



MEMÓRIAS VENCEDORAS E ESQUECIMENTOS FUNDADORES: A ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ E O APAGAMENTO DAS OUTRAS NARRATIVAS DE PORTO VELHO

WINNING MEMORIES AND FOUNDATIONAL FORGETTINGS: THE MADEIRA-MAMORÉ RAILWAY AND THE ERASURE OF OTHER NARRATIVES OF PORTO VELHO

Mara Genecy Centeno Nogueira¹

Elis da Silva Oliveira²

Maria Alice Azevedo de Albuquerque³

RESUMO:

A história de Porto Velho, frequentemente associada à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), consolidou-se em torno de um mito fundador que privilegia a ferrovia como matriz identitária e eixo civilizatório. Contudo, essa narrativa hegemônica opera silenciamentos sistemáticos de outras memórias urbanas, ribeirinhas, indígenas, afro-amazônicas e populares, que também constituem o tecido histórico da cidade. O presente artigo, inspirado em uma abordagem foucaultiana, analisa os mecanismos de poder-saber que instituíram a ferrovia como memória oficial, bem como os dispositivos de apagamento que invisibilizaram epistemologias beradeiras, práticas religiosas, corpos subalternizados e temporalidades orais. A partir de documentação histórica, estudos da memória e depoimentos culturais, argumenta-se que a memória da EFMM se tornou vencedora não por representar a totalidade do passado, mas por saturação política e discursiva. Propõe-se, por fim, uma reinterpretação plural do nascimento da cidade, deslocando o mito do “único acontecimento fundador” e reconhecendo os múltiplos lugares de origem que resistem nas margens do Madeira.

Palavras-chave: Memória; Poder; Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; Porto Velho; Narrativas Subalternas.

ABSTRACT: The history of Porto Velho, often associated with the Madeira-Mamoré Railway (EFMM), has been consolidated around a founding myth that privileges the railroad as an identity matrix and civilizing axis. However, this hegemonic narrative operates systematic silences of other urban, riverside, Indigenous, Afro-Amazonian, and popular memories that also constitute the city's historical fabric. This article, inspired by a Foucauldian approach, analyzes the power-knowledge mechanisms that established the railway as official memory, as well as the erasure devices that rendered riverside epistemologies, religious practices, subalternized bodies, and oral temporalities invisible. Drawing from historical documentation, memory studies, and cultural testimonies, the argument presented here is that the EFMM's memory became dominant not because it represents the totality of the past, but due to political and discursive saturation. Finally, the article proposes a plural reinterpretation

¹ Professora doutora do Departamento Acadêmico de História (DAH) e dos Programas de Mestrado em História da Amazônia (PPGHAM) e do Mestrado e Doutorado em Letras -PPGL da Universidade Federal de Rondônia – UNIR. E-Mail: maracenteno@unir.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0660-2128>

² Mestre em História e Estudos Culturais pela Universidade Federal de Rondônia – UNIR. E-mail: elisoliveiraa@gmail.com

³ Mestranda em Estudos Literários pela Fundação Universidade Federal de Rondônia - UNIR. E-mail: maria_aliceazevedo@hotmail.com

of the city's origins, displacing the myth of a "single founding event" and recognizing the multiple places of emergence that persist along the margins of the Madeira River.

Keywords: Memory; Power; Madeira-Mamoré Railway; Porto Velho; Subaltern Narratives.

1. INTRODUÇÃO

Toda cidade nasce mais de uma vez. Há o nascimento dos documentos, das atas, dos decretos e de tinta e cartório, que costuma acreditar ser o único digno de constar na história. Há o nascimento das ruas, dos sons, das práticas e dos silêncios. E há ainda o nascimento que nunca se escreve, mas pulsa: vibra no subterrâneo do tempo, ecoa das margens, desperta nos interstícios da memória coletiva. Porto Velho, erguida na confluência entre águas e trilhos, tornou-se exemplo dessa disputa entre origens oficiais e memórias relegadas à sombra.

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), palco de febres que abateram corpos e de esforços que beiraram o impossível, transformou-se, ao longo do século XX, no grande mito fundador de Porto Velho. É um mito multifacetado: estatal, escolar, turístico, afetivo. Sua história circula como aquilo que Michel Foucault (1979) chamou de um regime de verdade, ou seja, um conjunto de discursos repetidos, legitimados e amplificados por governos, museus, escolas e pela própria academia, até parecerem naturais, quase incontornáveis.

A ferrovia, assim, não apenas explica o nascimento da cidade; ela o determina, delimita e normaliza. O mito não narra: o mito governa.

Nesse contexto, perguntar “de onde vem o poder de uma lembrança?” torna-se, portanto, uma interrogação profundamente política. A memória, como demonstrou Maurice Halbwachs (2006), não é um arquivo individual, mas uma construção social, moldada por grupos que selecionam o que deve permanecer e o que pode ser esquecido.

Assim, a EFMM tornou-se a memória vitoriosa não por representar todo o passado, mas por instaurar-se como o passado legítimo. Ela venceu por saturação política e discursiva: celebrações anuais, livros didáticos, decretos de tombamento, discursos de governadores, fotografias icônicas, roteiros turísticos, projetos de revitalização. A ferrovia ganhou não apenas porque foi contada, mas porque ocupou o espaço de todas as outras possíveis narrativas.

Mas o que acontece com as memórias que não couberam nos trilhos?

Recorremos aqui à provocação de Walter Benjamin (2020), que afirmou que todo monumento da cultura é também um monumento da barbárie. O que significa dizer que, o mesmo monumento que exalta uma obra técnica apresenta histórias de expulsões, deslocamentos,

apagamentos e silenciamentos. A ferrovia, nesse contexto, iluminada pelo discurso do progresso obscureceu as sociedades indígenas que conviviam com o rio muito antes da locomotiva. O aparato técnico que exaltou e ainda exalta a modernidade esconde os corpos adoecidos, os trabalhadores sem nome, os que foram enterrados às pressas, sem lápide, sem registro, sem luto coletivo. O apito da locomotiva, tão romantizado, abafou o som lento das canoas, das rezas noturnas e dos tambores discretos dos terreiros que moldaram o cotidiano beradeiro.

A intenção deste estudo é, portanto, produzir uma arqueologia das memórias de Porto Velho, arqueologia no sentido foucaultiano, que não busca a origem pura, mas investiga as condições que tornaram certas versões possíveis e outras impensáveis. É vasculhar o que a modernidade ferroviária tentou soterrar: epistemologias beradeiras, cosmogonias indígenas, temporalidades lentas, narrativas negras de fuga e pertencimento e práticas religiosas reprimidas.

Mais do que recontar a história, é preciso questionar as formas de contá-la.

E aqui, é crucial ao demonstrar como o silenciamento é um processo ativo, que começa na produção dos arquivos, continua na sua preservação seletiva e culmina na narrativa oficial. Porto Velho não foi exceção: a cidade nasceu muitas vezes, mas apenas uma dessas versões ganhou o selo de oficialidade.

Contudo, mesmo os discursos hegemônicos vacilam. Nas margens do rio Madeira sobrevivem memórias contra-hegemônicas: as histórias contadas nos quintais, os relatos de antigos beradeiros, as narrativas indígenas sobre o território que antecederam qualquer contrato, as rodas de santo, os rituais de cura, as lembranças de migração forçada, as festas de santo que resistem aos calendários oficiais. Essas memórias, embora subalternizadas, não são frágeis. São persistentes, como água contra pedra.

Ao ampliar o campo de visibilidade, percebe-se que Porto Velho não nasceu apenas da ferrovia. A ferrovia é uma das versões possíveis, e talvez a mais barulhenta. Mas há nascentes múltiplas: o porto improvisado, as aldeias pré-coloniais, as primeiras comunidades negras da região, as travessias beradeiras, as histórias orais que resistiram ao apagamento, os gestos cotidianos que sustentavam a vida antes de os trilhos chegarem e depois de serem desativados.

Este artigo propõe, assim, um deslocamento crítico: desmontar o mito do “único acontecimento fundador” e reconhecer que a cidade é fruto de muitas mãos, muitos tempos, muitas epistemologias. O que o poder tentou unificar, a história, essa senhora teimosa, insiste em multiplicar.

Se a ferrovia é um monumento, as margens são suas contraescrita. E é nelas que encontramos a cidade que não coube nos livros, mas que nunca deixou de existir.

2. MEMÓRIA, PODER E REGIMES DE VERDADE

A história jamais é um caminho reto pavimentado pela boa vontade dos cronistas. É, antes, um terreno acidentado, feito de declives abruptos, cortes, falhas e camadas sobrepostas que se negam mutuamente. Não é o acúmulo do que “realmente aconteceu”, mas o produto das batalhas travadas no campo dos discursos. Batalhas que determinam quem tem o direito de dizer o passado, quem pode nomear os acontecimentos, quem organiza a cronologia e quem fica relegado à sombra. Nesse sentido, não existe origem pura, transparente ou inocente: o que chamamos de “começo” é sempre o resultado de uma operação de poder. Toda origem é construída, selecionada, higienizada e performada.

O chamado regime de verdade, na perspectiva foucaultiana, é o mecanismo pelo qual certos discursos, são validados por instituições capazes de conferir a eles autoridade: escolas, arquivos, museus, governos, editoras, universidades, empresas, memorialistas oficiais. São esses dispositivos que estabelecem a aparência de naturalidade histórica, como se o passado tivesse sido sempre assim, como se a memória dominante emergisse espontaneamente, líquida como as águas do Madeira. Mas nada disso é espontâneo. O regime de verdade é uma engrenagem sofisticada que faz da repetição institucional um ato de soberania (Foucault, 1979). A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, nesse jogo, tornou-se uma verdadeira máquina de produzir consenso. Um mito fundador de grande potência narrativa, mantido e reforçado por arquivos que guardam apenas parte das vozes, por museu que seleciona cuidadosamente suas vitrines, por livros que trazem a ferrovia como marco inaugural, por discursos políticos que reiteram o heroísmo dos “pioneiros” e por um turismo que transforma sofrimento e morte em atração. A EFMM não é apenas uma memória: ela atua como operador identitário, a peça central de uma cronologia que decide onde a cidade começa e, portanto, onde ela não pode começar.

Halbwachs (2006) explicita que a memória se dá sempre em grupo: ela depende de redes sociais, disputas simbólicas e continuidades escolhidas a dedo. Assim, lembrar é sempre um ato coletivo, e, muitas vezes, um ato de exclusão. Nora (1989), ao formular os lugares de memória, revela que certos objetos, paisagens ou narrativas funcionam como depósitos cristalizados da identidade. A EFMM, nesse sentido, não é apenas um conjunto de trilhos: é um teatro ritualizado, onde se encena continuamente a história de coragem, febre, engenharia e morte.

Uma dramaturgia que assegura à cidade uma origem moderna, épica e internacional, atributos valorizados e celebrados.

Mas toda celebração exige sombras.

Trouillot (2016), ao analisar os processos de silenciamento, mostra que o não-dito não é ausência, mas produção. Silenciar, portanto, é trabalho: político, discursivo e institucional. É escolher o que não entra no arquivo, o que não se conta no museu, o que não se escreve nos manuais escolares, o que não se celebra nos feriados, o que não se transmite à próxima geração. Em Porto Velho, o mito da ferrovia não apenas ilumina um passado técnico e grandioso: ele apaga territórios inteiros de experiência, sufoca epistemologias ribeirinhas, esconde cosmologias indígenas, minimiza heranças afro-amazônicas, reduz religiosidades de terreiro à condição de nota de rodapé e, ao mesmo tempo, deslegitima memórias que não cabem na moldura do progresso, como já mencionado anteriormente.

Esses grupos não foram apenas negligenciados; foram ativamente deslocados para fora da narrativa vencedora, tal como Foucault descreve quando fala das formações discursivas que determinam quem pode existir como sujeito histórico.

Ampliar a compreensão do passado significa, então, recuperar o litígio, ouvir os desacordos, rastrear as fissuras. Significa realizar aquilo que Foucault (2009) nomeia arqueologia: escavar não a verdade definitiva, mas os estratos que revelam a luta. E a luta está lá, insistente, nas margens do Madeira, nos altares dos terreiros, nas festas de matriz africana, nos relatos transmitidos oralmente, nas narrativas beradeiras que não aparecem nos arquivos do Estado, nos gestos cotidianos dos povos que a ferrovia tentou contornar ou domesticar.

Assim, a memória da EFMM não é um espelho do que aconteceu; é o resultado de um triunfo discursivo. Triunfo que ergueu seu arco comemorativo sobre camadas de ausência.

A consolidação dessa memória ferroviária não se deu por acaso; ela se impôs por saturação discursiva, espécie de cerco narrativo que impede outras versões de emergirem com força equivalente. Esse processo envolve, pelo menos, três mecanismos fundamentais:

O primeiro é o da repetição, que fez da narrativa heroica da EFMM uma espécie de tessitura contínua que atravessa livros comemorativos, documentários nostálgicos, entrevistas com antigos ferroviários, folhetos turísticos e até conversas cotidianas entre moradores mais antigos. O enredo é sempre o mesmo: coragem, ousadia, enfrentamento da natureza e sacrifício. Essa repetição funciona como ritual disciplinador, a ponto de transformar um acontecimento complexo e contraditório em mito coeso, confortável e familiar. Nesse sentido, Foucault

(2014), infere que a repetição institucional não apenas reforça, mas molda percepções: ela normatiza.

O segundo mecanismo é o da monumentalização que converteu reiteradamente a ferrovia em objeto monumental, seja pelos restos físicos dos trilhos, seja pelos museus que a celebram, pelas placas comemorativas, pelas fotografias em preto e branco expostas em repartições públicas, ou pelas festividades oficiais que a invocam como “memória de todos nós”. A monumentalização congela o tempo, cristaliza o passado numa forma fixa e impede que outras narrativas disputem esse espaço simbólico. Como afirmaria Nora (1989), o monumento se torna um lugar de memória, não pela materialidade em si, mas pelo investimento emocional e institucional que o transforma em artefato identitário.

E o terceiro é o mecanismo da escolarização que converteu a EFMM como marco inaugural nos manuais didáticos e com isso contribuiu para consolidar a referida linha férrea como dogma histórico. A escola opera como um dos mais potentes dispositivos de naturalização: ao ensinar que a cidade “começa” com a estrada de ferro, a instituição escolar incorpora a narrativa hegemônica ao corpo das verdades públicas. Quando a memória se torna currículo, ela ganha uma aura de neutralidade que esconde seu caráter seletivo.

Como observa Chartier (1990), a força dos discursos hegemônicos raramente provém de sua coerência argumentativa, sua eficácia reside na capacidade de se tornarem hábito, rotina, aquilo que “sempre foi assim”. Não se trata apenas de convencer; trata-se de habituar o olhar. Uma vez naturalizado, o discurso não precisa mais se justificar: ele se impõe como evidência. Assim, o mito da EFMM deixa de ser uma narrativa entre outras e passa a funcionar como lente única através da qual todo o passado deve ser lido.

Em termos foucaultianos, o que vemos aqui é o funcionamento de um dispositivo de memória, que organiza o que pode ser dito, o que merece ser lembrado e o que deve permanecer no subterrâneo do esquecimento (Foucault, 2009). A EFMM tornou-se o regime de verdade dominante não por representar fielmente o passado, mas por articular instituições, afetos, interesses e práticas discursivas que criam e sustentam sua primazia.

E, no entanto, como lembra Benjamin (2020), nenhum monumento consegue livrar-se completamente daquilo que tentou ocultar. As vozes apagadas não desaparecem: elas retornam como murmúrio, como fissura, como insistência. Cada trilho enferrujado guarda a marca de quem o carregou. Cada fotografia heroica guarda as sombras daqueles que ficaram fora do enquadramento. Cada comemoração pública guarda o eco dos que nunca foram convidados.

3. ENTRE TRILHOS E MARGENS

Se o patrimônio, como argumenta Françoise Choay (2001), é sempre uma construção histórica, nunca um espelho inocente do passado, mas uma operação de seleção conduzida por sensibilidades e poderes, então compreender Porto Velho exige ultrapassar a narrativa única que fez da Madeira-Mamoré sua certidão oficial. Patrimônio não é coleção de objetos; é projeto político, gesto de memória, escolha que distingue o que deve ser lembrado e o que pode ser esquecido.

É nesse ponto que Michel Foucault (2009) nos oferece ferramentas fundamentais. Ao analisar os regimes de verdade e as formas pelas quais o poder organiza o campo do dizível, acaba por nos ajudar a compreender que as cidades não apenas acumulam ruínas: elas produzem discursos que legitimam certas ruínas em detrimento de outras. A ferrovia, convertida em mito fundador, tornou-se parte desse dispositivo: uma narrativa elevada ao estatuto de verdade histórica.

Entretanto, reconhecer o caráter construído desse mito não significa negar a importância da Madeira-Mamoré, longe disso. Significa, antes, desativar o privilégio que a transformou em voz única e permitir que outras memórias, igualmente estruturantes, finalmente respirem. Uma cidade que deseja compreender sua própria formação precisa acolher o coro, não apenas o solista.

Assim, ampliar o horizonte patrimonial é também ampliar a própria ideia de cidade. Há patrimônios materiais e imateriais que atravessam Porto Velho desde antes, durante e depois da chegada dos trilhos: as aldeias indígenas e suas cosmogonias; as travessias beradeiras que moldaram modos de vida, técnicas construtivas e calendários de cheia e vazante; os saberes das rezadeiras, seringueiras, parteiras e curadoras; os cantos de trabalho nos barracões, os modos de ocupar as margens; as rotas de migração que costuraram identidades múltiplas; os rituais e festas que sobreviveram mesmo quando o Estado não as nomeava.

Esses patrimônios, invisibilizados pelas lentes oficiais, constituem aquilo que Choay (2001) denominou de polis-memória: não uma cidade congelada em monumentos, mas um território vivo, tecido por múltiplas camadas de lembrança. Trata-se de um espaço onde diferentes tempos, grupos e sensibilidades coexistem, nem sempre em harmonia, mas sempre em tensão criadora. Na polis-memória, o passado não é uma linha reta; é um campo móvel em que vozes reprimidas insistem em retornar, disputando sentidos com as narrativas que o poder tentou fixar.

Assim, cada patrimônio marginalizado, um ritual indígena, um modo de trabalhar a madeira, um percurso de migração, um saber de cura, reabre o território para novas leituras. Ele rompe o silêncio imposto, desafia a versão oficial e recria continuamente a cidade. A polis- memória é, portanto, um lugar de convivência e conflito, em que camadas diversas não apenas se sobrepõem, mas dialogam, friccionam e reinventam o próprio tecido urbano.

Retomar essas vozes não implica apagar a ferrovia, ao contrário: implica situá-la no concerto mais amplo das experiências que moldaram o território. Implica recusar a ideia de que um único monumento possa carregar, sozinho, o peso de toda a formação urbana. Implica compreender que, ao lado dos trilhos, corre um rio de memórias ainda mais antigo, ainda mais profundo, ainda mais teimoso.

O gesto que se propõe aqui, portanto, é um gesto de ampliação: expandir o patrimônio, expandir o campo do visível, expandir a própria cidade. Reconhecer a ferrovia, sim, mas também reconhecer as aldeias primeiras, as rotas dos seringueiros, as sabedorias das curadoras e as práticas que resistem fora dos manuais.

Porto Velho não nasceu apenas do ferro e do parafuso. Nasceu da palavra dita à beira do fogo, do passo no barranco, da reza que cura, da canoa que atravessa, do gesto que se repete. E é nessa pluralidade, finalmente reconhecida, que a cidade encontra sua forma mais verdadeira.

4. A LITERATURA RONDONIENSE NA FABRICAÇÃO DO MITO FUNDADOR

Antes de tomar a literatura rondoniense como simples depositária de memórias ou como expressão transparente de uma identidade regional, é preciso interrogar, à maneira de Foucault, quais operações de poder tornam possível que certos enredos prosperem enquanto outros não.

Ao percorrer romances, crônicas, reportagens literárias e memórias publicados em Rondônia e sobre Rondônia, percebe-se que a ferrovia comparece não como tema eventual, mas como matriz narrativa. Os textos retornam obsessivamente à imagem do trilho, ao trem fantasma, ao suor e à febre; recuperam o vocabulário da epopeia, do sacrifício e do heroísmo técnico; e tornam Porto Velho uma cidade fundada pela ousadia de estrangeiros que se enfrentaram com uma natureza descrita como selvagem, hostil, quase demoníaca.

Em chave foucaultiana, a pergunta que se impõe não é por que a literatura retrata assim?, mas que condições históricas permitiram que apenas assim fosse possível retratar? É nessa virada de chave que o mito fundador deixa de ser um tema da ficção e passa a ser um

dispositivo, isto é, um arranjo de práticas, saberes e instituições que produz, organiza e legitima um modo particular de ser e lembrar.

O resultado é uma narrativa com poder de ordenação:

Ela transforma a Madeira-Mamoré em eixo primordial da história local; converte engenheiros e aventureiros em protagonistas incontornáveis da fundação; relega seringueiros, indígenas, curadoras, barqueiros e beradeiros ao papel de coadjuvantes, quando muito citados como cenário, quase nunca como centro interpretativo.

Aqui, o gesto foucaultiano se faz necessário: onde há exclusão de enunciação, há política da verdade. E onde essa política opera, surgem assimetrias que moldam o que a cidade acredita ser.

A literatura não apenas recupera o mito, ela o reforça e o adensa. Quando transforma o trem em entidade viva, fantasma ou demônio; quando descreve Porto Velho como “fim de mundo”, “lugar do diabo” ou “desafio insano”; quando estetiza o sofrimento dos trabalhadores e estampa a ferrovia como trauma sublime, ela contribui para cristalizar o imaginário no qual a cidade nasce do choque entre civilização e barbárie.

Essa imaginação literária, tão rica quanto problemática, repete e legitima uma genealogia em que: o colonizador funda; o trabalhador imigrante sofre; a mata resiste como inimiga e o território pré-existente desaparece.

A operação discursiva é sutil: o que existia antes dos trilhos torna-se quase “pré- história”; o que resistiu depois deles vira rodapé; e o próprio trem adquire um estatuto quase metafísico, ora maldição, ora destino, ora espectro.

A literatura, assim, não é apenas espelho: é produtora de memória, criadora de hierarquias, organizadora de sensibilidades. Em vez de reproduzir a história da ferrovia, ela participa ativamente de sua fabricação como verdade dominante.

Aqui o método foucaultiano se torna indispensável: desnaturalizar o que parece óbvio, abrir fendas no que parece sólido, desmontar o que parece único.

Ao exercermos essa suspeita, outras perguntas surgem: O que a literatura silencia quando exalta a ferrovia? Que mundos o trem atravessou sem registrar? Que histórias foram empurradas para o campo do não-dito? Que cosmogonias foram substituídas pela narrativa épica da modernidade? Que vidas desapareceram na poeira dos trilhos, não por falta de importância, mas por falta de espaço no regime de visibilidade literária?

A crítica que fazemos, não pretende abolir a importância da Madeira-Mamoré, isso seria tão reducionista quanto celebrá-la sozinha. O que se busca é romper a narrativa única e fundacional, permitindo que a cidade emergja em sua pluralidade de começos, em sua rede de memórias indígenas, ribeirinhas, negras, migrantes, femininas, caboclas.

O que se afirma é simples e radical: não é a referida linha férrea que funda Porto Velho; são as memórias que a literatura deixou de escutar.

Reconhecer esse deslocamento é abrir o campo para uma análise mais justa, mais ampla, mais sensível ao que Foucault (2014) chamaria de “distribuição desigual dos discursos”. E é permitir que a literatura rondoniense, sem perder sua força estética, seja finalmente lida como aquilo que ela também é: um instrumento de poder, uma máquina de seleção, um filtro de mundos.

Somente quando compreendermos essa dinâmica a cidade poderá, enfim, voltar a falar com todas as suas vozes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

À medida que o olhar se afina e as camadas da narrativa se deixam entrever, torna-se impossível ignorar o que se revela quando se desmonta cuidadosamente um mito fundador. O gesto de desnudar a narrativa da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré não procura retirar-lhe valor, mas devolver-lhe proporção. Pois toda cidade que confia sua identidade a um único monumento, por mais imponente que pareça, acaba por empobrecer-se, como aquelas casas antigas que deixam de abrir as janelas e se contentam com a mesma vista todos os dias.

Em Porto Velho, a ferrovia transformou-se nesse tipo de janela única. Uma janela polida, restaurada, fotografada, celebrada, mas ainda assim, estreita. Ao privilegiar apenas esse ângulo, a cidade privou-se do panorama mais vasto onde coexistem, com igual dignidade, as vidas que se fizeram nas margens, nos barrancos de argila, nos igarapés, nas aldeias, nos quintais, nos terreiros e nas rotas migrantes que sobreviveram aos trilhos.

Se há algo que sempre nos inquietou, e que aqui ressoa com força renovada, é a facilidade com que confundimos patrimônio com monumento. Nada é mais perigoso para uma cidade do que acreditar que seu passado cabe inteiro dentro de uma estrutura de ferro. Patrimônio, quando reduzido ao brilho de um único objeto, torna-se caricatura de si mesmo. É por isso que, ao olhar para Porto Velho, não podemos mais aceitar a comodidade confortável da memória hegemônica como se fosse totalidade. Essa é a armadilha que transforma cidades vivas em vitrines.

A crítica que este artigo propõe não é destrutiva; é o convite para que se restitua às narrativas beradeiras, indígenas, afro-amazônicas e populares ao espaço que lhes foi confiscado. Não por gesto compensatório, mas por justiça histórica. Pois nenhuma ferrovia, por mais heroica que seja sua construção, pode reivindicar para si a exclusividade de fundar uma cidade cujas raízes são, por vezes, anteriores, mais profundas e mais dispersas do que qualquer trilho poderia alcançar.

Resta-nos admitir, portanto, que a memória vencedora da EFMM não venceu sozinha: ela precisou do silenciamento ativo de outras memórias. E se reconhecermos isso, finalmente poderemos romper o feitiço da origem única, esse conforto enganoso que faz do passado um território sem fricção. Uma cidade mais madura não se constrói apagando contradições, mas reconhecendo que é feita delas.

Assim, as margens do Madeira deixam de ser periferia simbólica e voltam a ocupar seu lugar de nascente. Não há mito fundador que sobreviva intacto quando ouvimos as vozes que ele tentou suplantar. E é nesse gesto de escuta, demorado, paciente, profundamente humano, que Porto Velho encontra não uma nova versão oficial, mas a possibilidade de se narrar como aquilo que realmente é: uma cidade plural, polifônica, contraditória e, por isso mesmo, inteira. Se a ferrovia se ergue como monumento, que continue ali. Mas que se saiba, ao olhá-la, que ela não é a cidade: é apenas uma de suas camadas, talvez a mais ruidosa, certamente não a mais antiga, e nunca a única. E que, abrindo as janelas novamente, possamos ver, com humildade e rigor, aquilo que sempre esteve à vista, mas que a luz intensa sobre os trilhos havia feito parecer invisível.

No fim, toda cidade que deseja amadurecer precisa aprender a conviver com suas múltiplas origens. E Porto Velho, quando enfim o fizer, deixará de ser refém de um mito para tornar-se guardião de um patrimônio verdadeiramente vivo: aquele tecido por todos os seus habitantes, inclusive os que a história oficial tentou deixar para trás.

REFERÊNCIAS

- BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito de história. São Paulo: Alameda, 2020.
- CHARTIER, Roger. A história cultural: entre práticas e representações. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.
- CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Editora UNESP, 2001.
- FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- FOUCAULT, Michel. A Arqueologia do Saber. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 2014a.

FOUCAULT, Michel. A ordem do discurso: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. São Paulo: Loyola, 2014b.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Revista Projeto

História, n. 10, 1989. Disponível em
file:///C:/Users/marac/Downloads/admin,+Gerente+da+revista,+(tradu%C3%A7%C3%A3o)+
1.+Entre+p%C3%A1g+7-28.PDF.pdf

TROUILLOT, Michel-Rolph. Silenciando o passado: poder e a produção da história. Curitiba: Huya / Coleção Encruzilhadas, 2016.