with the “aesthetic experience” discussed by Adorno. The survey result demonstrates the ruins of the station aesthetically expressing other historical “reloads” of EFMM's past social and cultural ambiance.

Keywords: Madeira Mamoré. Restoration. Silencing. Ruins. Historical reload.

Texto recebido em: 30/08/2019

Texto aprovado em: 26/06/2020

Introdução

Desde os tempos coloniais a Amazônia tem se configurado como um território, em geral, à margem do poder político e econômico do Brasil. Essa condição distante da Amazônia, de acordo com Arthur Cezar Ferreira Reis (1982), somada aos rigores impostos por seu meio ambiente, aos limitados recursos econômicos disponíveis aos governos portugueses e brasileiros para inversões econômicas, sempre dificultaram a integração daquele território ao restante do Brasil.

No âmbito dessas dificuldades para o desenvolvimento da Hileia amazônica¹, região de gigantesco potencial hídrico e florestal, inúmeros foram os empreendimentos equivocados e que possuíram curta duração ao sofrerem irremediavelmente os impactos de uma natureza hostil contra eles.

Diante dessa realidade histórica, a crítica brasileira que se debruçou sobre a literatura amazônica desde o final do século XIX, percebeu nela a constante representação do confronto entre as forças da natureza e as forças da modernidade. (HARDMAN, 2009, p. 25).

Entre as muitas desilusões vividas pelo processo civilizatório na Amazônia temos a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré - EFMM. Ferrovia que foi construída ao longo do alto rio Madeira, entre as cidades de Guajará-Mirim e Porto Velho, uma das regiões mais remotas da Amazônia no começo do século XX. Na literatura de Manuel Rodrigues Ferreira, Francisco Foot Hardman, Márcio de Souza, entre outros, a EFMM foi constantemente representada a partir de suas tragédias, de sua longa decadência e através das paisagens quiméricas e assustadoras que produziu ao longo de seu trajeto. Finalizada sua construção em 1912, no contexto da crise da borracha brasileira, a EFMM nasceu em um ambiente de economia decadente, sempre operou com constantes déficits e foi desativada nos anos de 1970. Estações, locomotivas e vagões foram abandonados e se transformaram em ruínas ao longo dos 364 km da ferrovia entre Porto Velho e Porto Velho. (FERREIRA, 2005, p. 377-378).

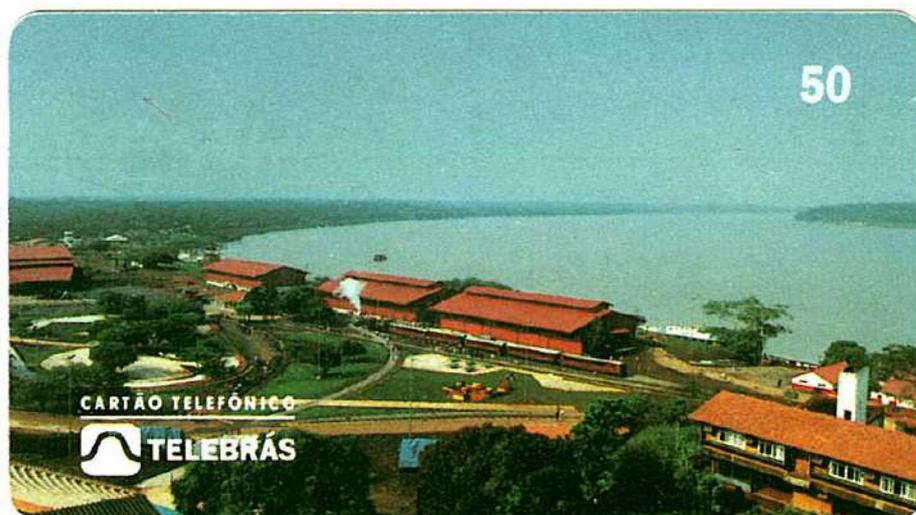


Fonte: João Cezar de Castro Rocha. 2017.

FIGURA 1

Imagem fantasmagórica de duas locomotivas no cemitério ferroviário de Porto Velho

Na sequência do desmantelamento, a falta de preocupação dos governos municipal, estadual e federal em relação ao patrimônio da EFMM até os anos de 2000, fez com que a ferrovia ficasse exposta ao abandono, à depredação, ao roubo e aos rigores climáticos amazônicos.



Fonte: Foto de cartão telefônico Telebrás dos anos de 1990.

FIGURA 2

Vista do complexo da EFMM em sua antiga configuração dos anos de 1980



Fonte: Foto de autor desconhecido.

FIGURA 3

Vista do decadente complexo da EFMM antes do início dos trabalhos de restauração em 2007

No final dos anos de 2000, o Estado brasileiro construiu duas usinas hidrelétricas no rio Madeira próximas à cidade de Porto Velho, fato que gerou dezenas de milhares de empregos e um grande incremento populacional na região. (MARQUES; GONÇALVES FILHO; ALMEIDA; SOUZA; 2014, p. 1-44). Nesse contexto, ocorreu um dramático aumento do crime e o aprofundamento da destruição da EFMM devido à negligência dos órgãos de preservação. (ARAÚJO, 2017, p. 93; CASTELO BRANCO, 2017; FERROVIA... 2009; GOMES, 2013). A partir de 2007, a prefeitura municipal financiada pelas políticas de compensação social da Santo Antônio Energia - SAE - consórcio que construiu a Usina de Santo Antônio no rio Madeira - iniciou uma série de trabalhos para restaurar/revitalizar o antigo complexo da EFMM, sem que fosse contido o crime que passou a se manifestar nos espaços e trilhos da ferrovia. (GOMES, 2013). Sete anos depois, em 2014, uma grande inundação do Rio Madeira destruiu boa parte do complexo que havia sido restaurado. (GUMBRECHT; PACHECO, 2018, p. 14). As intervenções focaram principalmente a necessidade de transformar o complexo da EFMM em um lugar de recreação, sobretudo a partir de reformas que irremediavelmente erodiram o potencial da verdade² contido em seu patrimônio histórico em termos de suas interações estéticas com o colapso da ferrovia.

Dessa forma, este artigo se propõe a realizar uma análise estética e histórica do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho, Alexandre Pacheco

Rondônia, após sofrer os impactos das intervenções restauradoras/revitalizadoras sobre os seus equipamentos nos anos de 2007 a 2017. (ALENCAR, 2012, p. 25; GOMES, 2013; RESTAURAÇÃO..., 2013). Nesse sentido, demonstraremos como essas intervenções não levaram em conta o sentido arqueológico existente nos equipamentos históricos da EFMM - estivessem eles em bom estado, enferrujados ou em ruínas – como evidência de um “espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva”. (HARDMAN, 2005, p. 25). Outra questão a ser discutida é a da “relevância imposta” pelas ruínas de locomotivas, de vagões e de outros equipamentos que passaram a conviver e destoar esteticamente do processo de restauração/revitalização que homogeneizou e silenciou as marcas do tempo no patrimônio do complexo da EFMM. Essa “relevância imposta” se manifesta a partir do repentino aparecimento das ruínas como objetos que desviam a percepção rotineira da paisagem³, nos separam dela, ao mesmo tempo que possibilitam a abertura de uma consciência desestabilizadora da estética uniformizadora que foi imposta pela restauração/revitalização do patrimônio histórico da EFMM. “Relevância”, enfim, capaz de expressar os intensos momentos do colapso de uma ferrovia, produto da especulação de uma modernidade que se fantasmagorizou na Amazônia. Ou seja, uma possibilidade para o “recarregamento”⁴ estético e histórico do passado da EFMM.

A intervenção restauradora/revitalizadora sobre o complexo ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho

O complexo ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré - EFMM é constituído por uma estação, três armazéns de carga, uma oficina mecânica, rotunda, casa de força e plano inclinado sobre o rio Madeira. Sua configuração estética atual resultou dos trabalhos de restauração/revitalização no âmbito das políticas de compensação do consórcio Santo Antônio Energia - SAE entre os anos de 2007 a 2013. Trabalhos que objetivaram preservar o patrimônio da EFMM, mas também transformá-lo em um complexo turístico para atividades de cultura e lazer para a população. (ALENCAR, 2012, p. 25; GOMES, 2013; RESTAURAÇÃO..., 2013; PINHEIRO; SILVA, 2014, p. 169).⁵ No âmbito das políticas de compensação da SAE, a revitalização/restauração do complexo da EFMM foi iniciada pela prefeitura municipal de Porto Velho/Fundação Cultural Iaripuna no ano de 2007. Através da

execução do projeto “Estrada de Ferro Madeira Mamoré: história e memória de um povo: Anteprojeto de Restauração e Revitalização do Complexo da EFMM” pretendeu-se então restaurar e revitalizar o complexo em 3 fases. (PINHEIRO; SILVA, 2014, p. 169-170).

FASE I – Recuperação (...) 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 (sic), 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. (PINHEIRO; SILVA, 2014, p. 169-170).

Os resultados, no entanto, da implementação do projeto de preservação foram os seguintes: foram recuperados os seguintes equipamentos na primeira fase: a praça da Madeira-Mamoré, Armazém 01, Armazém 02, Estação de passageiros, Oficina e Rotunda. Na segunda fase, ocorreu a urbanização da avenida Farquhar com a instalação de quiosques e a criação de 169 vagas para estacionamento. Foram construídos também um mastro de 30 metros com a bandeira do Município de Porto Velho, um mirante sobre o Rio Madeira e um calçadão ao longo de toda a orla. A terceira fase não foi implementada. Para a execução das obras de restauração/revitalização, a SAE optou por estabelecer convênio com a Coopertativa dos Trabalhadores do Ramo Ferroviário e da Manutenção Civil - COOTRAFER. Contratou também a Scientia Consultoria Científica. Empresa que ficou responsável pelo acompanhamento arqueológico dos trabalhos da COOTRAFER sob a supervisão do IPHAN. (FIRMANDO..., 2010).

‘Foi para ampliar os efeitos do PBA [Projeto Básico Ambiental] e em conjunto com o Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) que nós fomos buscar a experiência dos ex-ferroviários para a revitalização da Madeira Mamoré’, destaca o coordenador de

Sustentabilidade da concessionária Acyr Gonçalves. Cerca de 30 ex-ferroviários da EFMM estão filiados à cooperativa e, ainda segundo Acyr, a assinatura do termo de cooperação é o coroamento de um longo período de preparação, que começou com a contratação de um contador para analisar e regularizar toda a documentação da Cootrafer. (FIRMANDO..., 2010).

Na complementação da revitalização das praças ligadas ao complexo ferroviário, a SAE contratou o escritório de arquitetura Expomus. Empresa que ficou responsável pelo projeto temático que iria integrar os espaços da EFMM desde a praça central de Porto Velho até a Vila de Santo Antônio. Projeto que teve o objetivo de implementar:

a construção de um museu de território, ‘uma concepção contemporânea utilizada no Brasil e outros países em obras de impacto’ (...) ‘Nesta concepção, além de reverenciar a memória, está incluído um eixo de sustentabilidade, para a geração de dividendos sociais e culturais visando a melhoria da qualidade de vida da população e a permanência do museu.’ (SAE..., 2010).

Quais foram, no entanto, os resultados das ações exercidas pelos agentes e instituições que se envolveram na execução do projeto de preservação da EFMM até 2013?⁶ Vejamos.



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 4

**Vista do prédio avarandado da estação da EFMM
e de seu jardim contemporâneo**

O prédio da estação se encontra razoavelmente bem conservado devido aos trabalhos de restauração realizados entre os anos de 2007 a 2010. (PINHEIRO; SILVA, 2010, p. 3-5). Foi construído em alvenaria (estilo inglês) e possui formato quadrangular com telhado de quatro águas e telhas francesas. Suas paredes são de tijolos aparentes de cor amarronzada e envernizados. O prédio possui varandas ao redor de todos os seus lados e as colunas de sustentação são de ferro. Em um dos lados avarandados surge um calçamento de pequenos blocos de cimento e sobre ele um arranjo paisagístico contemporâneo que se encontra deteriorado pela ação climática. Ele é formado por bancos de tábuas de madeira com 2 metros de comprimento e que possuem nas extremidades caixetas quadradas de madeira onde florescem arbustos verdes com flores vermelhas.⁷

Às margens do rio Madeira, o complexo da EFMM possui dois grandes galpões que formam os armazéns 01 e 02 de carga e descarga e que medem 50 metros de comprimento por 20 metros de largura. Foram construídos com chapas de zinco galvanizado e pintados de vermelho escuro. Estão em bom estado de conservação devido às intervenções restauradoras a partir de 2007. Nas paredes externas - voltadas à orla do rio Madeira - surge um deck de madeira em formato de ondas. A partir dele um vasto calçamento de pequenos blocos de cimento se estende ao deck de madeira totalmente destruído e que margeia as grades de proteção nas barrancas do rio Madeira. Sobre o vasto calçamento de blocos foi erigido o mesmo padrão de paisagismo concebido para o prédio da estação da EFMM. Paisagismo que se encontra castigado pela ação do tempo, pela depredação e que convive com os entulhos de madeira do destruído deck às margens do rio Madeira.

A deterioração dos arranjos paisagísticos contemporâneos (assentos e decks) presentes na estação e nos armazéns tornou-se inevitável devido ao uso de madeira, material que é inadequado ao clima local e de fácil destruição pela depredação. Tais arranjos, no entanto, possuem extrema dificuldade em dialogar com as estruturas mais antigas da EFMM. Essa dificuldade se dá em termos de função, forma e substância, devido ao fato de se prestarem mais às funções recreativas do que em interagir esteticamente com o conjunto do patrimônio histórico. Suas formas geométricas e fragmentadas, frágeis devido ao uso da madeira - revelando certa tendência da arquitetura e do paisagismo pós-moderno - tentaram trazer algo de sofisticado para o ambiente, mas se tornaram esteticamente irônicas, não só pela fugacidade que apresentaram diante das edificações mais antigas, mas também

diante do meio ambiente. Formas, enfim, esteticamente extrínsecas, vazias de sentido e de qualquer tipo de interação mais íntima com o meio. (NAVES, 1996, p. 21).



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 5

**Vista de um dos armazéns da EFMM
e de seu jardim contemporâneo deteriorado**



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 6

Deck em ruínas defronte ao rio Madeira depois da cheia de 2014

De acordo com Cremasco (2011, p. 34), embora não exista uma definição fechada do que seja um projeto de arquitetura pós-moderno, isso não significa que o pós-modernismo na arquitetura não possa ser pensado a partir de algumas características, que, inclusive, notamos no resultado estético das pretensões que tentaram aliar formas contemporâneas à estruturas mais antigas no complexo da EFMM:

devemos chamar de pós-moderna toda arquitetura que se apropria de imagens com significados sabidos ou consolidados e lhes dá um significado novo, diverso e inesperado. Não existem normas para a escolha dessas imagens, ou para o que elas devem representar.

(...) a idéia de que o significado de uma imagem pode ser revisto e alterado supõe, é claro, um contexto específico contra o qual os elementos presentes nos nossos edificios podem ser compreendidos e interpretados, o que nos leva a pensar em cada obra de arquitetura dentro de um sistema de códigos particulares.

(...) a arquitetura pós-moderna só utilizava as imagens comuns da nossa cultura, os objetos históricos, quotidianos, ordinários, prosaicos e banais, que desmontados pedaço por pedaço, eram depois refeitos de outras maneiras, acrescentando ingredientes novos, ou invertendo os antigos. (CREMASCO, 2011, p. 34-36-37).

Diante disso, observamos as formas contemporâneas impostas ao conjunto da EFMM, de um lado, pelo diálogo que realizam com os significados das imagens discutidas por Cremasco; de outro, por interferirem nas relações estéticas que o antigo patrimônio possui com a história da EFMM.

Neste sentido, a artificialidade de tais arranjos não estabelece uma unidade estética com as estruturas mais antigas e tragicamente contribuem para o apagamento da memória da EFMM. Condição, aliás, apontada por Borzacov quando afirmou que no

início da Avenida Sete de Setembro (...) atravessada pela avenida Farquhar há uma profunda presença histórica, construções em estilo industrial norte-americano dos primeiros anos do século XX, prédios situados no complexo ferroviário. São eles: Galpões n. 1 e n. 2, plano inclinado (cremalheira) e estação, cujas restaurações na década de 2000 não atenderam os preceitos que regem o resgate do patrimônio histórico.” (BORZACOV, 2016, p. 91).

Assim, a autonomia inexpressiva dos arranjos reflete uma desvalorização das formas modernistas contidas nas estruturas mais antigas da EFMM, ao mesmo tempo em que se relaciona com certo arcaísmo e certa passividade da sociedade local, que travada à meio caminho de uma modernidade que não se completa em seus valores universais, tornou-se pouco identificada à “uma convivência mais positiva e conflituada com o mundo” (NAVES, 1996, p. 21).

O galpão da oficina também foi restaurado (RESTAURAÇÃO..., 2013). No seu entorno, entretanto, temos uma cena apocalíptica formada por locomotivas, vagões em decomposição, ruínas da antiga casa de força, entulhos de velhos materiais brutos de aço da ferrovia, lixo, mato, grades destruídas, entre outras coisas.⁸ Sem vigilância do poder público, esse local também se tornou abrigo para o consumo de drogas, prostituição e de assaltos.

Tais condições formam uma paisagem desestabilizadora das pretensões estéticas produzidas pelas obras de restauração/revitalização nas outras partes da estação. Essa desestabilização, no entanto, é atenuada pelo fato de que a mesma ação climática, o abandono e a depredação que provocaram a formação de ruínas no entorno da oficina, também avançam sobre os prédios restaurados, sobretudo nos arranjos paisagísticos contemporâneos que cercam eles, como já expomos acima.

Mas a situação de deterioração se manifesta principalmente nas grades de ferro e nas calçadas que margeiam a EFMM com a Avenida Farquhar. Na seção onde se encontram os quiosques, na citada avenida, as grades e os bancos que simulam um estilo *belle époque* estão em estado de ruínas.



Fonte: Foto de autor desconhecido.

FIGURA 7

Vista da oficina em ruínas



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 8

Vista da oficina restaurada da EFMM



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 9

Imagem apocalíptica de duas locomotivas em seu retorno à natureza em frente à oficina da EFMM e formando o que Dillon (2011) chama de “drosscape” ou paisagens de “desordens ruinosas”



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 10

Contraste entre a imagem apocalíptica de locomotiva em ruína, os entulhos de um vagão e o prédio restaurado da oficina da EFMM



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 11

Calçamento e arranjo paisagístico em ruínas na lateral do prédio da oficina da EFMM na Avenida Farquhar

Para completar esse cenário mais ou menos restaurado e ao mesmo tempo em ruínas, entre os galpões dos armazéns 01 e 02 e o armazém 03 que não foi restaurado, temos um pátio circular formado por blocos de cimento. Ao centro dele

um grande mastro de ferro sustenta no seu topo uma bandeira em trapos do município de Porto Velho. De forma que temos aí - na exposição de uma bandeira rasgada - mais um sinal do descaso do poder público em impor traços definidos e marcantes ao conjunto dos trabalhos de restauração e revitalização.



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 12

Bandeira do município de Porto Velho hasteada em trapos no pátio cívico da EFMM

301

Diante então dos resultados do processo de restauração/revitalização que expusemos acima, percebemos não só a limitação dos bens que foram abarcados, mas também os resultados estéticos duvidosos produzidos a partir das intenções propostas pelo projeto de revitalização entre os anos de 2007 e 2013. Vejamos, nesse sentido, as palavras de Alencar:

A escolha da preservação dos bens culturais da E.F.M.M. está enraizada em escalas de interesse, no qual a preferência e escolha não só dão lugar as coisas - através da seleção do que deve ser preservado - mas também as hierarquizam através da seleção de um bem cultural de maior importância em detrimento de outro. A dinâmica social da cidade junto às políticas preservacionistas atrela determinados bens culturais aos interesses econômicos relacionados ao turismo. A valorização do patrimônio cultural através da execução de projetos de revitalização destinados a atender demandas das atividades turísticas tendem a promover a alienação de elementos constitutivos da memória coletiva em detrimento de escolhas mercadológicas, privilegiando o valor econômico.

No entanto, estes espaços passam a pertencer à uma complexa teia de relações mutáveis de poder, que envolve interesses de diversos tipos, que se submetem a relações que tendem a ser unilaterais, nas quais o órgão responsável pela gestão do patrimônio

cultural – neste caso a Prefeitura da cidade de Porto Velho – lidera as tomadas de decisões. (ALENCAR, 2012, p. 25-26-120-119).

Alencar, dessa maneira, demonstra que as escolhas do patrimônio a ser restaurado/revitalizado implicaram não só escalas de interesses, mas a necessidade de se hierarquizar o que seria interessante para o projeto de modernização turística. Escolhas por parte do poder público que aprofundaram a alienação do antigo espaço da EFMM, contribuindo para o advento de um “não lugar”, ou seja, de um espaço desprovido de simbolização identitária, relacional e histórica. (FLAMARION, 2005, p. 44). E isso por dois motivos: de um lado, por não terem relacionado o patrimônio da EFMM ao tempo da modernidade ao qual ele fez parte; de outro, por não terem revertido um vínculo de identidade entre os bens culturais da EFMM, os antigos ferroviários e o ofício que exerceram naquele espaço, já que para os ex-ferroviários os objetos pertencentes ao patrimônio

tem tanto mais “valor” quanto mais cumpre sua função original: de manter a ferrovia em bom funcionamento; ou seja, o chamado ‘uso prático’. Isto daria sentido à preservação deste patrimônio cultural, envolvendo de maneira mais ativa as práticas que remetem ao cotidiano do trabalhador do que, por exemplo, a musealização dos bens culturais da ferrovia para atender demandas de outros setores da sociedade. (ALENCAR, 2012, p. 116 - 117).

Quais foram, no entanto, os valores e interesses que estiveram por trás do projeto que instaurou a atual configuração desse patrimônio?

Restauração, revitalização e o silenciamento da memória material das estruturas modernas da EFMM

O projeto de restauração/revitalização da EFMM desenvolvido a partir do ano de 2007, foi concebido no intuito de estabelecer novos usos para os espaços desse patrimônio, através de suas relações com a economia da região e como forma de incrementar o turismo em Porto Velho. Na prática, porém, tais intenções esbarraram em uma série de implicações que não permitiram a implementação de um dos seus principais objetivos: articular a memória dos antigos ferroviários com as demandas do mercado, para que pudesse se criar uma espécie de convivência entre a reconstrução de uma identidade e a manutenção do espaço da EFMM. (ALENCAR, 2012, p. 25). De qualquer maneira, a implementação desse projeto para

fins turísticos resultou em uma quebra das formas originais do complexo ferroviário. E, nesse sentido, reproduziu a insistência do poder público local em sempre aderir à sobreposição do novo, do moderno sobre o patrimônio histórico, principalmente no âmbito das transformações capitalistas que ocorreram nas últimas décadas em Porto Velho. Daí a adoção de uma miscelânea de estilos como forma de modernizá-los, mas que resultam na degradação e destruição deles. Fato que pode ser notado nos espaços que foram revitalizados pelo poder público em Porto Velho, como o antigo mercado municipal que foi demolido e no seu lugar reconstruído um simulacro dele. De acordo com Borzacov:

Em 2008, a municipalidade derrubou os remanescentes – os três boxes e edificou no local, o Mercado Cultural, inaugurado em 15 de maio de 2009 (...). Mesmo sendo uma pálida amostra do Mercado Público Municipal, ‘sem nenhum valor histórico’, como Alberto Bertagna assim se expressou. (BORZACOV, 2016, p. 99)

Diante de intervenções equivocadas ou omissões do poder público no passado, parte considerável dos elementos ferroviários da EFMM que se integravam ao centro de Porto Velho e que faziam parte do seu cenário cotidiano, foram engolidos pelo progresso, já que este “abraçou-os, asfixiando-os, destruindo-os, assim como outras edificações particulares tradicionais.” (BORZACOV, 2016, p. 92). Alencar percebeu essa forma de atuação do poder público, quando demonstrou que o processo de intervenção sobre a ferrovia não estaria isento de reproduzi-lo, devido ao cenário de disputas que sempre existiu em torno do complexo ferroviário. Cenário em que o poder público sempre levou vantagem em relação às tomadas de decisões sobre o patrimônio em questão.

O patrimônio cultural em questão possui espaços de representações, dos quais emergem diferentes sujeitos sociais que lidam diariamente com expressões e disputas. Estes sujeitos seriam tanto indivíduos da comunidade sem uma estrutura bem definida de organização e representação como também órgãos relacionados ao poder público – compondo assim um cenário de disputas em relação ao complexo tombado da ferrovia. Assim, a cidade de Porto Velho, vista dentro da ótica da contemporaneidade, possui uma notória fragmentação espacial, influenciada pela vida contemporânea, presente no complexo tombado e no seu entorno

No entanto, estes espaços passam a pertencer à uma complexa teia de relações mutáveis de poder, que envolve interesses de diversos tipos, que se submetem a relações que tendem a ser unilaterais, nas quais o órgão responsável pela gestão do patrimônio cultural – neste caso a Prefeitura da cidade de Porto Velho – lidera as tomadas de decisões. (ALENCAR, 2012, p. 24-119).

Nesse sentido, a revitalização ao redor dos antigos prédios da EFMM novamente revelou essa forma de atuação do poder público em adotar ações duvidosas sobre os bens patrimoniais. No caso, a adoção dos arranjos com tendências estéticas pós-modernistas em razão de sua estética silenciosa e fechada em si mesma. (HERBERT, 2011, p. 90). Fato revelador de uma visão fragmentada, maquiadora do passado, pois desprezou, mais uma vez, a idealização do complexo ferroviário como um exemplar espaço do advento e do colapso da modernidade na selva. Perspectiva que poderia considerar as projeções que a implantação de ferrovias nos mais inóspitos lugares da terra, sempre provocaram em termos de indignações, encantamentos e espantos. (HARDMAN, 2005, p. 34).

No vasto e intrincado painel que se desenhava em torno das novas relações entre técnica e sociedade, os efeitos de uma ilusão de ótica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar (...), faziam-se sentir nos veios mais recônditos do planeta. (HARDMAN, 2005, p. 34).

Nesse sentido, as formas envelhecidas, descoloradas, desfiguradas, fantasmagóricas dos maquinismos e edificações remanescentes da EFMM, guardam semelhanças com as imagens que pintores e literatos realizaram dos despojos fabris de cidades fantasmas na Europa do século XIX, pois são resultantes da mesma dialética do aparecer e do desaparecer. (HARDMAN, 2005, p. 34). Ou seja, tais formas manifestam o progresso que emergiu e desapareceu diante das barreiras impostas por temporalidades contraditórias a ele. Essa dialética por trás das imagens de estruturas fabris que se transformaram em fantasmas do progresso, foi notada por Hardman quando fez menção à uma passagem de Flaubert em *Madame Bovary*, em que personagens são retratados em uma insólita visita à uma fábrica em um campo afastado.

De acordo com o autor de *Trem Fantasma*:

Fica sugerido, naquele domingo frio e modorrento, todo o despropósito dessa manufatura de província. Estamos também diante do esqueleto de uma obra fantasmática; entre a perspectiva do progresso e sua efetivação, há só sinais sem vida num terreno baldio. Como se qualquer tentativa de romper a circularidade dos valores provincianos esbarrasse em estruturas invisíveis, mas persistentes. (HARDMAN, 2005, p. 46).

Dessa forma, uma preservação da EFMM preocupada em relacionar seu patrimônio às imagens do progresso e do colapso, não poderia deixar de considerar

também a implantação de um espaço para a memória dos ex-ferroviários. Fato que foi constatado por Alencar:

Analisar o processo de rememoração dos ferroviários é buscar compreender os significados que a ferrovia assumiu em suas vidas que, a meu ver, estão amparados no tempo em que armazéns, oficinas, locomotivas funcionavam a todo vapor, em que levavam vida às cidades interioranas onde a Madeira-Mamoré adentrava. As narrativas destes ferroviários refletem o quanto este grupo social almeja a reativação da ferrovia, mas principalmente busca estratégias para a manutenção de seus ofícios e afirmação de identidades.

(...) Na análise das entrevistas fica perceptível que os entrevistados admitem-se como trabalhadores que contribuíram para o progresso da nação no período que a ferrovia era tida como símbolo do desenvolvimento – seriam os “guardiões do passado”. Assim, buscam no presente valorizar o ofício de ferroviário para manutenção desta memória coletiva. (ALENCAR, 2012, p. 38-39-47).

Assim, ainda que saibamos que discussões como a da altermodernidade surgiram no mundo da arte contemporânea, elas, entretanto, jogam luzes e denunciam a tendência pós modernista inserida no silêncio e no fechamento das soluções utilizadas na revitalização da EFMM⁹, pois negligenciaram a “fantasia de um retroceder” que poderia ocorrer através de um “recarregamento” estético da memória dos antigos ferroviários, já que lá se constituiu no passado um:

espaço afetivo na vida dos seus trabalhadores: foi nela que as relações familiares e laços de amizade foram construídos e vigoraram; (...) criaram seus filhos, possibilitando assim a criação de um forte elo que leva ao presente e desencadeando em tentativas de preservá-la. (ALENCAR, 2012, p. 55).¹⁰

Por tudo o que foi dito até aqui, a intervenção realizada no complexo ferroviário da EFMM, impôs um sentido de construção àquele espaço oposto ao que Heidegger afirmou ser uma forma de um construir, que pertence a um modo de habitar e dele retira sua essência. (HEIDEGGER, 2001, p. 156-158). Principalmente por ter erradicado daquele espaço o “ser ferroviário que lá habitava”. “Ser” que havia adquirido com “o tempo um status de importância quase mítica, estando intimamente relacionada às memórias dramáticas que se apóiam em relatos de heroísmo da saga do homem sobre à selva amazônica.” (ALENCAR, 2012, p. 46). Gumbrecht percebeu algo de cansativo na insistente necessidade de nosso cotidiano em impor novos sentidos sobre aspectos autênticos dos objetos do passado, justamente por deturpá-los.

Ao procurar o desejo sempre mais ou menos oculto que poderia nos motivar a transcender os mundos cotidianos de hoje (o que, claro, também significa que procuramos fenômenos e condições cotidianas com que estamos absolutamente saturados), não conheço resposta mais convincente do que a que Jean-Luc Nancy deu nas páginas iniciais do livro *The Birth to Presence*, em que defende que hoje em dia nada é mais cansativo do que a produção de outra nuance de sentido, de só ‘um pouco mais de sentido’! (GUMBRECHT, 2010, p. 134).

Mas o que as formas imperfeitas e desarmoniosas das locomotivas e de outras ruínas no complexo ferroviário podem evocar?

A relevância dos objetos remanescentes e em ruínas da EFMM na presentificação do processo de desmonte e destruição da ferrovia

As locomotivas em ruínas no pátio da EFMM, como também o cemitério ferroviário são os remanescentes autênticos¹¹ do trágico e violento desmonte que foi promovido pelos militares no final da década de 1960 e início da década de 1970, onde várias composições e materiais da EFMM foram destruídos e vendidos como sucata para uma siderúrgica em São Paulo. (FERREIRA, 2005, p. 374-375). A partir do Decreto nº 58501 de 25 de maio de 1966, se deu o início do processo de desmonte da EFMM, momento em que foi transferida a responsabilidade do tráfego da ferrovia da Rede Ferroviária Federal - RFFSA para a Diretoria de Vias e Transporte do Ministério da Guerra. 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.” (DECRETO..., 1966. Apud. FERREIRA, 2005, p. 375).¹² O conhecimento público do desmonte da EFMM. se deu a partir de uma notícia publicada no jornal *O Estado de São Paulo* de 4 de julho de 1971, intitulada “Madeira Mamoré está chegando a São Paulo”. (MADEIRA..., 1971, p. 44 apud FERREIRA, 2005, p. 374-375). Reportagem que denunciou a venda do aparato da ferrovia como sucata para siderúrgicas em São Paulo. A transcrição na íntegra dessa notícia pode ser elucidativa do caráter trágico que o desmonte da EFMM assumiu:

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, autor 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'. (MADEIRA..., 1971, p. 44 apud FERREIRA, 2005, p. 374 - 375).

Apesar da maneira como todo um patrimônio lendário estava sendo desfeito, tudo indica que antes da chegada dos militares à direção da EFMM, seus equipamentos já deviam estar em processo de degradação profunda devido à falta de investimentos da RFFSA. Tal fato pode ser notado na própria reportagem de *O Estado de São Paulo*, quando afirma que haviam vinte e duas locomotivas que estavam empilhadas no pátio do 5º BEC e que há muito tempo não deviam mais estar em funcionamento. Mas também pode ser notado quando Ferreira (2005) afirmou que ocorriam apenas duas viagens por semana de Porto Velho à Guajará-Mirim e vice-versa em 1959, de forma que tal afirmação demonstra que muitas máquinas da EFMM já deviam estar abandonadas (FERREIRA, 2005, p. 363-366). A

denúncia por parte do jornal *O Estado de São Paulo* fez com que fosse suspensa a venda da estrada de ferro, fato, entretanto, que não paralisou o seu processo de desativação, de acordo com a notícia 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. (FERREIRA, 2005, p. 377).

Alencar nos mostra através das entrevistas que realizou com os ex-ferroviários da COOTRAFER, que esse dia foi “o dia mais triste de suas vidas”. (ALENCAR, 2012, p. 88). Tais lembranças, no entanto, foram expressas com “aflição e tristeza” devido ao fato de rememorarem as incertezas com o rumo que suas vidas tomariam, já que o fim da ferrovia significou a desestruturação da categoria com a extinção das funções e das práticas envolvidas nos ofícios. Além disso, as lembranças também rememoraram o fato de que com a desativação, todos os ex-ferroviários ativos à época foram transferidos para o 5º. BEC, onde tiveram que obedecer às ordens de um regime de trabalho que não conheciam. Eram pais de família que alarmados com o desconhecido, temiam as consequências de suas transferências para o 5º. BEC, onde não tinham laços de amizade, onde teriam que reconstruir mais uma vez suas vidas. (ALENCAR, 2012, p. 88-90). Esse processo catastrófico de desmonte que ocorreu na década de 1970, fez com que muitas locomotivas fossem abandonadas no percurso entre Porto Velho e Guajará Mirim, fato que proporcionou a formação do que chamamos de o “Cemitério das locomotivas”, próximo ao Cemitério da Candelária em Porto Velho.

A notícia de uma nova tentativa por parte da REFESA de vender como sucata o equipamento da EFMM surgiu novamente em 1979, através de artigo publicado no *O Estado de São Paulo* de 6 de abril de 1979. Reportagem que também denunciou o total abandono por parte da REFFSA dos equipamentos da Ferrovia e do patrimônio ligado a ela. (ALBUQUERQUE; ESPÍNOLA, 1979. Apud. FERREIRA, 2005, p. 379-380). Se a violência tem um aspecto fundador e estruturador na constituição das ruínas da EFMM, a presença das locomotivas, dos vagões e outros equipamentos em decomposição são decisivos como objetos dos momentos gloriosos, mas também das perdas da ferrovia no passado.¹³ Perspectiva que pode

ser notada em Gonçalves, quando afirma o valor das ruínas em expressarem a transitoriedade e a permanência de tradições ou culturas em declínio:

As narrativas nacionais sobre o patrimônio cultural estão estruturalmente articuladas por essa oposição entre transitoriedade e permanência, sendo que as práticas de resgate, restauração e preservação incidem sobre objetos que podem ser pensados como análogos a ruínas, quando não se constituem literalmente em ruínas. Como tais, esses objetos estão sempre em processo de desaparecimento, ao mesmo tempo em que provocando uma permanente reconstrução. Esse interminável jogo entre desaparecimento e reconstrução é que move as narrativas nacionais sobre patrimônio cultural em busca por autenticidade e redenção (GONÇALVES, 2002, p. 28. Apud. ALENCAR, 2012, p. 98).

Nesse sentido, o processo de decadência das locomotivas e de outros equipamentos incorporam um significado semelhante ao que foi expresso na apreciação das ruínas pelas artes plásticas, desde o século XVIII: a representação de que tragédias e catástrofes sempre estiveram por trás dos motivos da desagregação vagarosa e atraente dos objetos arruinados pelo tempo (DILLON, 2014, p. 16). As locomotivas e vagões abandonados da EFMM não só incorporam os impactos de um mundo globalizado que os descartou e os transformou em preciosidades em pleno século XXI. Inspiram também a percepção da desagregação da modernidade engendrada pelo século XX, bem como os valores que estiveram presentes nela, como a liberdade, a busca do novo, a radicalidade entre outras coisas (DILLON, 2014, p. 30). Dessa forma, podemos afirmar que as locomotivas e os vagões remanescentes representam um arruinamento real (talvez permanente), do significado dos objetos de uma modernidade que não possui mais sentido em nossa contemporaneidade. (DILLON, 2014, p. 30). No entanto, são autênticos objetos da ferrovia que em seu processo “fantasmagórico” de retorno à natureza”, são capazes de revelar contornos estéticos dramáticos e semelhantes ao que se pode chamar dialeticamente de um “negativo fotográfico” (MERQUIOR, 1965, p. 63). “Negativo fotográfico”, por um lado, revelador de imagens inversas, escuras, imagens antíteses do sonho da implantação de uma modernidade na selva; de outro, revelador de imagens explícitas do violento movimento histórico que levou à decadência e à destruição da EFMM. Imagens, enfim, que arrebatam, desviam a atenção do observador, justamente por evocarem uma espécie de “negativo” do processo civilizatório que as trouxe para a Amazônia, mas que permitem ao observador um afastamento do sentido homogeneizador das normas éticas do projeto de restauração e revitalização do complexo ferroviário. É semelhante às

imagens das obras de arte autênticas elas nos ajudam a sentir o abismo existente entre o mundo das práxis e o da felicidade.

A força da negatividade na obra de arte mede o abismo entre a práxis e a felicidade. (...) A relação à arte não era de incorporação, mas, pelo contrário, era o contemplador que desapareceria na coisa; é precisamente o caso nas obras modernas, que vêm na direção do expectador como, por vezes, as locomotivas no cinema. Se se perguntar a um músico se a música lhe causa alegria, ele preferirá antes responder, como na anedota americana do violoncelista fazendo caretas sob a direção de Toscanini: “I just hate music”. Quem tem perante a arte esta relação genuína, na qual ele próprio desaparece, não considera a arte como um objeto; a privação da arte ser-lhe-ia insuportável. As suas manifestações particulares não constituem para ele uma fonte de prazer (ADORNO, 1970, p. 24).

Por isso, entendemos que a partir de um projeto restaurador reflexivo, os trens em ruínas também deveriam vir em direção aos visitantes da EFMM como “as locomotivas no cinema” e não como objetos de um suposto prazer.



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 13

**Vagão em ruínas defronte o prédio da oficina da EFMM
após o impacto da enchente do rio Madeira em 2014**

Inspirados em Gumbrecht (2004, p. 103), percebemos que as locomotivas em ruínas desencadeiam uma experiência estética insular em meio às estruturas do cotidiano, e, em nosso caso, de um cotidiano de restaurações e deformações do patrimônio da EFMM. Mas não é só isso. As marcas da destruição provocadas pela grande enchente do rio Madeira, também possuem a função da presença insular de

Restauração, ruínas e experiência estética na estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho

um grande fenômeno de percepção - enquanto um acontecimento da natureza - que desestruturou a rotina estética das restaurações e revitalizações. Nesse sentido, a reflexão de Gumbrecht sobre a condição estrutural da “relevância imposta” por certos objetos de percepção - e que são capazes de revelar verdades sobre o passado - pode ser elucidativa:

Minha quarta reflexão refere-se a uma disposição específica que, acredito, acompanha frequentemente a condição estrutural de "insularidade". Existem dois modos principais de entrar em situações de insularidade. O mais dramático (por assim dizer) é a modalidade de ser arrebatado pela 'relevância imposta' [auferlegte Relevanz]. Nesse caso, o súbito aparecimento de certos objetos de percepção desvia a nossa atenção das rotinas diárias em que estamos envolvidos e, de fato, por um momento, nos separa delas. Quando a natureza se transforma em acontecimento, cumpre muitas vezes essa função: pense se num relâmpago, principalmente no primeiro relâmpago de uma tempestade, ou recorde-se a luz agressiva do Sol que nos cega quando saímos do avião na Califórnia, vindos de um país da Europa Central. O poema de Charles Baudelaire "À une passante" é uma encenação literária da relevância imposta de um corpo feminino que capta e quase arrebatava a atenção ociosa do *flâneur*. (GUMBRECHT, 2010, p. 132).



Fonte: Foto do autor. 2017.

FIGURA 14

Composição em ruínas no pátio da EFMM após o impacto da enchente do rio Madeira de 2014

Assim, as formas imperfeitas e desarmoniosas das locomotivas, dos vagões e de outros equipamentos em ruínas, somados à catastrófica enchente do rio Madeira

- que acelerou a decomposição deles - suspenderam radicalmente as formas impostas pela restauração e pela revitalização. Formas que tinham como objetivo instaurar um ambiente em que uma nova convivência ética, cívica e mercadológica deveria ser instaurada naquele espaço junto à população de Porto Velho.

O patrimônio remanescente como possibilidades para o “recarregamento” estético do passado da EFMM: “o futuro de uma nostalgia”

O projeto de restauração/revitalização se concentrou apenas nas edificações antigas da EFMM, desprezando as locomotivas, vagões e outros maquinismos remanescentes. Escolha que teve intenção de criar novos espaços para que novos setores da sociedade pudessem frequentá-lo. Intenção que produziu a sobreposição de um sentido estético estranho ao complexo da ferrovia, como demonstramos acima, pois além de empalidecer a memória dos antigos ferroviários, por extensão, também encobriu o pertencimento existente entre ela e os fragmentos históricos em decomposição no pátio da Madeira Mamoré (ALENCAR, 2012, p. 121).

De acordo com Rangel (2010, p. 4), podemos ver nas intervenções sobre a EFMM, intenções semelhantes às existentes no antigo projeto de poder que narcisisticamente sempre destruiu o passado para uma reconstrução monumental dele. Concepção que se contrapõe à visão do moderno *topos* na literatura em relação às ruínas: “os poemas modernos das cidades em ruínas criticam o progresso capitalista e os efeitos devastadores da guerra moderna. A poesia moderna sobre ruínas pode revelar uma visão apocalíptica da história, uma poética de desilusão e de ‘luto cultural’”. (RANGEL, 2010, p. 4 – tradução do autor).

Ainda que tenha ares de uma intervenção com motivos estilísticos contemporâneos, a restauração/revitalização incorporou a imposição de uma restauração que se leva muito à sério, ao contrário do que poderia ser a expressão de uma intervenção reflexiva. (RANGEL, 2010, p. 4). Intervenção que levaria em consideração os objetos remanescentes da EFMM, a partir da eterna transigência deles em expressarem sensações e imagens do passado. Como as sensações e imagens, por exemplo, que Hardman vivenciou no cemitério ferroviário da EFMM nos anos de 1980, local onde nostalgicamente sentiu a presença histórica da ferrovia no bairro Triângulo.

Lá vemos antigos ferroviários chorarem por seu passado. Histórias de fantasmas até hoje circulam pelo bairro do Triângulo, em Porto Velho, onde se concentram os trabalhadores da estrada de ferro. Falam de trens noturnos, fora do horário, com locomotivas extraordinárias, não inventariadas no pátio das oficinas, emitindo uma luminosidade estranha, deslocando violentamente o ar com sua passagem velocíssima. Esses relatos estão ainda presentes e fazem parte do repertório cotidiano de narrativas locais. Em 1982, viajando até Porto Velho, pude sentir pessoalmente todo esse clima, percorrendo um cemitério de trens, ao lado do Triângulo. (HARDMAN, 2005, p. 210).

Essa intervenção reflexiva daria margem à uma crítica mais contundente do passado, justamente por perceber que a estrada de ferro - enquanto produto da modernidade na selva - implantou também uma nova percepção sobre o tempo.

Hardman em sua imaginação sobre as locomotivas singrando os trilhos na selva, descreveu o advento de adversas representações culturais do tempo e do espaço que passaram a entrar em choque. E para ilustrar isso, em sua obra *Trem fantasma*, citou a descrição que Manoel Lobato fez da ferrovia quando foi concluída em 1912:

a esta hora, o silvo agudo das locomotivas deve já cortar o seio daquelas florestas longínquas, levando até ali a idéia da agitação que vai pelo mundo e a vertigem da velocidade que impulsiona e sacode os povos numa grande ânsia de espaço para a realização de utopias arrojadas, impossíveis vagos, que o sonhador idealista e o engenho humano transformam e executam, modelam e concretizam, com a facilidade de um escultor perito cinzelando primores na disformidade de um mármore bruto. (LOBATO, 1912, p. 9-26. Apud. HARDMAN, 2005, p. 207-208).

Nesse sentido, a EFMM - enquanto objeto da transitoriedade moderna na selva - implantou o (...) tempo do tilintar dos sinos, do apito do trem, do calor da lenha queimando nas caldeiras, do cheiro da graxa invadindo as oficinas, os encontros e despedidas nas estações, tempo que se findou e deixou saudades. (ALENCAR, 2012, p. 11).

Na conclusão, uma intervenção reflexiva sobre a EFMM poderia trazer à tona uma experiência estética do passado capaz de “recarregar” “uma nostalgia por aquilo que poderia ter continuado a acontecer, ou seja, não uma nostalgia que idealiza o passado, mas que cultiva o presente perfeito e seu potencial perdido.” (BOYM, 2001, p. 21 – tradução do autor).

Após alguns anos da implementação do processo de restauração e revitalização do complexo da EFMM, podemos dizer que seus objetivos não foram

alcançados: de um lado, devido à própria natureza da intervenção que exigia mais investimentos do poder público para viabilizar o turismo; de outro, devido à grande cheia do rio Madeira, em 2014, que destruiu boa parte da revitalização e os objetivos dela.

NOTAS

1. De acordo com Kohlhepp: “As florestas sempre-verdes dos trópicos equatoriais foram denominadas de “Hylaea” (Hiléia) em 1808 por Humboldt que utilizou nomenclatura de Heródoto. Ele descobriu a biodiversidade das florestas tropicais comparada às florestas das zonas temperadas, embora tenha se enganado (assim como, depois, inúmeros outros pesquisadores), pela existência de uma biomassa que forneceria a suposta fertilidade dos solos tropicais.” (KOHLHEPP, 2006, p. 264).
2. A afirmação da existência de um “potencial de verdade” que estaria contido no patrimônio remanescente não restaurado da EFMM, se relaciona com o fato de vermos no estado de suas formas muitas vezes fantasmagóricas, algo similar ao que Adorno se referiu como um pré-requisito para desencadear a chamada experiência estética. (ADORNO, 1991, p. 38). Tais objetos como objetos que não sofreram intervenções, ao tangenciarem a visão do observador entendemos possibilitar a emergência de imagens não distorcidas dos ideais humanos que estiveram por trás do processo civilizatório que implantou a EFMM. Imagens que podem ser vistas nas obras de Manuel Rodrigues Ferreira, Francisco Foot Hardman, João Cezar de Castro Rocha, entre outros. Assim se referiu Castro Rocha ao ver as locomotivas em ruínas no cemitério de locomotivas da EFMM: “Galerias impressionantes de um museu involuntário, velhos vagões e trilhos ociosos sublinham a paisagem de Porto Velho. Recobertos pela vegetação que um dia destruíram, impõem ao observador um cruzamento inesperado de temporalidades.” (CASTRO ROCHA, 2017, p. 29-30).
3. De acordo com Brian Dillon (2014), a apreciação das ruínas pelas artes a partir da Europa moderna, demonstrou que como elas poderiam revelar além dos recortes de períodos desprezíveis do passado, projetar disposições e significados para o presente e o futuro, enfim, histórias poderiam ser relatadas através das pedras.
4. O conceito de “recarregamento” permite pensar como certas expressões estéticas do patrimônio remanescente da EFMM, poderiam presentificar o colapso desse símbolo da modernidade na Amazônia e sua significação em inícios do século XXI. Esse pensamento foi possível devido ao fato de Martin Herbert, baseando-se em Nicolas Bourriaud, pensar no conceito de “recarregamento” como uma possibilidade de “reinserção do modernismo de acordo com as questões do século XXI, sobretudo diante dos efeitos homogeneizadores da globalização. Tudo isso, como forma de reinterpretá-lo e a partir desse movimento exaltar suas qualidades, expor suas falhas, tudo para que se possa de alguma forma ressuscitar algo que pareça ser uma esperança para o entendimento dos dias de hoje.” (HERBERT, 2011, p. 89-94).
5. Para contribuir com a análise da configuração estética resultante dos trabalhos de restauração/revitalização do complexo da EFMM, utilizamos uma série de fotografias que foram tiradas no mês de agosto de 2017.
6. Ano em que as últimas intervenções foram realizadas antes da grande cheia do rio Madeira paralisar as obras de recuperação da EFMM em 2014.
7. Nossos parâmetros de análise estética dialogam com as discussões de Rodrigo Naves em seu livro *A forma difícil*. De acordo Sérgio B. Martins, Naves seria explícito em seu

interesse como crítico de arte em vincular formas artísticas a “outras experiências” da realidade brasileira.

8. A configuração de objetos que se formam do encontro entre natureza e cultura nas mais variadas paisagens é denominada de “drosscape” ou de “desordens ruinosas”. (DILLON, 2011, p. 18).
9. A falência dos pastiches pós-modernos foi percebida por Martin Herbert (2011) a partir das reações de vários artistas aos efeitos homogeneizadores da globalização sobre a arte contemporânea no início do século XXI. De acordo com Herbert, a cena artística do início dos anos de 2000, ao realizar uma releitura do construtivismo, da pintura abstrata do pós-Guerra, do pós-minimalismo em artistas plásticos como Esther Stocker, Anselm Reyle e Tom Burr, foi capaz de projetar uma espécie de continuidade da cena modernista do século XX. A partir dessa perspectiva, Herbert fala do surgimento de um novo modernismo ou altermodernismo (modernismo alternativo), termo emprestado do poeta croata Flip Erceg e caracterizado pelo teórico francês Nicolas Burriaud como “um recarregamento do modernismo de acordo com as questões do século XXI”, particularmente os efeitos homogeneizadores da globalização.” (HERBERT, 2011, p. 89).
10. Essa sensação de pertencimento exortada de forma nostálgica para se contrapor à uma espécie de perda do poder político sobre a EFMM, encontra semelhança no estudo de George Steinmetz. De acordo com Steinmetz (2010, p. 294-320), as ruínas estão abertas às mais diferentes representações, pois exortam as “associações do arquivo profundo do imaginário”, demonstrou como certas paisagens coloniais em ruínas na Namíbia, ex-colônia alemã e paisagens urbano-industriais em ruínas na cidade de Detroit, nos Estados Unidos, evocaram diferentes reações em grupos hegemônicos de homens brancos desses lugares. Nesse sentido, Steinmetz analisou como a perda do poder político por parte desses grupos de homens brancos, fez com que o uso contemporâneo de tais ruínas produzisse significados particulares através da invocação de duas diferentes posturas psicopolíticas: melancolia e nostalgia.
11. Quando nos referirmos sobre a importância estética dos objetos não restaurados ou revitalizados da EFMM, estamos tentando demonstrar que essa importância guarda relações com o que Walter Benjamin discute como a autenticidade de uma coisa que a revela como “a quintessência de tudo o que foi transmitido pela tradição, a partir de sua origem, desde sua duração material até o seu testemunho histórico.” (BENJAMIN, 1987, p. 168). No entanto, sabemos que no caso de objetos históricos que foram passíveis de serem concebidos por procedimentos reprodutíveis pela racionalidade técnica da Segunda Revolução Industrial, como é o caso dos equipamentos da EFMM, essa ideia de autenticidade deve ser relativizada. Diante disso, devemos pensar em tais objetos como possuindo uma “aura” histórica devido ao fato de terem sido pouco deformados desde o momento em que originalmente passaram a fazer parte da estrutura da ferrovia.
12. Para a leitura na íntegra do Decreto nº 58.501, de 25 de maio de 1966, consultar: <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/116114/decreto-58501-66>.
13. Sabrina Ferri (2015) afirma que a presença física das ruínas sempre despertou sentimentos ambíguos, já que sempre instigaram admiração para o sublime, para o poético, mas ao mesmo tempo para o descobrimento de trágicos episódios do passado.

REFERÊNCIAS

ADORNO, Theodor W. *Teoria estética*. Lisboa: Edições 70, 1970.

ALENCAR, Carolina Pena de. *Trilhando memórias: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*. Rio de Janeiro, 2012. Dissertação

(Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

ARANDA, Ana. SAE apresenta projeto de revitalização da Madeira Marmoré ao prefeito. *Prefeitura Porto Velho*, Porto Velho, 20 abr. 2010. Disponível em: <https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/6333/sae-apresenta-projeto-de-revitalizacao-da-madeira-mamore-ao-prefeito>. Acesso em: 12 jun. 2020.

ARAÚJO, Wagner dos Reis Marques. A expansão das fronteiras amazônicas: o legado das Usinas Hidrelétricas (UHEs) Santo Antonio e Jirau no estado de Rondônia (RO). *RELEM - Revista Eletrônica Mutações*, Manaus, v. 8, n. 15, p. 92-105, jul-dez 2017. Disponível em: <https://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/relem/article/view/3378>. Acesso em: 8 jun. 2020.

BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BORZACOV, Yêdda Pinheiro. *Os bairros na história de Porto Velho*. Porto Velho: Porto Velho Gráfica & Comunicação Visual, 2016.

BOYM, Svetlana. *The future of nostalgia*. New York: Basic Books, 2001.

CASTELO BRANCO, Daniela. Prostituição e violência na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. *Tudorondonia.com*, Porto Velho, 16 ago. 2017. Disponível em: <https://mapping.com.br/prostituicao-e-violencia-na-estrada-de-ferro-madeira-mamore/>. Acesso em: 8 jun. 2020.

CASTRO ROCHA, João Cezar. *Leituras desaturizadas: tempos precários, ensaios provisórios*. Chapecó: Argos; Editora UFPE, 2017.

CREMASCO, Matteo Santi. *Fundamentos da arquitetura pós-moderna: anotações sobre o pós-modernismo em Minas Gerais*. São Paulo, 2011. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

DILLON, Brian (org.). *Ruins*. Cambridge: The MIT Press, 2011.

DILLON, Brian. *Ruin lust*. London: Tate publishing, 2014.

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

FERRI, Sabrina. *Ruins past: modernity in Italy, 1744-1836*. Oxford: Voltaire Foundation; University of Oxford, 2015.

FERROVIA amazônica é símbolo do abandono. *Tudorondonia.com*, Porto Velho, 18 set. 2009. Disponível em: <https://www.tudorondonia.com/noticias/ferrovia-amazonia-e-simbolo-do-abandono>. Acesso em: 6 jun. 2020.

FIRMANDO convênio para revitalização da EFMM. *Scientia Consultoria Científica*, São Paulo, jan. 2010. Disponível em: https://scientiaconsultoria.com.br/site2009/firmando_conv.php. Acesso em: 10 jun. 2020.

GOMES, Emmanoel. Madeira Mamoré: cem anos de agonia e desprezo. *Rondônia em Pauta*, Porto Velho, 30 dez. 2013. Disponível em: <http://rondoniaempauta.com.br/nl/historia/emmanoel/artigo-madeira-mamore-cem-anos-de-agonia-e-desprezo/>. Acesso em: 6 jun. 2020.

GONÇALVES FILHO, Elmir Marques; ALMEIDA, Fabrício Moraes de; SOUZA, Carlos Henrique Medeiros de. Metamorfose, desenvolvimento regional e os empreendimentos hidrelétricos do rio Madeira – Porto Velho, RO (Brasil). *Intersciencieplace*, n. 31, p. 1-44,

out.-dez. 2014. Disponível em: <http://www.interscienceplace.org/isp/index.php/isp/article/view/299/296>. Acesso em: 10 jun. 2020.

GUMBRECHT, Hans Ulrich; PACHECO, Alexandre. Rache der Natur. *Weltwoche*, Zurich, n. 13, p. 56-57, mar. 2018.

GUMBRECHT, Hans Ulrich; PACHECO, Alexandre. Vingança da natureza. *Suplemento Literário Minas Gerais*, Belo Horizonte, n. 1380, set./out. 2018.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. *Produção da presença: o que o sentido não consegue transmitir*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2010.

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

HARDMAN, Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HEIDEGGER, Martin. *Poetry, language, thought*. New York: Harper Perennial, 2001.

HERBERT, Martin. Sifting defunct modernity in search of something useful. In: DILLON, Brian (org.). *Ruins*. Cambridge: The MIT Press, 2011.

KOHLHEPP, Gerd. Descobertas científicas da Expedição de Alexander von Humboldt na América Espanhola (1799-1804) sob ponto de vista geográfico. *Revista de Biologia e Ciências da Terra*, v. 6, n. 1, p. 260-278, 2006. Disponível em: <http://joaootavio.com.br/bioterra/workspace/uploads/artigos/humboldt-5181add0e4c4f.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2020.

MARTINS, Sérgio B. A dificuldade da forma difícil. *VIS - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arte da UnB*, Brasília, v. 13, n. 1, jan.-jun. 2014.

MERQUIOR, José Guilherme. *Arte e sociedade em Marcuse, Adorno e Benjamin*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1969.

NAVES, Rodrigo. *A forma difícil: ensaios sobre a arte brasileira*. São Paulo: Ática, 1996.

PINHEIRO, José do Amparo; SILVA, José Luis Gomes. 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, 2014. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/840/397>. Acesso em: 6 jun. 2020.

GUMBRECHT, Hans Ulrich; PACHECO, Alexandre. Estrada de Ferro Madeira Mamoré: abandono e destruição do patrimônio histórico e cultural. In: *Encontro Latino Americano de Pós-Graduação*, 10., 2010, São José dos Campos, *Anais eletrônicos...*, São José dos Campos, UNIVAP, 2010. p. 1-6. Disponível em: http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2010/anais/arquivos/0068_0090_01.pdf. Acesso em: 12 jun. 2020.

RANGEL, Cecilia Enjuto. *Cities in ruins: the politics of modern poetics*. West Lafayette: Purdue University Press, 2010.

REIS, Arthur Cezar Ferreira. *A Amazônia e a cobiça internacional*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Suframa, 1982.

RESTAURAÇÃO do galpão da Madeira-Mamoré está na fase final. *G1 RO*, Porto Velho, 2 ago. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2013/08/restauracao-do-galpao-da-madeira-mamore-esta-na-fase-final-em-ro.html>. Acesso em: 6 jun. 2020.

STEINMETZ, George. Colonial melancholy and fordist nostalgia. In: HELL, Julia; SCHONLE, Andreas (org.). *Ruins of modernity*. Durham: Duke University Press, 2010.

Alexandre Pacheco é Professor do Departamento de História da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Pós-Doutor pela Universidade de Stanford, Estados Unidos. Doutor em Sociologia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), câmpus de Araraquara, em São Paulo. Mestre em História pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU), em Minas Gerais. Graduado em História pelo Centro de Ensino Superior de São Carlos, em São Paulo.

Como citar:

PACHECO, Alexandre. Restauração, ruínas e experiência estética na estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho (2007-2017). *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 16, n. 1, p. 288-318, jan./jun. 2020. Disponível em: pem.assis.unesp.br.