



RESENHA

BELO, Duarte. **Sabor - Mamoré**: viagem de comboio sobre o mar. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2013. 128 p.

José Aldemir de Oliveira (in memoriam) - Doutor em Geografia Humana, pela Universidade de São Paulo (USP). Professor Titular da Universidade Federal do Amazonas (UFAM).

SABOR - MAMORÉ

Os livros valem pelo que está escrito, mas alguns vão além das palavras e valem pelas imagens que se transformam em textos e ganham significados como se poemas fossem, pela capacidade de exprimir em nós sentimentos de enlevo, pois ativam a memória do que éramos ou do que pretendíamos ser. Os livros de viagens talvez sejam os que expressam melhor estes sentimentos por debulharem rosários de imagens que descrevem paisagens reais e, muitas vezes, imaginadas, o que não significa que não sejam verdadeiras.

Sabor - Mamoré, assim fora de contexto, sem a preposição, parecem expressões que não dizem muita coisa, talvez o gosto de uma fruta. Acrescentado o subtítulo “Viagem de comboio sobre o mar”, as palavras começam a ganhar certo sentido, e Sabor - Mamoré passam a ser reais, referindo-se a dois rios que no livro se transformam em cenários de uma viagem que não foi feita através de comboio. Assim, a questão está resolvida, afinal pelos rios se vai e se vem, e desde sempre em suas águas se navega. A viagem, porém, não é fluvial, é terrestre e passa por caminhos quase reais, ou que um dia foram reais, partindo de algum lugar de Portugal, atravessa o Atlântico, sobe o rio Amazonas e chega aos confins da Amazônia profunda.

Trata-se de um livro que tem como base dois rios. Mais que isso, trata-se de um livro de arte em que se entrelaçam textos e fotografias que são pura arte de mostrar os lugares. Porém, não faz concessões, sendo um texto crítico que cobra àqueles responsáveis pelas políticas públicas que não cumprem seus papéis e as deixam “ao deus-dará”, transformando antigos caminhos em ruínas,

com a natureza se entranhando e dando sentido à paisagem pela possibilidade de recriação, enquanto o que é cultural deixa de sê-lo.

O texto também provoca inquietude porque subverte a ordem lógica das coisas: uma viagem de comboio que atravessa o oceano. Finalmente, aquieta os espíritos porque na parte portuguesa é um livro de memória que contém a força da paisagem transfigurada, que não perde a beleza, pois se assemelha à descoberta e à aventura iniciada do outro lado do Atlântico numa viagem imaginária que percorre espaços reais.

O lugar da partida é a Península Ibérica em Trás-os-Montes em Portugal, no vale do rio Sabor, afluente do Douro. Sai da estação Duas Igrejas de Miranda do Douro – Portugal. Atravessa o Planalto de Miranda, desce até Pocinho. Já na margem esquerda do Douro embarca no cais e vai até a foz, na cidade do Porto.

Depois, a viagem continua com a travessia do oceano Atlântico até chegar à foz do Amazonas. Contra a correnteza segue no sentido oeste na margem direita e, depois de muito navegar, chega à foz do Madeira e, entre o sentido oeste, alcança a cidade de Porto Velho. Essa viagem em forma de comboio continua pela Estrada de Ferro em direção à cidade de Guajará-Mirim às margens do rio Mamoré, afluente do rio Madeira, no interior da Amazônia, na fronteira com a Bolívia.

A paisagem dessa longa viagem vem até nós uma a uma, ora como fotografias quase poemas, ora como textos que poemas são. Todos, fotografias e textos, são análises da paisagem que aparecem meio faladas meio escritas, pois expressam a visão mais profunda da perda do que um dia foram linhas férreas no coração de Portugal e no meio da selva amazônica. Ambas as estradas, os comboios e as estações, já não existem, ou talvez nunca tenham existido em plenitude.

Numa, há a memória, como sentimento de perda e lirismo, de caminhos que o autor viu estarem dissolvidos, pela poeira do tempo, os trilhos antes sedimentados. Na outra, há o espanto da descoberta de dormentes, comboios sendo engolidos pela floresta naquilo que um dia quase foi uma ferrovia no meio da selva. Os sentimentos contraditórios e complementares vão se desdobrando em fotografias e textos que expressam espaços em movimento, passagem de pessoas por lugares que o fotógrafo consegue, por meio de suas lentes, parar no tempo e, apesar da amargura gerada por algo que já não há, traduzir em beleza a dura realidade – a busca da paisagem perdida.

São fotografias que, como palavras, descrevem a paisagem por caminhos que um dia foram rápidos, ou quase, e que o tempo os transformou em lentos, em veredas ou em ineficazes porque somem de vez pela natureza que se refaz,

numa “paisagem renaturalizada”. Aqui se mostra um livro de arte que articula o registro documental com a criação. É como se cada imagem tivesse o condão de avivar os rastros, os trilhos, os dormentes, ativando a memória para aguçar em nós o sentido da perda do que existiu em plenitude, ou o foi precariamente.

Sabor é um rio que nasce na sierra de Gamonedá (no final meridional dos Montes de León) na província de Zamora (Espanha), entra em Portugal e atravessa ao norte a Serra de Montesinho, no distrito de Bragança. É afluente da margem direita do rio Douro, passa perto da cidade de Bragança, de onde recebe as águas do rio Fervença, indo desaguar perto da Torre de Moncorvo, a jusante da Barragem do Pocinho.

Mamoré nasce na Cordilheira dos Andes, em território boliviano. Inicialmente, recebe a denominação de rio Grande La Plata e, já com o nome de Mamoré, banha as cidades de Guajará-Mirim, no Brasil e Guayaramerin, na Bolívia. É um dos afluentes do rio Madeira e, ao desaguar pela margem esquerda, drena as águas dos rios Beni e Madre de Dios, que correspondem a toda a bacia amazônica boliviana, formada por grandes cachoeiras.

O rio Madeira, um dos principais afluentes da margem direita do rio Amazonas, em terras brasileiras torna-se navegável numa extensão de 1285 km após as corredeiras de Santo Antônio, no estado de Rondônia, passa pela cidade de Porto Velho e adentra o estado do Amazonas, onde deságua próximo à cidade de Itacoatiara¹.

Caso o livro tratasse apenas dos dois rios, já seria importante, mas o assunto vai além porque mostra a “terra por um rio e de, por um rio, reencontrar a terra, bastante tempo depois, sem nunca ter deixado de navegar” (p. 59). Isso o torna mais relevante e criativo, abrangendo a história e a geografia dos lugares.

O livro navega por dois rios a partir de estradas de ferro. Estas, no geral, aparecem como fatores de modernização técnica no espaço. Neste sentido, o livro é uma reflexão sobre a velocidade, sobre as tecnologias de transporte, visto que as locomotivas correspondem ao período de avanço das relações capitalistas que têm início no mercantilismo com as grandes navegações, passam pela revolução industrial e se constituem como “os engenhos de maior relevância, se não mesmo o mais significativo, nas mudanças profundas que se começam a operar no início do século XIX, o que tem como consequência imediata a transformação do território tal como era conhecido até então” (p. 53), sendo

¹ MUNIZ, Luciana da Silva. **Análise dos padrões pluviométricos da bacia do rio Madeira-Brasil**. 2013. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2013.

propulsoras da acumulação pela rapidez, da capacidade de transporte e da possibilidade de grandes investimentos.

É também um olhar sobre o tempo, visto que Sabor e Mamoré foram estradas construídas no início do século XX e ambas tinham finalidades similares: o escoamento de recursos naturais – Sabor, o ferro; e Mamoré, a borracha. Enquanto movimento de pessoas e recursos no espaço, ambas deixaram de ser prioridade por estarem localizadas nos rincões, em Portugal, no Trás-os-Montes, e no Brasil, na Amazônia mais profunda, a da fronteira oeste.

A linha do Sabor é o final da linha do Douro, entre o Pocinho e Duas Igrejas numa extensão de 105 quilômetros, e teve o seu processo de construção realizado no início do século XX, destinada ao escoamento do minério de ferro da serra do Reboredo -, explorada desde o período da romanização e que, durante a Segunda Guerra Mundial, teve grande demanda e rapidamente esgotou. No entanto, o minério tornou-se escasso, a população diminuiu, a ferrovia deixou de ser prioridade. O trem deu o último apito em 1988.

A estrada de ferro Madeira-Mamoré teve um longo e penoso processo de construção, e os seus 364 quilômetros de Porto Velho a Guajará-Mirim demoraram 40 anos para serem concluídos, provocando a morte de 22 mil trabalhadores, provocada por várias doenças que nestes tristes trópicos há ou para cá foram trazidas. O início da construção se deu por empresas privadas estrangeiras, primeiro de origem inglesa e em seguida americana. Porém, a conclusão foi de responsabilidade do governo brasileiro como parte do Tratado de Petrópolis, de 1903, para compensar a Bolívia pela anexação ao Brasil do território que corresponde ao estado do Acre. A estrada seria destinada à Bolívia para o escoamento da sua produção de borracha até às margens do rio Madeira, que de lá seria transportada, via Manaus e Belém, para o mercado externo. Quando a estrada ficou pronta, o comércio da borracha já estava em decadência, e os trilhos e dormentes foram engolidos pela floresta.

A natureza das estradas de ferro Sabor e do Mamoré é incomparável quer pelas diferenças nos aspectos físicos – solo, clima, vegetação, hidrografia –, quer pelas dimensões. Do mesmo modo, são contextos históricos diferentes em que se dá a construção das duas ferrovias. Então, o que há de comum entre as duas? O autor aponta algumas semelhanças (p. 98-99), todavia o mais significativo consiste nas semelhanças e diferenças entre a cultura brasileira e a portuguesa, no modo como a infraestrutura, especialmente na construção de estradas de ferro em áreas tão distintas, é marcada por interesses pela retirada de recursos que, em determinados momentos, aparecem como utopia de crescimento e que, ao se

tornarem escassos, viram monumentais ruínas. Rios diferentes, lugares distantes, estradas desiguais, e tudo é história tão igual.

No epílogo, Duarte Belo descreve o processo de produção fotográfica de uma e outra estrada. Sabor é um projeto de vida de longos anos, em que as lentes foram captando as mudanças e as transformações em todo o percurso da estrada. No seu dizer, é quase um inventário, um registro continuado com a preocupação de fixar a memória de um espaço que tende a desaparecer.

Já em Mamoré, as fotografias foram produzidas em tempo e espaço concentrados. Foram todas feitas no ano 2000 e num trecho de sete quilômetros que à época era percorrido por um vagão puxado por uma locomotiva a vapor, que ia de Porto Velho ao trecho encachoeirado onde se construiu em seguida uma hidrelétrica. Nem este trecho existe mais. Após a construção das usinas, as águas do rio Madeira vieram com força, provocaram deslizamentos nos terrenos, e a área da antiga ferrovia Madeira-Mamoré, próxima a Porto Velho, desapareceu.

Para nós, amazônidas, a estrada de ferro Madeira-Mamoré, retratada no livro, não difere de outros projetos de infraestrutura construídos ou pensados para a Amazônia, nos quais se refletem tanto o limite da contradição quanto os extremos do presente e do passado, que parecem não oportunizar o futuro que pensamos já não termos ou nunca termos tido, ou o que é pior, nunca iremos ter.

Uma fotografia da estação Duas Igrejas, em Miranda do Douro, onde o texto principia, é, no dizer de Duarte Belo, o “rodopiar sobre si próprio para tomar a direção do sempre imprevisível futuro próximo. Continuar a viagem”. E assim termina o livro, uma obra de arte em que os textos e as fotografias se entrelaçam e se tornam poemas sobre lugares tão distantes e diferentes, mas unidos pelas ruínas, a nos incitar a novas viagens reais ou imaginárias, pouco importa, pois viajar é preciso.

Texto submetido à Revista em 13.09.2019

Aceito para publicação em 20.04.2020

