

**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA
NÚCLEO DE CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO ACADÊMICO EM LETRAS**

MÁRCIA LETÍCIA GOMES

**A FICÇÃO DESCOLONIZADORA EM MÁRCIO SOUZA:
Uma Análise de *Mad Maria* sob uma Perspectiva Pós-Colonial**

**Porto Velho - RO
2012**

**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA
NÚCLEO DE CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO ACADÊMICO EM LETRAS**

**A FICÇÃO DESCOLONIZADORA EM MÁRCIO SOUZA:
Uma Análise de *Mad Maria* sob uma Perspectiva Pós-Colonial**

MÁRCIA LETÍCIA GOMES

Dissertação de Mestrado apresentada junto ao Programa de Pós-Graduação em Letras, área de concentração em Língua, Linguagens e Culturas Amazônicas, sob orientação do Professor Dr. Miguel Nenevé, para obtenção do título de Mestre em Letras.

**Porto Velho - RO
2012**

MÁRCIA LETÍCIA GOMES

**A FICÇÃO DESCOLONIZADORA EM MÁRCIO SOUZA:
Uma Análise de *Mad Maria* sob uma Perspectiva Pós-Colonial**

Banca Examinadora

Prof. Dr. Miguel Nenevé
- Presidente -

Prof^a. Dra. Maysa Cristina Dourado
- Membro -

Prof. Dr. Alexandre Pacheco
- Membro -

Prof. Dr. Julio Barreto Rocha
- Suplente -

Porto Velho, 12 de março de 2012

Resultado:

Dedico este estudo a todos os trabalhadores que perderam suas vidas na consecução do ambicioso projeto de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

AGRADECIMENTOS

Após um difícil processo de seleção e, ao longo de dois anos de estudo, foram inúmeras as pessoas que me ajudaram, apoiaram e amaram.

Agradeço à minha família, uma família enorme e carinhosa a ponto de sufocar: mãe, pai, irmão, irmã, cunhado e cunhada, tias, tios, primos, avôs, que me sustentam, amam muito e se orgulham de mim.

À amiga Natalia, pela preocupação e carinho.

À amiga Laura, por sempre ter compartilhado sua experiência, livros, conhecimento, sabedoria.

Às amigas Gracilene e Maria Rita, pelos finais de semana animados e essenciais para trazer a energia necessária para mais uma semana.

Aos colegas de turma, dividindo angústias e conhecimentos sempre. Em especial à Avany, Simone, Fátima, Rosangela, Sérgio e Demício.

À amiga Andreia, companheira de confidências e viagens.

Às amigas Suelen e Andressa, pela força sempre.

Aos amigos Enio Gomes, George Madson, Gilberto Laske e Silvio Luiz, pessoas essenciais para que eu conseguisse concluir este trabalho.

À professora doutora Maysa Cristina Dourado, pela acolhida e generosidade ao avaliar meu trabalho.

Ao professor doutor Alexandre Pacheco, pelas valiosas contribuições ao meu estudo.

Finalmente, ao professor doutor Miguel Nenevé, que me acolheu no meio do caminho e, além de orientador, tornou-se meu amigo e meu protetor. O professor Miguel não foi apenas o orientador deste trabalho, foi uma inspiração para esta pesquisa e para as próximas que desenvolverei, todas as palavras seriam insuficientes para agradecer.

[...] as fronteiras em parte se diluem quando entrecruzamos história e literatura.
Sandra J. Pesavento

RESUMO

No início do século XX uma estrada de ferro ligando os rios Madeira e Mamoré foi construída na selva amazônica. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi idealizada para atuar no transporte de borracha da Bolívia pelo Brasil via rio Madeira. Cumpre considerar que a borracha era um produto economicamente importante no período. Em nome de interesses capitalistas, muitos trabalhadores perderam a vida no empreendimento. Em 1980, Márcio Souza, um escritor amazonense, publicou a obra *Mad Maria* em que reconta a história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Neste trabalho eu discuto o romance *Mad Maria* do escritor amazonense Márcio Souza sob uma perspectiva pós-colonial. Autores como Diana Brydon, Frantz Fanon, Albert Memmi e Edward Said são importantes suportes teóricos para fundamentar a discussão sobre a ficção como um elemento válido para revisão e reflexão sobre a história. E argumento que Márcio Souza, pela ficção, convida o leitor a repensar fatos históricos sob o ponto de vista dos colonizados, isto é, daqueles que sofreram o processo de colonização e não tiveram a oportunidade de expressar sua visão sobre os fatos.

Palavras-chave: *Mad Maria*. Márcio Souza. Ficção descolonizadora.

ABSTRACT

In the beginning of the XXth Century a railroad linking the Madeira and the Mamoré rivers was built in the Amazon jungle. The Madeira-Mamore was designed to help the transportation of the rubber, a very profitable product in that period, from Bolivia to a navigable part of the Madeira River in Brazil. To serve the capitalist interest of few foreign businessmen many people lost their lives building the road. In 1980 Marcio Souza, an Amazonian writer published a novel *Mad Maria* which “retells” the history of that road. In this study I investigate Marcio Souza’s *Mad Maria* and its relations to History of the Brazilian Amazon, specially the history of the Madeira-Mamore. I argue that Marcio Souza’s novel can be read as a decolonizing fiction as it invites the reader to revise and rethink the history from the colonized point of view. Through his novel, Marcio Souza offers the reader opportunity to pay attention to several voices who took part in the building of the railroad but who had been neglected by official history. Postcolonial scholars such as Diana Brydon, Edward Said, Frantz Fanon, Albert Memmi among many others give support to my argument. Historians who discuss the relation of fiction to history are also important to sustain my argument.

Key words: *Mad Maria*. Márcio Souza. Decolonizing fiction.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO 1 – LITERATURA E HISTÓRIA.....	12
1.1 O Novo Historicismo.....	15
1.2 Uma Breve Visão Histórica da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.....	19
1.3 Estrada de Ferro Madeira-Mamoré na Literatura	29
1.3.1 Botas do Diabo	30
1.3.2 Trem Fantasma	34
1.3.3 Mad Maria	36
CAPÍTULO 2 – PÓS-COLONIALISMO	38
CAPÍTULO 3 - <i>MAD MARIA</i> : MÚLTIPLAS VOZES	45
3.1 A Ferrovia e a Selva.....	47
3.2 Indígenas – Vozes Negligenciadas	51
3.2.1 Joe Caripuna	56
3.3 Trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	64
3.3.1 Barbadianos	66
3.3.2 Hindus	70
3.3.4 Alemães	72
CAPÍTULO 4 – <i>MAD MARIA</i> : UMA FICÇÃO DESCOLONIZADORA.....	76
4.1 Márcio Souza: Um Contador de Histórias	76
4.2 Descolonização em <i>Mad Maria</i> de Márcio Souza	81
CONSIDERAÇÕES FINAIS	90
REFERÊNCIAS.....	92
APÊNDICES.....	95

INTRODUÇÃO

*O Brasil é uma criança que engatinha;
só começará a andar quando estiver cortado
de estradas de ferro.
(Machado de Assis)*

O fazer literário consta de características específicas, em determinados momentos históricos ou em determinadas regiões é influenciado por elementos em evidência quando de seu processo de criação.

Nesse sentido, tem-se que a produção literária em dada região guarda relações com o meio cultural no qual está inserida, sendo produzida. Ora, com base nesse pensamento é de se entender que a região amazônica, em vista da multiculturalidade que a constitui, possui produções literárias com múltiplas linguagens.

Na obra *Mad Maria* de Márcio Souza a história da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré ganha contornos característicos de obra literária no cuidado com a linguagem e na constituição precisa de espaço, tempo e personagens sem que, com isso, se dissocie dos aspectos históricos que são o mote da história ali contada.

Partindo de tal consideração, o presente estudo estabelece os parâmetros de análise da obra *Mad Maria*, considerando-a objeto literário com preocupação evidente de caráter histórico, tendo por fundamentação a teoria pós-colonial, a qual, entende-se, permite desvendar as relações evidentes no romance analisado, possibilitando localizar e compreender os papéis desempenhados por colonizadores e colonizados em tal âmbito.

Ressalta-se, por oportuno, que o estudo apresenta uma leitura política da obra e não baseada nos cânones estéticos; apresenta-se uma leitura politizada e pautada na perspectiva pós-colonial por entender que os textos literários, em sua construção, revelam não apenas aspectos estéticos e estilísticos, mas concentram, ainda, informações a respeito do momento histórico-cultural em que foram concebidos ou ao qual fazem referência

A literatura na região amazônica requer maiores análises, trabalhos científicos que se dediquem exclusivamente a compreender os elementos que contribuem na

construção dos referidos textos. Diante dessa constatação, o presente estudo reveste-se de importância em razão da carência de estudos na área e por se dedicar a relacionar a produção literária ao seu contexto de produção, com enfoque nos aspectos culturais evidentes na região amazônica sob a perspectiva pós-colonial.

A realização do presente estudo se destaca por revelar uma perspectiva de leitura da obra analisada e, ainda, por analisar obra literária que conta a história local, história que é pouco conhecida pelas pessoas que vieram para a região e que tende a ser esquecida se consideradas as condições em que se encontra o patrimônio histórico retratado na obra *Mad Maria* e se levarmos em conta, ainda, as obras em andamento para construção de duas usinas no rio Madeira, que deixarão submersa parte dessa história.

Considerando as relações entre história e ficção na obra *Mad Maria* de Márcio Souza pergunta-se em que medida a abordagem de um fato histórico na obra a ser analisada se presta a ratificar a versão oficial ou a subvertê-la.

Parte-se da hipótese de que a obra *Mad Maria* de Márcio Souza é descolonizadora em relação ao momento histórico que contempla. O objetivo geral consiste em analisar a obra *Mad Maria* de Márcio Souza sob a perspectiva pós-colonial, avaliando as relações entre história e literatura.

Com relação aos objetivos específicos, elencou-se: relacionar literatura e história; caracterizar os estudos pós-coloniais; evidenciar os principais aspectos relacionados à literatura na e sobre a Amazônia; abordar a história da estrada de ferro Madeira-Mamoré; proceder à análise da obra *Mad Maria* sob o viés pós-colonial.

A pesquisa caracteriza-se como aplicada quanto à natureza, pelo fato de as considerações teóricas serem empregadas na análise de um *corpus* determinado constituído da obra literária *Mad Maria* de Márcio Souza.

No que se refere à abordagem do problema, a pesquisa caracteriza-se como qualitativa e quanto aos objetivos, descritiva. Na seleção do referido *corpus* o critério empregado fora obra que envolve literatura e ficção no âmbito do estado de Rondônia. Nesse sentido, algumas etapas foram seguidas para que o estudo pudesse ser apresentado: a primeira consistiu na pesquisa bibliográfica a respeito do discurso pós-colonial, que constituiu o fundamento teórico para desenvolvimento do estudo; em seguida foram estabelecidas as relações entre história e literatura para; por fim, ser realizada a análise cujo resultado é apresentado como dissertação

de mestrado.

Nesse sentido, os capítulos foram organizados da seguinte maneira: no primeiro capítulo são apresentadas as relações entre história e literatura, com incursões pelo novo historicismo, pela história da estrada de ferro, abordando obras de ficção e de não-ficção que narram o episódio; no segundo capítulo trata-se da teoria pós-colonial, a qual embasa a análise feita na sequência; no terceiro capítulo são tratadas as diversas vozes presentes no romance *Mad Maria* por meio da análise das personagens mais marcantes do referido romance; o quarto capítulo dedica-se a caracterizar a obra *Mad Maria* como uma ficção descolonizadora, destacando a figura de seu autor para que tal ocorra.

CAPÍTULO 1 – LITERATURA E HISTÓRIA

Nunca somos verdadeiros historiadores; somos sempre um pouco poetas, e nossa emoção talvez não expresse mais que a poesia perdida.
(Gaston Bachelard)

Literatura e história não raro se entrelaçam nas narrativas ficcionais, mas que abordam recortes de momentos históricos, podendo fazê-lo de maneira mais ou menos próxima dos dados históricos. Em *Mad Maria*, Márcio Souza constrói uma narrativa ficcional vinculada à história, apresentando com cuidado os fatos e personagens relacionados à construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

Sobre as relações entre história e literatura, Márcio Souza afirma que:

Embora eu ache que na literatura tem lugar pra todo mundo, é importante a gente não perder de vista essa possibilidade de recuperação histórica. Não historicista, mas que use a história como base pra ficção, o mundo que existiu ou está existindo (DIMAS, 1982, p. 11).

A ficcionalidade da história e a historicidade da literatura mostram-se presentes desde as primeiras manifestações de um e de outro discurso, de modo que se torna uma tarefa complexa diferenciar o que seja história e o que seja literatura, uma vez que a fronteira que separa uma e outra se mostra tênue e, por vezes, quase imperceptível.

Para Sandra Jatahy Pesavento (2006) discutir o diálogo da história com a literatura implica percorrer as trilhas do imaginário: “[...] o imaginário é sempre um sistema de representações sobre o mundo que se coloca no lugar da realidade, sem com ela confundir-se, mas tendo nela seu referente”; a autora ressalta que tal campo de pesquisa começou a se desenvolver no Brasil a partir de 1990 revelando-se, desde então, um campo promissor na realização de estudos e publicação de trabalhos.

Diversas são as obras literárias que abordam, ainda que mediatamente, fatos históricos e não são raros os estudos que se dedicam a abordar influências e convergências na história oficial e na história ficcional, recriada a partir da cultura e

consubstanciada na literatura e não fundada em documentos como a primeira.

De acordo com Denise Pérez Lacerda (2006) o diálogo entre história e literatura na condição de objeto de estudo revela-se como uma tentativa de buscar definir as verdades de cada uma.

De Certeau (1982, p. 313) afirma que literatura e história se aproximam por conta da escrita na qual se baseiam e argumenta que “A comunicação é sempre metáfora do que oculta”. Ao entender que “É próprio da ficção poder fazer escutar o que ela não diz” (DE CERTEAU, 1982, p. 294) o autor estabelece a diferença entre as duas áreas, caracterizando a ficção como mais livre que a história. É possível afirmar, assim, que história e literatura apresentam divergências e confluências, ora se entrelaçando, ora promovendo um distanciamento.

Vale dizer, conforme expõe Peter Burke (1992), que tanto história quanto literatura ficam sujeitas a um narrador, o episódio contado, em qualquer das áreas, foi filtrado e transmitido por um narrador que empreendeu uma seleção e, a partir desta, apresenta determinados dados sob sua perspectiva, por mais impessoal que tente parecer.

Para Roger Chartier (2001) história e ficção estão próximas por utilizarem os mesmos procedimentos e as mesmas figuras, isto é, por usarem a escrita. A história, sendo escrita, compartilha com a ficção os procedimentos narrativos e, sendo representação de um passado, não seria exatamente objetiva, assim como não o é a ficção, a literatura.

No pensar de Hayden White no artigo *O texto histórico como artefato literário* (2001, p. 105):

Assim, a narrativa histórica serve de mediadora entre, de um lado, os acontecimentos nela relatados e, de outro, a estrutura de enredo pré-genérica, convencionalmente usada em nossa cultura para dotar de sentido os acontecimentos e situações não familiares.

Não é diferente o entendimento de Roland Barthes (1970) quando defende que narrar ou descrever fatos históricos é atividade entendida como apresentar uma possível leitura desses fatos, e não uma verdade incontestável.

Para Sérgio Bellei (2000, p. 96)

[...] se é necessário afirmar, de um lado, que todo discurso é ficcional, é também necessário, de outro, afirmar que nem todas as ficções são iguais e

que a crítica de certas histórias mal contadas é possível, contanto que se entenda que a procura do mais verdadeiro e do mais bem contado não pretenda jamais atingir a verdade final e absoluta. Trata-se, antes, da procura de uma verdade provisória, cuidadosamente obtida pelo rigor analítico capaz de detectar problemas e inconsistências e sugerir alternativas plausíveis.

Bellei (2000) salienta que, por vezes, algumas obras evocam momentos da história sem, no entanto, abordar historicamente os fatos, ao que são produzidas as histórias “mal contadas”. Por outro lado, como afirma o próprio autor, não há que se procurar uma verdade final e absoluta, mas sim uma verdade provisória, desde que obtida a partir de um rigor analítico.

Mad Maria é uma obra de ficção escrita por Márcio Souza que retrata um período de três meses de construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. A ferrovia, que é tema central da obra em estudo, foi construída entre os anos de 1907 e 1912, tendo por finalidade ligar Porto Velho a Guajará-Mirim de modo a escoar a produção de borracha, tanto brasileira quanto boliviana, a fim de viabilizar a exportação.

Em 1912, quando a ferrovia é inaugurada, este motivo inicial já não tinha razão de ser, uma vez que a borracha da Amazônia perdera o monopólio internacional para as plantações inglesas na Ásia. A ferrovia, assim, à época de sua inauguração, já não fazia mais sentido (SOUZA, 2005).

Francisco Foot Hardman, em *Trem-Fantasma* (2005, p. 139), comenta o fato de uma história tão grande e devastadora ser tão pouco documentada, inclusive no meio acadêmico. Mas, ao se referir aos que contaram tal história, menciona apenas Neville Craig e Manoel Rodrigues Ferreira, omitindo o nome de Márcio Souza e de outros autores de obras ficcionais nesse quadro:

Usar de franqueza, como fiz até aqui, torna-nos sobretudo vulneráveis. Chamo em meu favor, assim, o fato maior de que a historiografia tradicional jamais se preocupou com o drama da ferrovia Madeira-Mamoré, pelo menos no tocante a teses universitárias e trabalhos acadêmicos. As narrativas impressionantes e solitárias de Neville Craig e Manoel Rodrigues Ferreira confirmam, nesse caso, a regra.

No pensamento de Hardman fica evidenciada a exclusão da literatura como registro da história. Pedro Brum Santos e Luiz Eugênio Vésicio (1999, p. 14), ao comentarem o tema história e literatura, afirmam que:

[...] a Literatura é historicamente condicionada como para evidenciar que a História é discursivamente estruturada. [...] literatura e história fazem sentido especialmente para o sentido que podemos, e certamente queremos, fazer de nós mesmos.

Importante observar que tanto a ficção quanto a história podem divulgar ou omitir determinados fatos, pensamentos, povos. Márcio Souza, em sua obra, permite ao leitor ouvir a voz de grupos de trabalhadores, de determinadas classes sociais, e, ainda, dos indígenas.

1.1 O Novo Historicismo

*Essa linguagem mal dissimula o desejo
dos conferencistas de enganar o povo,
de o deixar de fora.
(Frantz Fanon)*

Tradicionalmente a história baseia-se em fatos e documentos, nega a possibilidade de construção de juízos de valor por parte do pesquisador e, ainda, caracteriza-se pela veneração do passado, o que seria o Historicismo (GREENBLATT, 1991).

Opondo-se a isso surge o conceito de Novo Historicismo, segundo o qual se torna possível rever, reler, repensar a história de modo crítico e questionador, o que é feito, de certa forma, pelas obras literárias que abordam fatos históricos. Pensar conforme o Novo Historicismo implica pensar a literatura como parte integrante da história, ou, ainda, em alguns casos, como o contra-discurso da história oficial.

Márcio Souza se posiciona a esse respeito afirmando que: “Os nossos historiadores da geração mais recente estão cansados de denunciar isso, de lutar contra essa História bem arrumadinha, provinciana, cheirosa. O negócio é puxar o tapete dessa História oficial” (DIMAS, 1982, p. 12).

Para fins do presente estudo, foram analisadas as concepções de quatro teóricos vinculados ao Novo Historicismo, a saber: Paul Veyne, Laurence Stone, Dominick La Capra e Hayden White.

Paul Veyne (1983), na obra *Como se escreve a história*, evidencia que a

história possui caráter subjetivo, sendo falha e parcial por se construir a partir de indícios, isto é, fragmentos de documentos, testemunhos submetidos ao crivo do historiador, à sua maneira de narrar.

Para Veyne (1983) o rigor da história, sua cientificidade, o próprio historicismo, seriam estratégias para encobrir as falhas e imperfeições da história.

Laurence Stone (1987), de sua parte, também reconhece a interferência da subjetividade do historiador como narrador na escrita da história, pois o historiador reconstrói a história com base em documentos e testemunhos de gerações passadas, no entanto, o faz no momento presente, e este momento presente determina a leitura, a análise feita a respeito do passado.

La Capra (1983) faz uma crítica à história fiel a paradigmas científicos do século XIX e já superados por outros campos do saber, acredita que o historiador é um narrador, mas que deve se pautar por um rigor analítico e metodológico a fim de que seus textos não se tornem incompreensíveis.

Hayden White (1994) afirma que a história tornou-se muito restritiva do ponto de vista metodológico, diferenciando exaustivamente fato e ficção e considerando as obras de ficção como um gênero menor. Para White (1994) a divisão entre fato e ficção não seria plausível, pois, o fato do passado, não deixa de ser recriado na escrita.

O pensamento difundido pelo Novo Historicismo, nesse sentido, aproxima história e literatura, desmitificando a figura do historiador como cientista ao passo que o caracteriza como um narrador.

Dessa perspectiva, a literatura aparece não apenas como objeto estético passível de análises voltadas simplesmente para o uso poético da palavra ou para a abordagem de determinados temas em determinados momentos; a literatura é vista como parte do processo, como criada em um momento histórico, em condições específicas que determinam o conteúdo da obra literária. A literatura é aqui pensada como uma possibilidade de contar a história.

Stephen Greenblatt, teórico e crítico literário que estudou a obra de William Shakespeare, é considerado um dos fundadores do Novo Historicismo. Elaborando seus conceitos sobre o tema, afirma que:

O novo historicismo tem evidentemente claras afinidades com a ressonância, uma vez que sua preocupação diante dos textos literários tem sido recuperar, na medida do possível, as circunstâncias históricas originais

de sua produção e costume analisar a relação entre essas circunstâncias e as nossas. Os críticos ligados ao novo historicismo procuram entender as circunstâncias que se entrecruzam, não como um pano de fundo estável e pré-fabricado, contra o qual se projetam os textos literários, mas como uma densa rede de forças sociais em evolução e muitas vezes em conflito. A idéia não é encontrar fora da obra de arte uma rocha para nela amarrar com segurança a interpretação literária, mas sim situar a obra em relação a outras práticas representacionais operativas na cultura, em um determinado momento tanto de sua história como da nossa (GREENBLATT, 1991, p. 250-1).

Nesse sentido, torna-se possível situar historicamente uma obra literária, compreender o momento histórico por ela abordado e, a partir disso, determinar se a obra reforça as outras representações a respeito daquele momento histórico ou se as contraria, se desconstrói.

De acordo com Heloisa Jochins Reichel (1999) o conceito teórico que fundamenta tanto a construção literária quanto a construção historiográfica é o de representação e, por este motivo, restaria evidente a ligação entre essas duas instâncias.

Na esteira desse pensamento:

[...] conhecer a realidade se constituía no objetivo da História e produzir ficção, no da literatura. Ambas se colocavam em campos opostos: a História era ciência, a literatura, arte. [...] A mediação entre conhecimento e realidade objetiva, realizada pelas representações, levou os historiadores a aceitar que a História se apresenta através de uma escritura que até há pouco era considerada como escrita de ficção, utilizando fórmulas, figuras e estruturas próprias da narração literária. Isto não permite concluir que, na produção historiográfica, tudo é representação, e que, por conseguinte, a História pode ser confundida com a Literatura (REICHEL, 1999, p. 57-8).

História e literatura não se confundem, continuam sendo campos distintos com métodos próprios, no entanto, em algumas situações, se entrelaçam e, mesmo, se fundem por conta da representação que uma e outra realizam. Edward Said (2007), a esse respeito, assinala que verdade e representação não se confundem e discute até que ponto podemos considerar a história “oficial” como sendo “verdadeira”, negando outras fontes, a exemplo da literatura.

O historiador, nessa forma de pensar, é visto como um narrador e, nisso, seu texto se aproxima do texto literário (FORTUNATO & ANDRADE, 2009, p. 111). Com relação a isso, Edward Said, na obra *Orientalismo* (2007, p. 14) afirma que:

Em minha opinião, a história é feita por homens e mulheres, e do mesmo modo ela também pode ser desfeita e reescrita, sempre com vários

silêncios e elisões, sempre com formas impostas e desfiguramentos tolerados, de modo que o “nosso” Leste, o “nosso” Oriente possa ser dirigido e possuído por “nós”.

Com essa afirmação, Said desconstrói o caráter hegemônico e científico da história dita oficial ao passo que propõe que esta também é produzida por homens e mulheres, portanto, suscetível a desfiguramentos e silêncios; ao quebrar tal concepção, aproximam-se história e literatura.

Tamara Sfalcin (2002), em dissertação de mestrado na qual analisa o entrelaçamento entre história e literatura em *Ana Terra* de Érico Veríssimo, observa que o trabalho da literatura como documento historiográfico permite a revelação de outras oportunidades históricas, pois ambas, literatura e história, reorganizam a realidade buscando uma coerência entre os dados fornecidos pelo passado.

No caso específico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e as incursões da história e da literatura nesses caminhos, Francisco Foot Hardman em *Trem-Fantasma* (2005, p. 133) acentua que:

Alguns escritores tentaram, já mais recentemente, nas quatro últimas décadas, fazer o romance da Madeira-Mamoré. Mas, no geral, falharam, pelo menos do ponto de vista da reconstrução literária de uma experiência humana capaz de representar-se por si mesma, sem a intromissão do discurso alusivo ou exemplar, que varia da grandiloquência no tratamento da luta do homem contra a selva até o gênero social de denúncia, rico em esquemas sociológicos, pobre em fluência, ritmo ou densidade dramática. Ainda sobre esse aspecto, acredito que as narrativas históricas do tipo “clássico” e menos pretensiosas do engenheiro Neville Craig (1907) e Manoel Rodrigues Ferreira (1960) constituem realizações mais felizes, não só no plano documental, mas inclusive em termos literários. Despreocupados de certa missão sagrada da escritura, mas apenas artesanalmente engajados numa obsessão arqueológica, simples e linear de um lado, tensa e enredada de outro, esses dois autores redimem, cada um à sua maneira, um mosaico inesgotável de sentidos que se podem prestar a infinitas leituras. Antes de interpretar, reapresentam: e, nessa vertente, me parecem insuperáveis.

Apesar de Hardman evidenciar que Craig e Ferreira tiveram mais sucesso em suas narrativas que os autores de ficção, inevitável pensar que, não fosse a ficção, jamais teríamos tido acesso às micro-histórias, o que é uma preocupação enunciada por Márcio Souza quando afirma, em entrevista, que:

A pesquisa de documentação é uma loucura neste país, você sabe. Isso tem que ser feito individualmente, a duras penas e as fontes são praticamente inexistentes. Além disso, não há quase nada da história miúda, aquela que pode muito bem fazer parte de um conjunto maior: os

depoimentos pessoais; a autobiografia de um comerciante ou de um industrial; um curioso que escreveu sobre determinado senador; a memória de uma figura tradicional num bairro qualquer. Eu não conheço nenhum assunto brasileiro que tenha dado margem a um volume substancial de depoimentos (DIMAS, 1982, p. 10).

Parte desse pensamento as análises que serão apresentadas, realizando primeiramente uma revisão histórica da construção da estrada de ferro para, em seguida, verificar como tal história foi contada na ficção.

1.2 Uma Breve Visão Histórica da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

*Esta é a história de uma ferrovia – uma ferrovia diferente das demais. Nos séculos XIX e XX, a maior parte das estradas de ferro atravessava desertos, cadeias montanhosas, imensas planícies e matas, mas nenhuma enfrentou adversidades como as da mais densa floresta tropical da Terra, a Amazônia.
(Rose Neeleman & Gary Neeleman)*

Para localizar o leitor no tempo, faremos uma contextualização histórica dos eventos que tiveram lugar por ocasião da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. A história da efetiva construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré tem um período de duração de 190 (cento e noventa anos), de 1722 a 1912, tendo completado 400 km de estrada de ferro (FERREIRA, 2005), mas as discussões e estudos começaram muito antes e é possível afirmar que tal história ainda se desenrola, ainda que com outros matizes. Desde seu início, o referido projeto sempre dividiu opiniões:

Duas correntes de opiniões sempre acompanharam a história da estrada de ferro Madeira-Mamoré; uma a favor, do lado do governo, que desde o tempo do Império sonhou em tornar navegável o rio Madeira e a corrente dos opositores liderados pelo Clube de Engenharia que não via resultado prático e lucrativo em uma ferrovia construída no meio da selva (SILVA, 2007, p. 37).

O século XVI, nessa história, é marcado pelos esforços em transpor o trecho encachoeirado do Rio Madeira, num período de oitenta anos nos quais estiveram na

região quatro expedições enviadas pelo governo português: duas de exploração, uma de engenheiros, e outra de cientistas, das quais resultou um plano de navegação em 1797; para isso, muitas vidas foram sacrificadas (FERREIRA, 2005).

Wade Davis, na apresentação da obra “Trilhos na Selva”, de Neeleman e Neeleman (2011, p. 14), ao comentar a respeito da vinda de artistas para registrar a construção, a caracteriza como “uma extravagante construção erguida no meio de um pântano de malária”.

O acordo entre o Brasil e a Bolívia para que fosse construída a estrada de ferro Madeira-Mamoré tem suas origens no momento em que o Alto Peru se divide em Bolívia e Peru, sendo que a região onde fica localizada a Bolívia, por ocasião de tal divisão, ficou sem porto de mar, ficando, portanto, impedida parcialmente de negociar, escoar seus produtos, necessitando, por isso, de buscar alternativas (FERREIRA, 2005).

Em *As botas do diabo* (1971, p. 57) Kurt Falkenburger também comenta este fato:

[...] Em 1825, ou seja, 60 anos atrás, a Bolívia e o Peru resolveram separar-se e formaram dois Estados autônomos. No entanto, mesmo assim os bolivianos podiam levar suas mercadorias pelo lago Titicaca para Puno e Molendo no Oceano Pacífico, mas de qualquer jeito tinham de atravessar os Andes, e a partir de então Puno e Molendo ficaram em terras peruanas. Essa situação também não mudou muito quando instalaram um pôrto boliviano à beira do deserto de Atacama; só que com isto o caminho a percorrer ficou ainda mais comprido e perigoso. [...] Por conseguinte, dez anos atrás, o Brasil e a Bolívia celebraram um acôrdo de amizade, pelo qual os signatários garantiram mútuamente o direito de livre passagem fluvial em seus territórios.

A ideia de uma ferrovia surgiu em 1861, partindo de Quentin Quevedo, pois, estradas de ferro estavam sendo construídas no Brasil e, nesta região, uma ferrovia serviria para solucionar o problema ocasionado pelo trecho encachoeirado do Rio Madeira, uma vez que a idealizada ferrovia correria paralelamente ao referido trecho do rio. Neste mesmo ano o engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho teve ideia semelhante (FERREIRA, 2005). Silva (2007, p. 11) também comenta tal fato:

A ideia de se construir uma ferrovia partiu do general boliviano Quentin Quevedo e do engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho, o primeiro descendo o rio Madeira em 1861, e o segundo subindo o rio no mesmo ano, por determinação do presidente da província do Amazonas [...].

Para a Bolívia, a ferrovia era importante por conta do escoamento de produtos; para o Brasil, por conta da guerra do Paraguai, a ferrovia adquiriu importância ainda maior (FERREIRA, 2005). Importante esclarecer que:

Tavares Bastos, em plena guerra do Paraguai, preocupava-se, pois, com a navegação através das cachoeiras do Madeira. O Brasil, lutando com dificuldades nas comunicações para Mato Grosso, em plena guerra, percebeu a importância de ligar aquela província ao litoral brasileiro, por meio de outra via que não fosse o rio Paraguai. Este rio era utilizado nas comunicações de Mato Grosso com a capital do Império, pelo Prata. Resolveu, pois, o Brasil entrar em entendimentos com a Bolívia, procurando uma solução que facilitasse as comunicações, tanto para aquele país, como para Mato Grosso, por meio de uma ferrovia, ou outra qualquer solução que evitasse as cachoeiras. Ambos os países iniciaram consultas, visando chegar a um acordo favorável a ambas as partes. Surgiu daí o “Tratado da Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Exatidão”, celebrado no dia 27 de março de 1867 (FERREIRA, 2005, p. 65-6).

O Tratado da Amizade marca, portanto, as primeiras tratativas entre Brasil e Bolívia que, por motivos diversos, necessitavam de um meio de ligação pelo rio Madeira que vencesse as perigosas cachoeiras.

No mesmo ano em que fora firmado o Tratado da Amizade vieram ao Brasil os engenheiros Francisco e José Keller estudar a viabilidade da construção de uma ferrovia. A Bolívia, na pessoa do general Quevedo, também toma suas atitudes e o coronel Church, norteamericano, consegue a concessão, por cinquenta anos, para construir e gerir a ferrovia que ligaria Santo Antônio a Guajará-Mirim por meio da *Madeira and Mamoré Railway*, o prazo para iniciar a construção era de dois anos e o término deveria acontecer em sete anos (FERREIRA, 2005).

Em acordo com o banco *Erlanger & Co.*, Church encarregou a firma *Public Works* da construção no ano de 1871. Em julho de 1872 um grupo de vinte e cinco engenheiros chegou a Santo Antônio; depois de dez meses, dadas as dificuldades como doenças, insalubridade, distância de grandes cidades, a firma *Public Works* retirou-se do local. Diante disso, Church contratou a firma *Dorsay & Caldwell* para continuar o que havia iniciado a *Public Works*, mas a segunda firma também desistiu após as primeiras mortes na selva. A terceira empresa a figurar nesse cenário foi a *Reed Bros & Co.*, mas esta nem chegou a iniciar os trabalhos, tendo o contrato sido anulado (FERREIRA, 2005).

Em 1877, o coronel Church contratou a empresa norteamericana *P & T Collins* que no início de 1878 veio para o Brasil no vapor *Mercedita*, o que é narrado

no romance *As botas do diabo* de Kurt Falkenburger (1971). Em meio a doenças, falta de provisões, fugas de trabalhadores, mortes, foram inaugurados os três primeiros quilômetros, quando deveriam ser inaugurados quarenta quilômetros. Collins foi à ruína financeira e permaneceu em Santo Antônio, tentando continuar a construção da estrada com a intenção de receber o dinheiro que Church lhe devia, mas a empresa *Collins*, assim como suas antecessoras, também falhou nesse intento.

Em 1882, após perder parte de seus territórios para o Chile, ficando sem portos de mar, a Bolívia volta a firmar acordo com o Brasil para construção de uma estrada de ferro. No mesmo ano o Brasil aprovou a lei n. 3141 e iniciou os primeiros estudos para a referida construção, constituindo comissão para tal, composta de sessenta pessoas, sendo que mais cinquenta e oito pessoas foram encaminhadas para lá posteriormente, enfrentando os mesmos problemas vivenciados pelas comitivas anteriores: insalubridade, doenças, falta de recursos, ataques de índios (FERREIRA, 2005).

Em 1891, o Brasil já estava sob o regime republicano, quando José Oliveira e Francisco Rocha requereram e obtiveram concessão para construção da ferrovia, sendo que o contrato jubilaria caso as obras não se iniciassem dentro de dois anos, o que de fato aconteceu.

Em 1903, por meio do Tratado de Petrópolis, o Brasil incorporou o território que atualmente corresponde ao Acre e se comprometeu a construir a estrada de ferro, em contrapartida, num prazo de quatro anos. Lançada a concorrência, quem a vence é Joaquim Catrambi, que agia conforme instruções de Percival Farquhar que, posteriormente, comprou os direitos de Catrambi e contratou a firma *May, Jekill & Randolph* para proceder à construção, iniciada em 1907 (FERREIRA, 2005), uma vez que em 1906, pelo decreto de nº 6.103, o presidente da república autorizava o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas a contratar a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré (SILVA, 2007).

Farquhar é retratado por Gary Neeleman & Rose Neeleman (2011, p. 199) como um homem incansável na consecução do referido projeto:

Mesmo com milhares de operários, o trabalho na ferrovia era lento. E em sua maior parte tinha de ser executado manualmente, enquanto os homens lutavam contra as doenças e a pressão dos elementos. Essa situação exigia firmeza de Percival Farquhar, que não media gastos para terminar a ferrovia nos quatro anos estipulados. O hospital, com equipamentos novos e

modernos, somado a médicos, engenheiros e trabalhadores especializados, começou por fim a fazer a diferença.

Em 1907 é fundada a cidade de Porto Velho, sete quilômetros abaixo de Santo Antônio, no local anteriormente chamado de Ponto Velho. O governo brasileiro e a *Madeira-Mamoré Railway* entenderam que a estrada de ferro deveria partir de Porto Velho e, então, ali foram construídos a estação inicial, um cais, as oficinas da ferrovia, as casas dos graduados (FERREIRA, 2005).

Em 1909, com a aceleração das obras, cerca de quatro mil e quinhentos homens chegaram ao local da construção; aproximadamente trezentos e setenta e cinco homens por mês, dos mais diferentes lugares do mundo (FERREIRA, 2005).

Em 1913, a Madeira-Mamoré viveu seu apogeu. O auge, porém, estava na verdade muito perto da queda. Em 1914, o canal do Panamá entrou em operação, tornando os portos chilenos, muito mais acessíveis, disponíveis para a Bolívia, cujos produtos podiam agora alcançar o Atlântico sem ter de atravessar a Amazônia brasileira (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 99).

Um conjunto de fatores provocou prejuízos à Companhia e a falência de Farquhar, a exemplo da produção de borracha na Malásia e em outros locais do Oriente, a guerra iniciada em 1913 e que se tornou a primeira guerra mundial em 1914, a depressão econômica e financeira que sobreveio a isso e que levou ao declínio as empresas de Farquhar, que tinha negócios não apenas em Porto Velho, mas em vários outros locais do Brasil e do mundo.

Em *Da chibata ao inferno* (2001), Amizael Gomes da Silva estabelece uma comparação entre a organizada Porto Velho, mantida e controlada pela construtora da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, isto é, por Percival Farquhar, e Santo Antônio do Madeira, local sem lei onde proliferavam a prostituição, a violência e o consumo excessivo de bebidas.

[...] misturados a tantas outras nacionalidades, naquele inferno onde tudo valia ouro e as poucas curibocas bolivianas se entregavam à luxúria com a mesma disposição que tinha o garimpeiro com a bateia, lavando o cascalho aurífero...

Em Porto Velho, a Construtora mantinha, devidamente autorizada pelo governo, guardas armados com *winchester* que se incumbiam da segurança e/ou faziam cumprir as determinações de Farquhar. Em Santo Antônio não existiam leis, quem empunhava a *winchester* com maior habilidade tinha mais poder, mandava mais... (SILVA, 2001, p. 68).

Ao quadro de comparações entre Porto Velho e Santo Antônio, Hardman (2005) acrescenta que, a despeito das diferenças na aparência, ambas as localidades se aproximavam no que tange às desgraças às quais serviam de cenário. Para o autor, a oposição entre Porto Velho e Santo Antônio se faz no sentido de que esta última vem associada a uma experiência fracassada do século XIX enquanto Porto Velho corporifica o suposto empreendimento bem-sucedido do século XX.

Silva (2001) recorre, ainda, ao exposto por Lobato para estabelecer a comparação entre Santo Antônio do Madeira e Porto Velho, veja-se:

Depois da vista agradavelmente surpreendente de Porto Velho, apresenta-se o espetáculo desolador de Santo Antônio, muito agravado pelo confronto. Aquela, um modelo de cidade para a região e aparelhada para a luta contra o paludismo. Esta, um centro de cultura para o paludismo ao natural, o que se observava e as informações dos oficiais do gaiola, caracterizavam a cidade. Nenhuma medida de higiene: a água para beber é a do rio ou dos igarapés; as defecções, feitas pelo sistema primitivo da roça, sendo que muitas casas dão os fundos para o rio e, nestes casos, o sistema de dejeção é ainda mais primitivo e original... Alimentação abaixo de qualquer crítica e as bebidas alcoólicas constituindo, ao que parecia, a base líquida da alimentação; jogatina desenfreada; cidade despolicada. Era um foco de paludismo e sem dispor de um médico. Os médicos da Seção passariam a ter esse encargo. Os da Madeira Mamoré não se distraíam para esse lado (LOBATO, 1957 *apud* SILVA, 2001, p. 75).

Observa-se, nas comparações feitas pelos dois autores, a exaltação de Porto Velho na condição de cidade construída pelo colonizador, com a organização característica do europeu e do norteamericano, ao passo que Santo Antônio é caracterizada como desorganizada e inabitável, mas, em nenhum momento, as condições negativas são atribuídas à forma de colonização instituída naquelas terras. “O local funcionava segundo uma disciplina militar, e o álcool era proibido. Por isso mesmo, contrabandeava-se cachaça – e sonhava-se com outras bebidas” (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 196).

O sonho com outras bebidas resta evidente no poema recolhido por Neeleman e Neeleman (2011, p. 196-7) assinado pelo pseudônimo “The Black Sheep”:

Drinque

Se só os sonhos que amamos sonhar

*Pudessem se tornar realidade,
O que os rapazes daqui sonhariam?
Bem, vou decantar isso com detalhes.*

*Entre montanhas de gelo moído,
Há rios de rum, riachos de bourbon,
E cachoeiras do mais puro malte
Em meio a uma plantação de garçons.*

*Há vales verdes de creme de menta,
Onde as vacas têm tetas de absinto,
As fontes vertem champanhe gelado,
Em grandes lagos dos melhores tintos.*

*Há alagados de vodca de onde crescem,
Junto a um mar de gim, moitas de hortelã.
Ali chuvas torrenciais irrompem
De clara e fresca cerveja alemã.*

*Eis o que sonham, e o que amam sonhar,
Como amaríamos eu e você.
Mas eis que se acorda, e o coração chora.
Melhor viver de sonhar – e morrer.*

Ao comentar a disparidade entre paisagens tão próximas – Santo Antônio e Porto Velho – Silva (2007) argumenta que optar por se estabelecer em Porto Velho foi uma estratégia dos norteamericanos para não se misturarem aos nativos, daí o rigor das regras em Porto Velho. De acordo com o autor citado, esse seria um dos motivos para a mudança no ponto inicial da ferrovia.

[...] e enquanto Santo Antônio via diminuir a sua população, a Companhia observava com preocupação aquela gente localizando-se em volta do seu Condado, sufocando o Porto Velho, medido e planejado para ser o paraíso tropical dos americanos que administrariam os destinos da Madeira-Mamoré (SILVA, 2007, p. 71).

Porto Velho, na visão de Foot Hardman, apresentava muitos sinais de progresso em oposição às dificuldades ali enfrentadas pelos trabalhadores que não usufruíam do referido progresso, pelo contrário, perdiam suas vidas para promovê-lo.

Sinais do progresso: arruamentos simétricos e largos, serviços de esgoto e distribuição de água dos mais modernos, uma lavanderia a vapor organizada sob moldes industriais, uma grande fábrica de gelo produzindo mais de uma tonelada por dia – o gelo, essa mercadoria tão útil quanto evanescente na selva tropical, sua transparência e frio esfumaçante sendo motivo de encantamento dos que o tocam ou possuem (HARDMAN, 2005, p. 196).

Esta situação reflete muito bem o que o pensador Frantz Fanon (1968, p. 28) afirma: “A cidade do colono é uma cidade sólida, toda de pedra e ferro. É uma cidade iluminada, asfaltada, onde os caixotes do lixo regurgitam de sobras desconhecidas, jamais vistas, nem mesmo sondadas”. Porto Velho era, dentro dessa perspectiva, a cidade do colonizador, enquanto Santo Antônio era a cidade dos colonizados, dos trabalhadores explorados.

Memmi (2007, p. 39) também alude à cidade do colonizador quando dispõe que:

[...] organizaram seus hábitos cotidianos na cidade colonial, importaram e nela impuseram os costumes da metrópole, onde passam regularmente suas férias, de onde retiram suas inspirações administrativas, políticas e culturais, e sobre a qual seus olhos permanecem constantemente fixos.

O desafio de sobreviver nestas terras aparece também na obra “Da Chibata ao Inferno” (2001) de Amizael Gomes da Silva que retrata o envio de marinheiros para Santo Antônio após a Revolta da Chibata como meio de punição pela referida revolta, em 1910. Na obra, Santo Antônio é retratada como região de “castigo e sofrimento” (p. 35), noutras palavras:

Hermes também encontrara o lugar ideal para encaminhar aquela gente; até mesmo pela má fama, pela insalubridade, pelo medo que todos tinham de chegar até lá em virtude do alarde que faziam os jornais sobre a quantidade de mortos, fosse pela malária, cólera, febre amarela ou por outros males. Tanto a linha telegráfica quanto a linha férrea eram mal faladas – dizia-se que na estrada de ferro, cada dormente representava uma vida ... (SILVA, 2001, p. 34).

Vale dizer que, na ocasião, não apenas revoltosos foram enviados a Santo Antônio – ladrões, criminosos, mendigos e prostitutas também figuravam entre os presos que foram enviados à Amazônia (SILVA, 2001).

Guilherme Voss, colaborador de Manoel Rodrigues Ferreira em *A Ferrovia do Diabo* relata o episódio:

Tenho de falar ainda quando o governo mandou para lá os revoltosos da esquadra, companheiros de João Cândido, embarcados no *Satélite*. A companhia estava de sobreaviso. Foram distribuídas Manlicher e carabinas com muita munição para sustar o desembarque. O vapor parou em frente de Porto Velho. Comunicaram ao comandante (ou encarregado, pois isso eu não sei) que não era desejado o desembarque. Porque não havia só os revoltosos, também um grande número de mulheres da rua, e em Porto Velho não era consentida a parada de mulheres naquele tempo. O *Satélite* foi a Santo Antônio e enfiaram todos na linha telegráfica do Marechal Rondon (FERREIRA, 2005, p. 358).

O trecho comentado por Voss evidencia as significativas diferenças entre Porto Velho e Santo Antônio e explica de que maneira eram mantidas essas diferenças. Muitas regras envolviam o cotidiano das pessoas em Porto Velho e regras não existiam em Santo Antônio. Conforme expõe Ferreira (2005, p. 262):

Santo Antônio fora sempre um local de poucos habitantes e onde descansavam os viajantes e negociantes que subiam ou desciam o rio. Mas agora, com a construção da ferrovia, crescera repentinamente. Era também um local de negociantes, aventureiros, jogadores, prostitutas, e aonde iam divertir-se os homens da construção.

Tais apontamentos são complementados pelas seguintes informações:

Aqueles ermos socávicos, que era a Amazônia; onde grassavam as doenças endêmicas, por certo seria o lugar ideal para mandar os rebeldes, agitadores, mendigos, vagabundos e mulheres desalinhas com o comportamento da sociedade (SILVA, 2001, p. 33).

Rui Barbosa, personagem da história e que é retratado em *Mad Maria*, desempenha papel importante no episódio ora comentado na condição de defensor dos degredados enviados a Santo Antônio. Em seus discursos eloquentes, Rui Barbosa denuncia as más condições e os motivos torpes que ocasionaram a punição dos revoltosos, mendigos, prostitutas e outros, que foram colocados num navio com destino a Santo Antônio, a exemplo do fragmento de um de seus discursos que segue transcrito abaixo:

Mas, Sr, Presidente, nesta eliminação monstruosa do sentimento jurídico e da ação judicial, nesse desenvolvimento, rapidamente crescente do princípio de irresponsabilidade, dominando o princípio da responsabilidade – que é o princípio fundamental das instituições republicanas – porque a República é o governo dos homens sujeitos à lei, debaixo de uma responsabilidade inevitável, por seus atos; nessa eliminação da justiça pelos mais elementares princípios de todos os princípios republicanos, o caso do Satélite avulta como o mais grave de todos os casos, como aquele em que a nossa honra maior enxovalho recebeu, em que a nossa dignidade se sentiu mais humilhada, em que os sentimentos de humanidade do país mais sofreram, em que a nossa civilização, diante do estrangeiro, maior ultraje padeceu (BARBOSA, 1914).

Vários foram os discursos proferidos por Rui Barbosa no sentido de condenar a atitude do Marechal Hermes ao enviar, no Navio Satélite, marinheiros envolvidos na Revolta da Chibata, prostitutas, mendigos, mulheres que cumpriam pena na Casa de Detenção do Rio de Janeiro, dentre outros.

Importante esclarecer, no que se refere ao episódio ora discutido, que Rui Barbosa fazia oposição ao governo do Marechal Hermes e foi o autor da Lei de Anistia aos insurretos.

Neste mesmo ano, 1910, cerca de seis mil e noventa homens foram trazidos para trabalhar na ferrovia, quinhentos e oito por mês, aproximadamente. Com o grande número de trabalhadores que estavam chegando, o primeiro trecho da ferrovia pôde ser inaugurado em 1910; em 30 de outubro de 1910 foi inaugurado o segundo trecho da estrada; outro trecho foi inaugurado em 7 de setembro de 1911 e, no ano, seguinte, a estrada foi inaugurada em toda sua extensão, ano em que foram importados dois mil setecentos e trinta e três trabalhadores (FERREIRA, 2005).

No ano de 1911, cerca de cinco mil seiscentos e quarenta e quatro homens chegaram para o trabalho e no dia 30 de abril de 1912:

[...] assentava-se o último dormente da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no ponto final, em Guajará-Mirim. E no dia 1º de agosto desse mesmo ano, realizava-se a inauguração desse último trecho, dando a companhia concessionária a estrada completamente construída, com os trens trafegando entre Porto Velho e Guajará-Mirim, na extensão total de 364 km. A partir desse dia, cessava a navegação no trecho das cachoeiras do rio Madeira (FERREIRA, 2005, p. 292).

Cumprido observar, no que se refere aos estudos atuais a respeito da estrada de ferro Madeira-Mamoré, como o estudo que ora se apresenta, que Neeleman e Neeleman (2011, p. 24) ressaltam a importância de publicações e estudos a respeito

da estrada de ferro, pois “as represas do complexo cobrirão os restos da antiga estrada de ferro, que se tornará definitivamente uma nota de rodapé da história”.

A história da estrada de ferro Madeira-Mamoré foi tão marcante na história de Rondônia e, mesmo, na história do Brasil que, dela, derivaram obras de ficção, ainda que poucas em face da grandiosidade dos fatos, que objetivaram contar a saga dos homens que trabalharam para a construção da estrada de ferro na selva, algumas das quais serão abordadas no presente estudo.

1.3 Estrada de Ferro Madeira-Mamoré na Literatura

*A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
[...] hoje agonizante da UTI do tempo
É chamada de “Maria Louca”
Desprezada no relento.
(Benvindo/Manelão)*

A história da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, por sua grandiosidade, duração no tempo e constituição da história de um local gerou diversas narrativas, dentre histórias orais, mitos, poesias, canções, romances, historiografia. Para exemplificar tal processo de construção de textos os mais diversos a partir do evento histórico, foram selecionadas, além da obra que será analisada neste estudo, mais duas obras significativas a respeito da estrada de ferro, que são consideradas obras de referência quando se trata desse campo de estudos. Nesse sentido, serão apresentadas, na sequência, as obras *Botas do Diabo*, obra de ficção de Kurt Falkenburger; *Trem-Fantasma*, obra de não-ficção de Francisco Foot-Hardman e *Mad Maria*, obra de ficção de Márcio Souza. As três obras serão apresentadas e nos capítulos seguintes passaremos à análise de *Mad Maria*.

1.3.1 Botas do Diabo

Podia-se adivinhar, nessas horas mortas da noite, em macabros colóquios à beira da linha, os espectros dos mortos da Public Works, das comissões Morsing e Pinkas, e dos mortos de todas as nacionalidades que haviam finalmente construído a ferrovia.
(Manoel Rodrigues Ferreira)

Na obra de ficção *As botas do diabo*, obra publicada em 1971 pelo austríaco Kurt Falkenburger, é contada a segunda tentativa de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em empreita da empresa P. T. Collins e sob a responsabilidade do coronel Church.

O título da obra vem de uma das lembranças do protagonista – Reginald Wire – cujo pai já havia estado no local e afirmava: “Aqui o diabo perdeu as botas, de tanta pressa em fugir”; que completava dizendo: “Pelo menos é o que se fala desse lugar” (FALKENBURGER, 1971, p. 56).

A mesma referência é feita em outras passagens da obra, a exemplo do trecho em que Santo Antônio é caracterizada:

Então aquilo era Santo Antônio! Meio tragado pela mata, com algumas choças de sapé e dois sobrados, uma rua, que mais parecia picada, subindo do rio e dividindo o lugarejo em duas metades, em sentido paralelo. Era êste o Santo Antônio onde, 150 anos atrás, os padres jesuítas fundaram um pôsto missionário, que tiveram de abandonar por causa dos ataques de malária, beribéri e das formigas e onde nem o diabo agüentou ficar, pois perdeu as botas ao fugir de lá (FALKENBURGER, 1971, p. 60).

Reginald Wire é atraído pela obra da construção da estrada de ferro por seu pai já ter estado naquele local e lá ter morrido:

Sim, em julho de 1872 meu pai embarcou com outros 25 engenheiros para Santo Antônio, a fim de iniciar as obras e exatamente um ano depois tudo estava acabado. A maioria dêles morreu, os que sobramos voltaram doentes. Banford foi aos tribunais requerer a rescisão dos contratos. [...] Church lutou como um leão e sempre achou quem assumisse os contratos. Primeiro foram *Dorsay & Caldwell*, depois *Reed Bros & Cia.*, mas ninguém teve coragem de efetivamente dar início às obras. Só pagaram luvas para a *Public Works*, e em seguida cada sucessor pagou a luva para o antecessor, até que Church se aborreceu, voltou para os Estados Unidos e tratou de conseguir nôvo parceiro. Que encontrou nos Collins (FALKENBURGER, 1971, p. 59).

A narrativa é realizada da perspectiva do estrangeiro que vinha para a Amazônia para empreender uma grandiosa obra, a viagem era uma aventura, era perigosa e, por isso, na obra, os construtores da estrada de ferro são retratados como heróis que sofreram as piores agruras para trazer o progresso a esta região, ao passo que o nativo é retratado como objeto, como sujeito passivo face aos acontecimentos:

Depois, com o passar do tempo, acostumou-se com o lugar e tomou por companhia uma índia que chamou de Maria. Falava o português com ela, apesar da mulher não entender essa língua, o que nem era preciso, pois ela sabia o que deveria fazer: limpar a casa e dormir com o patrão. Uma vez por ano ela ficava grávida e ao aproximar-se a hora, ia para o mato, dava à luz a criança e trazia-a para casa; segundo o sexo do recém-nascido, Imildo dava-lhe o nome de Maria ou José. Com o correr dos anos, vieram quatro Marias e três Josés, que nunca viveram o bastante para aguardar a passagem do padre pelo lugar e serem batizados (FALKENBURGER, 1971, p. 61).

Em outra passagem: “Ocasionalmente, Pedro ia buscar uma indiazinha no lado da Bolívia; dormia com ela até ficar grávida para então despachá-la de volta para sua tribo” (FALKENBURGER, 1971, p. 62).

Observa-se, no trecho acima, a perda de identidade do indígena ao lhe darem nomes cristãos; ao falarem em português, ainda que eles não entendessem, e o uso de mulheres brasileiras e bolivianas pelo colonizador. Vê-se, portanto, que “Por ser uma negação sistematizada do outro, uma decisão furiosa de recusar ao outro qualquer atributo de humanidade, o colonialismo compele o povo dominado a se interrogar constantemente: ‘Quem sou eu na realidade?’” (FANON, 1968, p. 212).

Ao longo do romance, inúmeras dificuldades se interpõem entre os colonizadores e a obra que vieram realizar: piranhas, moscas, formigas, aranhas, cachoeiras, selva, indígenas, doenças, são apenas alguns dos motivos das mortes ocorridas na região por ocasião da construção da estrada de ferro. Mas, diante disso tudo “[...] alguém deveria manter-se firme, resistindo a tudo” (FALKENBURGER, 1971, p. 114). Este alguém era o estrangeiro, o colonizador, o herói que viera trazer o desenvolvimento a esta região selvagem, na concepção da obra em comento.

O mesmo episódio narrado em *As Botas do Diabo* é tratado em um livro de não-ficção *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: História Trágica de uma Expedição* (1947), de Neville Craig, um dos homens que estavam a bordo do vapor *Mercedita* narra os episódios mais importantes da tentativa de P & T Collins, apresentando as

dificuldades da viagem no *Mercedita* e o desastre do navio *Metropolis*, que também levava um grande número de trabalhadores para as obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Com relação à questão do progresso, proposta da construção da ferrovia, lembramos das reflexões do pensador Aimé Césaire (2010, p. 32-3), martinicano, e importante teórico do pós-colonialismo, que contra-argumenta enfatizando as perdas humanas e culturais decorrentes disso:

Eu, eu falo de sociedades esvaziadas delas mesmas, de culturas pisoteadas, de instituições minadas, de terras confiscadas, de religiões assassinadas, de magnificências artísticas aniquiladas, de extraordinárias possibilidades suprimidas. Refutam-me com fatos, estatísticas, quilômetros de rodovias, de canais, de ferrovias. Eu, eu falo de milhares de homens sacrificados na construção da linha férrea da Congo-Ocean. [...] Falo de milhões de homens desarraigados de seus deuses, de sua terra, de seus costumes, de sua vida, da vida da dança, da sabedoria. Falo de milhões de homens aos quais sabiamente se lhes inculcou o medo, o complexo de inferioridade, o temor, o pôr-se de joelhos, o desespero, o servilismo.

Para Fanon (1968, p. 116) “O colonizado deve persuadir-se de que o colonialismo não lhe faz nenhuma dívida”. Fanon propõe, aqui, a quebra da estratégia discursiva da anticonquista, como a denomina Mary-Louise Pratt (1999), à medida que o colonizado tem consciência de que o colonialismo não o salva, não o torna melhor, não o faz “civilizado”. “[...] é necessário que antes de mais nada que nos desembarcemos da idéia tipicamente ocidental, burguesa e portanto desdenhosa de que as massas são incapazes de dirigir-se a si mesmas” (FANON, 1968, p. 154).

Laura Borges Nogueira (2010, p. 33), em dissertação de mestrado, analisa a obra de Falkenburger e afirma que “A narrativa de *Wire* mostra-nos os esforços dos construtores da ferrovia em vencer a natureza selvagem e trazer a modernidade à selva, alcançando assim os objetivos capitalistas. A obra está permeada de estereótipos sobre os habitantes da região”.

Reginald Wire vive uma história de amor com uma brasileira – Yara. A descrição de Yara e os primeiros diálogos entre ela e o Sr. Reginald Wire, ou Reggi, como a personagem o chamava, lembram os romances indianistas, o encontro do nativo com o colonizador branco, isto é, os encontros coloniais. Ora, a colonização da Amazônia não é diferente da colonização das outras regiões do país que a precederam.

Exemplo da relação entre o romance *As botas do diabo* e os romances indianistas fica evidente na descrição de Yara que em muito se aproxima da imagem de *Iracema*, construída por José de Alencar (1994):

Isto me doía e me deixava irritado, porque gostava dela. Gostava do seu andar, com aquêlê balançar macio do corpo esbelto e elástico. Gostava do seu rosto oval, de tez marrom-claro, dos olhos negros, sobrancelhas levemente curvadas, e gostava do seu cabelo comprido, brilhante, cuja negrura tinha o brilho da sêda e emitia pequenos reflexos de luz (FALKENBURGER, 1971, p. 132).

Wire exerce um fascínio sobre Yara e, ao passo que o primeiro é contido, fica no Brasil para ficar com Yara, esta se revela passional, egoísta e, até mesmo, perigosa. Diante disso observa-se que as semelhanças entre Yara e *Iracema* ficam apenas nas apresentações, pois, enquanto *Iracema* é idealizada, Yara é selvagem, “louca”.

Queria esquecer tudo aquilo. Queria ficar ali, com as pessoas que gostavam de mim e das quais eu também gostava. Viver com os que me amavam, como Yara dissera, certa vez (FALKENBURGER, 1971, p. 200).
[...] Ela o amará com um amor egoísta, que poderá fazer de sua vida um inferno. E se você a enganar, ela o mata (FALKENBURGER, 1971, p. 201).

Nos dois trechos acima retrata-se, respectivamente, o comportamento de Wire e de Yara. Tem-se o colonizador vulnerável, seduzido, e a brasileira desequilibrada emocionalmente, capaz, inclusive, de matar para não perder o objeto de seu amor.

Em linhas gerais, esta é a tônica do romance *As botas do diabo* – o colonizador vítima da empreitada que veio realizar, uma obra em benefício do nativo e não em benefício próprio, enfrentando sofrimentos e dezenas de dificuldades. O colonizador é, ao mesmo tempo, o herói e a vítima do processo de colonização, nessa ótica, o colonizador é o sofredor, abnegado, vítima da empreitada de salvação.

Eu sentia medo. Medo de estar a sós comigo. Medo da floresta que em sua eterna penumbra me fazia vislumbrar rostos e fantasmas que não queria ver. Nem conseguia compreender porque devesse recomeçar tudo de novo, em qualquer parte. E ao mesmo tempo senti, bem no fundo de minha alma, medo idêntico de voltar à civilização; todavia, essa segunda alternativa pareceu-me oferecer mais atrativos do que poderia esperar da solidão.

Contudo, a solidão prometia a liberdade, uma vida sem limites, um reino, mas um reino sem súditos. Um reinado no qual eu seria o rei e o súdito (FALKENBURGER, 1971, p. 262).

Acontece com Reginald Wire o que Albert Memmi (2007) alude em “Retrato do colonizado precedido de retrato do colonizador” quando argumenta que, no processo de colonização, em dado momento, o colonizador não se sente parte da colônia e, por outro lado, não sente mais como sua a terra natal.

Para Memmi (2007, p. 105): “[...] o colonialista é civicamente aéreo. Navega entre uma sociedade distante, que ele quer sua, mas que se torna em certo grau mítica, e uma sociedade presente, que ele recusa e mantém assim na abstração”.

Aproxima-se disso o que Reg Wire sente ao final do romance, sente-se mal na região de Santo Antônio, palco de seus sofrimentos, mas não consegue enxergar possibilidades de voltar a viver na Inglaterra.

Wire torna-se, então, um seringalista, seduzido pelas promessas da borracha, largamente valorizada naquele período e, como seringalista, assiste à terceira tentativa de construção da ferrovia, desta vez com as inovações que a separavam das iniciativas anteriores e com a fundação da cidade de Porto Velho.

A respeito das inovações, Francisco Foot-Hardman trata largamente do tema, ao contar, em *Trem Fantasma* a história da estrada de ferro Madeira-Mamoré sob a perspectiva da modernidade.

1.3.2 Trem Fantasma

Não se trata apenas de ferro e dormentes, pois muitos deram a vida por esse projeto.

(João Cirino)

A Madeira-Mamoré era o espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva.

(Francisco Foot Hardman)

Em *Trem-Fantasma*, obra publicada em 1988, Francisco Foot Hardman inicia

por contar os efeitos da Revolução Industrial em diversas obras literárias, artes plásticas e fotografias que abordam, ainda que de maneira discreta, o cenário ferroviário, revelando a “febre dos trilhos” que ocorria na Europa.

É possível afirmar que o autor faz um tratado a respeito do processo de industrialização do qual resultam as estradas de ferro, discutindo, com isso, o conceito de modernidade e o processo histórico de que resultou tal conceito.

Por essa característica, Nilza Menezes (2007), ao produzir um ensaio a respeito das obras *Mad Maria* de Márcio Souza e *Trem-Fantasma* de Foot Hardman, afirma que o primeiro trata de pessoas e o segundo, de máquinas.

É impressionante o número de obras de arte, entre literárias e plásticas, que Foot Hardman traz para endossar suas percepções a respeito do evento narrado. Ele afirma que intitulou sua obra de *Trem-Fantasma* porque obras fantasmas são aquelas que guardam a memória de muitos que morreram para executá-las e reitera que, no caso da estrada de ferro Madeira-Mamoré, só de olhar as imagens da obra, feitas, em grande parte, por Dana Merrill, fotógrafo largamente elogiado pelo autor de *Trem-Fantasma*, percebe-se a violência e a desolação pelo número de desterrados e frustrados por conta da referida obra.

Hardman também se dedica, em *Trem-Fantasma*, a comentar outras obras que foram escritas a respeito do evento histórico, evidenciando que há poucas obras e elogiando as produzidas por Craig e Ferreira ressaltando, em vários momentos da obra, a importância de escrever livros que lutem contra o esquecimento do evento histórico.

Ao se referir diretamente à história da construção, é possível afirmar que Hardman denuncia as estratégias capitalistas que redundaram no número de perdas e mortes decorrentes da construção, pois trata da fundação de Porto Velho, da construção do Hospital da Candelária, vindas de trabalhadores e idade dos mesmos, problemas de saúde, os indígenas. Importante lembrar que em muitos momentos do livro Hardman ressalta a importância do registro da história local, que é o que faz na obra ora comentada, mas não o faz apenas numa perspectiva local, mas comparando com eventos similares em âmbito mundial.

Márcio Souza, diferentemente de Hardman, privilegia o olhar local sobre os acontecimentos, com o que permite ao leitor entrar em contato com as micro-histórias no âmbito do grandioso empreendimento na selva.

1.3.3 Mad Maria

A luta contra a opressão colonial não apenas muda a direção da história ocidental, mas também contesta sua ideia historicista de tempo como um todo progressivo e ordenado.
(Homi Bhabha)

Mad Maria, quarta obra de ficção da carreira do escritor amazonense Márcio Souza, foi publicada em 1980 e, assim como outras obras do mesmo autor, reconta a história do Brasil, mais especificamente a história da Amazônia. Em *Mad Maria*, o autor se volta para a história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré entre os anos de 1907 e 1912.

Mad Maria se configura como um desdobramento da obra *Galvez*, pois retoma a região abordada neste último como cenário para o romance. A obra se faz a partir de extensa pesquisa histórica, desvendando a epopéia da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré após assinatura do Tratado de Petrópolis. O romance se passa em 1911, alternando-se espacialmente entre as margens do rio, na Amazônia, e a cidade do Rio de Janeiro, os dois espaços se complementam e a partir deles o leitor toma conhecimento da brutalidade do referido empreendimento capitalista (DIMAS, 1982).

O período histórico de construção da ferrovia retratado por Márcio Souza em *Mad Maria* refere-se ao momento em que tal construção estava sob o comando de Percival Farquhar que contratou o serviço da firma *May, Jekill e Randolph* para organizar e supervisionar as tarefas.

A obra *Mad Maria*, portanto, está ambientada historicamente em um segundo momento da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, pois, a partir da assinatura do Tratado de Petrópolis, surgia para o Brasil uma obrigação contratual de construção da estrada de ferro. Os estudos e tentativas anteriores tiveram lugar na condição de cooperação, ao passo que a partir de primeiro de julho de mil novecentos e três o caráter era de cumprimento de obrigação (FERREIRA, 2005).

No período retratado na obra temos os momentos finais de construção da ferrovia até sua inauguração em 1912, a obra literária em estudo permite conhecer não apenas a macro-história, aqui já relatada brevemente, mas também as micro-histórias, as histórias do cotidiano de trabalhadores e indígenas envolvidos em tão

grande construção.

Edward Said em *Orientalismo* (2007) chama a dinâmica da vida humana de história como narrativa. Para o autor, é nessa narrativa que o cotidiano, as micro-histórias aparecem, em contraste com a história oficial.

Márcio Souza aborda em seu romance os fatos históricos que, em meio à ficção, permitem ao leitor o repensar da história, o rever alguns fragmentos da história oficial à luz do cenário ficcional ali montado. Pelo fato de proporcionar ao leitor revisitar a história, *Mad Maria* se diferencia das outras ficções construídas a partir do fato histórico que se dedicam apenas a narrar e ilustrar os fatos.

Nesse sentido, a obra é entendida como uma ficção descolonizadora, ao passo que apresenta fatos, ideias, momentos que não constam da história dita oficial. Márcio Souza concede ao leitor, por meio de sua obra, a possibilidade de repensar e de discutir a história e, por fomentar o contra-discurso, o romance pode ser entendido como descolonizador. Com base nesse pensamento, a obra foi selecionada dentre outras que tratam do mesmo tema, por apresentar material suscetível de análise sob a ótica da teoria pós-colonial. Passaremos, por oportuno, à exposição do pós-colonialismo.

CAPÍTULO 2 – PÓS-COLONIALISMO

*O quarto do patrão era espaçoso, e o patrão estava lá, muito calmo...
e os nossos se detiveram... era o patrão...
Eu entrei. És tu, me disse ele, muito calmo...
Era eu, era eu mesmo, respondi, o bom escravo, o escravo fiel,
o escravo escravo, e de repente seus olhos se converteram
em duas baratas amedrontadas nos dias de chuva...
bati, o sangue esguichou; é o único batismo de que me lembro hoje.
(Aimé Césaire)*

De acordo com Nenevé (2005) o pós-colonialismo começou na literatura e só depois passou a fomentar discussões em outros campos do conhecimento.

Claudio Antonio Ribeiro, na apresentação da obra “Discurso sobre o colonialismo” de Aimé Césaire (2010) trata da atualidade do discurso pós-colonial ao enumerar como exemplos a tragédia do Haiti, as invasões do Iraque e do Afeganistão, as novas guerras africanas, a invasão da Colômbia, o que permite diferenciar colonização e colonialismo, entendido este último como contínuo, podendo ocorrer a qualquer tempo, ainda que não vinculado à colonização de determinado local.

Assim, o colonialismo é uma prática, não o fato de colonizar determinada região. A respeito da colonização Césaire – martinicano, poeta, autor de peças de teatro e ensaísta, importante teórico do pós-colonialismo – explica que é necessário:

Reconhecer que ela não é evangelização, nem empreitada filantrópica, nem vontade de fazer retroceder as fronteiras da ignorância, da enfermidade, da tirania; nem a expansão de Deus, nem a extensão de Direito; admitir de uma vez por todas, sem titubear por receio das consequências, que na colonização o gesto decisivo é o do aventureiro e o do pirata, o do mercador e do armador, do caçador de ouro e do comerciante, o do apetite e da força, com a maléfica sombra projetada por trás por uma forma de civilização que em um momento de sua história se sente obrigada, endogenamente, a estender a concorrência de suas economias antagônicas à escala mundial (CÉSAIRE, 2010, p. 28).

Em *Discurso sobre o colonialismo*, Césaire (2010) propõe desenvolver a consciência e atentar para os impactos provocados no colonizado e no colonizador mediante o processo de colonização; analisar mais detidamente o que de fato seria

o desenvolvimento, a civilização.

Edward Said é considerado o fundador do pós-colonialismo, por meio da publicação de sua obra *Orientalismo* (2007), que deixa significativa contribuição ao mostrar como se pode “criar” discursivamente “o outro”, “o excêntrico”, “o exótico” e disseminar tal imagem para o resto do mundo, ou para o outro lado do mundo, como na relação Oriente-Occidente que Said tão profundamente abordou em sua obra. Ao explicar o método por ele utilizado, afirma:

Assim, o orientalismo pode ser considerado um modo de escrita, visão e estudos regularizados (ou orientalizados), dominados por imperativos, perspectivas e vieses ideológicos ostensivamente adequados para o Oriente. O Oriente é ensinado, pesquisado, administrado e comentado segundo maneiras determinadas (SAID, 2007, p. 275).

Vale dizer que Mary-Louise Pratt (1999) e Neide Gondim (1994) afirmam algo semelhante ao falar da América e da Amazônia, respectivamente, evidenciando a influência do imperialismo no discurso do centro a respeito da periferia.

Assim como Said, são responsáveis pelas primeiras discussões os autores Bill Ashcroft, Helen Tiffin e Gareth Griffiths com a obra *The empire writes back – theory and practice in Post-Colonial literatures*. A literatura pós-colonial emana de todos os países que sofreram influência da colonização, à exceção dos Estados Unidos que, a despeito de terem sido colonizados pela Inglaterra, assumiram um discurso imperialista (NENEVÉ, 2005).

A abordagem pós-colonial é recente, tendo surgido entre as décadas de setenta e oitenta, no entanto, há autores anteriores a tal período que já sinalizavam para uma perspectiva pós-colonial, bem como para uma possível descolonização.

Octave Mannoni, na obra *Prospero and Caliban: A psicologia da colonização* (1964) enfatiza que o colonizador não enxerga o mundo do outro e assim não respeita nem sua cultura nem sua história. Embora o autor seja criticado por Aimé Césaire e Frantz Fanon, quando sugere que há um complexo do colonizado e um complexo do colonizador, ele é importante por levantar esta questão e por chamar atenção para a necessidade de respeitar outras culturas julgadas “inferiores”. Além disso, Aimé Césaire (2010) critica Mannoni porque este explica tudo que o colonizador faz pela psicologia e por sua ascendência, como se fossem naturais aquelas atitudes, inevitáveis.

Frantz Fanon (1968), pioneiro nas discussões pós-coloniais, embora ainda

hã houvessem recebido tal nome, na obra *Os condenados da terra*, defende a descolonização e atribui papel fundamental nesse processo ao intelectual colonizado na condição de denunciador. “[...] Ser responsável num país subdesenvolvido é saber que tudo repousa definitivamente na educação das massas, na elevação do pensamento, no que se chama um tanto precipitadamente politização” (FANON, 1968, p. 161).

Fanon (1968) propõe que o intelectual colonizado atue como elemento descolonizador, evidenciando as estratégias discursivas que o colonizador emprega para construir falsas imagens perante os colonizados. Não é diferente o posicionamento que apresenta em *Pele Negra Máscaras Brancas* (2008) ao evidenciar que o processo de colonização é complexo por envolver não apenas as condições objetivas e históricas, mas que deve ser pensada a atitude do homem em tais condições.

Em outras palavras, começo a sofrer por não ser branco, na medida que o homem branco me impõe uma discriminação, faz de mim um colonizado, me extirpa qualquer valor, qualquer originalidade, pretende que seja um parasita no mundo, que é preciso que eu acompanhe o mais rapidamente o mundo do branco. [...] Então tentarei simplesmente fazer-me branco, isto é, obrigarei o branco a reconhecer minha humanidade (FANON, 2008, p. 94).

Fanon evidencia que o processo de colonização envolve a percepção de si mesmo, o sentir-se inferiorizado que é imposto ao colonizado por conta das atitudes e iniciativas do colonizador e nisso reside a complexidade das relações no âmbito colonial.

Albert Memmi (2007), em *Retrato do Colonizado Precedido de Retrato do Colonizador*, alerta para a relação de exploração do colonizador para com o colonizado, retratando o colonizador como usurpador e evidenciando os reflexos psicológicos dessa condição em ambos os lados.

Memmi (2007) evidencia que o processo de colonização não deixa marcas apenas no colonizado, mas também promove transformações no colonizador,

Essa recusa da colônia e do colonizado terá graves consequências sobre a vida e o comportamento do colonizado. Mas também provoca um efeito desastroso sobre o comportamento do colonialista. Tendo assim definido a colônia, não concedendo mérito algum à cidade colonial, não reconhecendo nem suas tradições nem suas leis nem seus costumes, não pode admitir que ele próprio faça parte dela (MEMMI, 2007, p. 105).

O colonizado tem sua terra e seus costumes diminuídos, tidos por não civilizados, por selvagens, enquanto o colonizador impõe suas maneiras de ser, seus hábitos e costumes e, ainda assim, se sente deslocado naquela terra que não é a sua, mas sua terra como a conhecia também não existe mais, a não ser em seus pensamentos.

São reforçadas a todo custo as diferenças entre margem e centro. Homi Bhabha (1998), na obra *O local da cultura*, trata o processo de colonização como evento muito complexo, evidenciando que não há apenas dois lados bem definidos, que a divisão dos envolvidos em grupos estanques – colonizadores e colonizados – não seria tão simples ou, então, nem seria possível, uma vez que tais relações são muito complexas.

Assim como assinalam Memmi (2007) e Césaire (2010), Bhabha (1998) também postula que o processo de colonização produz efeitos em todos os envolvidos, independentemente da posição que cada um ocupa nesse processo. Com relação às práticas discursivas Bhabha (1998) afirma que nossa tarefa consiste em demonstrar como a intervenção histórica se transforma no processo signficante, investigar como os eventos históricos são representados por meio do discurso.

No âmbito das relações culturais e da complexidade das relações coloniais, Bhabha (1998, p. 79) aborda a questão da identidade nos seguintes termos:

No texto pós-colonial, o problema da identidade retorna como um questionamento persistente do enquadramento, do espaço da representação, onde a imagem – pessoa desaparecida, olho invisível, estereótipo oriental – é confrontada por sua diferença, seu Outro.

Mais uma vez é tratada a questão da representação, de como a escrita carrega consigo impressões, não sendo neutra. Com relação à análise dos textos Bhabha (1998, p. 110):

Ao contrário, proponho que, de forma bem preliminar, o estereótipo é um modo de representação complexo, ambivalente e contraditório, ansioso na mesma proporção em que é afirmativo, exigindo não apenas que amplie nossos objetivos críticos e políticos mas que mudemos o próprio objeto de análise.

Fica evidente que, para Bhabha, o processo de colonização é complexo e, assim como ele, a produção discursiva que resulta de tal processo é também complexa e, portanto, não há que se pretender análises simplistas desse tipo de

texto.

Mary Louise Pratt (1999), em sua obra *Os olhos do império – relatos de viagem e transculturação* evidencia como o relato de viagem “produziu o resto do mundo” para leitores europeus. A autora constrói um percurso dos relatos de viagem e utiliza, para analisá-los, termos como “zona de contato”, referindo-se aos encontros coloniais.

Pratt (1999, p. 156), ao analisar os relatos de viagem, afirma que “A história era sempre contada do ponto de vista do europeu que retornava”, isto é, havia sempre um olhar, um filtro europeizado a relatar os encontros de culturas sob seu ponto de vista; o mesmo ocorre na literatura, em que são caladas as vozes de tantos para que apenas a voz de alguns se sobressaia. Escrever contrariamente a isso é descolonizador, e é exatamente o que faz Márcio Souza ao fazer ouvir a voz dos indígenas, barbadianos, mulheres.

Nesse mesmo sentido, Mary Louise Pratt (1999, p. 24) salienta a necessidade de “[...] descolonizar o conhecimento” e é isso que a autora faz ao desconstruir as imagens pré-concebidas pelo colonizador que aparecem nos relatos de viagem. É uma constante em tais relatos a caracterização do outro como inferior, subdesenvolvido, primitivo, a própria palavra “nativo” é empregada com caráter pejorativo nos relatos analisados por Pratt.

Tal ladainha de crítica, evidentemente, está ancorada na mais completa hipocrisia, pois é o suposto atraso da América que, em primeiro lugar, legitima as intervenções da vanguarda capitalista. Ideologicamente, a tarefa da vanguarda é a de reinventar uma América como atrasada e negligenciada, de forma a enquadrar seus cenários e sociedades não capitalistas como manifestamente carentes da exploração racionalizada trazida pelos europeus. Estudiosos do discurso colonial reconhecerão aqui a linguagem da missão civilizadora pela qual os europeus do norte produzem (para si mesmos) os outros povos como “nativos”, seres reduzidos e incompletos, que padecem da incapacidade de se tornar o que os europeus já são, ou de se transformar naquilo que os europeus pretendem que eles sejam. Assim se vê a vanguarda capitalista nos futuros daqueles a quem procura explorar: como um tipo de inevitabilidade moral e histórica (PRATT, 1999, p. 262).

Nesse sentido, a missão europeia é salvadora dos primitivos e incultos. A isso Pratt (1999) denomina “anticonquista”, referindo-se ao subterfúgio empregado quando, para explorar, justifica-se como melhorar o lugar e seu povo. Noutra parte, a autora afirma:

É tarefa dos batedores avançados do “aperfeiçoamento” capitalista caracterizar aquilo que encontram como “não aperfeiçoado” e, mantendo a terminologia da anticonquista, como *disponível*, aberto a aperfeiçoamentos. As aspirações européias devem ser apresentadas como incontestadas. Neste ponto, a separação textual de paisagens e pessoas, de relatos sobre habitantes e relatos sobre seus habitats, atende a sua lógica. O olhar aperfeiçoador europeu apresenta habitats de subsistência como paisagens “vazias”, significativas apenas em termos de um futuro capitalista e de seu potencial para a produção de excedentes comercializáveis. Do ponto de vista de seus habitantes, obviamente, estes mesmos espaços são vivenciados de maneira intensamente humanizada, saturada de história local e significado, onde plantas, criaturas e formações geográficas têm nomes, usos, funções simbólicas, histórias, papéis nas estruturas de conhecimento indígena (PRATT, 1999, p. 115).

Mostra-se o interesse do colonizador em aniquilar a cultura do colonizado, suas vivências, seus significados, pois, no vazio, implanta-se um modo de pensar capitalista com maior facilidade. “Dois procedimentos parecem possíveis: demonstrar os méritos eminentes do usurpador: tão eminentes que pedem uma recompensa como essa; ou insistir nos deméritos do usurpado, tão profundos que só podem suscitar uma desgraça como essa” (MEMMI, 2007, p. 90). Edward Said (2007, p. 17) aborda a questão da seguinte forma:

Todos os impérios que já existiram, em seus discursos oficiais, afirmaram não ser como os outros, explicaram que suas circunstâncias são especiais, que existem com a missão de educar, civilizar e instaurar a ordem e a democracia, e que só em último caso recorrem à força.

Fica revelada, assim, a estratégia empregada pelo colonizador para justificar seus atos, por mais violentos que sejam. “É preciso acrescentar que, quanto mais o usurpado é esmagado, mais o usurpador triunfa na usurpação, para depois se confirmar em sua culpabilidade e em sua condenação” (MEMMI, 2007, p. 90-1).

Homi Bhabha (1998, p. 115) também comenta a respeito de tal estratégia, enfatizando que:

O objetivo do discurso colonial é apresentar o colonizado como uma população de tipos degenerados com base na origem racial de modo a justificar a conquista e estabelecer sistemas de administração e instrução. Apesar do jogo de poder no interior do discurso colonial e das posicionalidades deslizantes de seus sujeitos (por exemplo, efeitos de classe, gênero, ideologia, formações sociais diferentes, sistemas diversos de colonização, e assim por diante), estou me referindo a uma forma de governamentalidade que, ao delimitar uma nação sujeita, apropriada, dirigida e domina suas várias esferas de atividade.

Para dirigir e dominar, o discurso colonial se concentra na depreciação do

“outro”, se dedica a provar que o “outro” é inferior, subdesenvolvido e que, portanto, precisa de sua ajuda para governar. Said (2007) cita, inclusive, o uso da palavra “redenção” quando alguns pensadores europeus escrevem sobre o oriente.

Diana Brydon e Hellen Tiffin, em *Decolonising Fiction* (1993), abordam a descolonização nas obras literárias em língua inglesa e esclarecem que escolheram fazer tal análise no contexto do pós-colonialismo por entendê-lo mais amplamente do que pós-independência, por considerá-lo um movimento contínuo, pois os colonialismos persistem no presente.

As autoras argumentam acerca da necessidade de descolonizar a mente para compreender a literatura descolonizadora e afirmam que esta última se compõe de textos que escrevem contra as ficções do imperialismo, que apresentam um contra-discurso, isto é, maneiras alternativas de ver determinados fatos. “As ficções que re-escrevem a história, as contra-histórias ficcionalizadas produzidas em países colonizados e pós-coloniais podem motivar e iniciar mudanças. Não devem ser subestimadas e nem ignoradas”¹ (BRYDON & TIFFIN, 1993, p. 17).

Nos autores pós-coloniais identifica-se a resistência ao colonialismo, o repensar a relação entre margem e centro, a necessidade de desconstruir a ideologia imperialista, a necessidade de a voz do “subalterno”, daquele que teve sua história “deturpada”, ser ouvida e respeitada e por isso foram os estudos pós-coloniais selecionados para oferecer suporte teórico para análise do romance *Mad Maria*, uma vez que tal romance apresenta a mesma proposta, a de repensar a história, a de desnudar a ideologia imperialista que movimentou o processo de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, momento histórico retratado na obra analisada no presente estudo.

¹ “Fictionalised counter-histories produced in colonised and postcolonial countries can motivate and initiate change. They should not be under-estimated. They should be not ignored”.

CAPÍTULO 3 - MAD MARIA: MÚLTIPLAS VOZES

*Invadamos de uma vez por todas – com nossas
palavras-espantalhos, com nossas ideias-dormentes –
as dependências proibidas desse matadouro imemorial.
(Francisco Foot-Hardman)*

Na obra de Márcio Souza a história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é contada sob o amparo da ficção. Considerando isso, o presente estudo analisa a obra entendendo-a como escrita literária que conta um fato histórico. Tal análise foi feita tendo por fundamentação a teoria pós-colonial que permitiu desvendar as relações evidentes no romance analisado, permitindo localizar e compreender os papéis desempenhados por colonizadores e colonizados em tal âmbito.

Em *Mad Maria* (2005), de Márcio Souza, a história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré está mesclada à história da cidade de Porto Velho, uma vez que a referida cidade surgiu no início do século XX quando foi iniciada a última tentativa de construção da estrada de ferro.

Para Ferreira (2005, p. 245): “Surgia, pois, uma cidade em plena Amazônia, com a construção da ferrovia e em seu ponto inicial”. Acrescente-se a isso o fato de que “A cidade de Porto Velho, às margens do rio Madeira, foi o epicentro da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré desde 1902” (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 106).

A ferrovia, que é tema central da obra em estudo, foi construída entre os anos de 1907 e 1912, tendo por finalidade ligar Porto Velho a Guajará-Mirim de modo a escoar a produção de borracha, tanto brasileira quanto boliviana, a fim de viabilizar a exportação. O grande desafio consistia em construir uma estrada de ferro com curvas sinuosas, que acompanhasse a margem direita do rio Madeira, aumentando os custos materiais e humanos a fim de favorecer os produtores de látex da margem esquerda do rio (FERREIRA, 2005).

Em 1912, quando a ferrovia é inaugurada, este motivo inicial já não tinha razão de ser, uma vez que a borracha da Amazônia perdera o monopólio internacional para as plantações inglesas na Ásia. A ferrovia, assim, à época de sua inauguração, já não fazia mais sentido (SOUZA, 2005).

No decorrer das obras foram inúmeras as dificuldades e se registraram milhares de mortes de trabalhadores de aproximadamente 50 (cinquenta) nacionalidades diferentes. As condições subumanas de trabalho e sobrevivência e as conseqüentes mortes que marcam o período de construção da estrada de ferro fizeram com que esta ficasse conhecida como a “Ferrovia do Diabo” (FERREIRA, 2005).

Por toda parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar novo mapa-múndi decisivo à circulação de mercadorias dali em diante. [...] Grande movimento de terras e de homens: a implantação das vias permanentes das estradas de ferro é um capítulo privilegiado do nascimento e morte de cidades, da dizimação das populações nativas, de processos migratórios e de colonização significativos na Ásia, África, Américas e Oceania (FERREIRA, 2005, p. 105)

“O ambiente de trabalho era tenso – uma multidão de aventureiros das mais diversas etnias lutando contra as forças de uma natureza indomável que repelia, e ainda repele, à sua maneira, o homem” (MOREIRA NETO *apud* NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 247). Em *Mad Maria* tal realidade é denunciada em trechos como:

[...] As mortes são tão óbvias aqui que basta olhar o cadáver para saber as razões do desenlace. Escreva o que vier na cabeça, use a imaginação. Ninguém vai pensar em verificar a *causa mortis* real de todo desgraçado que levar a breca neste inferno (SOUZA, 2005, p. 57).

Neeleman & Neeleman (2011, p. 73), a respeito dos trabalhadores afirmam:

Estima-se que mais de 10 mil deles tenham perdido ali a vida, o que deu origem à lenda de que cada dormente guarda a morte de um homem. Os trabalhadores morriam de malária, febre amarela, outras febres transmitidas por insetos, ataques de animais selvagens, ataques de índios e brigas entre si.

Em seu romance, Márcio Souza faz um recorte de um período de três meses da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e dedica-se a contar a história do malfadado empreendimento, alternando a narrativa, sob o ponto de vista espacial, entre a cidade do Rio de Janeiro – onde se desenrola a trama política e os jogos de poder que envolvem a construção da ferrovia; a cidade de Porto Velho – onde ficava a administração da ferrovia; e o Abunã – local da construção

propriamente dito.

Este último é caracterizado como “uma das mais inóspitas regiões da terra” (SOUZA, 2005, p. 77); o Rio de Janeiro tem sua vida social descrita da seguinte forma quando o narrador se refere ao comportamento de J. J. Seabra:

[...] não freqüentava com assiduidade os lugares da moda, quase nunca era visto no Clube dos Políticos, na Praça Tiradentes ou nos clubes de luta romana que se espalhavam nas imediações da Avenida Central. Não era homem de jogatinas, nem dos salões literários, que achava maçantes e afetados demais para sua verve sertaneja ancestral (SOUZA, 2005, p. 152-3).

E Porto Velho é definida como “[...] uma cidade de trabalho, e não de prazeres” (SOUZA, 2005, p. 431).

No que se refere às personagens, estas podem ser agrupadas de acordo com nacionalidade ou função no quadro da construção da ferrovia. Dentre as personagens destacam-se trabalhadores das mais diferentes regiões do mundo, mas três grupos são retratados com maior riqueza de detalhes, a saber: alemães, barbadianos e hindus; além dos trabalhadores duas personagens não-convencionais deleitam e instigam o leitor, a ferrovia e a selva – em alguns momentos personificadas, essas duas personagens vão contribuindo na narração da triste história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

3.1 A Ferrovia e a Selva

*Desde Porto Velho, ponto inicial da ferrovia, até Guajará-Mirim, ponto final, a umas setenta léguas, a paisagem não tinha variações; selva e mais selva de um verde-escuro e sem flores; rios e mais rios de águas turvas, tributários do Madeira; lagoas e lodaçais sem-fim. Os mosquitos eram outro castigo terrível: de dia o pium, o borrachudo e o maruim, e de noite o carapanã, o mais perigoso porque transmite o impaludismo.
(Benigno Cortizo Bouzas)*

São apresentadas ao leitor de *Mad Maria*, as duas grandes personagens tanto da história quanto da ficção, a saber, a locomotiva e a selva. Nos fragmentos em que se retrata uma e outra este retrato é feito de maneira personificada, conferindo vida própria tanto à selva, que impunha obstáculos à ação do colonizador, quanto à locomotiva, cunhada de rainha, que impunha suas vontades aos súditos – trabalhadores.

Mad Maria, a locomotiva, é assim caracterizada em uma das passagens do romance:

Eles, os súditos de Mad Maria, a rainha de ferro. [...] Para uma louca, a locomotiva Maria até que estava cumprindo seu dever com fidelidade. Enquanto mulher, ela estava galhardamente resistindo onde muitos homens estavam se deixando abater. [...] De certo modo, aquela locomotiva comandava a todos com os seus caprichos e com a sua indiferença (SOUZA, 2005, p. 184-5).

Em uma outra passagem, a locomotiva é retratada como um paciente, como uma pessoa: “O paciente era a locomotiva Mad Maria, desde o final da tarde apresentando problemas na caldeira” (SOUZA, 2005, p. 180).

Num dos pensamentos do engenheiro Collier tem-se a seguinte definição para a locomotiva:

Mas ela sempre estava lá, imperturbável em seu caminho, todos os dias olhando os trabalhadores do alto de seus parafusos, lambendo os trilhos com seus dentes de ferro. Era ela, a Mad Maria, a Rainha de Ferro, a mulher inalcançável de Collier, que bebia por ele, não gim, mas óleo, que amava por todos os homens em seu leito de lama (SOUZA, 2005, p. 185).

A selva, por sua vez, vem retratada como obstáculo às ações humanas: “A selva não oferecia nenhuma desculpa para eles viverem, era outra prisão [...]” (SOUZA, 2005, p. 243). Ademais, a selva é superior aos interesses, às intenções do colonizador, ao projeto de progresso que se desenrolava na região amazônica.

“Mas a selva não deixava que penetrassem nela facilmente, resistia, interpunha obstáculos floridos e rendados que os golpes de machado ou terçado não causavam nenhuma espécie de dano [...]” (SOUZA, 2005, p. 244).

A selva, aqui, é uma personagem, revela a dificuldade daqueles homens que ali trabalhavam e, ao mesmo tempo, a audácia do projeto que estava sendo desenvolvido.

“Nuvens de insetos vinham invadir o túnel criado por eles, atormentavam, abatiam-se furiosamente” [...] (SOUZA, 2005, p. 245). Tais fragmentos do romance refletem a teoria de Fanon (1968, p. 212) quando este teórico trata do interesse do colonizador em domar a selva, dominar essa força tão poderosa:

A natureza hostil, indócil, essencialmente rebelde é de fato representada nas colônias pela selva, pelos mosquitos, os indígenas e as febres. A colonização alcança êxito quando toda essa natureza insubmissa é enfim domada. Estradas de ferro através da savana, secagem dos pântanos, inexistência política e econômica do indigenato são na realidade uma só e mesma coisa.

Os locais e as paisagens mudam, mas a tônica do colonialismo é a mesma ao redor do mundo, em todos os lugares em que se instala. Conforme expõe Ferreira (2005, p. 199):

A praga dos insetos; o intenso calor durante o dia; as noites frias e úmidas as perigosas condições das águas para beber; o mau-cheiro elevando-se das lagoas e das fossas e das latrinas apressadamente feitas; o efeito congestionante das noites chuvosas sob as relaxadas choças ou barracas, sem paredes, e cobertas com poucas lonas, onde os homens dormiam sem camas, sem roupas de cama ou cobertas; a falta de alimento apropriado e nutritivo e a falta geral de equipamento – tudo isso combinado consumia a saúde e o espírito da organização.

O problema de saúde pública ocasionado pelos mosquitos, pela avitaminose, pelas febres era tão grave que, entre a inauguração do primeiro e do segundo trechos, esteve na região da construção Osvaldo Cruz; em julho de 1910, o médico sanitário fora convidado para analisar a situação da saúde em Santo Antônio e Porto Velho, tendo produzido um relatório em que descrevia e analisava as principais moléstias: pneumonia, ancilostomíase, beribéri, hemoglobinúria, impaludismo, disenteria. Para Neeleman e Neeleman (2011, p. 162-3):

O principal problema [...] que os trabalhadores enfrentavam eram, na verdade, os pequenos mosquitos transmissores de doenças tropicais como a malária, a febre amarela e a febre hemorrágica (eles sofriam ainda comumente de disenteria e beribéri, que tratavam ingerindo laranjas e *grapefruit*. À medida que a obra da ferrovia avançava, muitos trabalhadores foram infectados, principalmente pelos mosquitos da malária e da febre amarela, mas pouco se sabia à época sobre essas doenças. Como resultado, a companhia estabeleceu zonas de quarentena, algumas nas ilhas do rio Madeira.

Osvaldo Cruz foi chamado à região em caráter de emergência pela *Brazil*

Railway Company, passou um mês no local de construção da ferrovia, tendo se instalado no Hospital da Candelária; ao visitar Santo Antônio o caracterizou como um antro de moléstias e o relatório que resultou de tal intervenção é considerado o mais completo no âmbito médico-sanitário. Cumpre observar que o Dr. Carl Lovelace, personagem de *Mad Maria*, foi o médico que mais tempo passou na região.

O médico, em seu relatório, indica o saneamento da região como meio de combate às principais doenças que ali se manifestavam, no entanto, os custos para tal seriam altíssimos, motivo pelo qual Osvaldo Cruz sugere impor a quinina² aos empregados, sob pena de perderem os salários e medidas para protegê-los individualmente dos mosquitos (FERREIRA, 2005).

Os trabalhadores eram obrigados a ingerir trinta grãos de quinina por dia para evitar a doença, a regra do acampamento era clara: se alguém deixasse de beber água fervida e de tomar quinina, seria exilado na floresta ou “até mesmo baleado”. Além disso, o fato de ser praticamente o único medicamento disponível a tornava uma verdadeira panaceia (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 171).

A respeito dos mosquitos, os autores acrescentam que:

No caso da floresta Amazônica, a menção aos mosquitos é o mesmo que às febres tropicais, das quais a pior era a malária. O Hospital da Candelária, construído pelo grupo Farquhar com capacidade para servir a uma cidade de 75 mil habitantes quando a população original de trabalhadores era de apenas 4 mil, foi um prenúncio dos acontecimentos futuros (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 114).

Quanto ao Hospital da Candelária, Hardman (2005, p. 170) afirma que:

O Hospital da Candelária era santuário e túmulo, monumento ao progresso científico e preâmbulo da escuridão. Foi dali, com suas instalações e equipamentos moderníssimos, que médicos e sanitaristas dirigiram seu combate aos males tropicais; foi dali, da meticulosidade científica dos relatórios, que saíram as páginas mais eficazes com vistas ao melhor rendimento do trabalho.

As dificuldades no âmbito da saúde, as doenças tropicais, alertaram para a

² A quinina é um medicamento natural extraído da casca de uma árvore chamada quina, sua única fonte natural. Usada pelos índios quéchua, habitantes do Peru e da Bolívia, foi levada à Europa pelos jesuítas. Começou a ser utilizada contra a malária no início do século XVII e permaneceu como tratamento padrão da doença até os anos 1940. Sua capacidade de diminuir a febre e controlar a dor era essencial para salvar a vida dos trabalhadores da floresta (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 169).

necessidade de um sistema de saúde adequado que conseguisse, se não resolver, pelo menos, minimizar o número de mortes em decorrência do impaludismo e do beribéri. Importante salientar que no processo de colonização diversos argumentos são empregados para desvalorizar o colonizado, dentre eles o de desvalorizar seu local, sua cidade, o que, muitas vezes era feito tendo por argumento as doenças que acometiam os trabalhadores. Albert Memmi (2007, p. 104) também reflete sobre essa situação:

A desvalorização do colonizado se estende assim a tudo que ele toca: inclusive ao seu país, que é feio, quente demais, espantosamente frio, malcheiroso, de clima viciado, com a geografia tão desesperada que o condena ao desprezo e à pobreza, à eterna dependência.

Em *Mad Maria*, em diversos momentos é manifestada essa atitude por parte do colonizador, como no exemplo: “[...] medo de levantar e ser remetido de volta ao inferno do Abunã” (SOUZA, 2005, p. 295).

Em outros momentos, evidencia-se a imposição da selva contra as tentativas do colonizador: “Mais ao fundo, não muito distante dos quarteirões de depósitos e almoxarifados, levantava-se a selva como uma muralha ao mesmo tempo desafiadora e humilhada” (SOUZA, 2005, p. 401).

A locomotiva e a selva, em *Mad Maria*, atuam como personagens que servem não apenas para mostrar como as ações empreendedoras ocorriam por ocasião da construção, mas, também, para revelar ao leitor as estratégias empregadas pelo colonizador para domar a selva e executar o objetivo de fazer com que a locomotiva corresse na estrada de ferro. Para tal, foi convocada a mão-de-obra de milhares de trabalhadores de todas as partes do mundo e modificadas de maneira brutal as condições de vida não apenas desses trabalhadores como também dos indígenas que habitavam tal região.

3.2 Indígenas – Vozes Negligenciadas

Meu único consolo é que as colonizações passam, que as nações só dormitam por algum tempo e que os povos permanecem.

(Aimé Césaire)

Personagens que permeiam a narrativa em *Mad Maria* são os indígenas – os caripunas – são mostrados na obra como o povo que habitava o local de construção da estrada de ferro e que teve sua vida e hábitos mudados em face disso; dentre eles destaca-se a figura de Joe Caripuna, o qual, tendo suas mãos decepadas pelos “civilizados”, mostra-se sempre como um exemplo de bom humor e desenvolve inúmeras habilidades com os pés, dentre elas, tocar piano, o que faz dele mais uma peça no jogo do poder, sendo usado para impressionar políticos que estiveram visitando o Abunã.

Joe foi o grande acontecimento. [...] No final, reunidos no refeitório, enquanto bebiam refrescos, entrou Joe Caripuna, acompanhado por Consuelo. Um banco elevadiço havia sido preparado e o índio subiu [...] Ele é uma prova de que a Companhia estende seus cuidados também aos nativos desamparados. E não só os cuidados médicos, mas também a sua completa recuperação moral e reabilitação. Joe é um exemplo eloquente, um exemplo excepcional, mas é uma prova do quanto a civilização pode fazer na sua luta contra a barbárie (SOUZA, 2005, p. 420).

Torna-se possível observar, nesse fragmento, que a forma com a qual foi constituída a obra desnuda para o leitor a condição do indígena por ocasião da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, e o faz de maneira a revelar tal realidade, ao contrário de outras obras, a exemplo de *As botas do diabo*, na qual o índio é caracterizado como violento, indolente e preguiçoso, constituindo, portanto, um entrave ao desenvolvimento da região. Frantz Fanon (1968, p. 31) já advertia:

O indígena é declarado impermeável à ética, ausência de valores, como também negação dos valores. É, ousemos confessá-lo, o inimigo dos valores. Neste sentido, é o mal absoluto. Elemento corrosivo, que destrói tudo o que dêle se aproxima, elemento deformador, que desfigura tudo o que se refere à estética ou à moral, depositário de forças malélicas, instrumento inconsciente e irrecuperável de forças.

O discurso do colonizador da Amazônia sobre o indígena reflete o exposto por Fanon. O colonizador caracteriza o indígena como indolente e ladrão.

A rigor, animaliza-o. E, de fato, a linguagem do colono, quando fala do colonizado, é uma linguagem zoológica. Faz alusão aos movimentos réptis do amarelo, às emanções da cidade do indígena, às hordas, ao fedor, à

pululação, ao bulício, à gesticulação. O colono, quando quer descrever bem e encontrar a palavra exata, recorre constantemente ao bestiário (FANON, 1968, p. 31).

Nos relatos e relatórios da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré o índio é animalizado, como expõe Fanon, ora caracterizado como excessivamente preguiçoso e, por isso, um empecilho ao progresso, ora retratado como frio e violento. Said (2007, p. 73), ao tratar do oriental visto pela ótica do ocidental, afirma que “O oriental é irracional, depravado, infantil, “diferente”; o europeu é racional, virtuoso, maduro, “normal””. Nota-se que a mesma estratégia empregada para depreciar o oriental é repetida com o indígena.

Ferreira (2005, p. 40) recorre ao relatório de Julio Pinkas para caracterizar a aparência dos caripunas:

Gostam do sal e pedem camisas e calças que só aceitam quando novas e nunca mais despem até cair aos pedaços. Os caripunas, na maioria, andam completamente nus. Furam o septo do nariz, que recebe um duplo buquê de penas encarnadas e ornam as orelhas com dentes de capivara ou de jacaré, grudando-os com cera. Vistos de longe parecem ter bigode vermelho. No pescoço, trazem colares de dentes de macaco ou coati, nos pulsos e pernas enrolam em forma de pulseiras um barbante engenhosamente coberto por talas de penas.

Adiante, o mesmo autor afirma que, após os primeiros contatos, ficou estabelecida amizade entre os construtores da estrada de ferro e os índios caripunas. Em contraponto a isso convem pensar a leitura do diário de Francisco José de Lacerda e Almeida, transcrito por Ferreira (2005, p. 41) quando expressa que:

Da outra parte do rio habita o gentio Caripuna, manso, porém tão ladrões que furtam quanto podem. Nós, os mandamos chamar e vieram alguns, 40 de todos os sexos e idades, claros e vistosos, e adornados com muitas penas dos pássaros que matam. Trazem a cartilagem, que divide as ventas do nariz, furada, e por este furo metido um tubo de resina da cor de alambre, e de duas polegadas de comprido. Os homens têm a barba comprida.

Note-se que o Caripuna é caracterizado como ladrão pelo explorador em seu diário. No pensar de Claudio Antonio Ribeiro em apresentação à obra “Discurso sobre o Colonialismo” (2010) de Aimé Césaire “[...] não passa de um velho truque ideológico desumanizar os povos a quem o imperialismo quer saquear as riquezas, tornando-os bestas-feras para melhor justificar a violência e o genocídio”.

Jean-Paul Sartre, em prefácio à obra de Frantz Fanon (1968, p. 9), a respeito da dominação e da violência colonial, salienta que:

A violência colonial não tem somente o objetivo de garantir o respeito desses homens subjugados; procura desumanizá-los. Nada deve ser poupado para liquidar as suas tradições, para substituir a língua deles pela nossa; é preciso embrutecê-los pela fadiga. Desnutridos, enfermos, se ainda resistem, o medo concluirá o trabalho: assestam-se os fuzis sobre o camponês; vêm civis que se instalam na terra e o obrigam a cultivá-la para eles. Se resiste, os soldados atiram, é um homem morto; se cede, degrada-se, não é mais um homem; a vergonha e o temor vão fender-lhe o caráter, desintegrar-lhe a personalidade.

Em vários trechos do romance, por outro lado, mostra-se o indígena sofrendo com as mudanças de hábitos, com a destruição de seu modo de vida, como no fragmento abaixo:

Ele não tinha mais maloca, não tinha casa, nem pai, nem mãe, nem irmãos ou parentes. Tudo o que tinha era fome, muita fome. Às vezes ele conseguia roubar comida dos civilizados e devorava sem mesmo sentir o gosto (SOUZA, 2005, p. 86).

Nesta passagem fica evidente o sentimento de deslocamento do indígena, envolto em um novo mundo desconhecido para ele e buscando meios de subsistir em face da mudança ali operada. Nota-se que o indígena até mesmo praticava pequenos furtos, motivo pelo qual Joe Caripuna tem suas mãos decepadas. No entanto, tais furtos são feitos sem a consciência disso:

O ato de roubar os civilizados não tinha para ele nenhuma conotação de roubo. Ele tirava dos civilizados o que lhe fascinava, e achava que os civilizados possuíam coisas demais e não fariam nenhuma questão (SOUZA, 2005, p. 86-7).

Evidencia-se, nesse fragmento, a questão da alteridade – o convívio com o outro, com o diferente – a admiração ou desejo pelos objetos do outro, o que é tratado como motivo de preocupação por Edward Said (2007, p. 36) na obra *Orientalismo*, quando afirma: “Minha esperança é ilustrar a formidável estrutura de dominação cultural e, especificamente, para povos outrora dominados, os perigos e tentações de se empregar essa estrutura sobre si mesmo e sobre os outros”.

Entende-se, nesse sentido, os problemas oriundos do contato com o colonizador provocando mudanças culturais pela aceitação da cultura do outro como

melhor que a sua própria cultura, como salienta Bonnici (2000, p. 7-8) ao afirmar que a cultura indígena era “considerada sem valor ou de extremo mau gosto diante da suposta superioridade da cultura germânica ou greco-romana”.

A respeito da condição do indígena, Mary Louise Pratt (1999, p. 120) assevera que “Apartados da paisagem em disputa, os povos indígenas são abstraídos da história que está sendo feita – uma história na qual os europeus tencionam reinseri-los como reservatório de trabalho explorado” (p. 120).

Nesse mesmo pensar Albert Memmi (2007, p. 132), ao construir o retrato do colonizado, evidencia que:

À agressão ideológica que tende a desumanizá-lo e, em seguida, a mistificá-lo, correspondem em suma situações concretas que visam ao mesmo resultado. Ser mistificado já é, mais ou menos, avaliar o mito e a ele conformar seu comportamento, isto é, ser regido por ele. Ora, além disso, esse mito se apóia solidamente em uma organização bastante real, uma administração e uma jurisdição; alimentado, renovado pelas exigências históricas, econômicas e culturais do colonizador.

Note-se, diante do exposto, que o indígena é conformado a um modelo, sua imagem é mistificada e, com isso, torna-se possível, via sua desumanização, a retirada de seus valores, práticas e significados. Para Pratt (1999, p. 33) daí decorreria a “expressão auto-etnográfica” por parte do indígena que, em determinado momento do processo, representa a si mesmo “de forma comprometida com os termos do colonizador”.

[...] o resultado global pretendido pelo domínio colonial era convencer os indígenas de que o colonialismo devia arrancá-los das trevas. O resultado conscientemente procurado pelo colonialismo, era meter na cabeça dos indígenas que a partida do colono significaria para eles o retorno à barbárie, ao aviltamento, à animalização. No plano do inconsciente, o colonialismo não pretendia ser visto pelo indígena como uma mãe doce e bondosa que protege o filho contra um ambiente hostil, mas sob a forma de uma mãe que a todo momento impede um filho fundamentalmente perverso de se suicidar, de dar livre curso a seus instintos maléficos. A mãe colonial defende o filho contra êle mesmo, contra seu ego, contra sua fisiologia, sua biologia, sua infelicidade ontológica (FANON, 1968, p. 175).

O colonizado, então, assume como verdadeira a imposição do colonizador, passando a praticá-la.

Além de Joe Caripuna, personagem solar no romance em tela, são mostradas, ainda, as indígenas que se prostituíram em Santo Antônio em virtude da ação do colonizador e das conseqüentes mudanças nos modos de vida nativos.

As duas mulheres, Finnegan sabia, eram índias e prostitutas (p. 351).

- Observa, Finnegan. Que expressão monstruosa, e nós ensinamos tudo isto, você sabia?

[...]

- Fomos nós, Finnegan. Nós que as colocamos aí, é para o que servimos. Para transformar em putas as mulheres nativas (p. 355).

Na fala de Collier percebe-se uma interrogação a respeito da história daquelas personagens que nunca foram ouvidas pela história oficial. O texto convida o leitor a desvendar a posição, a condição de colonizadores e colonizados. Isso reflete o que Memmi sugere em sua discussão sobre colonização (2007, p. 42):

Estrangeiro, chegado a um país pelos acasos da história, ele conseguiu não somente criar um espaço para si como também tomar o do habitante, outorga-se espantosos privilégios em detrimento de quem de direito. E isso não em virtude das leis locais, que de certa forma legitimam a desigualdade pela tradição, mas alterando as regras aceitas, substituindo-as pelas suas. Ele aparece, assim, como duplamente injusto: é um privilegiado e um privilegiado não legítimo, isto é, um usurpador.

Em *Mad Maria*, Collier é o colonizador que reconhece sua condição de usurpador, que enxerga com clareza os problemas, as injustiças do processo de colonização e os denuncia.

É com este tom de denúncia que Márcio Souza conduz a narrativa no sentido de desvendar para o leitor os vários pontos de vista acerca da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Além disso, há sempre o convite ao leitor para rever conceitos e revisar diversas histórias, como a dos indígenas, retratada por Joe Caripuna.

3.2.1 Joe Caripuna

*[...] a figura daquele índio caripuna mutilado,
símbolo do fim da raça e de uma nação,
a se arrastar pelo corredores da Candelária
usufruindo a abnegação hipócrita e tardia
dos civilizados.
(Francisco Foot Hardman)*

A personagem indígena Joe Caripuna representa, em *Mad Maria*, o indígena sendo retirado do seu “estado de natureza” na perspectiva rousseauiana, em face do desenvolvimento econômico que se implantava na região e impactava diretamente na condição do indígena.

Embora não seja exatamente nesse contexto, a referida situação nos lembra do conceito de Jean-Jacques Rousseau (1993), filósofo suíço cujos pensamentos são norteados pelo princípio de que o homem é bom por natureza, mas está submetido à influência da sociedade que pode corromper.

Nesse novo estado, tendo uma vida simples e solitária, necessidades muito limitadas e os instrumentos que haviam inventado para satisfazê-las, os homens, desfrutando um grande lazer, empregam-no para obter vários tipos de comodidades desconhecidas de seus pais, e foi esse o primeiro jugo que impensadamente se impuseram e a primeira fonte de males que prepararam para seus descendentes, pois, além de continuarem assim a enfraquecer o corpo e o espírito, ao se habituarem com essas comodidades, estas perderam quase todo o atrativo e ao mesmo tempo degeneraram em verdadeiras necessidades. Assim, a privação delas tornou-se mais cruel do que era doce a sua posse, e sentiam-se infelizes por perdê-las, sem serem felizes por possuí-las (ROUSSEAU, 1993, p. 186).

No fragmento acima Rousseau ressalta exatamente o período de transição entre a comunhão com a natureza e as necessidades advindas da dita civilização, como se revela em: “Para ele, cada árvore, cada lufada de vento trazendo grossas gotas de chuva, era um espírito inteligente que queria entrar em contato para o bem ou para o mal” (SOUZA, 2005, p. 110).

Nessa perspectiva, o indígena tinha uma vida em comunhão com a natureza e necessitava apenas da natureza para viver tranquilamente, no entanto, uma vez em contato com os objetos e costumes da civilização, é como se sempre tivesse precisado deles e, então, não consegue mais deixar de desejá-los e fazer de tudo para possuí-los, inclusive furtar, ainda que sem consciência plena do que isso significasse.

O indígena, em contato com o civilizado por ocasião da construção da estrada de ferro, é despido de si e imbuído de novas aspirações e valores: “Inteiramente isolado no mundo, ele gravitava em torno dos civilizados e contentava-se com as sobras deles” (SOUZA, 2005, p. 78).

Note-se que Joe Caripuna fica numa posição intermediária, não é mais plenamente indígena porque, em contato com os hábitos dos civilizados, deseja

apropriar-se de alguns deles, mas também não é civilizado, ficando sempre à margem.

Assim:

Nas sociedades pós-coloniais, porém, o sujeito e o objeto pertencem inexoravelmente a uma hierarquia em que o oprimido é fixado pela superioridade moral do dominador. É a dialética do sujeito e do outro, do dominador e do subalterno (BONNICI, 2000, p. 17).

Mad Maria, em alguns de seus trechos, deixa evidente como era a vida do índio até que o civilizado dominasse aquele espaço antes habitado por ele, momento em que se iniciaram os contatos com o branco naquelas terras, como expresso em:

O contato com os civilizados era mínimo, algumas vezes encontravam com eles no rio e trocavam frutas, peles, comida, por pedaços de pano, facas e espelhos. Das facas os homens gostavam. Ele gostava de ter uma faca e tinha umas três, as mulheres adoravam os panos e os espelhos, e ficavam rindo para os espelhos e fazendo careta e esticando os beiços. Ele achava engraçado quando a sua mulher ficava de noite perto da fogueira, antes de ir para a rede, fazendo caretas para o espelho, e era feliz (SOUZA, 2005, p. 88).

Mostra-se, aqui, a sedução exercida pelos objetos novos, desconhecidos, nos indígenas, numa clara demonstração do início do processo de transculturação que ocorreu com os Caripunas que, em dado momento, abandonam algumas de suas práticas e adotam as práticas dos brancos.

Aqueles dias ali lhe seriam muito úteis porque começaria a compreender e penetrar em alguns mecanismos desconhecidos do mundo dos brancos. E o mundo dos brancos lhe parecia cada vez mais confuso e complicado. A primeira lição importante que aprendeu na enfermaria foi ter senso de propriedade. Seguindo esta lição, compreendeu que a propriedade significava possuir coisas e que estas não surgiam do nada (SOUZA, 2005, p. 348).

Aqui se tem o contato e a compreensão de Joe Caripuna a respeito da concepção de propriedade, noção que antes a personagem não tinha por viver em um sistema diferente, de compartilhamento e não de acumulação. Em contato com a ideia de propriedade, vem o encantamento com esses costumes diferentes.

Após esta lição, Joe não ficou menos alegre, mas já não andava mostrando

suas proezas a esmo. Acendia um cigarro, dançava uma polca, quando alguém lhe presenteava com alguma coisa. Sob sua cama já se acumulavam muitos presentes e Joe estava fascinado por este costume curioso dos brancos (SOUZA, 2005, p. 350).

Todos os desejos despertados pelo modo de vida do colonizador fazem parte do que Frantz Fanon chama de domínio colonial:

O domínio colonial, porque total e simplificador, logo fez com que se desarticulasse de modo espetacular a existência cultural do povo subjugado. A negação da realidade nacional, as novas relações jurídicas introduzidas pela potência ocupante, o lançamento à periferia, pela sociedade colonial, dos indígenas e seus costumes, a usurpação, a escravização sistematizada dos homens e das mulheres tornam possível essa obliteração cultural (FANON, 1968, p. 197).

A despeito do encantamento pelos objetos, os indígenas percebiam o perigo que o branco representava sem, no entanto, envidar ações que fossem contra isso, Neeleman & Neeleman (2011) em “Trilhos na Selva” relatam que os caripunas eram pacíficos e não causavam problema, como expresso em:

É que os velhos diziam sempre que de todas as tribos os civilizados eram os mais bravos e perigosos, porque matavam sem nenhum motivo, sem estarem fazendo guerra ou por qualquer cerimônia deles. Matavam por matar, atirando com as suas espingardas até naqueles que vinham para a beira do rio fazer sinal de alegria. Os brancos civilizados e também os civilizados de pele mais escura eram mais ferozes do que os xavantes e os bororos, mais ferozes que os parecis. O seu povo, não (SOUZA, 2005, p. 88).

A partir do fragmento em destaque observa-se que há espaço para que o leitor de *Mad Maria* entre em contato com a visão do índio sobre si mesmo e sobre o outro, o branco, o civilizado, sabe-se que não é o índio falando por si mesmo, mas o autor de *Mad Maria* revelando a perspectiva do indígena no cenário em que se passa o romance. Em um outro momento, é mostrado o contato entre índios e seringueiros:

Mas os civilizados gostavam de mentiras e começaram a matar gente de sua maloca ou atrair os rapazes com promessas que nunca cumpriam. [...] Até que foi bom eles não estarem mais ali quando os civilizados, chamados de seringueiros, deram de fazer guerra de madrugada, quando entravam gritando e atirando na maloca, fazendo todos correrem para o mato. [...] Um dia tentaram roubar a sua pequena Tacuatepes, mas ela não queria ir e se debateu e gritou com tanta fúria que um civilizado abriu ela com um golpe

que saía do pescoço e acabava entre as pernas dela. Ele a encontrou morta dentro de um tacho de fazer beiju, boiando no sangue já escuro e as pernas escancaradas onde as moscas voavam (SOUZA, 2005, p. 89).

Percebemos aqui a violência com a qual o indígena foi tratado, com todas as mudanças que o processo de colonização implica para a população local, que vê seus hábitos, suas práticas e costumes, seu cotidiano, sendo mudado, por vezes sutilmente, ou, ainda, violentamente, como é mostrado em alguns fragmentos de *Mad Maria*, quando narrado sob a perspectiva do indígena, especificamente de Joe Caripuna, caracterizado na obra como “[...] bastante inteligente e dono de uma memória excepcional” (SOUZA, 2005, p. 213), ou ainda como “índio sabido” (SOUZA, 2005, p. 298).

No mesmo tom, em diversas passagens o índio caripuna é descrito como um indivíduo dotado de características especiais, veja-se:

O índio tinha uma força, uma energia muito especial que lhe escapava e que tornava aquele homem sem mãos diferente de todos. Não era passividade, nem conformismo perante a tragédia, o índio era possuidor de um apuro emocional que lhe deixava surpreso. [...] Perante o índio, as tragédias ficavam reduzidas às devidas proporções, não eram mais tragédias e sim um esvaziamento, um esquecimento do sagrado. O índio tinha alguma coisa de sagrado, pequenos deuses que lhe completavam as mãos ausentes. Era estranho, confortador e inexplicável (SOUZA, 2005, p. 217).

Temos aqui uma mostra da complexidade da personagem Joe Caripuna, que sofre com o processo de colonização, se envolve no mesmo, é vítima de violência e desenvolve, ao longo da narrativa, habilidades que lhe permitem superar todas as dificuldades impostas: “Naquele ambiente de morte, Joe trazia uma alegria quase desconcertante” (SOUZA, 2005, p. 348).

A personagem em comento protagoniza o romance *Diaruí* (2010) de Antonio Candido da Silva, a obra trata da construção da estrada de ferro e, ainda do seringalismo; nela, a personagem *Diaruí* é o indígena sem os pés retratado por Dana Merrill.

Note-se aqui que a construção dessa personagem no romance *Mad Maria* se faz no sentido de subverter as razões do colonizador, que intentava mostrar o indígena como indigno da posse de terras e da manutenção de sua cultura. “É preciso acreditar na crueldade selvagem e animalesca do indígena para que se

confirme, de forma cabal, que ele não tem direito à posse da terra. Esta deve portanto pertencer, de direito, ao invasor” (BELLEI, 2000, p. 117).

É nesse sentido que Hulme *apud* Bellei (2000, p. 138) observa que uma das estratégias discursivas empregada para justificar a violência colonizadora consiste em apresentar o indígena como selvagem e nômade, este último seria o motivo pelo qual não deveria deter a posse da terra, ligado à suposta incapacidade do indígena para cultivá-la.

Os relatos de viagem são pródigos em exemplos de tal afirmação, um deles é o de Carvajal, que propunha a erradicação das sociedades indígenas via destribalização dos povos amazônicos que deveriam se colocar à disposição da empresa colonial (SOUZA, 2009).

A personagem Joe Caripuna consegue, com suas características, confundir e coagir a personagem Finnegan, médico que o curou, e que, em face das peripécias do índio, sente-se incompleto e confuso:

O índio era uma coisa completa, não exatamente uma coisa, uma personalidade cujas mãos haviam se tornado invisíveis e por isto mais presentes do que antes. Sou incompleto e tenho mãos, pensava Finnegan, não mereço a compaixão que sinto por mim mesmo. [...] Este índio me estremece porque ao preencher-se na incapacidade anula as minhas comiserações (SOUZA, 2005, p. 217).

Sérgio Bellei (2000, p. 112), ao se referir à relação entre a índia Pocahontas e o viajante John Smith, faz a afirmação por nós transcrita e que, por analogia, pode ser aplicada ao evento ora analisado, veja-se:

A raça estranha com que se fazia contato na fronteira, supostamente marcadora dos limites do humano e além da qual deveria existir apenas o desabitado, representa uma ameaça não apenas em termos de armas, mas de *diferença* cultural perturbadora porque capaz de provocar uma crise de identidade *também* no europeu.

A relação entre o índio Joe Caripuna e o médico Richard Finnegan tem mais um elemento complicador que é Consuelo, as três personagens formam um irregular triângulo amoroso: “Harriet não deixou de notar o interesse de Consuelo pelo índio sem mãos” (SOUZA, 2005, p. 305).

Outro aspecto significativo no que se refere à representação do indígena na obra literária *Mad Maria* é a expressão dos mitos e crenças do povo caripuna postos

à disposição do leitor que entra em contato com tal universo, a exemplo do mito de criação dos rios e das tempestades, segundo o qual toda água ficava armazenada em uma cabaça no céu até que dois irmãos nela fizeram um furo para que a água descesse, toda a trajetória é contada em uma espécie de sonho de Joe Caripuna que, quando acorda, é surpreendido pelos civilizados e na posse de objetos furtados, ao que a reação violenta dos homens brancos é ceifar-lhe as mãos.

Tudo o que tinha lhe foi retirado, incluindo o calção imundo, presente dos homens de Pai Rondon. Os civilizados estavam excitados e batiam nele, batiam com força e ele gritava. Vomitava sangue e os beijos estavam partidos e inchados e mal podia abrir os olhos. Aconteceu então o pior. Os civilizados seguraram nele esticado no chão e colocaram os dois braços dele sobre um dormente. Um civilizado pegou um machado e decepou na altura do antebraço as suas mãos. Ele perdeu os sentidos e pensou que iria atravessar para o outro lado e se preparou para encontrar seus antepassados. Os tocos de braços eram a única coisa a se mexer em seu corpo, como pescoços degolados de galinha, esguichando golfadas finas de sangue. Ele não viu o chefe dos brancos chegar correndo com outros homens armados. Não viu nada, e logo esperava encontrar seus antepassados e tentava encontrar uma boa maneira para contar a eles porque estava chegando do outro lado sem as mãos (SOUZA, 2005, p. 113-4).

O evento narrado neste trecho revela as contradições que perpassam o processo de colonização, isto é, o colonizador retira o indivíduo de seu ambiente natural, transformando-o, faz com que o colonizado deseje os bens que apenas o colonizador possui e, ao mesmo tempo, pune o colonizado em suas tentativas de obter aqueles bens.

De acordo com registros fotográficos feitos pelo fotógrafo profissional Dana Merrill, responsável por registrar o processo de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, tem-se a imagem de um indígena sem os pés, acredita-se que Márcio Souza se inspirou na referida figura para construir a personagem Joe Caripuna. Sobre o índio, Hardman (2005, p. 28) afirma que:

A visão de um caripuna mutilado entre funcionários do Hospital da Candelária é, provavelmente, a imagem mais fiel, agônica, do índio naquela ferrovia. Muitos deles, sem dúvida, terão se engajado nos acampamentos de obras, no corte da madeira de lei, sem falar das populações já incorporadas na indústria da borracha – fantasmas entre fantasmas.

No episódio contado em *Mad Maria*, Joe Caripuna é afetado por um ato de violência desmedida, de punição inversamente proporcional ao ato por ele cometido,

Joe Caripuna, em tal momento da narrativa, é mostrado como uma vítima do processo de colonização e suas implicações para as populações nativas.

Os homens tinham se vingado por uma sentença brutal, islâmica. O ladrão de pequenos objetos, de tocos de lápis, de canetas, de lenços, de canivetes, de espelhos, sentenciado, agora chorava constantemente numa emocionada passividade. Ele inocentemente provocara tragédias ao roubar coisas insignificantes que só tinham valor para homens tão miseráveis que um toco de lápis era como uma lâmina de ouro (SOUZA, 2005, p. 142).

Fala-se, acima, dos homens miseráveis para os quais tinham valor os pequenos objetos furtados pelo índio caripuna, esses miseráveis eram os trabalhadores da estrada de ferro que travavam sangrentas disputas e brigas quando sentiam falta de algum objeto que, não raro, fora pego pelo índio.

Em vários momentos do romance fica evidente a visão do colonizador em relação ao colonizado, como na fala abaixo transcrita:

“- [...] Meus pedidos de concessões no Paraná estão paralisados. E por um motivo ridículo, dizem que há índios ali” (SOUZA, 2005, p. 116).

Observa-se que a obra ficcional coloca a nu as intenções do colonizador e sua despreocupação com os nativos em nome de uma preocupação com o suposto progresso, com o lucro. Nessa mesma linha, Joe Caripuna que, na ausência das mãos, havia aprendido com Consuelo a tocar piano com os pés, se vê envolvido na rede de interesses dos brancos.

E Joe Caripuna, que tocava *Parabéns para você*, foi contratado pela Madeira-Mamoré Railway Company na categoria de funcionário subalterno, com direito a um salário de oito mil-réis mensais. Consuelo, a professora de piano, ganhou o posto de instrutora técnica, o que lhe dava direitos de graduado em Porto Velho (SOUZA, 2005, p. 414).

Na intenção de lucrar com as habilidades especiais desenvolvidas por Joe Caripuna ao piano, com a ajuda de Consuelo, o grupo de Percival Farquhar contrata o índio, no que não obtém sucesso, uma vez que o público brasileiro não foi receptivo às apresentações do índio e, por isso, Farquhar negociou com um americano e enviou Joe e Consuelo para os Estados Unidos, local em que Joe se apresentou por diversas vezes.

O fim de Joe Caripuna, no romance, é a morte por sífilis, doença que vitimou, ainda, muitos trabalhadores que atuavam na estrada de ferro.

3.3 Trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Quando May, Jekill e Randolph assumem a superintendência da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, sob o olhar atento de Farquhar, analisam as tentativas anteriores e optam por empregar uma nova estratégia no que se refere ao recrutamento de trabalhadores, a qual é nestes termos descrita por Ferreira (2005, p. 211):

Os construtores da estrada de ferro chegaram, pois, à seguinte conclusão: seria necessário conseguir novos trabalhadores todos os meses. Estas levadas que chegassem mensalmente, substituiriam os mortos e inutilizados. Os homens chegariam, num certo mês, cheios de saúde e esperança. Dois ou três meses após, os que não tivessem morrido estariam inutilizados, em sua maioria. Os que não abandonassem o trabalho seriam despedidos, por inúteis. E nova leva de homens de boa saúde estaria chegando para substituí-los.

Note-se que, ao realizar tal planejamento, a intenção dos construtores era a de explorar ao máximo a capacidade de cada trabalhador, que fora estimada por eles em aproximadamente três meses de efetivo trabalho, depois disso muitos morreriam, outros tantos ficariam doentes, isto é, aquele grupo seria descartado e chegaria outro grupo. Fica evidente, em tal evento, a exploração pura e simples do trabalho humano.

A companhia só conseguia fazer progredir a construção à custa da substituição permanente dos trabalhadores. Eram levadas e mais levadas de homens contratados em todas as partes do mundo, que vinham substituir os que, tendo chegado um, ou dois, ou mais meses antes, já se encontravam mortos ou completamente inutilizados. E dessa maneira, a construção progredia (FERREIRA, 2005, p. 283).

Pratt (1999, p. 101-2) comenta como os europeus consideravam o trabalhador nos seguintes termos:

Inteirados da atual crítica acadêmica ao discurso dos colonizadores, os leitores contemporâneos facilmente relacionam esta criação de um corpo sem discurso, desnudo, biologizado com a força de trabalho desenraizada, despojada e disponível, que os colonialistas europeus tão desumana e incansavelmente lutaram para criar em suas bases no exterior.

Nesse pensar, o trabalhador, o não-europeu não é considerado como

indivíduo, mas como uma peça de trabalho que pode ser usada por tempo determinado e, em caso de diminuição da capacidade, é facilmente substituída por um similar. Essa concepção é ilustrada em *Mad Maria* quando trata da personagem Collier, um engenheiro, e suas atribuições na obra:

Dentre as suas atribuições, ele chefiava os cento e cinquenta trabalhadores: quarenta alemães turbulentos, vinte espanhóis cretinos, quarenta barbadianos idiotas, trinta chineses imbecis, além de portugueses, italianos e outras nacionalidades exóticas, mais alguns poucos brasileiros, todos estúpidos. Os mais graduados, embora minoritários, eram norte-americanos (SOUZA, 2005, p. 20).

O trabalhador é visto como um objeto, algo necessário para a construção da obra, mas sem nenhum valor, o que fica evidenciado quando se revela como eram tratados: “Todos estavam igualmente maltrapilhos, abatidos, esqueléticos, decrepitos como condenados de um campo de trabalhos forçados” (SOUZA, 2005, p. 20). Hardman (2005, p. 59) comenta as mortes que costumam assolar os diferentes projetos de expansão, dentre eles as ferrovias:

Mas não são apenas as instâncias político-diplomáticas sua fonte e conduto; de outra parte, as grandes obras públicas e privadas – inclusive, com destaque, o processo de expansão planetária das ferrovias – produzem, sob a égide da concorrência de capitais e mercados que se internacionalizam, esses novos exércitos de trabalhadores nômades, recrutados em sua maioria compulsoriamente, cuja atividade subterrânea e anônima vai deixando um enorme rastro de morte: essa é a outra face da guerra não declarada.

O mesmo autor comenta porque as considera obras fantasmas: “[...] existem e não existem, já que seus edifícios e instalações guardam sombras invisíveis, traços quase apagados, sinais crepusculares dos que morreram para abrir caminhos” (HARDMAN, 2005, p. 59).

Consoante Foot Hardman é possível afirmar que:

De todo modo, das condições específicas de produção dos caminhos de ferro ressalta a exigência de contingentes numerosos de trabalhadores em alta rotatividade, dispostos em ordem paramilitar e embrenhados em espaços dos mais insalubres. A história dos que fizeram esses caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Operários de todos os recantos, nesse revolvimento assombroso de terras, igualavam-se por baixo, na condição de escravos modernos, despossuídos e prontos a perecer em holocausto aos senhores do novo maquinismo (HARDMAN, 2005, p. 152).

Nesse cenário, eram comuns as brigas e tentativas de fuga. A exemplo disso, Foot Hardman (2005) cita a tentativa de fuga dos italianos que, percebendo que recebiam menos que irlandeses e americanos ocupam um depósito. A empresa montou uma guarda para desfazer o movimento dos italianos, os líderes foram presos e entregues às autoridades brasileiras e os demais, por estarem confinados e mal alimentados, decidem voltar ao trabalho. Alguns deles abandonaram a obra e rumaram para a Bolívia e deles não se teve mais notícia.

Os grandes empreendimentos, sob o verniz do progresso, produzem resultados nefastos, dizimam populações, culturas e locais e à custa do desenvolvimento ou do pretense desenvolvimento, tais ações são justificadas historicamente porque faltam iniciativas no sentido de revê-las, repensá-las.

Márcio Souza convida o leitor a pensar e repensar o colonialismo e as relações entre colonizados e colonizadores. No caso específico da estrada de ferro, o autor nos permite pensar a condição dos trabalhadores das mais diferentes regiões do mundo que vieram em busca de ganhos e sucesso no norte no Brasil.

3.3.1 Barbadianos

Os barbadianos são caracterizados como exímios trabalhadores na arte de assentar os trilhos, por outro lado, agem com violência e não hesitam em defender aspectos de sua cultura que, mesmo estando em um local tão distante e tão indócil, eles insistem em preservar. Cumpre esclarecer que como barbadianos eram denominados todos os negros que vieram trabalhar na construção da ferrovia; a maioria era, de fato, de Barbados, mas havia entre eles trabalhadores de Santa Lucia, Trinidad e Tobago e da Guiana.

Os barbadianos, por já terem trabalhado com os americanos em ferrovias construídas em Cuba e em países da América do Sul, também por serem na maioria especializados em trabalhos como maquinistas, soldados, caldeireiros e mecânicos etc., e ainda, principalmente por falarem inglês, o que facilitava o diálogo com os patrões, gozavam do que parecia ser algum privilégio, como os únicos trabalhadores da ferrovia que podiam trazer a família e morar dentro dos limites estabelecidos e administrados pela Companhia (SILVA, 2007, p. 59).

“Collier examinava cuidadosamente o serviço e lhe parecia perfeito, os barbadianos mais uma vez confirmavam seus conhecimentos em obras de ferrovias” (SOUZA, 2005, p. 176-7). Cenas de violência que envolvem a perícia dos barbadianos também em matar, são contadas com cores fortes, veja-se:

Um rumor seco e gutural escapou de todas as gargantas e os homens ficaram estáticos, dominados pela surpresa, inclusive o autor da decapitação. A cabeça do rapaz, a boca aberta e os olhos esbugalhados, parecia levitar no espaço, rolando como uma bola que gravitava impulsionada por forças anárquicas, até começar a cair enquanto o corpo estremecia, sem largar a picareta, tombando na lama e esguichando um jato de sangue vermelho-escuro. Aqueles segundos em que o corpo mergulhou parcialmente na lama pareceram intermináveis. A água ficou logo tingida de sangue e o sol a reverberar na lâmina do machete, sufocando todos os gestos. A lâmina do machete estava incrivelmente limpa, nem parecia que acabara de cortar uma infinidade de nervos, tendões, tecidos e ossos do pescoço de uma criatura. Os companheiros do rapaz, refeitos do susto e da surpresa, correram para acudir, aos gritos, possuídos por algo mais do que solidariedade e que parecia uma fúria demoníaca inteiramente sem controle. Alguns homens arrastaram o corpo decapitado e procuraram pela cabeça que desaparecera na lama. Outros partiram para os barbadianos e engalinharam-se gerando um tumulto (SOUZA, 2005, p. 37).

Vale salientar que a violência era muito comum entre os trabalhadores de diversas nacionalidades, o que pode ser atribuído, em parte, às condições em que ali se encontravam; não são poucas as passagens que se referem à “loucura” gerada naquele ambiente hostil.

Assim, durante o ano de 1910, chegaram a Porto Velho, contratados pela companhia, seis mil e noventa homens (6.090). Desses, 494 eram constituídos de engenheiros, maquinistas, mecânicos e outras categorias profissionais afins, de diversas nacionalidades. O restante, 5.596, era constituído de operários, assim classificados por nacionalidades: brasileiros e portugueses, 1.636; Antilhas e Barbados, 2.211; espanhóis, 1.450; procedência desconhecida, 299. Esta estatística é oficial, pois, foi apresentada pela companhia e teve o visto do engenheiro fiscal do Governo brasileiro. Entre aqueles 299 de procedência desconhecida, estavam representantes de todas as nacionalidades. Nesse número estão computados os que chegaram a Porto Velho por conta própria, e trabalharam ou não na construção (FERREIRA, 2005, p. 212).

Diante dos números apresentados por Manoel Rodrigues Ferreira em “A ferrovia do diabo” torna-se possível pensar nos conflitos gerados naquele ambiente; ao lado das doenças e da fome estava o choque entre as diferentes culturas e hábitos que se entrecruzaram por ocasião da vinda de trabalhadores dos mais diferentes lugares para trabalhar na construção da ferrovia.

Os barbadianos, nesse cenário, eram reconhecidos pela experiência na construção de estradas de ferro e pelo zelo no trabalho.

Quando as nuvens de vapor se dissiparam, Collier descobriu que os barbadianos, por alguma espécie de zelo pouco conhecido ali, tinham parado de trabalhar e estavam observando o teste com muita atenção. E o teste levava um ligeiro ar de contentamento aos barbadianos, um relâmpago de orgulho profissional que logo se dissipara e se distanciara no mesmo ritmo com que a locomotiva andava para trás (SOUZA, 2005, p. 179).

Se envolviam em brigas e defendiam, sobretudo, seus costumes. Dentre eles, no romance, é explorada a figura de Jonathan, um descendente de escravos que dá a conhecer ao leitor de *Mad Maria* a crença desse povo nos *Zombies* por ser um sacerdote vodu, por isso era tão importante para eles oferecer a proteção vodu aos mortos, a fim de que os brancos deles não se aproveitassem após a morte.

Jonathan perdera toda sua família e sua casa num terremoto e, por isso, mostra-se solidário com os demais trabalhadores, mas nunca luta por si mesmo, como fica evidente na seguinte fala:

- Talvez o senhor não me entenda, Master Collier. Eu já não tenho mais nada, nem mesmo o descontentamento que todo homem deve sentir com o que recebe pelo seu trabalho. Mas estou aqui e sinto descontentamento pelos meus companheiros (SOUZA, 2005, p. 129).

O fim de Jonathan é o suicídio por enforcamento na prisão. A personagem Jonathan permite conhecer, em parte, a história dos trabalhadores caribenhos que estiveram na estrada de ferro Madeira-Mamoré, os sofrimentos, o choque cultural por conta dos costumes religiosos diferentes e o fim trágico do qual muitos deles foram vítimas.

Ferreira (2005) transcreve, ainda, trechos do relato do espanhol Benigno Cortizo Bouzas que escreveu o livro *Del Amazonas al Infinito*, publicado em 1942, no qual o autor conta que embarcou para Porto Velho aos catorze anos incompletos o que permite pensar, também, na idade dos trabalhadores que vinham em busca de trabalho na construção, ainda que não para nela trabalhar diretamente, como é o caso de Bouzas, mas atraídos pelas promessas de ganhos/lucros que a região oferecia e se deparavam com um cenário hostil e condições precárias: “Se alguém procurava sanidade, pensava Finnegan, aquele era certamente o último lugar da terra onde a sanidade poderia ser encontrada” (SOUZA, 2005, p. 173).

O clima de desordem e loucura envolvia não apenas os trabalhadores, mas também os administradores e graduados que ali trabalhavam, como fica evidente na fala de Collier: “- Fui eu que inventei esta ferrovia que deverá levar um trem do nada a parte alguma, no meio do deserto? Ora, meu rapaz, no máximo eu posso ser um dos loucos, talvez o caso mais grave, mas assim mesmo um simples louco” (SOUZA, 2005, p. 188).

Em *Mad Maria*, vários fragmentos permitem ao leitor conhecer a maneira como os fatos se desenrolavam e como os grupos se sentiam em face disso, desde o trabalhador menos valorizado até o poderoso Percival Farquhar:

Farquhar começava a entrar na realidade de Porto Velho. Estavam todos loucos ali, as denúncias que os jornais cariocas começavam a estampar não conseguiam nem de perto refletir a verdade. A permanência dos convidados deveria ser breve porque não era possível controlar um hospício por muito tempo. Mas pouco lhe importava se aqueles homens estavam ficando loucos, a loucura também podia ser muito lucrativa (SOUZA, 2005, p. 408-9).

Importante esclarecer que Farquhar nunca compareceu ao local da construção da Madeira-Mamoré, no entanto, sua inclusão nesse cenário no romance trabalha no sentido de veicular o pensamento de Farquhar a respeito dos acontecimentos ali, ou seja, desde que percebesse os lucros, não se importava com o que acontecesse com as pessoas.

Neeleman & Neeleman (2011, p. 18) tratam da construção e do destino da estrada de ferro nos seguintes termos:

A estrada de ferro Madeira-Mamoré é, de muitas maneiras, o símbolo máximo tanto da glória quanto da loucura daqueles que entraram na floresta com esses sonhos. Hoje, foi quase completamente esquecida. Os últimos vestígios e traços dos seus trilhos, assim como as correntezas e cataratas do Madeira que eles foram projetados para contornar, estão prestes a desaparecer debaixo do peso de reservatórios imensos que inundarão vales inteiros.

A perspectiva do apagamento da história torna ainda mais válida a leitura política da obra *Mad Maria* de modo a não apenas conhecer a história como, também, questionar a história tida como “oficial”.

3.3.2 Hindus

*Bem no meio da mata
Onde o rio Madeira serpenteia
Entre tarântulas às toneladas
Palmeiras e seringueiras,
Há um bando de trabalhadores
Pegando pesado sem parar
Para terminar a ferrovia
Que levará a borracha ao mar.
Eles trabalham de manhã
Eles trabalham ao meio-dia,
E algumas noites trabalham
À luz que a lua irradia.
Estão enterrados nos trópicos
Num lugar além da fé,
Vieram construir uma ferrovia
Chamada Madeira-Mamoré.
(Anônimo)*

Os hindus chegam a Porto Velho nos momentos finais da construção da estrada de ferro, integram os últimos grupos que chegaram para finalizar a obra, são caracterizados em *Mad Maria* como calmos e servis. Sua chegada é retratada da seguinte maneira:

[...] o navio começou a despejar nova leva de trabalhadores. Ainda com seus trajes típicos, carregados de embrulhos, uma massa muito jovem de rapazes hindus, quase todos descalços, caminhava pelo cais escaldante na direção do barracão de triagem e desinfecção. Os homens, como que desacostumados a caminhar, seguiam lentos, e isto irritava os capatazes que escorraçavam e insultavam sem nada conseguir porque poucos entendiam o inglês, muito menos o espanhol (SOUZA, 2005, p. 404).

A chegada dos hindus mostra o regime de trabalho nos momentos finais da construção quando levadas e levadas de trabalhadores chegavam, as perdas eram repostas rapidamente por novos carregamentos de trabalhadores.

- Foi a pior carga que já recebemos, Farquhar – comentou “King” John fazendo cara de desprezo.
- É o que podemos conseguir agora. Nossos agentes estão impossibilitados

de trabalhar na Europa, quase todos os países proibiram a contratação de homens para trabalharem aqui.

- Agora só a escória mesmo – disse “King” John (SOUZA, 2005, p. 404).

Nesse período da construção, as notícias sobre as mortes na estrada de ferro Madeira-Mamoré já haviam se propagado e, por isso, alguns países tinham proibido a saída de trabalhadores para a obra no norte do Brasil. Ainda sobre os hindus:

Ao contrário dos alemães, que desde o embarque para a frente de trabalho já estavam gritando e protestando, os hindus não reagiam e aceitavam todas as ordens no mais completo silêncio. [...] Mas o contraste entre a docilidade dos hindus e a agressividade dos alemães não escapava da percepção de Farquhar.

- Acho que agora acertamos com o tipo ideal de trabalhador – disse Farquhar, aproximando-se da janela (SOUZA, 2005, p. 432).

Na fala de Farquhar evidencia-se o interesse apenas no trabalho servil daqueles que vinham para as obras, a preferência por aqueles que não discutiriam as condições de trabalho e os pagamentos. “- Párias! Os súditos ideais para Mad Maria – disse Collier” (SOUZA, 2005, p. 445).

Em outro momento:

- Sabe o que eu descobri, Collier? Quase todos esses trabalhadores que vieram da Índia estão leprosos.

- Leprosos?

- Exatamente. A Índia é um dos países de maior índice de lepra do mundo (SOUZA, 2005, p. 446).

Assim, os hindus que vieram trabalhar na construção já vieram portando uma doença, o que não mudou muito o número de vítimas no âmbito da construção, uma vez que o tempo de vida dos trabalhadores era pequeno naquelas condições, por isso a necessidade de vindas sucessivas de trabalhadores dos mais diversos locais do mundo.

3.3.4 Alemães

Para os estrangeiros, a Amazônia é a mescla do início e do fim, é o encontro dos opostos. Vem a ser, igualmente, o refúgio de insatisfação do homem diante de seus iguais.
(Neide Gondim)

Os alemães são retratados, nos diferentes registros a respeito da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, como indivíduos violentos, envolvidos em brigas e muitas vezes revoltados.

O número oficial de mortos constante dos registros da época é de mil quinhentos e cinquenta e dois (FERREIRA, 2005); tal número é menor diante da realidade. O número oficial de mortos é pequeno porque só se contam os que morreram no hospital da Candelária. Não são contados os que estavam em trânsito, que morreram em brigas, essa verdade não oficializada em números é mostrada em *Mad Maria* quando aborda as brigas entre trabalhadores de diferentes nacionalidades.

Além das brigas, ocorria de pessoas morrerem na viagem a Manaus ou a Belém; havia ainda os que trabalhavam sob o comando de um empreiteiro, nas “quadrilhas” e cujas mortes só eram contabilizadas caso acontecesse de serem tratados pelos médicos da companhia; havia acidentes no meio da mata; o que, por si, multiplicaria por pelo menos três o número de mortos, o registro do hospital da Candelária é de 1552 óbitos (SILVA, 2007).

Os alemães surgem nesse cenário como um povo forte, rigoroso e que provocou muitas das brigas ocorridas por ocasião da construção da estrada de ferro. Em *Mad Maria* é narrada a fuga dos alemães do local da construção e o mesmo relato aparece em várias obras consultadas.

Chama a atenção o relato de João de Deus Alves, colhido por Manoel Rodrigues Ferreira e publicado em “A ferrovia do diabo”, o qual segue:

Certa vez chegaram a Porto Velho uns 400 alemães que não queriam

seguir para os locais de construção e sem sujeitar-se à alimentação comum dos trabalhadores. Eles exigiam tratamento igual ao dos funcionários norte-americanos de categoria, isto é, casas com telas de arame, comida européia e trabalho especial. Os alemães fizeram greve, não conseguiam passagem de volta, vendiam suas armas e objetos, para comer. Os alemães fizeram pequenas balsas tentando descer o rio Madeira, mas elas naufragavam e eles morriam. [...] Os norte-americanos mantinham a ordem, e embora fizessem discriminação racial no serviço, eram bons para com todos. Mesmo para com os índios. Quando algum trem chegava a alguma estação onde estivessem índios, eles – homens, mulheres e crianças completamente nus – entravam nos carros e ficavam admirando o tempo que quisessem. O trem não saía enquanto os índios, de livre e espontânea vontade, não o abandonassem (FERREIRA, 2005, p. 357).

Este episódio é narrado em *Mad Maria* à semelhança do que o relato colhido por Ferreira enuncia, no entanto, nota-se a simplicidade do colaborador ao dizer que a despeito do preconceito racial no trabalho, os norteamericanos eram bons para com todos. Além disso, o narrador evidencia a visão do colonizador ao usar a expressão “Mesmo para com os índios”, denotando surpresa com relação ao tratamento humanizado destinado ao indígena, segundo ele.

Guilherme Voss também falou a Ferreira a respeito dos alemães que, em alguns relatos aparecem como poloneses:

Não mencionei ainda os 600 (seiscentos) alemães que, quando chegaram a Porto Velho, o Sr. Jurgens, que os contratara estava na linha. Eu tive de aconselhá-los a desembarcar, já que não estavam dispostos por más notícias. Foi um desastre. Muitos fugiram. A companhia mandou-os trabalhar na reta grande, de Abunã. A chuva chegou, não se podia movimentar a terra, o ganho era pouco, tudo ficou alagado. Muitos meteram a cara no mato, para ir a pé para Manaus. Outros roubaram barricas de cimento para fazer uma balsa, morreram afogados. Era um pessoal recrutado no pior bairro de Hamburgo. Poucos escaparam com vida (FERREIRA, 2005, p. 358).

Os dois relatos mencionados mostram como o comportamento e a fuga dos alemães marcaram a lembrança dos envolvidos na história da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré.

Após o episódio narrado o governo alemão proibiu esse tipo de imigração e, nisso, foi seguido por outros países como Espanha, Itália e Cuba que também proibiram os cidadãos destes países de virem trabalhar na construção da Madeira-Mamoré (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 136).

Nesse quadro, os alemães são mostrados como trabalhadores revoltados, sempre em busca de melhores condições, em busca de ganhos financeiros e capazes de qualquer coisa para tal, inclusive vender a medicação que recebiam

todos os dias e que os manteria livres das doenças tropicais.

- Como não estavam tomando a medicação?
- Escondiam os comprimidos para venderem aos outros, para os que temem adoecer aqui. Vendem cada comprimido por dois mil-réis.

[...]

Os homens doentes, com expressões dementes, agarravam-se aos trapos que lhes serviam de coberta e contraíam os corpos que pareciam atravessados por descargas elétricas, os movimentos desordenados subindo à tona naqueles rostos deformados por instantâneos pesadelos e, sob os gritos lancinantes, submergindo como evocados horrores (SOUZA, 2005, p. 131).

Dentre os alemães, uma personagem marcante é Günter – o Mouro, que liderou o sequestro do médico Finnegan e de Consuelo. Günter nascera em Hamburgo, era filho de uma prostituta e nunca conhecera o pai, fora preso e ficara num reformatório por tráfico de drogas e de lá escapou; em meio a uma onda de desemprego, muitos homens aceitaram vir para a América, como fica evidente no romance:

Günter estava entre os quatrocentos sonhadores, embarcaram num navio cargueiro que balançava no mais pacífico dos mares e parecia prestes a levar a breca quando o mar encrespava. Mas a América era um continente muito grande, nenhum homem teve a curiosidade, na hora de firmar o contrato, de perguntar exatamente para que lugar da América estavam sendo contratados. E como não foram perguntados, os norte-americanos nada disseram. Mais uma vez o destino pregava uma peça a Günter. Não era para Nova York que eles estavam sendo levados. Quinze dias depois atravessavam a linha do Equador e o mar fosforecia num calor diferente. Vinte dias depois atracavam no porto da cidade de Belém, no Brasil, e a maioria sentiu-se lograda. Aquilo não era a América que tinham sonhado. Vinte homens tentaram escapar do navio e foram apanhados antes de chegar em terra. Sofreram um castigo duro, aprisionados no porão escaldante, sem comida e sem ar para respirar. Contam que foram torturados, mas ninguém tem certeza. Günter não podia afirmar, mas o certo é que dezoito morreram e ficaram enterrados em Belém (SOUZA, 2005, p. 242-3)

Pela personagem Günter, nos é apresentado o contexto da chegada dos alemães a Porto Velho e, nesse sentido, compreende-se sob uma outra perspectiva a revolta e a violência no comportamento desses trabalhadores.

Günter lidera, a contragosto, pois pretendia agir sozinho, a fuga dos alemães levando consigo Finnegan e Consuelo, cujas mulas em que estavam fugiram dos alemães e voltaram para o acampamento. A selva impôs toda sorte de dificuldade aos fugitivos, o que gerou descontentamento e brigas entre Günter e os demais;

após a desastrada fuga, no romance, à exemplo do narrado pelos entrevistados por Ferreira, não se teve mais notícia daquele grupo de alemães.

Nota-se, que, ao proceder à narrativa da história vivida por esses grupos de trabalhadores, Márcio Souza, coloca seu leitor em contato com uma história não oficial, oculta, não pensada. Como propõe Lima (2009, p. 27): “Procedendo o autor está, através de seu instrumento de trabalho, a ficção, questionando o processo histórico local e, em certos momentos, o modo como os historiadores narraram a história amazonense”.

Os fragmentos do romance e os relatos colhidos por Ferreira evidenciam como figuravam os alemães no cenário da Madeira-Mamoré, criando confusões e buscando, acima de tudo, ganhar algum dinheiro a partir de sua vinda para o Brasil. Além disso, por meio das diversas histórias de diferentes povos tem-se uma ideia do encontro de culturas que se deu no ambiente da construção da estrada de ferro.

CAPÍTULO 4 – *MAD MARIA: UMA FICÇÃO DESCOLONIZADORA*

4.1 Márcio Souza: Um Contador de Histórias

*A nossa filosofia, então,
é a filosofia do oprimido, fornecendo ao povo
novos dados a sua luta e
resgatando a História das mãos dos opressores.
(Márcio Souza)*

A ficção descolonizadora, como vimos a partir da obra de Dyana Brydon e Hellen Tiffin (1993) é aquela que apresenta um contra-discurso, que escreve contra as ficções do imperialismo, as “verdades” cristalizadas.

Márcio Souza, escritor amazonense, é autor de conjunto significativo de obras dentre romances, contos, teatro, ensaios. Em 1967 Márcio Souza publica seu primeiro ensaio *O Mostrador de Sombras*; em 1972 dirige dois longas-metragens, *O Rio de Sangue* e *A Selva*; a peça teatral *Ajuricaba* é encenada pela primeira vez em 1974; a obra *Galvez, Imperador do Acre* é publicada em 1976 pelo governo do estado do Amazonas, mesmo ano em que é publicada a peça teatral *Dessana Dessana*; em 1978, Márcio Souza publica a obra *A Expressão Amazonense – Do Colonialismo ao Neo-Colonialismo*; no ano seguinte, 1979, as peças *A Paixão de Ajuricaba*, *Estória do Sapo Tarô-Bequê*, *Jurupari* e *Guerra dos Sexos* são publicadas na obra *Teatro Indígena do Amazonas*; *Operação Silêncio* é publicada em 1979; *Mad Maria* é publicada em 1980; entre 1981 e 1982 publica na Folha de São Paulo o folhetim *A Resistível Ascensão do Boto Tucuxi*, em 1984 é publicado *O Palco Verde*; dez anos depois Márcio Souza publica *A Caligrafia de Deus* e em 1997 lança o romance *Lealdade*, e, em seguida, em 1998, lança o romance *Liberdade*. As obras mais recentes de Márcio Souza são *Silvino Santos, o Cineasta do Ciclo da Borracha* (1999), *Entre Moisés e Macunaíma* (2000) e *Desordem* (2001).

A visão panorâmica da obra de Márcio Souza permite verificar a importância do autor no cenário literário nacional, tendo incursões no âmbito internacional, uma vez que algumas de suas obras já foram traduzidas. *Galvez, Imperador do Acre* foi

traduzida para o alemão, espanhol, francês, holandês, inglês, italiano e japonês; *Mad Maria* foi traduzida para o alemão, espanhol, francês, grego e inglês; *O Brasileiro Voador* contou com traduções para o alemão e o francês; *O Empate contra Chico Mendes* foi traduzido para o holandês e o norueguês; para o inglês foram traduzidos, ainda, os seguintes títulos: *A Ordem do Dia*, *A Condolência* e *O Fim do Terceiro Mundo*.

A respeito da obra de Márcio Souza constam, ainda, diversos estudos desenvolvidos em cursos de pós-graduação, a exemplo da dissertação de Rita do Perpétuo Socorro Barbosa de Oliveira, em 1996 na USP que abordava *A Polifonia Poética em Galvez, Imperador do Acre: Problematização da Tradição Oral da Historiografia e da Ficção na Amazônia*; Maria Nazaré C. Souza apresentou em 2003, na UFSC, dissertação com o título *Dom Luiz Galvez na Comarca da Amazônia*; Renato Otero da Silva Júnior produziu dissertação intitulada *Galvez, Imperador do Acre: o Discurso do Romance e a Ficcionalização da Escrita*, cuja defesa ocorreu no ano de 2006 na Universidade Federal do Rio Grande; Maria Cláudia de Mesquita desenvolveu dissertação intitulada *Literatura e História: uma leitura de Lealdade (1997) de Márcio Souza* defendida na UNESP de Assis em 2009; ainda em 2009, Raimundo Ibernon Chaves da Silva defendeu na UFAC a dissertação *Chico Mendes e a Invenção do Acre Contemporâneo: Imagens e Confrontos entre Alex Shoumatoff, Márcio Souza e Zuenir Ventura*; a dissertação de Laura Borges Nogueira, *Desenvolvimento, colonização e descolonização em As Botas do Diabo, de Kurt Falkenburger e Mad Maria de Márcio Souza* foi defendida na UNIR em 2010. João Carlos de Carvalho defendeu tese de doutorado com o título *Amazônia Revisitada: de Carvajal a Márcio Souza* na UNESP em 2001.

Há, ainda, obras publicadas a respeito de Márcio Souza e sua obra, a exemplo da obra da coleção *Literatura Comentada* sobre Márcio Souza, por Antonio Dimas; na obra *A posse da terra: escritor brasileiro hoje*, Cremilda de Araújo Medina produziu um artigo sobre Márcio Souza intitulado *Márcio Souza: Em Busca (consciente) da Cumplicidade do Leitor*; o Instituto Moreira Salles publicou um volume sobre Márcio Souza nos *Cadernos de Literatura Brasileira* e a professora Simone de Souza Lima publicou duas obras sobre o referido autor: *Carnavalização e Sátira na Amazônia de Galvez: Estudo de Hibridização Cultural* (2008) e *A Literatura da Amazônia e suas Fronteiras: Ficção e História na Obra de Márcio Souza* (2009), os livros são fruto de suas pesquisas de mestrado e doutorado, respectivamente.

Dentre os trabalhos científicos produzidos a respeito da obra de Márcio Souza consultados ao longo da presente pesquisa, constatou-se a predominância de estudos que envolviam a relação entre história e literatura, o emprego da ficção para re-contar o fato histórico, isto é, os trabalhos lidos, assim como o presente, exploram uma vertente que fica em destaque na obra de Márcio Souza, o emprego da ficção como mote para revisitação do passado histórico, como observa Lima (2008, p. 18): “Na contramão da historiografia oficial, Márcio Souza constrói sua obra de ficção com a liberdade peculiar ao escritor latino-americano, apontando com lucidez e bom humor as contradições [...]”.

Em suas obras, Márcio Souza, mostra-se como o intelectual descolonizador proposto por Fanon (1968), o nativo, o local que, sentindo os reflexos e consequências do processo de colonização, se dedica a contá-los, a criticá-los, a subvertê-los. A respeito de seu trabalho à frente do grupo Tesc, Márcio Souza afirma que:

[...] quando declaramos que um dos objetivos de nosso grupo é a defesa da cultura amazônica, logo esclarecemos o que entendemos por cultura amazônica. Para o grupo Tesc, a cultura amazônica está muito bem definida na luta de resistência dos povos indígenas contra o colonialismo bem como no incansável esforço dos trabalhadores para fazer valer os seus direitos e aspirações, ao longo de um processo histórico caótico de profunda e planejada dependência externa. Assim, a cultura amazônica autêntica e vital é aquela expressão das forças populares contra a exploração capitalista, verdadeiro rio subterrâneo que nos dá unidade política e estatura moral. Por isto, jamais tivemos complacência pelo exótico e sempre procuramos manifestar o nosso horror pelo folclórico (DIMAS, 1982, p. 89).

Quando Márcio Souza se posiciona, situando a atuação de seu grupo de teatro em relação à cultura amazônica, revela a faceta descolonizadora de toda sua produção. “Para ele nada mais estranho e adverso do que a literatura sem função, meramente lúdica ou perdida em arabescos formais” (DIMAS, 1982, p. 99).

Jean-Paul Sartre, no prefácio da obra *Os Condenados da Terra* de Frantz Fanon (1968, p. 8) afirma que:

O primeiro é que Fanon vos explica a seus irmãos e desmonta para eles o mecanismo de nossas alienações; aproveitai para vos descobrir a vós mesmos em vossa verdade de objetos. Nossas vítimas nos conhecem por suas feridas e seus grilhões; é isto que torna seu testemunho irrefutável. Basta que nos mostrem o que fizemos delas para que conheçamos o que fizemos de nós.

E, nisso, evidencia o caráter descolonizador da obra de Fanon. Tal caráter também pode ser observado na obra de Márcio Souza após as análises empreendidas. Márcio Souza é o intelectual colonizado que opta por desvendar as relações coloniais a seus leitores.

A história é recontada literariamente a partir de uma perspectiva que se distancia do ponto de vista do colonizador, de modo a revelar o que não estava incluído. A ficção retoma a história e a reconstrói. [...] Em verdade, o autor oferece literariamente outra possibilidade de “narrar” a história, [...] possibilidade de narrar o que foi omitido e marginalizado pelo discurso da história colonizadora oficial (LIMA & LUNA, 2010, p. 195).

Caryl Philips, em mesa-redonda de número 3 intitulada *Ficções da Diáspora* na 7 FLIP – Festa Literária Internacional de Paraty – afirmou que os escritores que sofreram de alguma forma a colonização, que moram em um país colonizado, tem acrescentada a si, ao seu trabalho, uma nova camada, que revela os vestígios que o colonialismo deixou em sua psique. O autor afirmou, ainda, que a arte é um espelho que levantamos para nos ver e que o papel do autor consiste em segurar tal espelho com dignidade.

A história que escreve não é portanto a história da região por ele saqueada, mas a história de sua nação no território explorado, violado e esfaimado. A imobilidade a que está condenado o colonizado só pode ter fim se o colonizado se dispuser a pôr termo à história da colonização, à história da pilhagem, para criar a história da nação, a história da descolonização (FANON, 1968, p. 38).

Está evidente no pensamento de Fanon a importância do discurso do colonizado como contra-discurso do colonizador; para que haja descolonização é necessário que o intelectual da colônia se interesse por enunciar as relações de poder na colônia. “Ser responsável num país subdesenvolvido é saber que tudo repousa definitivamente na educação das massas, na elevação do pensamento, no que se chama um tanto precipitadamente politização” (FANON, 1968, p. 161).

O homem colonizado que escreve para seu povo deve, quando utiliza o passado, fazê-lo com o propósito de abrir o futuro, convidar à ação, fundar a esperança. Mas para garantir a esperança, para lhe dar densidade, é preciso participar da ação, engajar-se de corpo e alma no combate nacional. Pode-se falar tudo, mas quando se decide falar dessa coisa única na vida de um homem, que representa o fato de abrir o horizonte, de levar a luz à sua casa, de pôr em pé o indivíduo e seu povo, então é necessário colaborar muscularmente (FANON, 1968, p. 193).

O convite à re-leitura da história proposto por Márcio Souza é instrumento capaz de abrir o futuro e fundar a esperança e, por isso, pode ser caracterizado como descolonizador. Fanon (1968) explica que conforme vai se formando uma consciência nacional, os temas literários vão se modificando de modo a contemplar um novo público, não se escreve mais para o opressor, mas para seu próprio povo.

Márcio Souza, em entrevista a Antonio Dimas (1982), e comentando a produção de peças teatrais menciona que: “Todo o nosso trabalho não se distanciou desse caráter coletivo, que parte da documentação e em seguida passa por discussões, até atingir uma síntese que reproduza de uma forma eficiente o momento histórico no qual se situa o espetáculo”, o que revela a ligação da obra de Márcio Souza com o momento histórico a que se refere.

A respeito da escrita de Márcio Souza, convem citar o que expõe Foot Hardman (2005, p. 131) com relação ao transporte de um piano de cauda que é reproduzido em *Mad Maria*:

[...] reencontra-se um pouco dessa dissimetria grotesca na cena do transporte de um piano de cauda alemão, lembrança de um fazendeiro boliviano à esposa, em barcos e manualmente, por todo o trecho encachoeirado dos rios Madeira-Mamoré; Márcio Souza recuperaria mais tarde esse episódio, dilatando-o de forma expressiva. Se os objetos adquirem feições insólitas, que dirá os homens!

Com esse comentário, podemos perceber que Márcio Souza busca nos fatos históricos, nos fatos corriqueiros ou inusitados o material para suas histórias, como o faz para narrar a história de Consuelo, a pianista boliviana que encanta o indígena, o médico e, por que não dizer, o leitor.

Simone Lima (2008, p. 36), ao tratar das relações entre literatura e história em Márcio Souza, afirma que o autor “[...] utiliza a pesquisa histórica como cúmplice da obra de ficção” e, a partir dessa afirmação, fica evidente o tratamento singular que o autor em comento dá à informação histórica ao compor suas obras.

Lima e Luna (2010, p. 180), ao comentarem a relação entre Márcio Souza e a dramaturgia na Amazônia, evidenciam que “Márcio Souza, em conjunto com os integrantes do TESC, escreve um conjunto de textos dramáticos que revisa criticamente a história social e política da Amazônia, desde o período colonial até a sua contemporaneidade”, o que nos permite visualizar uma característica de sua obra de maneira geral, o revisitar criticamente a história.

4.2 Descolonização em *Mad Maria* de Márcio Souza

Em muitos momentos dentro do romance fica evidente a visão do colonizador: a busca do lucro a qualquer custo, a despreocupação com os trabalhadores e os infortúnios que lhes acometiam em virtude das condições inadequadas de trabalho e mesmo de vida; a preocupação com os joguetes de ordem política a fim de assegurar a continuidade do empreendimento e, em consequência, do lucro. As mortes haviam se tornado algo comum naquele meio, como fica evidente no romance:

Um grupo de trabalhadores estava retirando da lama um cadáver. O corpo mal se delineava em sua sepultura de galhos retorcidos enquanto os homens tentavam puxá-lo, criando vibrações circulares e trêmulas na lama. Aquelas vibrações de lama faziam alguma coisa oscilar dentro do engenheiro e ele já não escondia a decepção.
- Cinco mortos! – Exclamou o engenheiro (SOUZA, 2005, p. 106).

Empregando, na análise desses trechos, a perspectiva pós-colonial, tornam-se visíveis muitos elementos oriundos da retórica política subjacente àquilo que é visível no texto e, ainda no contexto histórico (BELLEI, 2000, p. 102), o que fica evidente no trecho abaixo transcrito:

Mas não se queixava, a desordem brasileira também era, de certo modo, providencial e a melhor aliada do seu sucesso empresarial. [...] as secretárias eram todas moças brasileiras, geralmente filhas de famílias conceituadas e que tinham saído do país, aprendido outros costumes, outras línguas e agora queriam ser modernas e independentes. [...] terra de gente rústica e analfabeta (SOUZA, 2005, p. 43).

Observa-se acima a pretensa superioridade do colonizador e, como não poderia deixar de ser, a suposta inferioridade do colonizado. Fanon (1968, p. 198), a esse respeito, argumenta que:

Envidam-se todos os esforços para levar o colonizado a confessar a inferioridade de sua cultura transformada em condutas instintivas, a reconhecer a irrealidade de sua nação e, finalmente, o caráter inorganizado e inacabado de sua própria estrutura biológica.

No fragmento abaixo tal superioridade resta evidente por parte de Farquhar

em relação às autoridades brasileiras, veja-se:

“Farquhar abriu um sorriso de superioridade, sentia-se intocável, aquela sensação superior e gratificante de estar fora de alcance daqueles homens estúpidos, que brincavam de poder” (SOUZA, 2005, p. 208). A respeito da figura de Percival Farquhar, Hardman (2005, p. 165) salienta que “Seu raio de manobras é imenso, vindo a controlar ferrovias, docas, serviços urbanos essenciais em quase todas as regiões do país”.

Assim, constitui-se prática recorrente do colonizador diminuir, inferiorizar o colonizado de modo a justificar as práticas realizadas em nome do processo de colonização, caracterizando-se como salvador, em missão civilizatória para aquele povo. De acordo com Memmi (2007, p. 111-2):

Portador dos valores da civilização e da história, ele realiza uma missão: tem o imenso mérito de iluminar as infamantes trevas do colonizado. Que esse papel lhe traga vantagens e respeito é apenas justiça: a colonização é legítima, em todos os seus sentidos e conseqüências.

A postura do colonizador é voltada basicamente para a percepção de lucros, como fica evidente no fragmento abaixo:

- O senhor gosta do Rio? Curioso, pensei que lhe parecesse uma cidade exótica.
[...]
- Eu gosto do exótico, é muito lucrativo o exótico.
-Lucrativo?
-É difícil explicar, senhor ministro. Mas há uma estreita ligação entre o exótico e os meus lucros.
-É o que eu já tinha ouvido falar – disse Seabra (SOUZA, 2005, p. 329).

Abaixo, o diálogo transcrito revela o desprezo por determinadas raças por parte dos ingleses e norte-americanos:

- Não se preocupe mais, Collier - disse Farquhar -, não teremos mais trabalhadores europeus por aqui. Estamos recrutando trabalhadores na Índia e na China.
- É bom saber que vou trabalhar apenas com gente de raça inferior! - informou Collier maldosamente (p. 428).

No dizer de Said (2007, p. 19):

De maneira bastante constante, o orientalismo depende, para a sua estratégia, dessa superioridade posicional flexível, que põe o ocidental em toda uma série de relações possíveis com o Oriente, sem que ele perca jamais a vantagem relativa.

O colonizador, portanto, se coloca numa posição de superioridade e, em razão disso, despreza as demais culturas, impondo seus valores e visões ao colonizado, como fica evidente em uma das descrições de Porto Velho que consta da obra *Mad Maria*:

Era uma cidade muito peculiar, onde não se comemorava o carnaval mas festejava-se o Dia de Ação de Graças. O dia 7 de Setembro não era lembrado mas a cidade engalanava-se no dia 4 de julho. No mês de junho, quando ventos frios vinham dos Andes, não havia folguedos tradicionais como o bumba-meu-boi ou caninha verde, mas em 31 de outubro brincava-se animadamente o Halloween, embora ali não vivessem crianças (SOUZA, 2005, p. 399).

Fica evidente, no parágrafo selecionado, a dominação cultural promovida por ingleses e americanos à época da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Estratégia que Edward Said (2007, p. 108) denuncia: “[...] por isso as culturas sempre manifestaram a tendência de impor transformações completas às outras culturas, recebendo-as não como elas são, mas como, para o benefício do receptor, elas devem ser”.

Isso fica evidente no discurso de Hardman (2005, p. 167) a respeito de Porto Velho:

A cidade de Porto Velho nasceu exatamente assim, como novo marco inicial escolhido para a ferrovia, a partir das instalações da empresa construtora; podemos imaginar essa futura capital da fronteira oeste brasileira surgindo de uma estação ferroviária que marcava o ponto de partida da linha, além das oficinas mecânicas, de um cais muito bem localizado no rio Madeira e das primeiras casas do pessoal técnico-administrativo. Ao mesmo tempo, sua condição de cidade ainda não se distinguia muito bem; pois permanecia, nesse momento, a rigor, como núcleo isolado sob controle e jurisdição de uma empresa privada, algo distante do conceito formal de espaço público.

Em face dessa situação singular é que Porto Velho é dominada culturalmente, uma vez que estava, em todos os aspectos, sob domínio da companhia, isto é, havia sido criada por e para a referida companhia, nos moldes do colonizador. A esse respeito, Memmi (2007, p. 46) descreve a relação do colonizador com o local, com

as cidades fundadas sob seu poder:

Pois ele possui, de nascença, uma qualidade independente de seus méritos pessoais, de sua classe objetiva: participa como membro do grupo dos colonizadores, cujos valores reinam. O país é ritmado por suas festas tradicionais, até mesmo religiosas, e não pelas do habitante; o dia de descanso semanal é o de seu país de origem, é a bandeira de sua nação que paira sobre os monumentos, é a sua língua materna que permite as comunicações sociais; até mesmo suas roupas, seu acento, suas maneiras acabam se impondo à imitação do colonizado. O colonizador participa de um mundo superior, do qual só lhe resta acolher automaticamente os privilégios.

O colonizador deseja reproduzir sua pátria na colônia, e o faz pela imposição de hábitos, costumes, comemorações, idioma, arquitetura, dentre outros. Muito do que foi escrito sobre a estrada de ferro Madeira-Mamoré revela como natural essa imposição política, econômica e cultural, defendendo que o que é do colonizador é melhor por ser o colonizado inferior, é vista como um favor a dominação cultural. Vale ressaltar que a dominação cultural se revelava, ainda, nos jornais que circulavam em Porto Velho, a saber, o Porto Velho Marconigram e o Porto Velho Times, ambos escritos em língua inglesa.

Em *Mad Maria* tal estratégia é revelada e, com ironia, propõe que tal verdade seja repensada e não simplesmente aceita. O movimento de imposição cultural provoca, não poderia ser diferente, reflexos no colonizado.

Por isso, eles se esforçam por se assemelhar ao colonizador, na esperança declarada de que este pare de reconhecê-los como diferentes. Daí os esforços no sentido de esquecer o passado, de mudar de hábitos coletivos, sua adoção entusiasmada da língua, da cultura e dos costumes ocidentais (MEMMI, 2007, p. 48).

Aqueles, dentre os colonizados que, selecionados, aceitam prestar seus serviços à empreitada colonial, defendem os interesses desta última e adotam sua ideologia ainda que em detrimento de si mesmos e de seus pares. “Esta é a história da pirâmide dos pequenos tiranos: cada um, socialmente oprimido por alguém mais poderoso encontra sempre um outro menos poderoso que possa oprimir, fazendo-se assim, por sua vez, tirano” (MEMMI, 2007).

Vejamos o que mencionam Neeleman & Neeleman (2011, p. 103) quando observam que: “o engenheiro era americano, o equipamento era americano e os editores dos jornais da cidade (escritos em inglês) eram americanos, assim como os

administradores e os médicos”.

Se a construção de uma ponte não vai enriquecer a consciência daqueles que nela trabalham, então não se construa a ponte, continuem os cidadãos a atravessar o rio a nado ou numa balsa. A ponte não deve cair do céu num pára-quadras, não deve ser imposta por um deus *ex-machina* ao panorama social, mas deve, pelo contrário, sair dos músculos e do cérebro dos cidadãos. E certamente haverá talvez necessidade de engenheiros e arquitetos, às vezes inteiramente estrangeiros, mas os responsáveis locais pelo partido devem estar presentes para que a técnica se infiltre no deserto cerebral do cidadão, para que a ponte, nos detalhes e em conjunto, seja repensada, concebida, assumida. É preciso que o cidadão se aproprie da ponte. Só então tudo é possível (FANON, 1968, p. 164).

Ao ler a história da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré observa-se que tal ideia, tal iniciativa foi simplesmente “plantada” em meio à população nativa, sem que esta tivesse qualquer participação, qualquer envolvimento com os fatos e ações que ali se desenvolviam.

O colonizador impõe seus valores e sua cultura, disseminando um discurso que apenas lhe favorece em detrimento do outro; quando o outro, o colonizado, assume esse discurso fabricado pelo colonizador, acreditando no que é dito, ocorre além da exploração econômica, ainda, a dominação cultural.

Os significantes impróprios do discurso colonial – a diferença entre ser inglês e ser anglicizado; a identidade entre estereótipos que, por meio da repetição, tornam-se também diferentes; as identidades discriminatórias construídas ao longo de classificações e normas culturais tradicionais, o Negro Simiesco, o Asiático Dissimulado – todas estas são metonímias da presença. São estratégias do desejo no discurso que fazem da representação anômala do colonizado algo mais do que um processo de “retorno do reprimido” (BHABHA, 1998, p. 135).

No que concerne ao cenário político, cumpre observar que:

Porto Velho não contava em 1911 com a presença de nenhuma autoridade brasileira. A ordem era mantida por uma polícia particular e o Sindicato Farquhar lucrava com a venda de cada bolacha *cream-cracker* que a moderna fábrica de bolachas produzia sem parar. [...] ao vento caprichoso do Madeira. A bandeira norte-americana (SOUZA, 2005, p. 400).

De acordo com Bellei (2000, p. 129) a afirmação da “superioridade” cultural e racial em face da cultura do outro serve para legitimar a presença e a dominação do colonizador na terra do colonizado. Em *Mad Maria* fica evidente a fixação da cultura do colonizador tanto do ponto de vista cultural quanto sob a perspectiva política e

econômica.

[...] onde existe colonizadores e colonizados, frente a frente, a força, a brutalidade, a crueldade, o sadismo, o golpe, e, como paródia, a formação cultural, a fabricação apressada de alguns milhares de funcionários subalternos, de empregados domésticos, de artesãos, de empregados do comércio, e dos intérpretes necessários para o bom funcionamento dos negócios. [...] Entre colonizador e colonizado só há lugar para o trabalho forçado, para a intimidação, para a pressão, para a polícia, para o tributo, para o roubo, para a violação, para a cultura imposta, para o desprezo, para a desconfiança, para o silêncio, dos cemitérios, para a presunção, para a grosseria, para as elites descerebradas, para as massas envilecidas (CÉSAIRE, 2010, p. 31).

Do ponto de vista da literatura, torna-se possível afirmar, pautando-nos nos estudos de Bonnici (2000) que a obra ora em estudo – *Mad Maria* – é descolonizadora e a personagem Collier é a responsável, em seus diálogos, por desvendar para o leitor os objetivos e as condições impostas pelo colonizador. Ora:

[...] o autor da literatura pós-colonial deve dedicar-se à produção de estereótipos negativos do colonizador e de imagens autênticas do colonizado. Desse modo, criará um mecanismo que foi produzido inversa mas eficazmente na era colonial (BONNICI, 2000, p. 18).

Isso posto, tem-se que Márcio Souza, em *Mad Maria*, busca evidenciar exatamente os estereótipos do colonizador e a verdade do colonizado, colocando o leitor em contato com a história, motivo pelo qual história e literatura se entrecruzam na obra estudada. Corrobora esse pensamento a afirmação de Said (2007, p. 54):

Portanto, proponho examinar não só obras eruditas, mas também obras de literatura, tratados políticos, textos jornalísticos, livros de viagem, estudos religiosos e filológicos. Em outras palavras, minha perspectiva híbrida é amplamente histórica e “antropológica”, dado que acredito que todos os textos são mundanos e circunstanciais, e que variam, claro, de gênero para gênero e de período histórico para período histórico.

Said (2007), ao explicar o método por ele utilizado em suas pesquisas, salienta a multiplicidade de materiais que aborda para conhecer a história, a produção cultural figura, em sua fala, como fonte de dados. *Mad Maria* nos encaminha para o repensar da história e o faz na condição de obra literária, fato que, por si, não a exclui como fonte histórica de acordo com o que propõe Said. O mesmo autor contrapõe a ideia de que literatura e cultura são politicamente e historicamente “inocentes”, pois parte do princípio de que cultura literária e

sociedade devem ser estudadas em conjunto.

Abaixo se evidencia mais uma vez a dominação cultural:

[...] Quer saber o que significa para mim o progresso? Uma política de ladrões enganando povos inteiros. Birmânia, Índia, África, Austrália, os nossos alvos.

- Mas nós estamos deixando a nossa marca.

- É claro que estamos deixando a nossa contribuição. Ao lado da cadeia de tijolos, está a escola para formar funcionários nativos subalternos. Nós não nos esquecemos nem de ensinar aos jovens nativos o futebol. E aprendem a beber uísque, principalmente a beber uísque. Enquanto isso, nos clubes de *pukkasahibs*, nós repetimos ano após ano a mesma conversa. E enchemos a cara enquanto enriquecemos, enquanto destruimos tudo, enquanto espalhamos os nossos próprios vícios (SOUZA, 2005, p. 341).

O leitor pode ter a mesma impressão ao ler a seguinte passagem: “- Não pense que os americanos são diferentes, as coisas não mudaram nada com vocês. A única diferença é que vocês não terão de agüentar os nativos, nós deixaremos os nativos tão corruptos que considerarão natural a supremacia de vocês” (SOUZA, 2005, p. 341).

No diálogo abaixo, as palavras do engenheiro Collier mais uma vez ressaltam a relação de dominação e degradação proporcionada pelo colonizador ao colonizado.

- Observa, Finnegan. Que expressão monstruosa, e nós ensinamos tudo isto, você sabia?

[...]

- Fomos nós, Finnegan. Nós que as colocamos aí, é para o que servimos. Para transformar em putas as mulheres nativas (p. 355).

Uma das personagens que representa a imposição do ambiente e das ações de um grupo sobre determinado indivíduo é o médico Richard Finnegan, ao longo do romance a referida personagem sofre significativas transformações. No início ele consegue se mostrar indignado e, mesmo, horrorizado com as coisas que acontecem no Abunã, no entanto, ao longo da narrativa, vai perdendo tais características e, de ingênuo e combativo passa a simplesmente conformado e indiferente aos erros e abusos praticados em nome da companhia, como fica evidente nos dois trechos abaixo transcritos:

“E quanto a você, meu caro jovem, acho bom começar a perder um pouco de sua malcheirosa compostura e começar a descer para a cloaca em que agora está

vivendo” (SOUZA, 2005, p. 136).

Três homens se contorciam no chão, malferidos, e seis tinham morrido ao receber a descarga de winchesters. O sangue escorria pela poeira, empapando a terra e sumindo para baixo dos dormentes. [...] Pouco se importava a ironia, o deboche, a irreverência de Collier já não mais o tocavam, o que era uma pena.

Juntou sua arma que caíra no chão, limpou a poeira e recolocou-a no coldre. O suor escorria pelo rosto e Finnegan sentia-se cansado. O máximo que ele conseguia sentir agora era cansaço, muito cansaço, pois só os bobos podiam se importar com alguma coisa além da arte de ficar vivo (SOUZA, 2005, p. 461).

No primeiro trecho selecionado tem-se ainda a figura do médico ingênuo e, no trecho seguinte, ao final da narrativa, nota-se que ele se tornou pessoa da mesma espécie daqueles que condenava no início do romance, limitando-se apenas ao interesse em ficar vivo.

Para Memmi (2007) o colonizador não reconhece a colônia com suas leis, hábitos e costumes, não se sente parte dela, não se considera um cidadão naquele local e não imagina ter filhos ali; se sente ligado a sua pátria de origem, mas não vive lá, isto é, vive uma negação, fica entre uma sociedade que ele deseja que ainda seja a sua, mas de que está distante e uma outra com a qual não deseja se envolver, mas que é sua casa.

Essa visão do colonizador explicaria o comportamento reticente de Finnegan em relação a Consuelo, pois “O colonialista não faz coincidir seu futuro com o da colônia, ele só está aqui de passagem” (MEMMI, 2007, p. 106).

A transformação da personagem Finnegan evoca, ainda, o que afirma Césaire (2010, p. 19) ao expor que:

[...] como a colonização trabalha para des-civilizar o colonizador, para embrutecê-lo no sentido literal da palavra, para degradá-lo, para despertar seus recônditos instintos em prol da cobiça, da violência, do ódio social, do relativismo moral.

Nesse pensar, não é apenas o colonizado que sofre os efeitos da colonização, mas também o colonizador, que é transformado. Finnegan representa, em *Mad Maria*, o exemplo do homem civilizado desumanizado pelo processo colonialista nos termos definidos por Césaire (2010, p. 29):

Esses fatos provam que a colonização, repito, desumaniza o homem

mesmo o mais civilizado; que a ação colonial a empreitada colonial, a conquista colonial, fundada sobre o desprezo do homem nativo e justificada por esse desprezo, tende inevitavelmente a modificar aquele que a empreende; que o colonizador, ao habituar-se a ver no outro a besta, ao exercitar-se em tratá-lo como besta, para acalmar sua consciência, tende objetivamente em transformar-se ele próprio em besta.

Ferreira (2005, p. 222) trata dos serviços médicos na fase de construção da estrada de ferro imediatamente anterior à abordada na obra *Mad Maria*:

Na fase mais aguda da construção, em 1910 e 1911, havia onze médicos na construção da ferrovia: quatro no hospital da Candelária e sete ao longo da construção, nos acampamentos. Geralmente ficavam dez quilômetros um do outro. Os médicos pagaram também o seu tributo. Três faleceram no Madeira, e dois sofreram de beribéri. Geralmente, um médico acompanhava as turmas de exploração.

A personagem Finnegan ilustra a tônica do romance, a história ficcionalizada ou ficção historicizada que narra os feitos de um grande grupo de homens trabalhando num projeto malfadado e convivendo diariamente com suas fraquezas e angústias, assistindo cotidianamente às mortes ocasionadas pela busca do lucro e pela concretização de um projeto que desde seu início já se mostrava fadado ao insucesso.

A maneira pela qual os fatos são apresentados em *Mad Maria* conduz o leitor a revisitar a história, conforme explica Fanon (1968, p. 26):

A descolonização jamais passa despercebida porque atinge o ser, modifica fundamentalmente o ser, transforma expectadores sobrecarregados de inessencialidade em atôres privilegiados, colhidos de modo quase grandioso pela roda-viva da história. Introduce no ser um ritmo próprio, transmitido por homens novos, uma nova linguagem, uma nova humanidade. A descolonização é, em verdade, criação de homens novos.

O que Fanon propõe como descolonização relaciona-se com o desvendamento, a apresentação dos fatos sob outra perspectiva que muda a percepção, a compreensão que temos dos mesmos. Márcio Souza chama esse recontar da história feito por ele de “história desautorizada” (SOUZA, 1989).

Em *Mad Maria* conhecemos as histórias dos pequenos grupos, barbadianos, indígenas, mulheres e, com isso, somos convidados a re-pensar a história, a re-discutir algumas informações amplamente conhecidas como “verdades”. Revisitar a história e pensá-la por meio de um contra-discurso se torna um convite à esperança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo apresentado permitiu a observação das relações entre história e literatura no romance *Mad Maria* de Márcio Souza, que aborda com nitidez cinematográfica os fatos ocorridos no “inferno do Abunã”.

O sofrimento e desilusão dos trabalhadores que aqui chegaram, alguns enganados, acreditando que estariam indo para Nova York; a transformação do caráter, da constituição de pessoas como o médico Finnegan; a prostituição de índias em Santo Antônio; a violência contra o índio Caripuna que ficou sem as mãos, superou tal problema e aprendeu a lógica dos civilizados de sempre tirar proveito das coisas; a busca de lucros e vantagens do empresário milionário Percival Farquhar; dentre outros eventos narrados permitiram perceber na obra analisada um discurso descolonizador, que põe a nu as intenções do colonizador e sua ação predatória em face do colonizado.

Mad Maria aproxima o leitor da história sangrenta da construção de uma ferrovia que ligaria “nada a parte alguma”, tendo perdido o sentido à época de sua inauguração e contabilizado um número assustador de mortes em um curto período de tempo.

[...] no final, a estrada Madeira-Mamoré estava fadada ao fracasso comercial por eventos que se desdobraram quase do outro lado do mundo, a exata situação que acabaria por colocar um fim na exploração impiedosa dos indígenas da Amazônia (NEELEMAN & NEELEMAN, 2011, p. 16).

Nesse pensar, Márcio Souza alcança, por meio da literatura, o “recontar” da história oficial, conferindo, em sua obra, participação de destaque a personagens cujo papel foi negado em outras narrativas, dentre elas os indígenas.

Os estudos pós-coloniais aplicados à análise da obra ora em estudo permitiram reconhecê-la como uma obra descolonizadora ao passo que revela estereótipos e preconceitos do colonizador, gerando um quadro de instabilidade entre os trabalhadores da estrada de ferro e, ainda, suplantando a cultura do colonizado pela implantação de sua própria cultura.

As considerações ora realizadas são resultado de um percurso de pesquisa evitado de erros e acertos. A primeira leitura da obra *Mad Maria* na disciplina

Literatura e Amazônia despertou imediatamente o interesse pela maneira ao mesmo tempo direta, dura e pitoresca com que o autor contou a história.

O contato com a teoria do pós-colonialismo, associado à leitura da obra, tornou real o desejo de investigá-la, visualizando na referida obra um discurso descolonizador.

Houve dificuldades, é certo, a busca de materiais, o número de ideias que não paravam de surgir, a necessidade de delimitar, cortar, por vezes tão dolorosa, a escrita em si, que, em alguns momentos, mostrava-se quase impossível; mas, o prazer de realizar este estudo foi maior que todas as dificuldades.

O prazer de estudar literatura e história sob o abrigo de uma teoria que está voltada para o real, para o cotidiano, para as pessoas reais, é indizível e movimentou as buscas, as pesquisas, os longos momentos de estudo que resultaram na dissertação que ora apresento.

Em face disso, vislumbro novas perspectivas de pesquisa envolvendo a obra de Márcio Souza; ainda há muito a debater a respeito do romance *Mad Maria* e existe a possibilidade de analisar sob a mesma perspectiva, empregando os estudos pós-coloniais, outros romances do mesmo autor.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, José de. **Iracema**. São Paulo: Scipione, 1994.
- BARBOSA, Rui. **Obras completas de Rui Barbosa**. Rio de Janeiro: Gráfica do Senado Federal, 1914.
- BARTHES, Roland. **Uma análise da novela Sarrasine, de Honoré de Balzac**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1970.
- BHABHA, Homi. **O local da cultura**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1998.
- BELLEI, Sérgio Luiz Prado. **Monstros, índios e canibais** – ensaios de crítica literária e cultural. Florianópolis: Insular, 2000.
- BONNICI, Thomas. **O pós-colonialismo e a literatura: estratégias de leitura**. Maringá: UEM, 2000.
- BRYDON, Diana & TIFFIN, Hellen. **Decolonising fictions**. Australia: Dangaroo Press, 1993.
- BURKE, Peter. **A escrita da história** – novas perspectivas. São Paulo: UNESP, 1992.
- CÉSAIRE, Aimé. **Discurso sobre o colonialismo**. Florianópolis, SC: Letras Contemporâneas, 2010.
- CHARTIER, Roger. **Cultura escrita, literatura e história**. Porto Alegre: ArtMed, 2001.
- CRAIG, Neville. **Estrada de ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.
- DE CERTEAU, Michel. **A escrita da história**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- DIMAS, Antonio. **Márcio Souza** – literatura comentada. São Paulo: Abril Educação, 1982.
- FANON, Frantz. **Os condenados da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.
- FANON, Frantz. **Pele negra máscaras brancas**. Salvador: EDUFBA, 2008.
- FALKENBURGER, Kurt. **As botas do diabo**. São Paulo: IBRASA, 1971.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. 7 ed. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

FORTUNATO, Maria Lucinete & ANDRADE, Raquel Thomaz de. Narração histórica, narração literária: uma aproximação possível. **Saeculum** – Revista de História [20]; João Pessoa, jan./jun. 2009.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. São Paulo: Marco Zero, 1994.

GREENBLATT, Stephen. O novo historicismo: ressonância e encantamento. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 4, n. 8, 1991, p. 244-61.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva**. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LA CAPRA, Dominick. **Rethinking intellectual history** – Text, context, language. London: Cornell, 1983.

LACERDA, Denise Pérez. **Do imaginário ao real: a história (re)contada em A Casa das Sete Mulheres**. Dissertação de Mestrado. Fundação Universidade Federal do Rio Grande. Rio Grande, abril de 2006.

LIMA, Rainério & LUNA, Sandra. Paixão na zona franca: Márcio Souza e a dramaturgia na Amazônia. **Revista Graphos**. Revista da Pós-Graduação em Letras da UFPB. João Pessoa, vol. 12, n. 1, jun./2010.

LIMA, Simone de Souza. **Carnavalização e sátira na obra de Galvez: estudo de hibridização cultural**. Rio Branco: Cia. Irreverentes, 2008.

LIMA, Simone de Souza. **A literatura da Amazônia e suas fronteiras: ficção e história na obra de Márcio Souza**. Rio Branco: Cia. Irreverentes, 2009.

MANNONI, Octave. **Prospero and Caliban: the psychology of colonization**. New York: A Prager, 1964.

MEMMI, Albert. **Retrato do colonizado precedido de retrato do colonizador**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MENEZES, Nilza. Dois olhares sobre o mesmo objeto. **Revista Primeira Versão**. Ano V. n. 215. Porto Velho: março de 2007. Volume XVIII. Janeiro-abril.

NEELEMEN, Rose & NEELEMEN, Gary. **Trilhos na selva** – o dia a dia dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

NENEVÉ, Miguel. Teoria do pós-colonialismo e algumas contribuições para a educação. **Canadart XIII**. Revista do Núcleo de Estudos Canadenses Universidade do Estado da Bahia. Associação Brasileira de Estudos Canadenses – Abecan. Vol. XIII. 2005/2006.

NOGUEIRA, Laura Borges. **Desenvolvimento, colonização e descolonização em As botas do diabo, de Kurt Falkenburger e Mad Maria, de Márcio Souza**. Dissertação de Mestrado. Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Fundação Universidade Federal de Rondônia - UNIR. Porto Velho, RO, 2010.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História e literatura: uma *velha-nova* história. In: COSTA, Cléria Botelho da & MACHADO, Maria Clara Tomaz. **História e literatura: identidades e fronteiras**. Uberlândia: EDUFU, 2006.

PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação. Bauru, SP: EDUSC, 1999.

REICHEL, Heloisa Jochins. Relatos de viagens como fonte histórica para estudos de conflitos étnicos na região platina (séc. XIX). In: VÉSCIO, Luiz Eugênio & SANTOS, Pedro Brum (orgs.). **Literatura e história – perspectivas e convergências**. Bauru, SP: EDUSC, 1999.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

SAID, Edward. **Orientalismo**: o oriente como invenção do ocidente. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.

SFALCIN, Tamara Mantovani. **Entrelaçamento da história com literatura em Ana Terra de Érico Veríssimo**. Dissertação de Mestrado. São Leopoldo, RS, maio de 2002.

SILVA, Amizael Gomes da. **Da chibata ao inferno**. Porto Velho: EDUFRO, 2001.

SILVA, Antonio Cândido da. **Enganos da nossa história**. Porto Velho: EDUFRO, 2007.

SILVA, Antonio Cândido da. **Diaruí**. Salto, SP: Schoba, 2010.

SOUZA, Márcio. **Mad Maria**. 2 ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SOUZA, Márcio. **História da Amazônia**. Manaus: Valer, 2009.

SOUZA, Márcio. Impressões sobre história, literatura e romances históricos. **Revista 34 Letras**. N. 4. Junho 1989, p. 61-7.

STONE, Lawrence. The revival of narrative: reflections on a new old history. In: **The past and the present revisited**. London-New York, 1987.

VÉSCIO, Luiz Eugênio & SANTOS, Pedro Brum (orgs.). **Literatura e história – perspectivas e convergências**. Bauru, SP: EDUSC, 1999.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**. Lisboa: Edições 70, 1983.

WHITE, Hayden. **Meta-história: a imaginação histórica do século XIX**. São Paulo: Edusp, 1994.

WHITE, Hayden. **Trópicos do discurso: ensaios sobre a crítica da cultura**. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

APÊNDICES

APÊNDICE I – Cronologia da Construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Ano	Ação
1867	Convite a George Earl Church para trabalhar no projeto da ferrovia.
1871	Church inicia a construção da ferrovia com capital europeu.
1879	Church desiste da empreitada por conta do descrédito dos investidores.
1882	O Governo Brasileiro retoma a obra. Depois disso a obra ficou abandonada por 21 anos.
1903	Brasil e Bolívia assinam acordo em que o Brasil se responsabiliza pela construção.
1907	Farquhar compra de Catrambi a concessão para construção e administração da estrada de ferro.
1912	Inauguração da estrada de ferro Madeira-Mamoré.
1931	O governo brasileiro toma posse da estrada de ferro.
1937	Acordo entre o governo brasileiro e a administradora que rescindiu o de 1909, indenizou a administradora e deixou a estrada na posse e propriedade do governo brasileiro.
1966	Foram encerradas as atividades da ferrovia.
1971	Ordem para que fosse desmontada a ferrovia.
1991	Governo de Rondônia chama todos os descendentes dos envolvidos para reconstruir a ferrovia.
2010	Projeto para revitalização da praça da estrada de ferro para fins turísticos.