

AMAZZONIA EMOZIONALE. PORTO VELHO.

Giuliana Andreotti¹

RESUMO

Porto Velho, capital de Rondônia (Brasil), constitui um excelente caso de estudo para a geografia emocional. Nascida na floresta Amazônica, no início do século XX, como terminal da estrada de ferro Madeira-Mamoré, Porto Velho expandiu-se consideravelmente durante o último século. A história da ferrovia, agora abandonada, está incorporada na cidade, na memória e imaginação de seus habitantes. Alguns lugares, cheios de valores e significados simbólicos, são fontes de emoção não somente para os cidadãos mas também para os visitantes ocasionais.

Palavras-chave: Amazonia; Porto Velho; estrada de ferro Madeira-Mamoré; geografia emocional; paisagem; cidade.

SUMMARY

Porto Velho, Capital of Rondônia (Brazil) consitue an excellent case of study for the emotional geography. Born in the Amazonian forest at the early twentieth century as the northern terminus of the Madeira-Mamoré railway, has expanded considerably during the century. The railway history, now abandoned, is embodied in the city, memory and imagination of the inhabitants. Some places, full of symbolic meaning and values, are source of emotions not only for citizens but also for occasional visitors.

Key-words: Amazonia; Porto Velho; Madeira-Mamoré railway; emotional geography; landscape; city.

-

¹ Professore ordinario di Geografia. Dipartimento di Filosofia, Storia e Beni Culturali. Facoltà di Lettere e Filosofia. Università degli Studi di Trento. Trento (Italia). giuliana.andreotti@lett.unitn.it

Agradecimento:

"Ringrazio vivamente l'amico Prof. Dr. Josué da Costa Silva per avermi magnificamente ospitata a Porto Velho. Il mio grazie affettuoso va anche alla Prof. Dr. Salete Kozel per aver rivisto il testo e averlo fatto pubblicare nonché al Professor Dr. Dante Ribeiro da Fonseca per aver facilitato le mie ricerche".

Premessa.— Pensare all'Amazzonia significa immaginare la patria dell'acqua, della foresta e il respiro del mondo: una distesa sconfinata di risorse naturali e valori ambientali.

Si sa molto della sua vastità — oltre 7 milioni di kmq appartenenti per il 65% al Brasile che vi ha ritagliato nove stati — del valore planetario, della straordinaria biodiversità e dell'insensato sfruttamento economico.

È nota l'occupazione dell'immensa regione che, tuttavia, resta relativamente vuota: 30 milioni di abitanti, 4 ab./kmq, 15% dei 199 milioni della popolazione brasiliana (IBGE, 2009)².

Il popolamento più antico segue il corso dei fiumi; il più recente, a sud, affianca le vie di comunicazione aperte da circa quarant'anni. Due sono le principali: la prima corre da Brasilia a Belém per la dorsale Rio Tocantins-Rio Araguaia; la seconda va da Cuiabá nel Mato Grosso a Porto Velho in Rondônia, lungo i margini meridionali della foresta. La Transamazzonica, fonte di tante speranze per l'avanzamento della colonizzazione, non ha riguardato che l'Est, il Maranhão e la parte orientale del Pará. Più lontano, il tracciato nella foresta è stato abbandonato (Nunes Leal, 1984; Claval, 2004, pp. 329-330).

Il fronte pioniere è avanzato attingendo alle sterminate risorse e seguendo cicli: prima quelli dell'oro e delle spezie, poi, nel secondo Ottocento e primo Novecento, quello del caucciù, considerato l'oro bianco. Dagli anni Settanta si sono scavate miniere³, utilizzato e commercializzato sempre più

² Tutti i dati statistici federali e municipali sono forniti dall'IBGE, *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* di Rio de Janeiro, 2009.

³ Ferro, oro, argento, platino, uranio, diamanti, pietre preziose, quarzo, manganese, magnesite, rame, bauxite, nichel, stagno, petrolio, litio, sono alcune delle ricchezze minerarie offerte dalla regione. Alla fine degli anni Sessanta nella Serra dos Carajás è stato scoperto il più ricco giacimento di ferro a cielo aperto del mondo: una riserva valutata in 18 miliardi di tonnellate. Il ferro è considerato il più puro del pianeta (Pereira de Rezende, 2009).

intensamente e illegalmente il legname, bruciata la foresta per sostituirvi gli immensi latifondi per l'allevamento estensivo. Proliferano le piantagioni di soia, resa economica dal trasporto fluviale⁴. Portata dai *sojeros*, coloni del Sud, raccoglie un quarto della produzione di tutto il Paese. A fornire soia, riso e bestiame sono i margini meridionali, l'area veramente dissodata.⁵

Il valore dell'immenso bassopiano non è offerto solo dalla natura. Lo fanno anche le opere dell'uomo, come appare evidente dalle sedi umane e da molte e diverse categorie di manufatti e segni impressi nell'ambiente.

È il caso di Porto Velho (Porto Vecchio), città dell'Amazzonia occidentale, e il motivo del suo fascino.

Capitale dello stato brasiliano della Rondônia (Fig.1), la *Cidade de Todos* — così chiamata per l'incrocio etnico che la caratterizza quale eredità della storia — non trascura il proprio passato. La comunità, che pure è slanciata verso il futuro, non si disinteressa delle proprie radici e conserva una parte importante della propria memoria: quella legata indissolubilmente alla ferrovia che, agli inizi del Novecento, le ha dato origine quale capolinea settentrionale. Si tratta della ferrovia Madeira-Mamoré (Penha de Menezes, 1980, pp. 43-47 e passim; 1990; Pontes Pinto, 1993, pp. 125-129; Sobral da Silva Marrocos, 1993; Foot Hardmann, 2005, pp. 292-293 e 304; Ferreira, 2005, pp. 202ss; Ribeiro da Fonseca, 2007, pp. 86-144).

I resti della ferrovia rappresentano oggi i più preziosi beni culturali della capitale.

L'Estrada de Ferro è divenuta la forma visibile del passato che ha prodotto l'insediamento, il modello della sua rappresentazione e un modo per ripensare e ricostruire di continuo l'identità del luogo. Scolpita nel territorio e nell'anima, essa è presente ovunque: nel logo della città, nei resti di manufatti, nel museo che ne raccoglie i materiali, nelle raffigurazioni, nell'immaginario e nelle conversazioni della gente. Le difficoltà dell'attuazione e gli sforzi epici richiesti l'hanno ammantata di leggenda.

⁴ Le vie interne navigabili si estendono per 52.000 km. Lungo il Rio delle Amazzoni sorgono con sempre maggior intensità terminali fluviali (*Geografia*, I, 2006, p. 300).

⁵ Le risorse dell'Amazzonia, il loro sfruttamento e la ricerca di uno sviluppo meno devastante, sono oggetto di una ricca letteratura in molti Paesi e lingue del mondo. Si vedano, ad esempio: Browder, 1988, pp. 247-283; Moran, 1993, pp. 1-21; Monteiro, 2005, pp. 187-207. Barreto, Souza, Noguerón, Anderson e Salomão, 2006; Mireilles Filho, 2007; Ritimo, avril 2009.

Come nel caso della costruzione della Transiberiana (Andreotti, 2007, pp. 78-99) si colgono in quest'opera momenti fondanti di un luogo e di un paesaggio, il cui potenziale espressivo sta tutto nel pugno dell'impresa.

La cultura del luogo riscopre la qualità sacra del passato nei segni e valori del lavoro e della creatività umana impressi nel paesaggio.

I processi di modernizzazione e di trasformazione accelerata in atto non fanno che aumentare la sensibilità e consapevolezza del carattere di una singolare testimonianza che celebra la vita e l'opera dell'uomo: un momento decisivo della genesi urbana e della storia di una comunità che va conservato e difeso.

Non si tratta in questo caso di beni di eccezionale valore estetico che rientrano in paradigmi di valutazione del bello propri dell'Occidente e dei suoi archetipi, ma di realtà significative per quel mondo e quella cultura. Sono manufatti che per richiami storici e sociali trascendono la funzione materiale per cui sorsero. Essi sono patrimonio culturale perché percepiti e assunti come tema collettivo dagli abitanti che vi si riconoscono, consolidano la consapevolezza di sé, forniscono un carattere alla città e suggerimenti al visitatore per l'omologazione psicologica al contesto.

Certo, si potrebbe riflettere sul fatto che un bene naturale – la foresta pluviale amazzonica – viene distrutto per far posto all'uomo e alle sue necessità, ma questo è un altro discorso che coinvolge le leggi dello sviluppo e il tragico inciampo della pressione demografica e dei problemi elusi.

La tentazione emotiva indotta da Porto Velho e dal suo patrimonio culturale, tangibile e intangibile, è nelle intenzioni di questo contributo. Il visitatore che percorra la città non può sottrarsi allo spirito che opera in essa e alle suggestioni provenienti dal sito e dai manufatti in cui la *civitas* incarna il proprio sentire.

Sembra, dunque, lecito parlare di visione emozionale suggerita beni culturali della città e dal loro contesto paesaggistico.

Questo studio si basa su indagini sul campo, ricerche documentarie in archivi e biblioteche e rapporti di collaborazione tra me e membri della comunità di Porto Velho.

Una visione emozionale. — Quando ci s'interroga sul significato di visione emozionale di luoghi e beni culturali pare di dover anzitutto chiarire il senso dei termini.

Cosa s'intende con il termine "emozione", variamente interpretato? E con la dizione "beni culturali", di cui si possono dare molteplici letture?

Il primo è comunemente usato per indicare stati d'animo, impressioni o sentimenti vivi e intensi: un'esperienza istintiva e immediata.

La locuzione "beni culturali" nell'opinione corrente riguarda fatti della cultura materiale e immateriale, espressione dell'identità e dei valori simbolici di una comunità. Di norma si tratta delle testimonianze del passato che configurano il patrimonio e la memoria storica di luoghi e società, ma valgono pure i segni della cultura in atto. Profondamente comunicative sono le impronte della storia e quelle singolari opere che si elevano a dignità patrimoniale per l'attribuzione di significato loro conferita.

In monumenti della moderna architettura il processo semiotico può delinearsi sin dal progetto stesso. Esso è ideato dal suo autore allo scopo di creare un bene patrimoniale eloquente, ricco di valore etico ed estetico. Le emozioni sono incorporate nell'idea stessa dell'artefatto per trasformarlo in stigma improntato nel territorio e nel paesaggio.

Parlare di visione emozionale dei beni culturali significa predisporsi a cogliere le suggestioni che vi sono incarnate e assumerle quale criterio cognitivo e valutativo. In altre parole, sensazioni e sentimenti divengono norma o principio d'analisi del reale.

La presenza materiale e spirituale pienamente rappresentata dei beni culturali ne fa rilevare le tonalità sentimentali, le infinite impressioni con tutte le sfumature percettive che coinvolgono, ispirano e informano. Attraverso i moti dell'animo si avverte l'importanza del patrimonio culturale. È così che la percezione e i suoi profondi sensi avviano all'analisi e alla conoscenza. Suscitati per lo più dall'estetica — peraltro non sempre necessaria — e purificati dalla percezione stessa, garantiscono il riscatto etico delle opere. Talora

accade, invece, che siano i valori etici, come nel caso in esame, e soltanto i valori etici a mostrarne tutta la densità.

Guida all'esperienza una vocazione umanistica, oltre che scientifica, che deve rapportarsi alla cultura di riferimento, poiché le emozioni sono costruzioni culturali e sociali. Riuniscono coloro che condividono la stessa rappresentazione dello spazio.

Le emozioni hanno attratto l'attenzione sin dall'antichità. Già Platone se ne occupa come malattie dell'anima da combattere ai fini del proprio equilibrio. Gli stoici, coerenti con il suo pensiero, le definiscono "vane opinioni", associate a un cedimento della ragione. Anche per Aristotele sono affezioni dell'anima: positive, se rimangono nell'equilibrio che connota la virtù e non cadono nell'eccesso o nel difetto. Nel medioevo S. Tommaso, esprime lo stesso concetto parlando di modificazioni dell'anima, in quanto dotata di potenzialità che la induce a ricevere o subire un'azione.

Sarà solo con la filosofia moderna che esse diverranno un aspetto fondamentale dell'esperire umano, contrapposto alla ragione. Si riconoscerà allora il sentimento come fonte o principio autonomo di affezioni e affetti: una categoria individuata per ordinarli e classificarli. Tale riconoscimento è connesso a quello della soggettività, propria di una linea di pensiero che partendo da Pascal, attraverso i moralisti francesi e inglesi — La Rochefoucauld, Vauvenargues, Shaftesbury e Hume — giunge sino a Rousseau e a Kant. Per essi il principio o l'organo delle emozioni è distinto da quello dei ragionamenti e irriducibile a esso (Abbagnano, 1998, pp. 352 e 986).

Pascal per primo ha parlato delle ragioni del cuore, che la ragione non conosce (*Pensées*, IV, 277):

Le cœur a ses raisons que la raison ne connaît point.

Ma, per quanto contrapposte, le proposizioni del sentimento o del cuore hanno la stessa certezza di quelle del ragionamento (*Pensées*, IV, 282):

Nous connaissons la vérité, non seulement par la raison (dans le sens de raisonnement) mais encore par le coeur.

(Noi conosciamo la verità non solo mediante la ragione — nel senso di ragionamento — ma addirittura mediante il cuore).

E rileva che (Pensées, I, 3):

Ceux qui sont accoutumés à juger par le sentiment ne comprennent rien aux choses de raisonnement; car il veulent d'abord pénétrer d'une vue, et ne sont point accoutumés à chercher les principes. Et les autres, qui sont accoutumés à raisonner par principes, ne comprennent rien aux choses de sentiment, y cherchent des principes, et ne pouvant voir d'une vue.

(Quelli che sono avvezzi a giudicare col sentimento, non capiscono niente delle cose di ragionamento perché vogliono penetrar subito la questione con un colpo d'occhio e non sono avvezzi a cercare i principi. E gli altri, al contrario, che sono avvezzi a ragionare per principi, non capiscono niente delle cose di sentimento perché ricercano i principi e non possono coglierli con un sol colpo d'occhio).

Le tendenze della psicologia contemporanea mirano a superare il contrasto e a recuperare il rapporto tra emozione e ragione, riconoscendo che hanno bisogno l'una dell'altra. Si parla pertanto di "intelligenza emotiva" e di "emozione veggente". Si sottolinea soprattutto il fatto che una tonalità emotiva accompagna ogni stato di coscienza, sia essa percettiva o cognitiva. Tale tonalità emotiva, che Heidegger chiama situazione affettiva (*Befindlichkeit*), è per lui radicata nella sostanza stessa dell'uomo, cioè nella struttura ontologica della sua esistenza. Le emozioni sono, dunque, modi d'essere fondamentali. Per Sartre esse rappresentano una certa misura d'apprendere il mondo e, quindi, in primo luogo, sono "coscienza del mondo".

Si riconferma così la nozione d'emozione o sentimento come capacità di apprendere il valore di un fatto o di una situazione (Abbagnano, 1998, pp. 358-361).

Geografia culturale e visione emozionale. — La geografia culturale partecipa della contemporanea corrente d'interesse per le emozioni⁶. Sembra questa una delle più interessanti tendenze disciplinari. Essa prende le forme di una geografia dello spirito, ma anche dei sensi, dedicata alle modalità sensoriali che integrano la nostra esperienza del mondo. Risponde a un avvertito bisogno di rientrare nella realtà e calarvisi con tutti i sensori. Invita a comprendere maggiormente i luoghi, a penetrare con sensazioni e suggestioni nell'interiorità delle cose, nel rumore di fondo che vi si nasconde. Interroga gli spazi geografici alla ricerca della loro algebra invisibile, della loro cifra. Esamina l'infinita moltitudine d'immagini e messaggi che vi scaturiscono e le impressioni che si proiettano su di noi e si stratificano negli spazi stessi.

Da quanto detto assume consistenza un progetto di psicogeografia, un'alleanza tra psiche e geografia che suggerisce di vivere la realtà in modo più consapevole e profondo.

Sembra sia stata Giuliana Bruno (2002), *Professor of Visual and Environmental Studies* presso l'Università di Harvard, a divulgare la definizione di "geografia emozionale". Ha così battezzato una serie d'immagini mentali, prodotto diretto dell'immaginazione, e mondi interiori generati dalla sollecitazione e dagli stimoli fisici, intellettuali e sentimentali che provengono dai luoghi.

Se la Bruno ha diffuso un'espressione e una tematica, molto presenti specialmente nelle aree anglofone⁷, la geografia delle emozioni non è certo

⁶ Su questo punto si veda, ad esempio, G. Andreotti, "Architettura del paesaggio e poetiche emozionali", in E. Soraci (a cura), Atti del Convegno "Dall'immagine all'immaginato: una nuova percezione della Geografia", Casale Monferrato 4-6 settembre 2008, in CD. Allo stesso modo si prendano in considerazione gli Atti del IV Conv. Intern. di Beni Cult., Pollenza (Mc), 11-13 luglio 2008: P. Persi (a cura), *Territori contesi. Campi del sapere, identità locali, istituzioni, progettualità paesaggistica*, Pollenza (Mc), Ciocca, 2009.

Tutto giocato sul tema dei "Territori emotivi. Geografie emozionali" è stato un altro Convegno organizzato da Peris Persi a Fano (4-6 settembre 2009). Gli Atti (2010) sono usciti a Fano per i tipi di Grapho5.

⁷La recente svolta emozionale in geografia è sicuramente più che una moda di passaggio. Basta osservare il gran numero di pubblicazioni, convegni e corsi dedicati all'argomento. Tra i volumi, oltre al citato lavoro di Giuliana Bruno, si ricordano: Davidson J., Bondi L. and Sdmith M. (eds.), *Emotional Geographies*, 2005; Smith M., Davidson J., Cameron L., Bondi L. (eds.), *Emotion, Place and Culture*, 2009.

Riflessioni sui rapporti soggettivi con lo spazio urbano sono stati anticipati da Steve Pile in *The body and the city:* psychoanalysis, space and subjectivity, 1997.

Sorprendente è la quantità di saggi e articoli. Tra essi: Anderson K., Smith S. J., "Editorial: Emotional Geographies", 2001, pp. 7-10; Thrift N., "Intensities of feeling: towards a spatial politics of affect", 2004, pp. 57-78; Kearney A., "Homeland emotion: an Emotional Geography of heritage and homeland", 2009, pp. 209-222.

nata ora, ma nell'Otto-Novecento. Come psicogeografia o geopsiche ha avuto precedenti illustri, in particolare nel mondo tedesco.

Si può ricordare l'insigne precursore della geografia umana, Alexander von Humboldt, che nelle *Ansichten der Natur* (1808; 1998, pp. 161-162) descrive il bacino dell'Orinoco rianimandolo di suoni e rumori. L'esperienza sensoriale uditiva emerge nell'evocazione del silenzio di mezzogiorno nella foresta tropicale, in violento contrasto con il suo incessante strepito notturno.

Ma è soprattutto Willy Hellpach, che fu medico e professore di psicologia all'Università di Heidelberg, autore di un'opera di vasta risonanza, *Geopsyche* (1911; 1960), a occuparsi delle impressioni sensibili che derivano dall'esperienza dell'ambiente e delle influenze che modificano il nostro essere e la nostra vita psichica.

Oggi molte delle sue interpretazioni e considerazioni sono superate, non ultima quella che riduce il paesaggio alla natura o all'ambiente naturale, ma rimangono cruciali la prospettiva offerta e l'attenzione portata sull'intera gamma delle sensazioni.

Più moderno e attuale, Herbert Lehmann (1986, p. 123) parla di paesaggio e si richiama a Johann Christian Hölderlin. Egli sente a sé congeniali le visioni del poeta perché entrambi si riconoscono come cifra di un rapporto spirituale dell'uomo con lo spazio geografico, immediatamente avvertito. Il suo progetto di pubblicare una *Psychologie der Landschaft* non fu attuato a causa della sua scomparsa. È notevole tuttavia che egli lo abbia elaborato perché consapevole della particolare esperienza dello spazio rappresentata dal paesaggio e dai suoi elementi. Si tratta di un processo psicologico molto complesso, intrecciato da momenti emotivi che affondano le radici nella profondità dell'animo umano e persino nel subconscio (Andreotti, 1994; 1996).

Prima di Lehmann, Ernst Cassirer (1923; 1925) ha ricercato i contenuti spirituali della realtà e il significato che anima documenti e monumenti del passato, al di là della loro esistenza fisica.

A lungo ci si potrebbe soffermare sugli studiosi francesi. Al di là di fenomenologi quali Gaston Bachelard (1947; 1957) e Maurice Merleau-Ponty

L'Australia si segnala per convegni e sessioni di colloqui. Particolarmente rilevante il symposium di Adelaide del 6–8 aprile 2010: "Third International and Interdisciplinary Conference on Emotional Geographies".

(1962; 1965), il geografo Eric Dardel (1952; 1986) introduce alla geografia emozionale attraverso l'immaginario, le poetiche dello spazio, l'esaltazione di spazi estetici e mitici. Egli ci mostra il mondo che sente e sperimenta con infinita tonalità di percezioni.

L'autorevole antropologo statunitense che ha coniato il termine di prossemica, Edward T. Hall, ha prospettato in un testo di alta qualità, *The Hidden Dimension* (1966; 1988), la parte sostenuta dai sensi nelle relazioni con spazi personali e collettivi entro culture diverse.

La visione emozionale accentua toni, spazi e momenti. Indaga la struttura nascosta di luoghi e paesaggi e sperimenta la realtà con il coinvolgimento dei sentimenti e di tutti i sensi, modulati secondo la loro straordinaria polifonia. Sono questi ad animare la vita e a dare forma e colore alle emozioni. Il reale è assunto come complesso percettivo e fenomenologico. Si trascura d'interpretarlo, come troppo spesso è stato fatto, secondo misure matematiche – volumi, parametri, quozienti – che lo impoveriscono di significato. Non si vuole più sacrificare lo stupore alla razionalità.

Lo spazio fisico è spazio vissuto e lo spazio vissuto trascende la geometria e la misurabilità (Pallasmaa, 2007, p. 81). La psicologia è una chiave adatta a comprenderlo.

Ambienti e luoghi respirano per la vivacità e calore delle vite che li attraversano. Sono come un racconto per immagini. Il paesaggio, in specie, è stato inventato dall'uomo per parlare di se stesso attraverso immagini (Andreotti, 2008, p. 14). In esse vi è conoscibilità. Lo conferma il punto di vista di Massimo Carboni (2002): "Ma non è forse l'immagine [...] uno strumento di conoscenza, anche se con proprie indelegabili modalità non unicamente e non strettamente cognitive?"

A lungo la cultura occidentale ha chiuso all'osservatore ogni partecipazione emotiva, attribuendo grande importanza all'oggettività quale parte integrante di valori conoscitivi riconosciuti come scientifici. Ne è derivata l'esaltazione della vista ritenuta il più nobile dei sensi perché basata sull'occhio, strumento imparziale per raccontare la verità (Pallasmaa, 2007, p. 23).

In particolare nel Rinascimento, l'invenzione della rappresentazione prospettica ha reso l'occhio il punto centrale del mondo percettivo e stabilito la predominanza della vista sugli altri sensi. Gli altri sensi non interessavano alla scienza perché ritenuti troppo soggettivi e relegati nel dominio dei fenomeni (Barbara, 2000, p. 13).

La cultura contemporanea altamente tecnologica, basata sulla massificazione e mercificazione dell'immagine, ha poi esasperato la separazione dei sensi. Ha privilegiato la vista e l'udito, sensi sociali, mentre ha pressoché escluso dal codice culturale gli altri, pensati come residui sensoriali arcaici cui è stata attribuita una funzione puramente privata (Pallasmaa, 2007, pp. 24-25).

Nella sua formulazione più semplice la geografia culturale emozionale rimette a posto le cose accogliendo e promovendo ciascuna attività sensoria, valutata in combinata integrazione con tutte le altre e in connessione con la percezione cognitiva ed emotiva del mondo. Invita a dar impulso alle diverse dimensioni dell'esperienza percettiva e risalto al mondo fenomenico che decreta la fine del primato dello sguardo e delle regole geometrico compositive.

L'obiettivo di questo testo è dimostrare che certi luoghi partecipano a un processo culturale complesso attraverso cui vengono prodotti valori e significati. Punto di partenza è l'ipotesi che ogni cultura manifesta una polarizzazione affettiva nei riguardi di particolari spazi. Che cosa la determina? E perché proprio quelli? Quali rappresentazioni alimentano sensazioni e sentimenti? Qual è il loro peso?

Si è scelto il caso di Porto Velho perché sembra offrire l'orizzonte per tentare di capire dov'è nascosto, o va cercato, il sortilegio di luoghi e beni che sollecitano i sensi, seducono ed emancipano percezioni, pensieri e facoltà immaginative. L'eroico passato che ha originato la città legittima l'identità contemporanea. Gli abitanti sono trasportati indietro nel tempo attraverso l'interazione con luoghi e beni carichi di materia emozionale: *matière-émotion*, come direbbero i francesi. Lo scambio affettivo tra sé e l'esterno fa emergere luoghi e beni come siti della memoria e come forma di condensazione o punti forti nella costruzione del tessuto sociale.

Le emozioni poggiano su dati oggettivi. Per tale motivo, prima di interessarsi al loro apporto nell'interpretazione e comprensione della realtà, si ritiene necessaria la descrizione di fatti, fenomeni ed eventi.

Porto Velho. — L'Amazzonia sollecita, dunque, un'esperienza emozionale: illumina di segnali la capitale della Rondônia.

È questo uno stato della fascia occidentale dello sconfinato bassopiano: l'antico Territorio del Guaporé, come fu chiamato sino al 1956 (Pontes Pinto, 1993; Hugo, 1996; Machado de Lima, 1997; Ribeiro da Fonseca, 2007).

Lo stato — uno dei ventisei del Brasile — è nato dallo smembramento dell'Amazonas e del Mato Grosso, nel 1943, nell'ambito della politica di consolidamento dei confini promossa da Getúlio Vargas. Appartiene alla regione Norte. La Repubblica Federale comprende, infatti, cinque regioni che non hanno valore amministrativo, oltre al distretto federale della capitale, Brasilia.

La Rondônia si estende per 237.576 kmq ed ha una popolazione di 1.503.928 abitanti. La densità è poco più di 6 ab./kmq (IBGE, 2009).

Fino agli anni Settanta lo stato era quasi completamente immerso nella foresta pluviale sempreverde — *Hiléia* (= zona di selva), come fu battezzata da Alexander von Humboldt — e abitato da circa 10.000 persone. Fu poi occupato e disboscato. Si calcola che da allora abbia perso circa un quinto della copertura vegetale originaria.

Gran parte della popolazione della Rondônia vive a Porto Velho: 382.829 residenti distribuiti su un'unità municipale vastissima. Si tratta, infatti, di 34.082 kmq. La densità è di 11 ab./kmq.

La città è situata a 98 m.s.l.m., su un terrazzo dell'esteso, antichissimo bassopiano amazzonico (Fig. 2). Sorge sulla sponda orientale del Rio Madeira, il principale affluente di destra del Rio delle Amazzoni, al confine con lo stato di Amazonas. Non molto lontana dalla Bolivia e dal Perú, è un importante nodo di trasporti e comunicazioni.

La qualità del sito provoca un'immediata, profonda impressione. La morfologia dolcemente ondulata del ripiano che distingue una parte alta da una

bassa, la copertura di terra rossa (*tierra vermelha*) che sembra ardere⁸, le macchie di foresta verdeggianti nell'aria satura d'umidità, il trascorrere lento del Madeira nella morbida ansa che lo incurva, il suo respirare sotto un cielo immenso, colmo di vapori infiammati al tramonto dalla ruota di fuoco del sole (Fig. 3), tutto concorre a creare un ambiente di singolare energia e ad esaltare il pensiero.

Non altrettanto vigore dimostra la struttura della città portatrice delle tipiche caratteristiche dei centri urbani di fondazione. Il piano è a scacchiera. Le strade s'incrociano perpendicolarmente, organizzate attorno a più larghi assi: le avenidas che ritagliano un gran numero di quartieri o bairros.

Nonostante la geometria della griglia, l'accrescimento esplosivo subìto nel corso del Novecento ne ha fatto un insieme disordinato. Nel disegno urbano non esiste, come non sembra mai esistita, un'intenzione estetica, una sequenza che la innervi, esito di una qualche volontà formale. Gli edifici sono disomogenei anche nei quartieri centrali. Accanto a residenze di bella fattura, si collocano modeste o miserabili costruzioni. I *bairros* periferici accolgono talora agglomerati di casupole di legno e latta o di materiali scadentissimi, degradati, disposti su strade da asfaltare, senza marciapiedi e privi delle fondamentali infrastrutture. È il caso, ad esempio, dei quartieri Esperança da Comunidade, Pantanal o Socialista.

La parte alta della città ospita i centri amministrativi e residenziali che comprendono edifici composti anche di molti piani; quella bassa il centro commerciale e i suburbi. Per la forma a scatola e la policromia, le abitazioni dei quartieri periferici ricordano certe cittadine del West statunitense. Del resto

⁸ Il colore rosso è dato dallo strato di sabbie e argille colorate del miocene e del quaternario che formano il bassopiano (Planicie Amazônica), nonché dai calcari metamorfici e da strati orizzontali arenosi e argillo-arenosi di colore rosso che ricoprono le antichissime rocce cristalline precambriane e mesozoiche, base dell'altipiano brasiliano (Planalto Sul-Amazônico). Questo corrisponde allo scudo sudamericano, una delle più antiche masse continentali emerse, modellata in penepiano dalla lunghissima erosione subaerea. Estese aree sono occupate da grandi masse di granito, talora tagliate da dicchi di diabase. Si distinguono anche vari tipi di gneiss, anfiboliti, quarziti e filladi.

Il territorio della Rondônia è in gran parte ritagliato nell'altipiano, estremo settore nord-occidentale del Planalto Central Brasileiro. Ha forma piuttosto compatta, con una leggera disposizione nord-ovest sud-est che è il senso delle principali sierre: la Serra dos Pacaás-Novos e parte della Chapada dos Parecís. Queste, specialmente sul versante esterno, degradano verso il bassopiano con modeste scarpate che determinano rapide e cascate nei fiumi, come nel caso dell'alto Madeira. Nel letto dei corsi d'acqua dominano formazioni di sedimenti recenti costituiti da grossolane sabbie ferruginose (Penha de Menezes, 1980, pp. 100-101). Nel Madeira si setacciano le sabbie per ricavarne l'oro, presente anche nei depositi di altri fiumi amazzonici.

Dante Ribeiro da Fonseca ha titolato "Uma cidade à Far West" un suo lavoro su Porto Velho (1998).

La storia della città — una storia giovane e assai dinamica, interessata da continui, velocissimi mutamenti — non è quella dell'approdo da cui ha preso il nome, ma s'incarna nella vicenda della ferrovia che ne è contemporaneamente mito fondatore e bene culturale.

Nascita e sviluppo della città. — Il centro, infatti, deve la sua origine e la sua trasformazione spaziale e sociale ai primi tentativi di costruire la ferrovia Madeira-Mamoré (*Estrada de Ferro Madeira Mamoré*, EFMM) nell'ultimo ventennio del XIX secolo. La data di nascita è il 1907⁹.

Dopo le fasi iniziali, la realizzazione della via ferrata avvenne tra il 1907 e il 1912. Fu una conseguenza del Trattato di Petrópolis del 1903 per dare assetto definitivo ai confini con la Bolivia che assegnò al Brasile il possesso dello stato dell'Acre. Gli accordi compresero lo sfruttamento e il commercio del caucciù, nel momento del suo boom. Il Brasile s'impegnò a costruire la ferrovia tra il modesto insediamento di Santo Antônio do Madeira e quello di Guajará-Mirim (ex Espiridião Marques), con un ramo sino alla fortezza di Vila Bela in Bolivia, sul Mamoré, costruita nel XVIII secolo per fissare la linea confinaria. La Bolivia si riservò i diritti d'uso della via di comunicazione.

Scopo principale del tracciato fu facilitare il transito della gomma boliviana e brasiliana nonché di altre merci fino a Santo Antônio, dove sarebbero state imbarcate per raggiungere, attraverso il Rio Madeira e il Rio delle Amazzoni, l'Atlantico e, quindi, i mercati europei e nordamericani (Santilli, 1988; Sobral da Silva Marrocos, 1993).

In precedenza i prodotti destinati alla vendita erano trasportati su canoe indigene con numerosi problemi causati dalla necessità di trasferire i carichi per le rapide e cascate che il Madeira forma nel tratto superiore sino a Santo Antônio.

Porto Velho nacque per la necessità di costruire impianti, abitazioni e servizi, per i pionieri addetti ai lavori della ferrovia (Penha de Menezes, 1980, I,

⁹Una ricchissima serie di fonti sull'origine della città è presentata da Dante Ribeiro da Fonseca (2007, pp. 86-90).

pp. 74 e 105; II, p. 137; Gomes da Silva, 1991; Foot Hardman, 2005, pp. 169 e 253). Punto iniziale, a nord, avrebbe dovuto essere Santo Antônio do Madeira. In realtà, in seguito, l'impresa concessionaria scelse un luogo 7 km più a valle perché, secondo Manoel Rodrigues Ferreira (1960, p. 141; 1981, pp. 212-213) più favorevole a creare un adeguato porto fluviale. Si trattava dell'area un vecchio porto, antica stazione del distretto militare di Jamari, in terra appartenente alla giurisdizione dello stato di Amazonas. Quel vecchio porto darà il suo nome all'insediamento che ne derivò¹⁰. Santo Antônio non vi si prestava per i caratteri del sito: la cascata tra sponde rocciose e la ristrettezza del luogo, come si dirà poi.

Per Dante Ribeiro da Fonseca (2007, pp. 91-92) l'impresa decise di costruire un altro porto non solo per problemi ambientali di mancanza di spazio e insalubrità, ma anche sociali. Santo Antônio, infatti, non solo era un villaggio portuale e commerciale, ma anche un luogo malfamato, dove si beveva, si giocava e ci si prostituiva: una specie di "Sodoma tropicale".

Porto Velho, al contrario, avrebbe dovuto presentarsi come asettico stabilimento industriale, dotato d'ogni conforto e infrastruttura necessaria per mantenere — nel limite del possibile in una regione insalubre come quella del Madeira — condizioni di produttività del lavoro.

Attorno alla stazione iniziale della ferrovia si crearono strutture e opere di risanamento, case d'abitazione in legno, luoghi di lavoro e spazi per il tempo libero, assieme a un ospedale modello, Candelária. (Penha de Menezes, 1980, p. 51).

A proposito della nascita di Porto Velho, Ferreira scrive (1960, p.141):

¹⁰ Sembra che il toponimo originario sia stato Ponto do Velho (= Punto del Vecchio). Nel luogo ove si trovano la caserma dell'estinta Guardia Territoriale e il porto del Servizio di Navigazione del Madeira sorgeva una casa rurale al centro di molti frutteti, tra cui un esteso bananeto, proprietà del Senhor Pimentel, conosciuto come Velho Pimentel. Nella sua casa si fermavano abitualmente raccoglitori di caucciù, agricoltori e pescatori, per prendere un caffè speciale, tostato in un coccio di argilla e pestato con il pestello, e cambiare i vestiti bagnati con altri asciutti, prima di mettersi in viaggio per il mercato di Santo Antônio. Il ricordo del luogo e del vecchio che garantiva una simile ospitalità sarebbe passato alla città.

Un'altra versione vuole che il nome derivi da Porto Velho di Santo Antônio, alla foce del Bate Estaca, sulle terre dell'italiano Frandolli, ove avvenivano le operazioni portuali, quando le imbarcazioni non potevano raggiungere Santo Antônio a causa dell'acqua bassa del fiume nella stagione siccitosa (Penha de Menezes, 1980, pp. 311-312).

Em maio de 1907 a companhia construtora chegou a Santo Antônio. Enquanto ali organizava a sua base, sete quilômetros abaixo, também na margem do rio Madeira, derrubava diversos hectares da mata e dava início à construção da atual cidade de Porto Velho que seria ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré".

(Nel maggio del 1907 la compagnia costruttrice arrivò a Santo Antônio. Mentre là organizzava la sua base, sette chilometri a valle, sempre sulla sponda del Rio Madeira, abbatteva diversi ettari di foresta e dava inizio alla costruzione dell'attuale città di Porto Velho che sarebbe il punto iniziale della ferrovia Madeira-Mamoré).

In seguito nota (Ferreira, 1981, pp. 212-213):

No dia 21 de junho de 1907, já a empresa construtora tinha homens trabalhando na linha. Até o mês de dezembro de 1907, a empresa manteve uma média de 140 trabalhadores, todos brasileiros. Santo Antônio, já era, naquele ano, um pequeno povoado, aonde vinham ter principalmente os produtores de borracha de rio acima. Entretanto, de comum acordo entre o Governo brasileiro e a Madeira-Mamoré Railway, ficou estabelecido que o ponto inicial da ferrovia, seria o local denominado Porto Velho, conforme sugerira em 1883, o engenheiro Carlos Morsing. Com uma diferença: no século passado, esse local era denominado Ponto Velho, é agora, Porto Velho. E ali, começou a companhia a derrubar a mata, a fim de construir a estação inicial, um cais, as oficinas da ferrovia, casas do pessoal graduado etc. Começava, pois, a surgir uma cidade, no ponto inicial da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

(Il giorno 21 giugno 1907 l'impresa di costruzioni aveva già uomini che lavoravano sulla linea. Fino al mese di dicembre del 1907 la società ha mantenuto una media di 140 lavoratori, tutti brasiliani. Santo Antônio era già in quell'anno una piccola città dove venivano soprattutto coloro che producevano gomma a monte del Rio. Tuttavia, di comune accordo tra il Governo brasiliano e la Compagnia ferroviaria Madeira–Mamoré, si decise che punto di partenza

della ferrovia sarebbe stato il posto che si chiama Porto Velho, come aveva suggerito nel 1883, l'ingegner Carlos Morsing. Con una differenza: in passato questo luogo era conosciuto come Punto Vecchio. E là, la società cominciò ad abbattere la foresta, al fine di costruire la stazione di partenza, un molo, le officine della ferrovia, case per i funzionari, etc. Cominciava, quindi, a sorgere una città nel punto di partenza della ferrovia Madeira-Mamoré).

Il primo nucleo della città era una stretta fascia lungo il Madeira sino al punto ove si trova oggi la caserma dell'estinta Guardia Territoriale. Da quel punto la striscia si allargava formando un'ampia curva che toccava con i suoi margini il Rio Candeias. I terreni sino al luogo ove è collocato oggi l'Ufficio delle Poste appartenevano all'impresa che faceva i lavori della Madeira-Mamoré.

Completato il tracciato ferroviario nel 1912, circa un migliaio di persone dimorava in quello che era allora un piccolo villaggio. Le residenze dei dirigenti, degli operai e dei lavoratori della ferrovia, erano in stile coloniale inglese. Le abitazioni del personale qualificato (ingegneri, topografi, disegnatori, medici, amministratori), quasi sempre di nazionalità statunitense, erano completamente avvolte da uno schermo in finissimo filo di rame per impedire l'entrata delle terribili zanzare e di insetti di ogni specie. Allo stesso scopo erano costruite in modo speciale anche le porte. Ogni entrata ne aveva due, separate da un piccolo vano. Varcata la prima porta, si doveva sostare un po' di tempo nella cella, prima di aprire la seconda (Ferreira, 2005, pp. 243-244).

Il quartiere più popoloso sorgeva a sud, su una modesta collina, in seguito abbattuta, nell'area di concessione della ferrovia. Era destinato ai lavoratori neri provenienti dalle isole britanniche dei Caraibi. Questi erano detti barbadianos e Barbadoes o Barbedian Town l'area in cui risiedevano¹¹. Più tardi fu chiamata Alto do Bode. Assieme al nucleo che esisteva intorno alle installazioni ferroviarie formava un settore insediativo tipico, ma fragile e

¹¹I caraibici portavano con sé le famiglie, pertanto non potevano alloggiare nelle dimore costruite dalla ferrovia per i lavoratori, ove erano ammessi solo gli scapoli. Oltre alla grande quantità di oriundi delle Barbados, vi erano immigranti di Trinidad e Tobago, Grenada, St. Vincent, St. Lucia e Martinica. La cultura caraibica ha influenzato non solo le costruzioni, ma anche la musica, la danza e la gastronomia della città.

Amazzonia, assumeva modelli inconfondibili.

insalubre. Le abitazioni erano di legno in stile caraibico che, metamorfosato in

Progressivamente, fuori dal terreno di concessione, in area pubblica, si andava costituendo un altro insediamento di quartieri di case di legno e paglia, occupate da immigrati di molte nazionalità. Qui si stabiliranno poi il mercato, la chiesa, la scuola, due cinema, un teatro sociale, i bar e le numerose case di prostituzione (Pontes Pinto, 1993, p. 128; Foot Hardman, 1988, pp. 196-197). Tale settore urbano era diviso da quello molto meglio strutturato ove dimoravano i funzionari più qualificati dell'impresa in residenze dotate di luce elettrica, acquedotto, fognature, negozi forniti e campi da tennis¹². Si andarono così formando due distinte parti con aspetti diversi, quasi due città, separate da una linea frontaliera, la Avenida Divisória, ora Avenida Presidente Dutra.

Ognuna delle due comunità aveva una propria lingua: inglese e spagnolo nell'area della ferrovia; portoghese per gli atti ufficiali e per i brasiliani nell'area esterna. Ma ciascuna aveva anche un commercio, una polizia e, quasi delle proprie leggi (Sobral da Silva Marrocos, 1993).

In seguito la città si sviluppò conoscendo cicli di progresso e battute d'arresto. Il centro prosperò per alcuni decenni, sino a quando l'economia della regione non fu penalizzata dalla concorrenza del caucciù malese, i cui costi erano inferiori.

Nel 1943 Porto Velho, a causa del miglioramento delle condizioni del sito e del porto che garantiva un facile accesso al fiume, fu scelta come capitale del neo costituito Territorio del Guaporé, mutato, nel 1956, in Territorio di Rondônia (Hugo, 1996)¹³.

¹² È difficile capire come si fossero creati campi da tennis per i nordamericani al fine di non far loro mutare improvvisamente il modo di vita, considerate le precauzioni prese nelle residenze contro le punture di insetti. Probabilmente anche queste strutture erano schermate da reti di fili di rame.

¹³ Il nome fu mutato in omaggio a Cândido Rondon o Marechal Rondon (1865-1958), ufficiale dell'esercito brasiliano che esplorò il Mato Grosso e il bacino occidentale dell'Amazzonia. Di origini miste, portoghesi e bororo, difese la popolazione indigena. Nel 1910 contribuì a fondare e fu il primo direttore del *Serviço de Proteção aos Índios* (SPI), trasformato nella *Fundação Nacional do Índio* (FUNAI), la prima istituzione di protezione degli indios e della loro cultura. Per essi nel 1952 in Mato Grosso creò la prima riserva, il Parco Nazionale Xingu. Nel 1919 divenne capo del Corpo Brasiliano di Ingegneri e fu alla testa della Commissione Telegrafica. A lui si deve la posa delle linee telegrafiche che congiunsero il confine occidentale del Brasile al resto del Paese. Considerato il padre delle telecomunicazioni brasiliane, ebbe il titolo di Marechal, il più alto grado militare in Brasile (Lévi-Strauss, 1955; 1988, pp. 277-278 e passim; Valverde, 1979; Thery, 1981, pp. 5-22; Coy, 1988, p. 171).

L'inizio del secondo conflitto mondiale coincise con una ripresa dell'economia. Le forze alleate, perso il controllo del caucciù malese, dovettero ricorrere a quello amazzonico.

La conclusione della guerra segnò per lo sviluppo della città un altro momento d'arresto, perdurato sino alla fine degli anni Cinquanta. Fu allora che si scoprirono nell'area depositi di cassiterite, un minerale di biossido di stagno, la cui estrazione e commercializzazione rappresentano al momento l'attività principale. Nello stesso periodo furono trovate grandi quantità d'oro nel letto del Rio Madeira, oggi suggestivamente costellato dalle draghe dei cercatori (garimpeiros). A questo s'aggiunse la realizzazione di ampi allevamenti bovini nella zona.

Prospettive di lavoro nei diversi settori richiamarono una forte immigrazione che provocò seri problemi alla città, rinvigorendone la fisionomia duale propria, del resto, di molti centri urbani del mondo. Alla parte ricca e benestante, con abitazioni, uffici, luoghi di ritrovo e di commercio curati e ordinati, si contrappongono, soprattutto nelle *favelas* del distretto suburbano o negli insediamenti della popolazione rivierasca (*ribeirinhos*), concentrazioni di povertà e disoccupazione.

Dai primi anni del XXI secolo, Porto Velho, la Rondônia, come l'Amazzonia e tutto il Brasile, sono passati attraverso processi di riconfigurazione globale che li hanno profondamente trasformati.

La ferrovia. — La costruzione dell'Estrada de Ferro — 366 chilometri nel cuore della foresta amazzonica — ostacolata dall'ambiente, fu una delle più difficili opere mondiali d'ingegneria, paragonata all'apertura del Canale di Panama, avvenuta negli stessi anni (1907-1914). L'esecuzione fu affidata a una compagnia statunitense, la Madeira Mamoré Railway Company, creata dal magnate Percival Farquhar (1864-1953) che se ne assunse la responsabilità (Gauld, 2006)¹⁴.

Il sacrificio di vite umane fu enorme, tanto da essere conosciuta come *Ferrovia do Diabo* (Ferrovia del Diavolo) (Ferreira, 1981, pp. 212-213). Si

 $^{^{\}rm 14}$ In seguito la Madeira Mamoré Railway Company si associò alla May Jakyll & Randolph.

calcola che circa 6.000 lavoratori perirono per naufragi, affogamenti, frecce degli indios, morsi di animali, ma anche per le malattie tropicali, ancora endemiche nella regione: malaria, febbre gialla, tifo, beri-beri, dengue e altro. ¹⁵ Appartenenti a circa cinquanta nazionalità ¹⁶, provenivano da un gran numero di Paesi, in particolare, come detto, dai Caraibi, ma vi erano pure americani, inglesi, cinesi, italiani, tedeschi, spagnoli, danesi e altri.

La linea ferroviaria ha notevolmente modificato l'area regionale. È stata abbattuta parte della selva, sino allora percorsa solo da *bandeirantes* in cerca d'indigeni e oro e di gesuiti, in cerca di anime da convertire (Moog, 1969).

È scomparso, oggi ridotto a ruderi, l'antico insediamento di Santo Antônio do Rio Madeira, un tempo elevato a municipio, dotato di tram e di un giornale settimanale¹⁷. È stato sostituito dalla città di Porto Velho, la cui data ufficiale di fondazione è considerata il 2 ottobre 1914. Allo stesso modo, a sudovest della città, sulla sponda orientale del Rio Mamoré, al confine con la Bolivia, nella stessa Rondônia, è nato il centro di Guajará-Mirim. Fu realizzato nel 1912, anno dell'apertura della ferrovia. Le due città sono state collegate dalla via ferrata sino al 1972. Essa funzionò per cinquantaquattro anni, sino al 1966. Fu allora disattivata dal Presidente della Repubblica, Humberto de Alencar Castelo Branco¹⁸. L'ultimo viaggio avvenne nel 1972, quando fu definitivamente sospesa. La resero antieconomica non solo il collasso dei prezzi della gomma, ma anche la costruzione del Canale di Panama ufficialmente inaugurato nel 1920, e l'apertura della ferrovia dalla Bolivia al Pacifico attraverso il Cile.

A causa del totale abbandono si cominciò a vendere come ferro vecchio parte del materiale acquisito.

Un tratto di soli 7 chilometri a fini turistici fu riattivato a partire dal 1981. Funzionò sino al 2000, dopo di che subentrarono altri cinque anni di paralisi. Il

¹⁵ I dati provengono dall'Associação dos Amigos Madeira-Mamoré e dalla Madeira-Mamoré Railway Society, entità senza fini di lucro che lottano per la conservazione e rivitalizzazione del patrimonio rimanente dell' *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré* (FFMM).

Madeira-Mamoré (EFMM).

Madeira-Mamoré (EFMM).

In miscuglio etnico ha originato caleidoscopiche tradizioni culturali, evidenti particolarmente nella gastronomia, in cui la cucina indigena convive con il sushi, le influenze nordestine e le diversità andine.

¹⁷ Al suo posto dal 1914 sorge la Capela de Santo Antônio. Il luogo è di grande rilevanza per la comunità, sia per la vicinanza all'omonima cascata, sia per la devozione popolare al santo.

¹⁸ Per non rompere il Trattato di Petrópolis del 1903, fu necessario sostituire la linea ferroviaria con una strada rotabile tra Porto Velho e Guajará-Mirim. Ne è derivata la BR-425. La BR-364, che da Porto Velho si muove in direzione di Guajará-Mirim, non tocca la città, ma la supera a settentrione (Nunes Leal, 1984).

breve tragitto fu ripercorso il 2 novembre 2005 per un unico viaggio che portò al Cimitero di Candelária, a due chilometri dal centro di Porto Velho, i partecipanti alla messa che si svolge annualmente per commemorare le migliaia di operai che persero la vita durante i lavori della ferrovia.

Poche giorni dopo, il 10 novembre dello stesso anno, l'Istituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) assunse la tutela di quanto rimaneva del patrimonio della *Estrada de Ferro*, oggi sotto la responsabilità della Gerência Regional de Patrimônio da União (GRPU) in Rondônia.

Il Governo federale e quello municipale sono impegnati nella salvaguardia di questo bene e nella rivitalizzazione di tutto il complesso. Istituzioni senza scopo di lucro — l'Associação dos Amigos da Madeira-Mamoré e la Madeira-Mamoré Railway Society — agiscono con determinazione nello stesso senso.

La storia della ferrovia, incarnata nella città, è una sorta di peripezia narrativa per episodi o capitoli. Il primo inizia nella Praça Três Caixas d'Água.

As Três Caixas d'Água. — Una delle più importanti testimonianze, considerate memoria storica dell' Estrada de Ferro, si trova nella Praça Três Caixas d'Água, aperta al posto del vecchio Garagem do Território, nel Bairro Caiari, parte alta del centro antico di Porto Velho, dove l'Avenida Carlos Gomes incrocia la Rogério Weber. Si tratta di tre cisterne, chiamate As Três Marias¹⁹, divenute simbolo e logo della capitale (Fig. 4). Furono costruite tra il 1910 e il 1912, per rifornire d'acqua potabile gli operai e l'abitato. Ognuna aveva la capacità di 200 mila litri, acquisiti per forza di gravità. Funzionarono sino al 1957 (Cidade..., 2009).

Ideate ed erette da una società di Chicago, sono scure e monumentali, forgiate nel ferro. Si presentano come enormi cilindri, con tettuccio conico e base inferiore concava. Non sono adagiate a terra, ma si elevano, ciascuna, su quattro pilastrini metallici, collegati da una rete geometrica di tralicci sollevati sino a una stretta passerella con parapetto che avvolge la parte bassa di ogni cilindro. Una scaletta in ferro consente di accedervi.

¹⁹ La religiosità popolare ha associato le tre cisterne alle figure evangeliche di Maria, madre di Gesù, Maria di Magdala (Maddalena), Maria di Betania, sorella di Marta e di Lazzaro.

La gamma di sensazioni che sono in grado di provocare giustifica la qualifica di oggetti carichi di valenze simboliche e simulacrali. Lo stesso vale per la loro presenza ovunque. Non c'è immagine della città, souvenir, ricordo o discorso, che non ne richiamino la presenza. Non c'è manifestazione di rilievo che non si svolga alla loro ombra nella piazza che le ospita. La bandiera del municipio le mette in risalto sullo sfondo giallo e blu. Al visitatore sono offerte come i primi e più significativi monumenti della città. Esse contribuiscono a creare la qualità differenziale urbana e permettono di sfuggire all'anestesia della sensibilità.

La categoria della realtà è data dalla loro struttura, dall'eccessiva elevazione, dalle dimensioni esagerate e dal colore nero, terribilmente cupo, nella cornice del verde degli alberi e del pastello dei fiori. Evidentemente tale categoria non è identica a quella dell'esperienza interiore, che commuove ed esalta chi le presenta e le associa intimamente al territorio, le identifica con il luogo, fa notare la loro centralità, l'effetto dei chiaroscuri e l'atmosfera.

Nell'esperienza spaziale prevalgono la percezione tattile, acustica, olfattiva e il senso aptico, che è quello della posizione del corpo e del movimento nello spazio.

Attraverso il corpo si sente e definisce il respiro del luogo, la sua essenza. L'eco dei passi sulla piazza lastricata e il vociare confuso di chi vi sosta sono riflessi dai tre manufatti e pongono in diretta interazione con il sito, di cui s'impara a conoscere il particolare odore. L'odore emana dal materiale ferroso delle cisterne e dalla terra umida e si mischia al profumo intenso della vegetazione intorno. Un odore che si sovrappone a quello inconfondibile della città che pervade tutto e non lascia mai.

Si segue Pitte (1998, p. 10) per il quale:

L' odeur constitue un élément essentiel du caractère des lieux. [...]
Presque tout reste à comprendre en ce domaine.

(L'odore costituisce un elemento essenziale del carattere dei luoghi. [...] In questo campo quasi tutto resta da capire).

Ed è proprio così perché non si possono dissociare i luoghi dai particolari odori o profumi che li impregnano. Difficile è poi decifrare tale sensazione perché, se la geografia degli odori riposa su fondamenti del tutto oggettivi, che interessano la fisica, la chimica e la biologia, le sovrastrutture d'ordine culturale rendono complesse le analisi. La percezione olfattiva varia, infatti, da un individuo all'altro, da una società all'altra, e dietro le predilezioni, le repulsioni e le indifferenze, si nascondono l'educazione, l'immaginario e la libertà (*ivi*, p. 7).

Chi è estraneo a quel mondo vive momenti emotivi contrastanti. Venendo da una cultura nutrita di archetipi occidentali, le cisterne sconvolgono per una presa di contatto che è vertigine, disorientamento e sconcerto: tre giganti scuri dal dirompente impatto visivo che non sembrano trovare alcuna giustificazione se non nella passata funzionalità. Non vi sono canoni estetici che possano suggestionare. In seguito, saranno quelli etici, la capacità evocativa di un tempo e di una situazione, a impressionare. La chiave interpretativa sta tutta e solo nella conoscenza storica. Si capirà come le cisterne siano divenute un bene collettivo, un segno forte di cui ha importanza anche il richiamo all'acqua, un valore assoluto per la vita e un simbolo culturale di enorme portata emotiva.

L'atto creativo dello spirito, simile al processo di creazione artistica, fa gorgogliare sensi eroici dai particolari di quel paesaggio, il quale esplode di continuo nell'immaginazione. Un qualcosa di misterioso e complesso induce a intravedere dietro i soverchianti spettri di ferro le figure pallide ed emaciate degli addetti alla deforestazione, degli operai e delle folle di diseredati accorsi a lavorare e cercar fortuna in un ambiente ostile che ne fece strazio e scempio.

Al primo impatto di sgomento, subentrano immagini e sentimenti comunicati dalla memoria del tempo che fu. Si avvertono allora risonanze che turbano. E si capisce la centralità del luogo, la piazza che diviene teatro, piattaforma o palco, per le più rilevanti manifestazioni cittadine, sacre e profane. Soprattutto il suo essere punto di aggregazione ove la comunità si riunisce a fine settimana.

Superati lo shock e i sentimenti iniziali, si diviene partecipi di quella realtà che esalta sempre più l'immaginazione. La percezione sensoriale valorizza il

luogo. Ci si lascia sedurre soprattutto nel momento in cui si smorzano gli esaltanti bagliori della luce del giorno e la piazza accoglie ombre profonde che confondono le immagini delle cose e rendono ambigue le distanze. Le tentazioni della fantasia mettono a fuoco tanti paesaggi della notte di cui si ha esperienza, conosciuti pure attraverso il cinema, la pittura e la fotografia. Gli accostamenti si fanno arditi: la notte di New York in "Taxi driver" di Scorsese o quella di Venezia in "Senso" di Visconti, le "Tre croci" di Rembrandt, il "Colosso" di Goya, le due tele "Notte stellata" di Van Gogh, la "Broadway di notte", fotografata da Alvin Langdon Coburn.

Il complesso del Museu dell'Estrada de Ferro. — Quanto detto sopra vale anche per un altro bene culturale: il Museo o parco tematico, situato nella Praça da EFMM, sulle sponde del Madeira (Fig. 5). È formato da un insieme di edifici, in via di riqualificazione, dopo un periodo di abbandono e degrado. L'area, un tempo marginale, era uno spazio anomico e residuale che costituiva un buco nero nella coscienza della città. Infatti, per decenni se ne trascurarono importanza e significato. Solo negli ultimi anni si è presa piena consapevolezza del suo valore testimoniale, anche per l'interesse dimostrato da chi proveniva da fuori per lavoro o turismo. La rinnovata sensibilità ha restituito un ruolo culturale a tutto il complesso, fatto oggi oggetto di attenzione e conservazione.

La nuova situazione partecipativa che ha salvato il luogo tematizzando il parco sembra doversi ricondurre alla volontà di evitare la deriva verso la quale slitta la moderna città generica. Nello stesso tempo si contrasta l'amnesia nei confronti del motore generativo dell'urbanizzazione, si rafforzano le ragioni storiche della propria esistenza e si allontana il pericolo di perdita della coscienza collettiva.

Il complesso comprende, oltre alla stazione (estação Porto Velho), due magazzini (armazém de carga e descarga, n. 1 e n. 2), un edificio per riparare macchine e vagoni (prédio das officina) e uno per dirigerle verso quest'ultimo (girador o rotunda).

La stazione è in muratura di mattoni pieni, a vista, con alte finestre in vetro, quadrettate in legno. È coperta da un tetto rivestito tegole d'argilla

convesse al centro, alla maniera francese. Il tetto sporge a protezione del passaggio che circonda l'intera costruzione. Lo sostengono pilastrini in ferro, che s'elevano dal suolo e si curvano in alto, formando ampie arcate che scandiscono e delimitano il percorso coperto. Sopra l'ingresso centrale una scritta molto evidente indica l'Estação de Porto Velho. In caratteri minori si segnala che ci si trova sull'Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

Dopo la dismissione della ferrovia, la stazione è stata utilizzata come museo, trasferito poi nel più antico dei due magazzini (n. 1). L'altro (n. 2) è disattivato.

Il Museo ospita, assieme ad altre, la prima locomotiva, passata per l'Amazzonia, il Coronel Churchill, venuta direttamente dall'Inghilterra e segnata con il numero 12. Una (la n. 18) si trova all'esterno della stazione; un po' più lontano appare un vagone. Un'altra ancora (n. 15) è al coperto. Tra il materiale presente si trovano anche una cicogna e un velocipede — mezzi usati dai sorveglianti per vigilare sulla linea — macchine, attrezzature, arredi, libri, filmati, fotografie e altri documenti cartacei e non.

I magazzini, ciascuno di circa 50 metri per 20, furono progettati e prefabbricati negli Stati Uniti, come del resto i serbatoi di cui s'è sopra detto. Sono chiusi lateralmente e coperti da lastre di zinco galvanizzato, con pavimenti in cemento. Quello che accoglie il museo (n. 1), a destra guardando il fiume, risale al 1912. Contiguo, alla sua sinistra, sorge quello costruito nel 1943 (n. 2) per soddisfare l'intensificarsi del commercio di gomma durante la seconda guerra mondiale.

L'edificio delle officine è il più grande e complesso dell'intero parco museale. Funzionò sino al 1972. In seguito fu sotterrato e poi recuperato. Comprende diverse parti, destinate un tempo alla meccanica, alla fonderia, alla carpenteria, alla pittura e alla segheria. Serviva non solo la ferrovia, ma anche la comunità.

All'ingresso il "girador o rotunda" avviava all'interno dell'officina macchine e vagoni per le riparazioni.

Il luogo è suggestivo. Se ne riconosce la naturale bellezza nella quieta orizzontalità della radura ardente sotto il sole equatoriale, impetuoso e superbo,

e nella vegetazione intorno, lambita dalla morbida linea del Madeira. Gli edifici, intimamente partecipi della natura, danno l'impressione di appartenere ad essa. Crescono senza sforzo dall'ambiente con il quale armonizzano. Non si tratta solo del profilo orizzontale, ma anche della loro tinta di porpora che, unita al vermiglio del suolo, avvolge la spianata in una tonalità luccicante. Questa dà il senso del tutto: un medesimo colore rimarca la continuità tra natura e artefatto. Lembi forestati incorniciano il complesso, al riparo dal rumore della strada. Il terrazzo prospiciente il fiume ne svela dall'alto l'esistenza.

Il corso d'acqua intensifica le sensazioni: se ne percepiscono i forti odori, i suoni attutiti, gli umori, ma soprattutto si sente e si respira l'umidità dell'aria, appesantita dalla sua presenza. Il fiume rappresenta la base dell'esperienza sensibile, permeando tutti i sensi e, in modo più profondo, il tatto, l'udito e l'odorato.

Immensa è la potenzialità espressiva del luogo, come il flusso di messaggi che ne deriva. Si costruiscono scenografie dell'immaginazione. Il parco suggerisce la visione onirica della ferrovia e la sua epopea, mito fondatore della città, e sollecita mille figurazioni. Si ricordano i primi tentativi falliti di costruire la strada di ferro e tutte le vittime dell'esplorazione della foresta. Si rammentano le riproduzioni della Revista Illustrada, pubblicata a Rio de Janeiro da Ángelo Agostini, 20 che mostrano in prima pagina l'immagine degli ingegneri della Commissão Morsing, periti in tale missione nel 1883, assieme agli operai. Si rivede il tormento di uno dei lavoratori, orribilmente ricoperto di sanguisughe. Si ricordano le suggestive incisioni di Santo Antônio do Rio Madeira con la casa sulla cascata oppressa dal gran tetto di paglia e le piccole imbarcazioni sul fiume e nel porto sorvegliato da alte palme dall'esilissimo tronco. Si va con il pensiero alle fotografie dell'unica strada del villaggio, rivestita d'erba, tracciata sul corso di un antico canale che congiungeva il porto das canoas al porto dos vapores. E poi si ripercorrono le tappe del progressivo abbattimento della foresta, del concretizzarsi della ferrovia, dei carichi di gomma in attesa di trasporto e del costituirsi di Porto Velho tra le infinite

١.

²⁰ Le copie della *Revista Illustrada* sono i numeri 348, 349 e 356 del 1883.

difficoltà del terreno e del clima, documentate dal fotografo Dana B. Merrill²¹. Della sua opera rimangono scritti nel cuore, oltre a paesaggi e oggetti, ritratti di gruppo e di singoli lavoratori nei costumi del paese di provenienza. Si rivive l'atmosfera espressionista che egli ha saputo creare con l'obiettivo e si ritorna con la mente a certi passaggi scavati nell'antichissima roccia in cui s'insinuano le locomotive, a suggestivi scorci dell'ambiente forestale, alle capanne di foglie di palma affogate nel verde, agli accampamenti operai dati da vagoni coperti di paglia, agli stessi operai immersi nell'acqua sino alla cintola, agli indios Caripuna, amici del personale ferroviario, e alle loro canoe di corteccia, al gruppo di ingegneri nordamericani con stivali, fazzoletto al collo e cappello alla maniera dei cow-boys, al fiero lavoratore indiano dal pesante turbante e i grossi orecchini o al turco ottomano il cui viso sotto il fez sembra scolpito nella pietra.

Le figurazioni che il parco ispira sono rafforzate da altre architetture e immagini, esterne al complesso ferroviario. Al di là di esso, esistono in città altri edifici storici che vi sono idealmente collegati. Il filo rosso che li unisce è solo ideale, perché dal punto di vista topografico e formale le consonanze sono scarse, e limitata l'integrazione con il sito e il contesto paesaggistico. Le costruzioni non crescono armonicamente dal luogo, né partecipano di un unico sistema spaziale. Del resto, non potrebbe essere altrimenti in un tessuto urbano disordinato, non unitario, né interconnesso. Eppure ognuno di questi edifici racchiude un significato e un valore etico o un sistema compositivo e uno stile che lo fanno apprezzare.

Un'eloquente costruzione è il *Prédio da antiga administrão da EFMM* (Palazzo dell'antica amministrazione dell'Estrada de Ferro Madeira Mamoré), collocato alle spalle del complesso ferroviario. La sua singolare forma è, infatti, quella di una locomotiva stilizzata. Fu inaugurato il 15 gennaio del 1949.

Le linee sono geometriche: un bianco corpo tozzo, rettangolare, con alte finestre disposte a gruppi di tre, è sovrastato da una torre quadrata e definito da una più ampia costruzione sporgente. L'edificio è detto *Prédio do Relógio* per via dell'orologio, collocato su ogni lato della torre.

²¹ Sul fotografo di New York Dana B. Merrill, inviato per un anno (1909-1910) a raccogliere la documentazione fotografica su ogni aspetto della ferrovia e lasciò duemila scatti si vedano le opere del sovrintendente alla costruzione della EFMM, F. W. Kravigny (1940), del professore della Stanford University, CH. A. Gauld (1964; 2006), di M. Ferreira (1959; 2005) e di F. Foot-Hardman (1988; 2005).

Un altro luogo della memoria è il *Mercado Cultural* con la sua esposizione di tabelloni che richiamano la ferrovia, la nascita e sviluppo della città (Fig. 6). L'edificio è la ricostruzione dell'antico Mercato pubblico. Quest'ultimo fu eretto nel 1915 sulla piazza Getúlio Vargas, come il Municipio che lo fronteggia. Nel 1966 fu distrutto da un incendio che risparmiò solo due recinti (*Cidade...*, 2009). La Prefettura municipale l'ha rifatto nell'originario stile art decó. La facciata color avorio si apre in una successione di alte arcate decorate con i tipici motivi dello stile. All'interno s'è ricavato un gradevole anfiteatro in mattoncini a vista che chiude uno spazio centrale e un palco. È un luogo piacevole ove si svolgono molti eventi culturali e incontri della municipalità.

Il ricordo della ferrovia costella la città d'immagini: si riversa pure nel vistoso tabellone che sovrasta l'ingresso del moderno edificio bianco e verde della Posta (Fig. 7). Ha la forma di enorme francobollo da 7,00 real con una locomotiva e l'immagine della linea ferroviaria. La scritta "Brasil 81" specifica "50 anos da nacionalização da Estrada de Ferro Madeira Mamoré".

Cemitério de Candelária. — Si è poco sopra accennato fuggevolmente al Cimitero di Candelária. Ma l'area, di cui oggi rimangono pochi resti inghiottiti dalla foresta, merita qualche parola in più, perché considerata luogo sacro, mistico e mitico, dalla popolazione.

Quello che è chiamato *O Cemitério dos heróis esquecidos* (Cimitero degli eroi abbandonati) fu costruito contemporaneamente alla linea ferroviaria vicino all'omonimo complesso ospedaliero (Ferreira, 1961, p. 141; 2005, pp. 205-206)²², su una collina dolcemente lambita da un corso d'acqua. Si trova a due chilometri dal centro di Porto Velho, ai margini del tracciato ferroviario, verso l'antico, estinto, villaggio di Santo Antônio. Si estende tra il complesso residenziale Cujubim, presso il Club dei sottotenenti e sergenti del V battaglione di Ingegneria delle costruzioni dell'esercito, e le abitazioni del Bairro do Triângulo.

²²Il luogo ove sorse l'ospedale, voluto dalla Compagnia per il suo personale, apparteneva inizialmente a un boliviano. Questi lo vendette a un italiano, di nome Bertini, il quale lo denominò Candelária, in omaggio a *Nossa Senhora das Candeias*, la cui festa si celebra il 2 febbraio.

Era riservato agli stranieri che morivano nella costruzione della ferrovia (Carvalho, 1999). Secondo la statistica dei medici ospedalieri, vi furono sepolte 1.593 persone di ventidue Paesi. I compatrioti che sopravvissero, ultimata la ferrovia, tornarono nelle terre d'origine, senza curarsi dei compagni defunti.

Il cimitero fu chiuso nel 1920: nessun corpo fu riesumato, i nomi dimenticati e le lapidi rubate o distrutte. Nella foresta che l'ha ricoperto si rintraccia a fatica qualche tumulo e qualche croce o lapide con poche scritte (Fig. 8). La coscienza del passato richiede il recupero del luogo, divenuto meta di pellegrinaggio e d'interesse anche da parte delle giovani generazioni che vi si recano in visita con gli insegnanti. Esiste tra la popolazione il desiderio di reinserirlo nel tessuto vivo della città come espressione di emozione e di sacralità e come parte della storia condivisa.

In questo caso il bene culturale è un paesaggio, meglio un criptopaesaggio, che si svela solo in proporzione dell'intensità con cui il rapporto
spirituale lo trasforma e interpreta. La chiave è la potenzialità interiore
dell'uomo, nelle sue più svariate forme, compresa l'immaginazione. Tale facoltà
è alimentata dal carico di memoria e di storia che trasforma un ambiente, che
potrebbe essere anodino, insignificante perché poco vi appare tra l'intrico della
vegetazione, in un paesaggio di lacerante epicità. E acquista eloquenza la
Stimmung, un sentimento, un'ebbrezza psicologica, che dispone impressioni e
atmosfere secondo i disegni dello spirito.

Il luogo ha un significato metafisico: induce a porsi domande sul trascendente, l'esistenza della divinità e l'immortalità dell'anima.

Il suo *genius loci* incatena e il suo fascino afferra. Vi aleggia un senso di mistero, cui non è estranea la letteratura: le pagine del diario di viaggio compiuto in Amazzonia nel 1910 dallo scrittore britannico Henry Major Tomlinson (1912) e le memorie del paulista Manoel Rodrigues Ferreira (1961), invitato alla fine degli anni Cinquanta dal Governatore del Territorio a conoscere la Rondônia.

Il primo descrisse percorsi e impressioni, tra cui il turbamento per i racconti degli uomini in uscita dagli accampamenti nella foresta. Essi narravano quanto nascondesse la barriera di verde ininterrotto entro cui non penetrava mai la luce del sole. La selva copriva anche le sepolture di Candelária, destinate probabilmente ad accogliere personaggi ormai fiaccati e vinti. Si presentavano, infatti (Tomlinson, 1912, p. 280):

bearded like Crusoe, pallid as anæmic women, and speckled with insect bites

(barbuti come Crusoe, pallidi come donne anemiche, e segnati da punture di insetti).

A Tomlinson la campana della locomotiva che entrava nelle tenebre della foresta sembrava risuonare in modo sepolcrale.

Sensazioni di morte furono pure quelle che provò Manoel Rodrigues Ferreira nel rivisitare le macerie della ferrovia. Fu lui a riscoprire, alla fine del 1959, il Cimitero dell'Ospedale di Candelária, parzialmente ricoperto dalla foresta. Lo spinse a ricercarlo una suggestiva fotografia di Dana B. Merrill che Ferreira pubblicò nel suo volume sulla ferrovia (1961, p. 297). L'immagine presenta una radura aperta nella foresta: il terreno è disseminato da tracce di piante abbattute, la terra è rivoltata quasi in attesa di coltivazione e file di croci bianche si allineano come nei cimiteri di guerra. La radura che vide Merrill non esisteva più al tempo di Ferreira. La foresta aveva riconquistato il suo spazio e avvolto tutto in un viluppo di alberi, liane e rampicanti.

La visita di oggi è un'immersione nel mistero della morte, nella profondità del tempo, nella lirica degli scrittori. Si va con la mente al resoconto dell'autore brasiliano e davanti agli occhi si sgrana una serie di rappresentazioni. Ecco l'"historiador da melanconia"— come lo chiama Francisco Foot-Hardman (2005, p. 200) — muoversi tra il groviglio scuro della vegetazione strisciante, imbattersi in tumuli di granito, in lastre di marmo, in ornamenti di ferro lavorato e corone di biscuit, molte racchiuse in teche metalliche dal coperchio di vetro. Lo si vede intento a fotografare e ricopiare le iscrizioni delle tombe soprattutto di giovani funzionari americani, di età compresa tra i venti e i quarant'anni, e forse stupirsi per il fatto che la gran massa dei lavoratori scomparisse anonima, senza quasi un segno sul tumulo. E ancora ricavare dai tumuli, ricoperti di muschio,

l'impressione di un paesaggio sottomarino. E poi eccolo intrigato nel ritrovare un nome di donna, Lydia Xavier, raro, unico, di origine portoghese, perché non vi erano quasi donne là, se non prostitute. Chi era Lydia Xavier per meritare un'iscrizione funebre? E allora lo si pensa frequentare archivi e compulsare documenti e, infine, rinvenire qualche informazione: l'età della donna, (trent'anni), la provenienza (Pernambuco), la causa di morte (suicidio), ma non il motivo della sua importanza. La testimonianza dello stato nubile dimostrò che non poté neppure godere del riflesso dei privilegi di un eventuale potente marito.

Nonostante le ricerche, la figura femminile probabilmente lo deluse perché conservò il suo enigma e il suo segreto inesplicabile.

L'oscurità della foresta, l'aria senza movimento, il caldo esasperante e soprattutto l'isolamento fecero sentire a Ferreira quasi fisicamente il dolore e la solitudine di quanti perirono nei capanni degli accampamenti, nei soffocanti vagoni surriscaldati o nelle camere dell'ospedale, in mezzo a tanti sconosciuti. Essi giacevano in solitudine, come vissero in solitudine i loro ultimi giorni.

Le sensazioni e i sentimenti che inquietarono lo scrittore sono gli stessi provati dal visitatore di oggi. Attanaglia ancora l'oppressione funebre, senza più l'insopportabile fischio della locomotiva che risuonava lugubremente in quel silenzio di morte. E ancora, al pari di Ferreira, uscendo dalla foresta nella luce abbagliante del sole, si prova un sentimento di resurrezione.

Il luogo, il tempo, il mistero s'intrecciano a Candelária, che è soprattutto un invisibile paesaggio del dolore e dell'affanno. Cripto-paesaggio, come si è detto sopra; *deathscape*, come lo definirebbero gli studiosi anglofoni (Hallam and Hockey, 2001; Morris and Thomas 2005; Maddrell, 2009): uno spazio simbolico, affettivo, investito di significato e di sacralità.

Considerazioni conclusive. — Precipitare nell'ambiente e nel paesaggio di Porto Velho con il ricorso a concetti umanistici, individuare il *genius loci* e sentirne l'intimità, cogliere i legami affettivi che uniscono gli abitanti al luogo e rilevarne le esperienze dirette trasformate in simboli: questi sono stati i presupposti del lavoro. Consapevoli del passato della città, consci delle

molteplici complessità intercorrenti fra quel luogo e la storia che lo ha connotato, dosando impressioni, colori e atmosfere, si è cercato di darne un'interpretazione, la più fedele possibile.

Come molte altre città del mondo, Porto Velho è stata costruita dal nulla. È cresciuta dapprima lentamente e poi in modo accelerato soprattutto nel corso degli ultimi cinquant'anni, in corrispondenza con la scoperta della cassiterite nelle masse granitiche del sottosuolo e dell'oro nelle sabbie del Madeira. Si è sviluppata senza un piano, senza tradizioni e senza esempi.

Al di là della qualità del sito e delle caratteristiche paesistiche offerte dalla foresta e dall'acqua, la prima superficiale impressione di un estraneo è il disordine urbanistico, la dispersione ed eterogeneità della struttura, alle quali s'aggiunge la policromia degli edifici. I mille colori delle costruzioni dalle forme incongruenti divengono specchio di un insostenibile kitsch. La deriva estetica è innegabile.

L'organizzazione di un'immagine-paesaggio è resa difficile dalla scarsa leggibilità per la confusione di elementi e la competizione di spazi e oggetti non gerarchizzati.

Introducendosi nella trama urbana e approfondendo la comprensione degli elementi e dei riferimenti forti al centro del sentire della *civitas* — i punti nodali legati alla costruzione della ferrovia e alla nascita dell'insediamento — si è riconosciuto che, sebbene la città sia priva di qualità estetiche, è ricca di senso e forza emozionale. L'arricchiscono di significato un viluppo di aspetti invisibili, qualcosa di intangibile, il rapporto affettivo e la memoria. Tutto questo le dà un carattere e ne contrasta la banalità.

In particolare, il colloquio con il patrimonio culturale di Porto Velho, dato dai riferimenti cui s'è accennato, evidenzia gli stimoli che hanno concorso alla sua instaurazione e restaurazione, stimoli che commuovono. Paradigma dell'accorrere di sollecitazioni sono la storia e la cultura della città dagli aspetti contrastanti e dalle molte anime che convergono nel pur breve passato.

La virtù e le nervature del patrimonio culturale stanno nella dote plastica tributaria dell'immaginario ferroviario. Dote plastica significa costruzione di elementi e valorizzazione di essi dopo averne acquisito piena coscienza. Ma

dote plastica significa anche che tutto è accaduto quasi per istinto, non costruito in uno studio di architetti o pianificatori. Nell'osservare quei coefficienti a posteriori, sembra che essi siano stati tenuti presenti come se "a priori" fosse nato il percorso culturale dei beni considerati.

La grande anima umana, ossia il sentire comune, la tradizione e l'intensità del codice ripropongono continuamente in quei beni il colore dell'impresa da cui discendono e l'alito della tragedia e della fatalità che ha travalicato la volontà umana.

Gli scorci sensibili della storia, della fatica e del dramma, nel loro aspetto di contingenza e permanenza, appaiono attraverso un alto impegno spirituale di conoscenza e adesione.

Esplorare il significato primo del patrimonio di Porto Velho con tutte le varie fonetiche permette di ascoltare ogni voce che ha partecipato al concerto della fondazione e all'attuale perfezionamento. Consente pure di lasciarsi condurre in labirinti di sensazioni, di emozioni, di scoperte e di afferrare i significati più riposti di simboli che in questa diffusa globalizzazione distinguono la città da infinite sedi umane quasi senza nome.

Non va dimenticato il contesto naturale. Se l'ambiente ha costituito la dannazione di coloro che hanno posto le fondamenta della città, nulla di quel patrimonio sarebbe immaginabile senza la consonanza con la cornice in cui s'inserisce, senza la sua scenografia. Le evocazioni sono liriche: conoscenze esperienziali della natura amazzonica si saldano a fascinazioni recenti e passate: scritture, citazioni storico-artistiche, motivi fotografici, televisivi e cinematografici.

Resta da valutare quanto l'assorbimento di tali echi ha influenzato la visone emozionale dei beni culturali. O, al contario, sino a che punto la prospettiva umanistica, voce di una verità interiore, si riflette su un ambiente seducente, dagli alti richiami, ma anche estremo, difficile, monotono e malinconico, come ricordano Claude Lévi-Strauss in *Tristes Tropiques* (1955; 1988, p. 290 e *passim*) e Philippe Descola in *Les Lances du Crépuscole* (1994, pp. 233-237).

www.geografia.ufpr.br/raega/ ISSN: 2177-2738

BIBLIOGRAFIA

ABBAGNANO N., Dizionario di filosofia, Torino, Utet Libreria, 1998.

ANDERSON B., HARRISON P., "Questioning affect and emotion", *Area*, vol. 38, n. 3, pp. 333-335.

ANDERSON K., SMITH S. J., "Editorial: Emotional Geographies", *Transactions of the Institute of British Geographers*, n. 26, 2001, pp. 7-10.

ANDREOTTI G., Paesaggi culturali, Milano, Unicopli, 1996.

ANDREOTTI G., Alle origini del paesaggio culturale, Milano, Unicopli, 1998.

ANDREOTTI G., "Il paesaggio, massimo bene della cultura europea", in E. Manzi (a cura), Beni culturali e territorio, Roma, Società Geografica Italiana, 2003, pp. 9-16.

ANDREOTTI G., "Antipaesaggio", in C. Campione, F. Farinelli, C. Santoro, *Scritti per Alberto Di Blasi*, Bologna, Pàtron, 2006, pp. 55-66.

ANDREOTTI G., *Paesaggi in movimento, paesaggi venduti, paesaggi rubati*, Trento, Artimedia-Trentini, 2007.

ANDREOTTI G. (dir.), La Géographie culturelle vue d'Italie, Géographie et Cultures, n. 64, 2007.

ANDREOTTI G., *Riscontri di geografia culturale*, Artimedia-Trentini, 2008a (1a ed., 1994).

ANDREOTTI G., *Per un'architettura del paesaggio*, Trento, Trentini-Artimedia, 2008b (1a ed., 2005).

ANDREOTTI G., "Paesaggi razionali, paesaggi sensoriali, psicologia ambientale. Introduzione", in P. Persi (a cura), *Territori emotivi. Geografie emozionali*, Fano (Pu), Grapho5, 2010a, pp. 529-532.

ANDREOTTI G., "Il senso etico ed estetico del paesaggio", *Ambiente, Società, Territorio*, n.4/5, 2010b, pp. 3-8.

BACHELARD G., La Terre et les rêveries de la volonté, Paris, José Corti, 1947.

BACHELARD G., La poétique de l'espace, Paris, Presses Universitaires de France, 1957 (ed. ital., La poetica dello spazio, Bari, Dedalo libri, 1975).

BARBARA A., *Storie di architettura attraverso i sensi*, Milano, Bruno Mondadori, 2000.

BARBARA A., PERLISS A., Architetture invisibili: l'esperienza dei luoghi attraverso gli odori, Milano, Skira, 2006.

BARRETO, P., SOUZA Jr. C., NOGUERÓN, R., ANDERSON, A. e SALOMÃO, R., Pressão humana na foresta amazonica brasileira, Belém, Wri e Imazon, 2006.

BERTAGNA B., Ferrovia Do Diabo: Desafio No Inferno Verde, s.n. s.l., 1987.

BERTAGNA B., Brevíssima história da Madeira-Mamoré, Porto Velho, 2000.

- BORZACOV Y. P., Estrada de ferro Madeira-Mamoré: uma história em fotografias, Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia, Porto Velho, Grafiel, 2004.
- BORZACOV Y. P., *Porto Velho. 100 Anos de historia, 1907-2007*, Porto Velho, Primor Forms, 2007.
- BROSSE J., Inventaire des senses, Paris, Grasset, 1965.
- BROWDER J. O., "Public policy and deforestation in the Brasilian Amazon", in Repetto R., Gillis M. (eds.), *Public policies and the misuse of forest resources*, Cambridge (Ma), University of Cambridge Press, 1988, pp. 247-283.
- BROWDER, J. O. (ed.), Fragile Lands of Latin America: Strategies for Sustainable Development, Boulder, CO, Westview Press, 1989.
- BROWDER, J. O. "Extractive reserves and the future of the Amazon's rainforest: some cautionary observations", in Counsell S., Rice T. (eds.), *The Rainforest Harvest: Sustainable Strategies for Saving Tropical Forests*. Friends of the Earth Trust, London, 1992a.
- BROWDER, J. O., "The limits of extractivism: tropical forest strategies beyond extractive reserves", *Bioscience*, vol. 42, n. 3, 1992, pp. 174–181.
- BROWDER, J. O. 1992. "Social and economic constraints on the development of market-oriented extractive systems in Amazon rain forests", *Adv. Econ. Bot.*, vol. 9, pp. 33–41.
- BROWDER, J. O., "Surviving in Rondonia: the dynamics of colonist farming strategies in Brazil's northwestern frontier", *Stud. Comp. Int. Develop.*, vol. 29, n. 3, 1994, pp. 45–69.
- BROWDER, J. O., GODFREY B. J., Rainforest cities: Urbanization development and globalization of the Brazilian Amazon, New York, Columbia University Press, 1997.
- BROWDER, J. O., PEDLOWSKI M. A., "Agroforestry performance on small farms in Amazonia: findings from the Rondonia Agroforestry Pilot Project", *Agrofor. Syst.* 2000, vol. 49, pp. 63–83.
- BROWDER J. O., "Conservation and Development Projects in the Brazilian Amazon: lessons from the Community Initiative Program in Rondônia", *Environmental Management*, vol. 29, n. 6, 2001, pp. 750-762.
- BROWDER, J. O. 2002. "The urban-rural interface: urbanization and tropical forest cover change", *Urban Ecosyst.*, vol. 6, pp. 21–42.
- BROWDER, J. O., PEDLOWSKI M. A., SUMMERS P. M., "Land use patterns in the Brazilian Amazon: comparative farm-level evidence from Rondonia", *Human Ecol.* vol. 32, 2004, pp. 197–224.
- BRUNO G., Atlante delle emozioni. In viaggio tra arte, architettura e cinema, Milano, Bruno Mondadori, 2006 (ed. orig., Atlas of emotion: journeys in art, architecture, and film, New York, Verso Books, 2002).
- CALDO C., GUARRASI V. (a cura), *Beni culturali e geografia*, Bologna, Pàtron, 1994.

CAMPORESI P., Le officine dei sensi, Milano, Garzanti, 1985.

CANTANHEDE A., Achegas para a história de Porto Velho, Manaus, Escola Técnica 1970.

CARBONI M., L'occhio e la pagina. Tra immagine e parola, Milano, Jaca Book, 2002.

CARVALHO A., Candelária. Luz e sombra na trajetória da EFM, Porto Velho, Abg Gráfica e Editora, 1999.

CASSIRER E., *Philosophie der symbolischen Formen. Erster Teil: Die Sprache.* Berlin, Bruno Cassirer, 1923 (trad. ital., *La filosofia delle forme simboliche*, 1, *Il Linguaggio* Firenze, Sansoni, 2004).

CASSIRER E., *Philosophie der symbolischen Formen. Zweiter Teil: Das mythische Denken.* Berlin, Bruno Cassirer, 1925 (trad. ital., *Linguaggio e mito,* "Coll. Testi e documenti", Milano, SE, 2006).

CIDADE de PORTO VELHO, CIDADE de TODOS, Porto Velho, Coordinatoria Municipal de Turismo, 2009.

CLAVAL P., La fabrication du Brésil. Une grande puissance en divenir, Paris, Belin, 2004.

COHEN M., *Uma saga amazônica: através da minissérie Mad Maria*, Rio de Janeiro, Globo, 2005.

COORDENADORIA MUNICIPAL DE TURISMO (CMTUR), Cidade de Porto Velho, Porto Velho, 2009.

CORNA PELLEGRINI G., Geografia dei valori culturali. Modelli e studi, Roma, Carocci, 2004.

COY M., "Desenvolvimento regional na periferia amazônica. Organização do espaço, conflitos de interesses e programas de planejamento dentro de uma região de «fronteira». O caso de Rondônia", in C. Aubertin (a cura), *Fronteiras*, Brasília, ed. da UnB, 1988, pp. 167-194.

CRAIG N., Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição, São Paulo, Nacional, 1947.

DARDEL E., L'Homme et la Terre. Nature de la realité géographique, Paris, Puf, 1952 (trad. ital., L'Uomo e la Terra. Natura della realtà geografica, Milano, Unicopli, 1986).

DAVIDSON J., BONDI L. and SMITH M. (eds.), *Emotional Geographies*, Aldershot (UK)-Burlington (Usa), Ashgate, 2005.

DESCOLA Ph., Les Lances du Crépuscole, "Coll. Terre Humaine", Paris, Plon, 1994.

DONEGANA C. "Nel cuore verde del Brasile", Città Nuova Rivista, 15 agosto 2009.

DORFLES G., *Elogio della disarmonia*, Milano, Garzanti, 1986.

www.geografia.ufpr.br/raega/ ISSN: 2177-2738

DULAU R., PITTE J.-R. (dir.), *Géographie des odeurs*, Paris, L'Harmattan, 1998.

FACULDADE SÃO LUCAS, *Projeto memórias e imagens de Porto Velho*, Porto Velho, 2002.

FERNANDES A. O'Campo, *Madeira - Mamoré: do gênio humano ao abandono,* Porto Velho, Rondoforms, 2005.

FARÉ I. (a cura), Il discorso dei luoghi, Napoli, Liguori, 1992.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO, Rondônia. Perfil e Diretrizes, Porto Velho, FIERO, 1995.

FERREIRA, M. R., Nas selvas amazônicas, São Paulo, Ed. Biblos, 1961.

FERREIRA M. R., Ferrovia do Diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia, São Paulo, Melhoramentos. Secreteria de Estado da Cultura, 1981.

FERREIRA M. R., A Ferrovia do Diabo, São Paulo, Melhoramentos, 2005 (7a ed.; 1a, 1951).

FOOT HARDMAN F., *Trem fantasma: a modernidade na selva*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005 (1a, 1988).

GALLIOT E., "Noms de paysages. Proposition pour un cinquième critère", Géographie et Cultures, Spécial Paysage, n.13, 1995, pp. 75-93.

GOETHE J. W., La teoria dei colori, Milano, Il Saggiatore, Mondadori, 1987.

GAULD Ch. A., The last Titan. Percival Farquhar, Palo Alto (CA), Stanford University, 1964 (ed. br., Farquhar, o último titã: um empreendedor americano na América Latina, tradução Eliana do Vale, São Paulo, Editora de Cultura, 2006).

GEOGRAFIA, ENCICLOPEDIA TEMATICA, 2 voll., Milano, Garzanti, 2006.

GOMES da SILVA A., Amazônia. Porto Velho, Porto Velho, 1991.

GOMES da SILVA A., Conhecer Rondônia. Porto Velho, M&M, 1997.

GOMES da SILVA A., Nos rastros dos pioneiros, Porto Velho, Escopo, 1984.

GRIFFITHS P., What emotions really are. The problems of psychological categories, Chicago, University of Chicago Press, 1997.

GROSS D., The secret history of emotion. From Aristotle's Rhetoric to modern brain science, Chicago, University of Chicago Press, 2006.

GRZYBOWSKI C., PIRO P., BLIN A., *De quelle Amazonie le monde a-t-it besoin?*, Rio de Janeiro, Creative Commons, 2008.

HALL E. T., *The Hidden Dimension*, New York, Doubleday, 1966 (trad. ital., *La dimensione nascosta. Significato delle distanze tra i soggetti umani*, Milano, Bompiani, 1988).

HALLAM and HOCKEY, *Death, Memory and Material Culture*, Oxford, Berg, 2001

HELLPACH, W, Geopsyche. Die Menschenseele unter dem Einfluß von Wetter

und Klima, Boden und Landschaft, Leipzig, Engelmann, 1911 (ed. ital., Geopsiche, Roma, Paoline, 1960).

HILLMAN J., L'anima dei luoghi. Conversazione con Carlo Truppi, Milano, Rizzoli, 2004.

HUGO V., Os desbravadores, voll. I e II, ed. Salesiana Cbag, 1998 (3a). •

HUGO V., 50 anos do Território Federal do Guaporé 1943-1993, Porto Velho, SER, 1996.

HUMBOLDT von A., Ansichten der Natur: mit wissenschaftlichen Erläuterungen, Tübingen, Cotta, 1808 (ed. ital., Quadri della natura, Scandicci (Fi), La Nuova Italia, 1998).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), *Rondônia*, Rio de Janeiro, 2009a.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), *Porto Velho*, Rio de Janeiro, 2009b.

KEARNEY A., "Homeland emotion: an Emotional Geography of Heritage and Homeland", *International Journal of Heritage Studies*, vol. 15, n. 2-3, March-May 2009, pp. 209-222.

KOOLHAAS R. *Junkspace*, Macerata, Quodlibet, 2006.

KOZEL S., SILVA da COSTA J., FILIZOLA R., GIL FILHO F., Expedição Amazônica: desvendando espaço e representações dos festejos em comunidades amazônicas, Curitiba, SK ed., 2009.

KRAVIGNY F. W., The jungle route, New York, ?, 1940.

LEHMANN H., Essays zur Physiognomie der Landschaft (Hrsg. von Anneliese Krenzlin u. Renate Müller), "Erdkundliches Wissen", H. 83, Stuttgart, Franz Steiner Verlag Wiesbaden, 1986.

LÉVI-STRAUSS C., *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 1955 (ed. ital., Mondadori, 1988).

LIMA D., POZZOBON J., *Amazônia sócio ambiental: sustentabilidade ecológica e diversidade social, Estudos Avançados* 54, *Dossiê Amazônia brasileira II*, Instituto de Estudos Avançados, Universidade São Paulo, v. 19, n. 54, mai/ago 2005, pp. 45-76.

LOPES SARAIVA A., SILVA da COSTA J., "Espacialidade das festas religiosas em comunidades ribeirinhas de Porto Velho, Rondônia", *Espaço e Cultura*, UERJ, RJ, n. 24, Jul./Dez. 2008, pp. 7-18.

2ADRIANO

MACHADO de LIMA A., *Terras de Rondônia*, Rio de Janeiro, IBGE, 1969; Parecis, 1997.

MADDRELL A., "Mapping changing shades of grief and consolation in the historic landscape of St. Patrick's Isle, Isle of Man", in M. Smith, J. Davidson, L. Cameron, L. Bondi (eds.), *Emotion, place and culture*, Farnham (UK)-Burlington (Usa), Ashgate, 2009, pp. 35-55.

www.geografia.ufpr.br/raega/ ISSN: 2177-2738

MATIAS F., *Pioneiros. Ocupação humana e trajetória política de Rondônia*, Porto Velho, Maia, 1997.

MEIRELLES FILHO J., Amazzonia, Milano, Corbaccio, 2007.

MENEZES N., DEYVESSON I. GUSMÃO, *Presídio da ilha de Santo Antônio do Rio Madeira*, Porto Velho, Tribunal de justiça do estado - centro de documentação histórica, 2005.

MERLEAU-PONTY M., Senso e Non senso, Milano, Il Saggiatore, 1962.

MERLEAU-PONTY M., *Fenomenologia della percezione*, Milano, Il Saggiatore, 1965.

MONTEIRO M. A., "Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional", *Estudos Avançados*, vol. 19, n. 53. pp. 187-207.

MOOG V., Bandeirantes e pioneiros, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1969.

MORAN E. F., "Deforestation and land use in the Brazilian Amazon", *Human Ecology*, vol. 21, n.1/March 1993, pp. 1-21.

MORRIS S. M. and THOMAS C., "Placing the dying body: emotional, situational and embodied factors in preferences for place of final care and death in cancer", in J. Davidson, L. Bondi and M. Smith (eds.), *Emotional Geographies*, Aldershot (UK)-Burlington (Usa), Ashgate, 2005, pp. 19-32.

MURRAY-SCHAFER R., Il paesaggio sonoro, Milano, Ricordi-Unicopli, 1997.

NOGUEIRA J., A Madeira Mamoré: a bacia do Mamor, Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, 31.1.1913.

NUNES LEAL P., O Outro Braço da Cruz, Governo de Rondônia, Porto Velho, 1984.

OLIVIEIRA O. A. (de), Assim é Rondônia, Porto Velho, Dinâmica, 2000.

OLIVEIRA O. A. (de), Geografia de Rondônia. Espaço & produção, Porto Velho, Dinâmica, 2001 (3a).

PALLASMAA J., The eyes of the skin. Architecture and the senses, New York, John Wiley, 2005 (ed. ital., *Gli occhi della pelle. L'architettura e i sensi*, Milano, Jaca Book, 2007).

PASCAL B., Pensées, Paris, Faugère, 1844.

PENHA de MENEZES E., *Retalhos para a história de Rondônia*, Porto Velho, PMPV, vol. I, 1980; vol. II, 1990.

PERDIGÃO F., BASSEGIO L., *Migrantes amazônicos – Rondônia. Trajetória da ilusão*, São Paulo, Loyola, 1992.

PEREIRA de REZENDE N., *Carajás: memórias da descoberta*, Rio de Janeiro, Gráfica e Editora Stampa, 2009.

PERSI P. (a cura), *Territori contesi*, Pollenza (Macerata), Ciocca, 2009.

PERSI P. (a cura), *Territori emotivi. Geografie emozionali*, Fano (Pu), Grapho5, 2010.

PILE S., The body and the city: psychoanalysis, space and subjectivity, London-New York, Routledge, 1997.

PITTE J.-R., "Introduction", in Dulau R., Pitte J.-R. (dir.), *Géographie de odeurs*, Paris, L'Harmattan, 1998, pp. 7-14.

PONTES PINTO E., Rondônia. Evolução histórica, Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.

RIBEIRO da FONSECA D., "Uma cidade à Far West: tradição e modernidade na origem de Porto Velho", in Secreteria Municipal de Cultura Esporte e Turismo, *Porto Velho conta a sua história*, ABG Gráfica e Editora, Porto Velho, 1998.

RIBEIRO DA FONSECA D., *Estudos de História da Amazônia*, Porto Velho, Gráfica e Editora Maia, 2007.

RITIMO, Les dossiers documentaires en ligne, "Amazonie de tous les dangers, Amazonie de tous les espoirs", avril 2009.

RIVERO, S. L. M., Quais os Desafios para uma Agricultura Sustentável em Rondônia?, Porto Velho, Editora da Universidade Federal de Rondônia, 2001.

RIZZO G. G., Amazzonia co yvy ore retama. Distruzione, sopraffazione, speculazione, Roma, Gangemi, 2006.

ROGER A., Nus et paysages. Essai sur la fonction de l'art, Paris, Aubier, 1978.

ROGER A., Court traité du paysage, Paris, Gallimard, 1997 (ed. ital., Breve trattato del paesaggio, Palermo, Sellerio, 2009).

SAMPAIO W., SILVA V., Os povos indígenas de Rondônia: contribuições para a compreensão e sua cultura e de sua história, Porto Velho, Unir, 1998.

SANTILLI M., *Madeira-Mamoré: imagem & memória*, São Paulo, Memórias Discos Edições: Mundo Cultura, 1988.

SEPLAN/RO-NURE, Cinco Anos de Migração em Rondônia. Porto Velho, 1984.

SEPLAN/RO-NURE, Boletim de Migração, Porto Velho, 1985.

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DE RONDÔNIA – SEBRAE, *Diagnóstico Socioeconômico. Cacoal*, Porto Velho, 1999.

SILVA da COSTA J., *Mito e Lugar.* Dissertação de Mestrado, Dep. de Geografia - Universidade de São Paulo, USP, 1994.

SMITH M., DAVIDSON J., CAMERON L., BONDI L. (eds.), *Emotion, place and culture*, Farnham (UK)-Burlington (Usa), Ashgate, 2009.

SOARES MACEDO S., *Quadro do paisagismo no Brasil,* São Paulo, Edusp, 1999.

www.geografia.ufpr.br/raega/ ISSN: 2177-2738

SOBRAL da SILVA MARROCOS A., "Uma história da Estrada de Ferro Madeira Mamoré", *Compêndio de história de Rondônia*, Fundação Cultural do Estado de Rondonia (FUNCER), Porto Velho, 1993.

SOUZA M. (de), *Mad Maria*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1980.

TEIXEIRA C. Corrêa, Visões da Natureza. Seringueiros e Colonos em Rondônia. São Paulo: Educ/Fapesp, 1999.

TEIXEIRA M. A. D., "Mortos, dormentes e febris: um estudo sobre o medo, a morbidade e a morte nos vales do Guaporé e Madeira entre os séculos VIII e XX", in Secreteria Municipal de Cultura Esporte e Turismo, *Porto Velho conta a sua história*, ABG Gráfica e Editora, Porto Velho, 1998 (1a, 1988).

THERY H., "Routes transamazoniennes et réorganisation de l'espace: le cas de Rondônia", *Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 34, n. 133, pp. 5-22.

THIÉBLOT M. J, Rondônia: um folclore de luta, São Paulo, Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1977.

THRIFT N., "Intensities of feeling: towards a spatial politics of affect", *Geografiska Annaler Series B*, vol. 86, n.1, 2004, pp. 57-78.

THRIFT N. J., Non-Representional Theory. Space, Politics, Affect, London, Routledge, 2007.

TOMLINSON H. M., The sea and the jungle, London, 1912.

VALVERDE O., A organização do espaço na faixa da Transamazônia, vol. I, Rio de Janeiro, IBGE, 1979.

ANEXOS



Fig. 1 — Il Brasile con la Rondônia e Porto Velho. Fonte: rielaborazione su base <u>www.geographicguide.com/brazil</u>



Fig.2 — Praça Três Caixas d'Água e Praça da EFMM. Fonte: googleearth



Fig. 3 — Emozioni a Porto Velho. Fonte: foto dell'autore



Fig. 4 — Três Caixas d'Água. Fonte: foto dell'autore



Fig. 5 — Praça da EFMM. Fonte: foto dell'autore



Fig. 6 — Mercado Cultural. Fonte: foto dell'autore



Fig. 7 — Edifico della Posta con il francobollo commemorativo della nazionalizzazione dell'Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Fonte: foto dell'autore



Fig. 8 — Cemitério de Candelária, o Cemitério dos heróis esquecidos. Fonte: Nelson Townes, Revista Momento, 2007. www.gentedeopiniao.com.br/



Fig. 9 — Resti di tumuli emergenti nella foresta che ha ricoperto il *Cemitério de Candelária.* Fonte: Nelson Townes, *Revista Momento*, 2007. www.gentedeopiniao.com.br/



Fig. 10 — Croce lapidea nel *Cemitério de Candelária*. Fonte: Nelson Townes, *Revista Momento*, 2007. www.gentedeopiniao.com.br/



Fig. 11 – Un villaggio di ribeirinhos. Fonte: foto dell'autore.