

GIULIANA ANDREOTTI

AMAZZONIA EMOZIONALE

PORTO VELHO

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 km² appartenenti per il 65% al Brasile che vi ha ritagliato nove Stati – della straordinaria biodiversità, del valore planetario e dell'insensato sfruttamento economico cui è soggetta.

È nota, quindi, l'occupazione dell'immensa regione che, tuttavia, resta relativamente vuota: 30 milioni di abitanti (4 ab./km²), il 15% dei 199 milioni della popolazione brasiliana (IBGE, 2009a) ⁽¹⁾. 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 vari 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 miniere ⁽²⁾, si è utilizzato e commercializzato sempre più intensamente e illegalmente il legname, si è bruciata la foresta per sostituirci gli immensi latifondi per l'allevamento estensivo e per le piantagioni di soia, resa economica dal trasporto fluviale ⁽³⁾. Portata dai *sojeros*, coloni del Sud, la

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

(2) Ferro, oro, argento, platino, uranio, diamanti, pietre preziose, quarzo, manganese, magnesite, rame, bauxite, nichel, stagno, petrolio e 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).

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

pianta fornisce un quarto della produzione di tutto il paese. A dare soia, riso e bestiame sono i margini meridionali, l'area più profondamente dissodata ⁽⁴⁾.

Il valore dell'immenso bassopiano non è offerto solo dagli aspetti naturali, ma anche dalle 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, città dell'Amazzonia occidentale. Capitale dello Stato brasiliano della Rondônia (fig. 1), la *Cidade de Todos* – così chiamata per l'incrocio etnico che la caratterizza – non trascura il proprio passato. La comunità, che pure è lanciata verso il futuro, 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. 202 e segg.; da Fonseca, 2007, pp. 86-144).

Le testimonianze 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 e gli sforzi epici richiesti nell'attuazione del progetto l'hanno ammantata di leggenda. Come nel caso della costruzione della Transiberiana (Andreotti, 2007a, pp. 78-99), si collegano in quest'opera momenti fondanti di un luogo e di un paesaggio. 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 non fanno che aumentare la sensibilità e la consapevolezza del carattere della singolare testimonianza, 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 rientrino 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,

(4) 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); Moran (1993); Monteiro (2005); Barreto e altri (2006); Meireilles Filho (2007); RITIMO (2009).



Fig. 1 – Il Brasile con la Rondônia e Porto Velho

Fonte: elaborazione su base www.geographicguide.com/brazil.htm

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 dai beni culturali urbani e dal loro contesto paesaggistico.

Questo studio si basa su indagini sul campo, ricerche documentarie in archivi e biblioteche e rapporti di collaborazione tra l'autrice 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 l'espressione «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 predisporre 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. 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, coerentemente 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 san 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 le emozioni diverranno un aspetto fondamentale dell'esperienza umana, 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:

Le cœur a ses raisons que la raison ne connaît point [1844, p. 277].

Ma, per quanto contrapposte, le proposizioni del sentimento o del cuore hanno la stessa certezza di quelle del ragionamento.

Nous connaissons la vérité, non seulement par la raison (dans le sens de raisonnement) mais encore par le cœur [1844, p. 282].

E rileva che:

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, au contraire, qui sont accoutumés à raisonner par principes, ne comprennent rien aux choses de sentiment, y cherchant des principes et ne pouvant voir d'une vue [1844, p. 3].

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 emozioni ⁽⁵⁾. 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 ne 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), docente di *Visual and Environmental Studies* presso l'Università di Harvard, a divulgare la defini-

(5) Su questo punto si veda, ad esempio, Andreotti (2010) e Persi (2009 e 2010).

zione di «geografia emozionale». Ha così battezzato una serie d'immagini mentali, prodotto diretto dell'immaginazione, e di mondi interiori generati dalla sollecitazione e dagli stimoli fisici, intellettuali e sentimentali che provengono dai luoghi. Se alla Bruno va il merito della diffusione dell'espressione e della tematica, molto presenti specialmente nelle aree anglofone ⁽⁶⁾, l'origine della geografia delle emozioni va ricercata nell'Otto-Novecento, e 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* (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, medico e professore di psicologia all'Università di Heidelberg e autore di un'opera di vasta risonanza, *Geopsyche* (1911), 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 congeniali le visioni del poeta, perché entrambi si riconoscono come cifra di un rapporto spirituale dell'uomo con lo spazio geografico, immediatamente avvertito. Il progetto di pubblicare una *Psychologie der Landschaft* non fu attuato per via della sua scomparsa, ma 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, 1996; 2008a). Prima di Lehmann, Ernst Cassirer (1923; 1925) aveva 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. Oltre a fenomenologi quali Gaston Bachelard (1947; 1957) e Maurice Merleau-Ponty (1962; 1965), il geografo Eric Dardel (1952) 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 percezio-

(6) La 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, Bondi e Smith (2005); Smith e altri (2009). Riflessioni sui rapporti soggettivi con lo spazio urbano sono state anticipate da Steve Pile (1997). Sorprendente è la quantità di saggi e articoli; tra essi: Anderson e Smith (2001); Thrift (2004); Kearney (2009). 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*.

ni. Infine, l'autorevole antropologo statunitense che ha coniato il termine «prosemica», Edward T. Hall, ha prospettato in un testo di alta qualità, *The Hidden Dimension* (1966), 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 il calore delle vite che li attraversano: sono come un racconto per immagini. Il paesaggio, in specie, è stato inventato dall'uomo per parlare di sé stesso attraverso immagini (Andreotti, 2008b, p. 14): in esse vi è conoscibilità. Lo conferma il punto di vista di Massimo Carboni (2002, p. 15 e *passim*) per il quale l'immagine è 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 emozionale accoglie e promuove 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? Quali rappresentazioni alimentano sensazioni e sentimenti? Qual è il loro peso?

Il caso di Porto Velho 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 una realtà carica 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.

Porto Velho. – L'Amazzonia sollecita, dunque, un'esperienza emozionale: illumina di segnali la capitale della Rondônia. È questo uno Stato della fascia occidentale del bassopiano: l'antico Territorio del Guaporé, come fu chiamato sino al 1956 (Pontes Pinto, 1993; Hugo, 1996; Machado de Lima, 1997; da Fonseca, 2007). Lo Stato 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 e si estende per 237.576 km², con una popolazione di 1.503.928 abitanti. La densità è poco più di 6 ab./km² (IBGE, 2009a e b). 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 di 34.082 km² (densità di 11 ab./km²). La città è situata a 98 m s.l.m., su un terrazzo del bassopiano amazzonico, 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 Perù, la città 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 (*terra vermelha*) che sembra ardere (7), le macchie di foresta verdeggianti nell'aria satura d'umidità, il trascorrere lento del Madeira

(7) Il colore rosso è dato dallo strato di sabbie e argille colorate, ricche di ossidi di ferro, del Miocene e del Quaternario che formano il bassopiano (Planície 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'altopiano brasiliano (Planalto Sul-Amazônico). Estese aree sono occupate da grandi masse di granito, talora tagliate da dicchi di diabase. Si distinguono vari tipi di gneiss, anfiboliti, quarziti e filladi. Il territorio della Rondônia è in gran parte ritagliato nell'altopiano, 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.

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, tutto concorre a creare un ambiente di singolare energia e a 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 verificatosi 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 sono 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 da 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, 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 del punto d'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 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 1907 ⁽⁸⁾.

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, siglato 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); un ramo sarebbe stato prolungato 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

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

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, infatti, i prodotti destinati alla vendita erano trasportati su canoe indigene, con necessità di trasferire i carichi in corrispondenza delle 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, pp. 74 e 105; 1990, 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, ma Santo Antônio non si prestava per i caratteri del sito: la cascata tra sponde rocciose e la ristrettezza del luogo, come si dirà poi. L'impresa concessionaria scelse così uno spazio 7 km più a valle perché, secondo Manoel Rodrigues Ferreira (2005, p. 141), più favorevole a creare un adeguato porto fluviale. Si trattava dell'area di 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 derivò ⁽⁹⁾.

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 (2005, p. 141):

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 iní-

(9) 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).

cio à construção da atual cidade de Porto Velho que seria ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré ^[10].

In seguito, lo stesso autore nota (Ferreira, 2005, p. 202):

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 mensal 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, e 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 ^[11]

Il primo nucleo della città era una stretta fascia lungo il Madeira sino al punto ove si trova 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 realizzava 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 di dirigenti, operai e lavoratori della ferrovia erano in stile coloniale inglese. Le abitazioni del personale qualificato (ingegneri, topografi, disegnatori, medici, amministratori), quasi sempre statunitensi, 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' nella cella, prima di aprire la seconda (Ferreira, 2005, pp. 243-244).

(10) «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 stata il punto iniziale della ferrovia Madeira-Mamoré».

(11) «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 Ponto Velho, e ora come Porto Velho. 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 ecc. Cominciava, quindi, a sorgere una città nel punto di partenza della ferrovia Madeira-Mamoré».

Il quartiere più popoloso sorgeva a sud, su una modesta collina, in seguito spianata, 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 risiedevano ⁽¹²⁾, più tardi chiamata Alto do Bode. Assieme al nucleo già esistente intorno alle installazioni ferroviarie formava un settore insediativo tipico, ma fragile e insalubre. Le abitazioni erano di legno in stile caraibico che, metamorfosato in Amazzonia, assumeva modelli inconfondibili.

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, 2005, pp. 196-197). Tale settore urbano era diviso da quello meglio strutturato, ove dimoravano i funzionari più qualificati dell'impresa, con residenze dotate di luce elettrica, acquedotto, fognature, negozi forniti e campi da tennis ⁽¹³⁾. Si andarono così formando due distinte parti, 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, grazie al 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) ⁽¹⁴⁾.

(12) I caribici 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, Saint Vincent, Saint Lucia e Martinica. La cultura caribica ha influenzato non solo le costruzioni, ma anche la musica, la danza e la gastronomia della città.

(13) 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.

(14) 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, 1988, pp. 277-278 e *passim*; Valverde, 1979; Thery, 1981; 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, tuttavia, 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 rappresentavano 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, 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 e 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, 1964) ⁽¹⁵⁾.

Il sacrificio di vite umane fu enorme, tanto che essa fu conosciuta come «Ferrovia do Diabo» (Ferreira, 2005, pp. 212-213). Si 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 ⁽¹⁶⁾; appartenenti a circa cinquanta nazionalità ⁽¹⁷⁾, in particolare provenivano, come detto, dai Caraibi, ma vi erano pure statunitensi, 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 da gesuiti, in cerca di anime da convertire (Moog, 1969). È scomparso, oggi ridotto a ruderi, l'antico insediamento di Santo Antônio do Rio

(15) In seguito la Madeira-Mamoré Railway Company si associò alla May, Jekyll & Randolph.

(16) I dati provengono dall'Associação dos Amigos da 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 (EFMM).

(17) Il 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.

Madeira, un tempo elevato a municipio, dotato di tram e di un giornale settimanale ⁽¹⁸⁾, e sostituito dalla città di Porto Velho, la cui data ufficiale di fondazione è considerata il 2 ottobre 1914. A sud-ovest della città, sulla sponda orientale del Rio Mamoré, al confine con la Bolivia, nella stessa Rondônia, è invece 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; l'ultimo viaggio avvenne nel 1972, quando fu definitivamente sospesa ⁽¹⁹⁾. 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 km a fini turistici fu riattivato a partire dal 1981. Funzionò sino al 2000, dopo di che subentrarono altri cinque anni di paralisi. Il 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. Pochi giorni dopo, il 10 novembre dello stesso anno, l'Instituto 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 das Três Caixas d'Água.

As Três Caixas d'Água. – Una delle più importanti testimonianze dell'*Estrada de Ferro* si trova nella Praça das Três Caixas d'Água, aperta al posto del vecchio Garagem do Território, nel Bairro Caiari, parte alta del centro antico di Porto Velho, dove la Rua Carlos Gomes incrocia la Rogério Weber. Si tratta di tre cisterne, chiamate «As Três Marias» ⁽²⁰⁾, divenute simbolo e logo della capitale (fig. 2). Furono costruite tra il 1910 e il 1912, per rifornire d'acqua potabile gli

(18) Dal 1914 vi 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.

(19) 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).

(20) 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.



Fig. 2 – As Três Caixas d'Água

Fonte: foto dell'autrice

operai e l'abitato. Ognuna aveva la capacità di 200.000 litri. Rimasero in funzione sino al 1957 (CMTUR, 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.

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 onnipresenza: non c'è immagine della città, *souvenir*, ricordo o discorso che non ne richiami l'esistenza. 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 pre-

senta 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 meschia 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.

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 ne rendono complessa l'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 (*ibidem*, 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 Madeira-Mamoré, sulle sponde del Madeira (fig. 3). 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 de Porto Velho*), due magazzini (*armazém de carga e descarga*, n. 1 e n. 2), un edificio per riparare macchine e vagoni (*prédio das oficinas*) 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 di tegole d'argilla convesse al centro, alla maniera francese. Il tetto sporge a protezione del passaggio che circonda l'intera costruzione. Lo sostengono pilastri 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 inattivo. 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.



Fig. 3 – *Praça da EFMM*

Fonte: foto dell'autrice

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 detto sopra. Sono chiusi lateralmente e coperti da lastre di zinco galvanizzato, con pavimenti in cemento. Quello che accoglie il museo, a destra guardando il fiume, risale al 1912. Contiguo, alla sua sinistra, sorge quello costruito nel 1943 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 interrato 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* (piattaforma di scambio rotante) 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 a 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 Ilustrada», pubblicata a Rio de Janeiro da Ângelo Agostini, che mostrano in prima pagina l'immagine degli ingegneri della Comissão Morsing, periti nella missione esplorativa del 1883, assieme agli operai ⁽²¹⁾. 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 difficoltà del terreno e del clima, documentate dal fotografo Dana B. Merrill ⁽²²⁾. Della sua opera rimangono scritti nella mente e 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 costituiti 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 cortecchia, 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

(21) «Revista Ilustrada», numeri 348, 349 e 356 del 1883.

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

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 valore etico, un sistema compositivo o uno stile che lo fanno apprezzare.

Un'eloquente costruzione è il *Prédio da antiga administração da EFMM* (Palazzo dell'antica amministrazione dell'EFMM), 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.

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. 4). L'edificio è la ricostruzione dell'antico mercato pubblico, 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 (CMTUR, 2009). La Prefettura municipale l'ha ricostruito nell'originario stile *art déco*. La facciata color avorio si apre in una successione di alte arcate decorate con i tipici motivi dello stile; all'interno, un gradevole anfiteatro in mattoncini a vista racchiude 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. 5): ha la forma di enorme francobollo da 7,00 *reais* con una locomotiva e l'immagine della linea ferroviaria; riporta le scritte «Brasil 81» e «50 anos da nacionalização da Estrada de Ferro Madeira Mamoré».

Cemitério de Candelária. – Si è poco sopra accennato fuggevolmente all'ospedale 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* («il cimitero degli eroi dimenticati») fu costruito contemporaneamente alla linea ferroviaria vicino all'omonimo complesso ospedaliero (Ferreira, 1961, p. 141; 2005, pp. 205-206) ⁽²³⁾ 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

(23) Il 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.



4 – *Mercado Cultural*

Fonte: foto dell'autrice

Cujubim, presso il Club dei sottotenenti e sergenti del V battaglione di Ingegneria delle costruzioni dell'esercito, e le abitazioni del Bairro do Triângulo. 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 differenti. 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 inghiottito si rintracciano a fatica qualche tumulo e qualche croce o lapide con poche scritte (fig. 6). 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 cripto-paesaggio, 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



Fig. 5 – Edificio della Posta con il francobollo commemorativo della nazionalizzazione dell' Estrada de Ferro Madeira Mamoré

Fonte: foto dell'autrice

carico di memoria e di storia che trasforma un ambiente, che potrebbe essere anodino e 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 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 ad accogliere personaggi ormai fiaccati e vinti. Si presentavano, infatti, «bearded like Crusoe, pallid as anæmic women, and speckled with insect bites (Tomlinson, 1912, p. 280).

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



Fig. 6 – Croce lapidea nel Cemitério de Candelária

Fonte: N. Townes, in «Momento», 2007 (in kimitirion.blogspot.com)

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 in seguito nel suo volume sulla ferrovia (2005, 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 melancolia» – come Francisco Foot Hardman chiama Ferreira (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, quasi senza 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, conservando 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 in solitudine vissero 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 lugubramente 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 e Hockey, 2001; Morris e 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. 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, dovuta alla confusione di elementi e alla 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 dona carattere e ne contrasta la banalità. In particolare, il colloquio con il patrimonio culturale di Porto Velho 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 loro valorizzazione, 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 culturali 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 sue 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 visione emozionale dei beni culturali; o, al contrario, 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* (1988, p. 290 e *passim*) e Philippe Descola in *Les Lances du Crépuscule* (1994, pp. 233-237).

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ABBAGNANO N., *Dizionario di filosofia*, Torino, UTET, 1998.
- ANDERSON B. e P. HARRISON, *Questioning Affect and Emotion*, in «Area», 2006, 38, 3, pp. 333-335.
- ANDERSON K. e S.J. SMITH, *Editorial: Emotional Geographies*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 2001, 26, 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 di), *Beni culturali e territorio: la valorizzazione dei beni culturali nella esperienza italiana*, Roma, Società Geografica Italiana, 2003, pp. 9-16 (collana «Ricerche e Studi», 13).
- ANDREOTTI G., *Antipaesaggio*, in C. CAMPIONE, F. FARINELLI e C. SANTORO LEZZI (a cura di), *Scritti per Alberto Di Blasi*, Bologna, Pàtron, 2006, pp. 55-66.
- ANDREOTTI G., *Paesaggi in movimento, paesaggi venduti, paesaggi rubati*, Trento, Artimedia-Trentini, 2007 (a).
- ANDREOTTI G. (a cura di), *La Géographie culturelle vue d'Italie*, in «Géographie et Cultures», 64, 2007 (b), pp. 7-34.
- ANDREOTTI G., *Riscontri di geografia culturale*, Trento, Artimedia-Trentini, 2008 (a) (1ª ed. 1994).
- ANDREOTTI G., *Per un'architettura del paesaggio*, Trento, Artimedia-Trentini, 2008 (b) (1ª ed. 2005).
- ANDREOTTI G., *Architettura del paesaggio e poetiche emozionali*, in E. SORACI (a cura di), *Atti del Convegno «Dall'immagine all'immaginato: una nuova percezione della Geografia» (Casale Monferrato 4-6 settembre 2008)*, Casale Monferrato, Assessorato Pubblica Istruzione, in corso di stampa.
- ANDREOTTI G., *Paesaggi razionali, paesaggi sensoriali, psicologia ambientale. Introduzione*, in PERSI (2010), pp. 529-532.
- BACHELARD G., *La Terre et les rêveries de la volonté*, Parigi, José Corti, 1948.
- BACHELARD G., *La poétique de l'espace*, Parigi, Presses Universitaires de France, 1957 (ed. it. *La poetica dello spazio*, Bari, Dedalo, 1975).
- BARBARA A., *Storie di architettura attraverso i sensi*, Milano, Bruno Mondadori, 2000.
- BARBARA A. e A. PERLISS, *Architetture invisibili: l'esperienza dei luoghi attraverso gli odori*, Milano, Skira, 2006.
- BARRETO P. e altri, *Pressão humana na foresta amazonica brasileira*, Belém, Wri e Imazon, 2006.
- BERTAGNA B., *Brevíssima história da Madeira-Mamoré*, Porto Velho, s.e., 2000.
- BORZACOV Y.P., *Estrada de ferro Madeira-Mamoré: uma história em fotografias*, Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia, Porto Velho, Grafel, 2004.
- BORZACOV Y.P., *Porto Velho. 100 Anos de historia, 1907-2007*, Porto Velho, Primor Forms, 2007.
- BROSSE J., *Inventaire des senses*, Parigi, Grasset, 1965.

- BROWDER J.O., *Public Policy and Deforestation in the Brazilian Amazon*, in R. REPETTO e M. GILLIS (a cura di), *Public Policies and the Misuse of Forest Resources*, Cambridge (MA), University of Cambridge Press, 1988, pp. 247-283.
- BROWDER J.O. (a cura di), *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 S. COUNSELL e T. RICE (a cura di), *The Rainforest Harvest: Sustainable Strategies for Saving Tropical Forests*, Londra, Friends of the Earth Trust, 1992 (a).
- BROWDER J.O., *The Limits of Extractivism: Tropical Forest Strategies beyond Extractive Reserves*, in «Bioscience», 1992 (b), 42, 3, pp. 174-181.
- BROWDER J.O., *Social and Economic Constraints on the Development of Market-oriented Extractive Systems in Amazon Rain Forests*, in «Advances in Economic Botany», 1992 (c), 9, pp. 33-41.
- BROWDER J.O., *Surviving in Rondônia: The Dynamics of Colonist Farming Strategies in Brazil's Northwestern Frontier*, in «Studies in Comparative International Development», 1994, 29, 3, pp. 45-69.
- BROWDER J.O., *Conservation and Development Projects in the Brazilian Amazon: Lessons from the Community Initiative Program in Rondônia*, in «Environmental Management», 2001, 29, 6, pp. 750-762.
- BROWDER J.O., *The Urban-rural Interface: Urbanization and Tropical Forest Cover Change*, in «Urban Ecosystems», 2002, 6, pp. 21-42.
- BROWDER J.O. e B.J. GODFREY, *Rainforest Cities: Urbanization Development and Globalization of the Brazilian Amazon*, New York, Columbia University Press, 1997.
- BROWDER J.O. e M.A. PEDLOWSKI, *Agroforestry Performance on Small Farms in Amazonia: Findings from the Rondônia Agroforestry Pilot Project*, in «Agroforestry Systems», 2000, 49, pp. 63-83.
- BROWDER J.O., M.A. PEDLOWSKI e P.M. SUMMERS, *Land Use Patterns in the Brazilian Amazon: Comparative Farm-level Evidence from Rondônia*, in «Human Ecology», 2004, 32, 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. e V. GUARRASI (a cura di), *Beni culturali e geografia*, Bologna, Pàtron, 1994.
- CAMPORES 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, 1999.
- CASSIRER E., *Philosophie der symbolischen Formen. Erster Teil: Die Sprache*, Berlino, Bruno Cassirer, 1923 (trad. it. *La filosofia delle forme simboliche*, I, *Il Linguaggio*, Firenze, Sansoni, 2004).
- CASSIRER E., *Philosophie der symbolischen Formen. Zweiter Teil: Das mythische Denken*, Berlino, Bruno Cassirer, 1925 (trad. it. *Linguaggio e mito*, Milano, SE, 2006, collana «Testi e documenti»).
- CLAVAL P., *La fabrication du Brésil. Une grande puissance en devenir*, Parigi, 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. Cidade de todos*, Porto Velho, 2009 (consultabile in www.portovelho.ro.gov.br/turismo/index.html).
- 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 di), *Fronteiras*, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1988, pp. 167-194.
- CRAIG N., *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição*, San Paolo, Nacional, 1947.
- DARDEL E., *L'Homme et la Terre. Nature de la réalité géographique*, Parigi, PUF, 1952 (trad. it. *L'Uomo e la Terra. Natura della realtà geografica*, Milano, Unicopli, 1986).
- DAVIDSON J., L. BONDI e M. SMITH (a cura di), *Emotional Geographies*, Aldershot-Burlington, Ashgate, 2005.
- DESCOLA P., *Les Lances du Crépuscule*, Parigi, Plon, 1994 (collana «Terre Humaine»).
- DONEGANA C., *Nel cuore verde del Brasile*, in «Città Nuova», 15, 5 agosto 2009 (consultabile in www.cittanuova.it/FILE/PDF/articolo20457.pdf).
- DORFLES G., *Elogio della disarmonia*, Milano, Garzanti, 1986.
- DULAU R. e J.-R. PITTE (a cura di), *Géographie des odeurs*, Parigi, L'Harmattan, 1998.
- Enciclopedia della Geografia*, Milano, RCS Quotidiani, 2006.
- FACULDADE SÃO LUCAS, *Projeto memórias e imagens de Porto Velho*, Porto Velho, Faculdade São Lucas, 2002.
- FERNANDES A.O., *Madeira-Mamoré: do gênio humano ao abandono*, Porto Velho, Rondofoms, 2005.
- FARÉ I. (a cura di), *Il discorso dei luoghi*, Napoli, Liguori, 1992.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA (FIERO), *Rondônia. Perfil e Diretrizes*, Porto Velho, FIERO, 1995.
- FERREIRA M.R., *Nas selvas amazônicas*, San Paolo, Ed. Biblos, 1961.
- FERREIRA M.R., *A Ferrovia do Diabo*, San Paolo, Melhoramentos, 2005 (1ª ed. 1959).
- Ferrovia Do Diabo: Desafio No Inferno Verde*, regia di B. BERTAGNA, Brasile, 1987.
- DA FONSECA D.R., *Uma cidade à Far West: tradição e modernidade na origem de Porto Velho*, in SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA ESPORTE E TURISMO, *Porto Velho conta a sua história*, Porto Velho, ABG, 1998.
- DA FONSECA D.R., *Estudos de História da Amazônia*, Porto Velho, Gráfica e Editora Maia, 2007.
- FOOT HARDMAN F., *Trem fantasma: a modernidade na selva*, San Paolo, Companhia das Letras, 2005 (1ª ed. 1988).
- GALLIOT E., *Noms de paysages. Proposition pour un cinquième critère*, in «Géographie et Cultures», 1995, 13, pp. 75-93.
- GOETHE J.W., *La teoria dei colori*, Milano, Mondadori, 1987.
- GAULD C.A., *The Last Titan. Percival Farquhar*, Palo Alto (CA), Stanford University, 1964

- (ed. brasileira Farquhar, *o último titã: um empreendedor americano na América Latina*, tradução Eliana do Vale, San Paolo, Editora de Cultura, 2006).
- GOMES DA SILVA A., *Nos rastros dos pioneiros*, Porto Velho, Escopo, 1984.
- GOMES DA SILVA A., *Amazônia. Porto Velho*, Porto Velho, 1991.
- GOMES DA SILVA A., *Conhecer Rondônia. Porto Velho*, M&M, 1997.
- 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., P. PIRO e A. BLIN, *De quelle Amazonie le monde a-t-il besoin?*, Rio de Janeiro, Creative Commons, 2008.
- HALL E.T., *The Hidden Dimension*, New York, Doubleday, 1966 (ed. it. *La dimensione nascosta. Significato delle distanze tra i soggetti umani*, Milano, Bompiani, 1968).
- HALLAM E. e J. 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. it., *Geopsyche*, Roma, Paoline, 1960).
- HILLMAN J., *L'anima dei luoghi. Conversazione con Carlo Truppi*, Milano, Rizzoli, 2004.
- HUGO V., *50 anos do Território Federal do Guaporé 1943-1993*, Porto Velho, SER, 1996.
- HUGO V., *Desbravadores*, Porto Velho, ABG, 1998, 2 voll. (1ª ed. 1959).
- VON HUMBOLDT A., *Ansichten der Natur: mit wissenschaftlichen Erläuterungen*, Tübinga, Cotta, 1808 (ed. it. *Quadri della natura*, Scandicci, La Nuova Italia, 1998).
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), *Rondônia*, Rio de Janeiro, Governo Federal do Brasil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2009 (a).
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), *Porto Velho*, Rio de Janeiro, Governo Federal do Brasil, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2009 (b).
- KEARNEY A., *Homeland Emotion: An Emotional Geography of Heritage and Homeland*, in «International Journal of Heritage Studies», 15, 2-3, 2009, pp. 209-222.
- KOOLHAAS R., *Junkspace*, Macerata, Quodlibet, 2006.
- KOZEL S. e altri, *Expedição Amazônica: desvendando espaço e representações dos festejos em comunidades amazônicas*, Curitiba, SK ed., 2009.
- KRAVIGNY F.W., *The Jungle Route*, New York, Orlin Tremaine Company, 1940.
- LEHMANN H., *Essays zur Physiognomie der Landschaft*, Stoccarda, Franz Steiner Verlag Wiesbaden, 1986 («Erdkundliches Wissen», 83).
- LÉVI-STRAUSS C., *Tristes tropiques*, Parigi, Plon, 1955 (ed. it. *Tristi tropici*, Milano, Mondadori, 1988).
- LIMA D. e J. POZZOBON, *Amazônia sócio ambiental: sustentabilidade ecológica e diversidade social*, in «Estudos Avançados», 2005, Instituto de Estudos Avançados, Universidade São Paulo, 19, 54, pp. 45-76 (consultabile in www.scielo.br/pdf/ea/v19n54/03.pdf).
- LOPES SARAIVA A. e J. SILVA DA COSTA, *Espacialidade das festas religiosas em comunidades ribeirinhas de Porto Velho, Rondônia*, in «Espaço e Cultura», 2008, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 24, pp. 7-18.

- MACHADO DE LIMA A., *Terras de Rondônia*, Rio de Janeiro, Parecis, 1997 (1ª ed. 1969).
- MADDRELL A., *Mapping changing Shades of Grief and Consolation in the Historic Landscape of St. Patrick's Isle, Isle of Man*, in M. SMITH e altri (a cura di), *Emotion, Place and Culture*, Farnham-Burlington, Ashgate, 2009, pp. 35-55.
- MATIAS F., *Pioneiros. Ocupação humana e trajetória política de Rondônia*, Porto Velho, Gráfica e Editora Maia, 1997.
- MEIRELLES FILHO J., *Amazzonia*, Milano, Corbaccio, 2007.
- MENEZES N. e I.G. DEYVESSON, *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. DE A., *Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas implicações para o desenvolvimento regional*, in «Estudos Avançados», 2005, 19, 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*, in «Human Ecology», 1993, 21, 1, pp. 1-21.
- MORRIS S.M. e C. THOMAS, *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 e M. SMITH (a cura di), *Emotional Geographies*, Aldershot-Burlington, Ashgate, 2005, pp. 19-32.
- MURRAY-SCHAFER R., *Il paesaggio sonoro*, Milano, Ricordi-Unicopli, 1997.
- NOGUEIRA J., *A Madeira Mamoré: a bacia do Mamoré*, in «Jornal do Comércio», Rio de Janeiro, 31 gennaio 1913.
- NUNES LEAL P., *O Outro Braço da Cruz*, Porto Velho, Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1984.
- DE OLIVEIRA O.A., *Assim é Rondônia*, Porto Velho, Dinâmica, 2000.
- DE OLIVEIRA O.A., *Geografia de Rondônia. Espaço & produção*, Porto Velho, Dinâmica, 2001.
- PALLASMAA J., *The Eyes of the Skin. Architecture and the Senses*, New York, John Wiley, 2005 (ed. it. *Gli occhi della pelle. L'architettura e i sensi*, Milano, Jaca Book, 2007).
- PASCAL B., *Pensées*, Parigi, Faugère, 1844.
- PENHA DE MENEZES E., *Retalhos para a história de Rondônia*, Porto Velho, PMPV, I, 1980; II, 1990.
- PERDIGÃO F. e L. BASSEGIO, *Migrantes amazônicos – Rondônia. Trajetória da ilusão*, San Paolo, Loyola, 1992.
- PEREIRA DE REZENDE N., *Carajás: memórias da descoberta*, Rio de Janeiro, Gráfica e Editora Stampa, 2009.
- PERSI P. (a cura di), «*Territori contesi. Campi del sapere, identità locali, istituzioni, progettualità paesaggistica*». *Atti del IV Convegno Internazionale di Beni Culturali (Pollenza, 11-13 luglio 2008)*, Pollenza, Ciocca, 2009.
- PERSI P. (a cura di), «*Territori emotivi. Geografie emozionali*». *Atti del V Convegno Internazionale di Beni Culturali (Fano, 4-6 settembre 2009)*, Fano, Grapho5, 2010.

- PILE S., *The Body and the City: Psychoanalysis, Space and Subjectivity*, Londra-New York, Routledge, 1997.
- PITTE J.-R., *Introduction*, in R. DULAU e J.-R. PITTE (a cura di), *Géographie des odeurs*, Parigi, L'Harmattan, 1998, pp. 7-14.
- PONTES PINTO E., *Rondônia. Evolução histórica*, Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.
- RITIMO, *Amazonie de tous les dangers, Amazonie de tous les espoirs*, Parigi, Des dossiers en ligne, 2009 (collana «Les dossiers documentaires»).
- 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*, Parigi, Aubier, 1978.
- ROGER A., *Court traité du paysage*, Parigi, Gallimard, 1997 (ed. it. *Breve trattato del paesaggio*, Palermo, Sellerio, 2009).
- SAMPAIO W. e V. SILVA, *Os povos indígenas de Rondônia: contribuições para com a compreensão de sua cultura e de sua história*, Porto Velho, Unir, 1998.
- SANTILLI M., *Madeira-Mamoré: imagem & memória*, San Paolo, 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, *Diagnóstico Socioeconômico: Cacoal*, Porto Velho, 1999.
- SILVA DA COSTA J., *Mito e Lugar. Dissertação de Mestrado*, San Paolo, EDUSP, 1994.
- SMITH M. e altri (a cura di), *Emotion, Place and Culture*, Farnham-Burlington, Ashgate, 2009.
- SOARES MACEDO S., *Quadro do paisagismo no Brasil*, San Paolo, EDUSP, 1999.
- SOBRAL DA SILVA MARROCOS A., *Uma história da Estrada de Ferro Madeira Mamoré*, in FUNDAÇÃO CULTURAL DO ESTADO DE RONDÔNIA, *Compêndio de história de Rondônia*, Porto Velho, FUNCER, 1993.
- DE SOUZA M., *Mad Maria*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1980.
- TEIXEIRA C.C., *Visões da Natureza. Seringueiros e Colonos em Rondônia*, San Paolo, 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 SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA ESPORTE E TURISMO, *Porto Velho conta a sua história*, Porto Velho, ABG, 1998 (1ª ed. 1988).
- THERY H., *Routes transamazoniennes et réorganisation de l'espace: le cas de Rondônia*, in «Les Cahiers d'Outre-Mer», 1981, 34, 133, pp. 5-22.
- THIÉBLLOT M.J., *Rondônia: um folclore de luta*, San Paolo, Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1977.
- THRIFT N., *Intensities of Feeling: Towards a Spatial Politics of Affect*, in «Geografiska Annaler: Series B», 2004, 86, 1, pp. 57-78.

- THRIFT N.J., *Non-representational Theory. Space, Politics, Affect*, Londra, Routledge, 2007.
- TOMLINSON H.M., *The Sea and the Jungle*, New York, E.P. Dutton & Company, 1912.
- VALVERDE O., *A organização do espaço na faixa da Transamazônia*, I, Rio de Janeiro, IBGE, 1979.

EMOTIONAL AMAZONIA: PORTO VELHO – Porto Velho, Capital of Rondônia (Brazil) consitue an excellent case of study for the emotional geography. Born in the Amazon Rainforest at the early twentieth century as the northern terminus of the Madeira-Mamoré railway, the city has expanded considerably during the century. The railway history, now abandoned, is embodied in the area, 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.

Università degli Studi di Trento, Dipartimento di Filosofia, Storia e Beni Culturali

giuliana.andreotti@lett.unitn.it