

Modernidade e violência em *Mad Maria*, de Márcio Souza

Maria Rita Berto de Oliveira
Deivis Nascimento do Santos
Xênia de Castro Barbosa

(Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia, Brasil)¹

Resumo: Este artigo almeja contribuir para a reflexão acerca do projeto modernista de construção da via férrea Madeira-Mamoré, edificada na floresta Amazônica durante o final do século XIX e início do século XX. A referida obra foi um dos mais significativos desafios de engenharia civil do século XX e tinha a função de interligar Brasil e Bolívia de modo a favorecer o escoamento da produção de látex dos seringais bolivianos. Além de resultar em impactos ambientais irreversíveis, trabalhadores de mais de cinquenta etnias diferentes feneceram no processo, o que ocasionou o etnocídio do povo indígena Kari-puna que à época do empreendimento era estimado em 12 mil pessoas e atualmente está reduzido a apenas 43 indivíduos, localizados em Rondônia. A obra *Mad Maria*, de Márcio Souza, foi o catalisador das análises aqui apresentadas. Embora se trate de obra aberta, sujeita a inúmeras interpretações, nosso foco centrou-se na problematização do projeto modernizante, a partir da perspectiva indígena representada na referida obra. O estudo foi desenvolvido em abordagem qualitativa, com base em metodologia da pesquisa bibliográfica. O problema foi investigado em perspectiva histórica e literária e o estudo permitiu concluir que a literatura é fonte relevante para a compreensão histórica. No caso em tela, a obra de perfil decolonial oportunizou uma abordagem crítica do problema da modernização nas selvas amazônicas.

Palavras-chave: Literatura, História, Modernidade, Amazônia, Madeira Mamoré.

Abstract: This article aims to contribute to the reflection about the modernist project of construction of the “Madeira-Mamoré” railroad, built in the Amazon rainforest during the late 19th and early 20th centuries. This work was one of the most significant civil

1. Maria Rita Berto de Oliveira - Mestre em Letras pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR/BR). Docente de Língua Espanhola do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - Campus Porto Velho Calama. Doutoranda do Programa de Pós Graduação em Estudos Literários da Universidade Estadual do Mato Grosso (UNEMAT/BR).

Deivis Nascimento do Santos - Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Letras Linguagem e Identidade da UFAC (Universidade Federal do Acre). Mestre em Estudos Literários pela Universidade Federal de Rondônia. Docente de Língua Portuguesa e Literatura Brasileira no IFRO (Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de Rondônia). Poeta. Músico popular.

Xênia de Castro Barbosa - Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR/BR). Docente de História do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - Campus Porto Velho Calama e do Programa de Mestrado em Rede Nacional em Educação Profissional e Tecnológica (ProfEPT).

engineering challenges of the 20th century and had the function of connecting Brazil and Bolivia in order to favor the flow of latex production from Bolivian rubber plantations. In addition to resulting in irreversible environmental impacts, workers from more than fifty different ethnicities died in the process, which also caused the ethnocide of the Karipuna indigenous people, which at the time of the project was estimated at 12 thousand people, and is currently reduced to just 43 individuals, in Rondônia. The work *Mad Maria*, by Márcio Souza was the catalyst for the analyzes presented here. Although it is an open work, subject to numerous interpretations, our focus was on problematizing the modernizing project, from the indigenous perspective represented in that work. The study was developed in a qualitative approach, based on bibliographic research methodology. The problem was investigated from a historical and literary perspective and the study allowed us to conclude that literature is a relevant source for historical understanding. In the present case, the work with a decolonial profile provided a critical approach to the problem of modernization in the Amazonian jungles.

Keywords: Literature, History, Modernity, Amazon, Madeira Mamoré.

Recibido: 28 de setiembre. *Aceptado:* 11 de diciembre.

Introdução

Mad Maria é um romance do escritor brasileiro Márcio Souza, e provavelmente sua obra mais conhecida, uma vez que foi também adaptada para minissérie televisiva de sucesso, exibida no ano 2005.

O livro, caracterizado como ficção histórica (Gomes, 2012), apresenta-se de forma clara como tal: “Quase tudo neste livro bem podia ter acontecido como vai descrito. No que se refere à construção da ferrovia há muito de verdadeiro. Quanto à política das altas esferas, também. E aquilo que o leitor julgar familiar, não estará enganado, o capitalismo não tem vergonha de se repetir. Mas este livro não passa de um romance” (Souza, 1980 6).

A obra ficcionaliza os conflitos e desafios atinentes à construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e o faz com maestria de arranjos narrativos e fluxos de consciência, desvelando conflitos e relações insustentáveis, estabelecidos sob o signo da violência. Antes, porém, de tecer considerações sobre suas qualidades estéticas, pontuaremos reflexões de base histórica sobre o empreendimento narrado: a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Esta ferrovia foi um dos maiores desafios de engenharia do século XX. O empreendimento tinha o propósito de ser uma alternativa de transporte ao trecho encachoeirado do Rio Madeira, que era um obstáculo natural ao escoamento da produção de borracha dos seringais bolivianos e da região do Abunã, no atual Estado de Rondônia.

Obedecia, portanto, a um propósito econômico, mas também movia ideais de modernidade e progresso.

Como as demais vias férreas que marcam a Modernidade, a lendária Madeira-Mamoré resulta da combinação de imaginação romântica, otimismo empreendedor e especulação financeira, que “produziu um tipo característico de capitalista, que dominará o cenário de construção das grandes obras públicas internacionais, em especial no terceiro quartel do século XIX” (Hardman, 2005 148).

Ao analisar o significado histórico desse empreendimento Foot Hardman (2005), em uma narrativa em tom de aventura, discute o ideal de modernidade, suas ambições e a adesão das elites brasileiras a projetos modernizantes, como o da construção de uma ferrovia nas selvas amazônicas. Enquanto a narrativa se reporta a espaços europeus, como os das Exposições Universais, a luz da razão parece iluminar o caminho do progresso e da modernização. No entanto, ao cruzar o Atlântico, os avatares da modernidade embrenham-se no lusco-fusco da floresta amazônica e o espetáculo antes luminoso torna-se tragédia e farsa. Conforme Barbosa (2015), a modernidade gerada pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é incompleta, excludente, violenta e insustentável, pois é altamente consumidora de recursos naturais e humanos. Porto Velho, capital do estado de Rondônia/BR, nasceu e se formou sob esse signo.

A autora (2015) destaca que as locomotivas hoje inertes, como fósseis de antigos animais, guardam em seus vagões tristes histórias, mas também a esperança de uma modernização efetiva e justa. E ao que parece, a população de Porto Velho prefere percebê-la positivamente –como um símbolo de esperança–, do que como sinal do genocídio que exterminou milhares de pessoas durante e após a fixação de seus trilhos.

1. Notas sobre a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré

A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré iniciou-se em 1872, sob a coordenação do Coronel estadunidense George Earl Church. A administradora da obra seria feita pela empresa por ele constituída: Madeira and Mamoré Railway Company Limited, e a execução caberia à empresa britânica Public Works. Dificuldades econômicas decorrentes da guerra franco-prussiana ocasionaram, contudo, a interrupção da obra, que foi retomada no período de 1907 a 1912, sob a coordenação de Percival Farquhar, estadunidense radicado no Rio de Janeiro (Ferreira, 2005).

A ideia de construir a ferrovia surgiu em 1861, com o general boliviano Quentin Quevedo e o engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho, em 1861. Para a Bolívia a ferrovia era necessária para o escoamento de produtos; para o Brasil, o motivo

era a guerra do Paraguai que fez sentir a precariedade do sistema de comunicação nacional e de integração da Região Amazônica com o restante do Brasil.

Um dos marcos jurídicos do processo de entendimento sobre a relevância da obra foi o Tratado da Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, celebrado por Brasil e Bolívia no dia 27 de março de 1867 (Ferreira, 65-66). Esse tratado marca as primeiras tratativas entre Brasil e Bolívia para a edificação de uma ferrovia que contornasse o trecho encachoeirado do Rio Madeira, posteriormente a ferrovia seria responsável por mortes e prejuízos econômicos diversos.

O coronel estadunidense George Church obteve a concessão para construir e gerir a ferrovia pelo prazo de cinco décadas, sendo que a obra deveria ser iniciada em dois anos e concluída em até sete anos (Ferreira, 2005). A empresa responsável pela obra seria a Public Works, a qual enviou, em 1872, um grupo de vinte e cinco engenheiros para Santo Antônio do Madeira, para iniciar os estudos de viabilidade técnica e iniciar o projeto. Contudo, em face das dificuldades representadas pelo meio ambiente amazônico (à época bastante insalubre, sem infraestrutura adequada de saúde e repleto de patógenos e animais peçonhentos), após 10 meses de sua chegada a empresa decidiu retirar-se do local e abandonar a obra.

Uma nova empresa, a Dorsay & Caldwell foi contratada para dar continuidade ao projeto, mas diante da morte de inúmeros funcionários decidiu também rescindir o contrato. A terceira empresa a ser contratada: a Reed Bros & Co. sequer iniciou os trabalhos, anulando o contrato.

Após três tentativas frustradas, Church, em 1877 contratou a empresa 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 um cenário adverso, marcado por ataques indígenas, doenças, falta de provisões, fugas de trabalhadores e mortes, foram inaugurados os três primeiros quilômetros da via férrea, quando a meta eram 40 quilômetros. A empresa acabou decretando falência, deixando a obra inconclusa.

Apesar das tentativas frustradas a obra era de interesse do Estado brasileiro, e mais do que isso, tornou-se um dever para com a Bolívia, em razão da assinatura do Tratado de Petrópolis. Por meio desse documento, assinado em 1903, o Brasil comprometeu-se a construir com a Bolívia, no prazo de quatro anos, a estrada de ferro que conectaria Guayamerín a Santo Antônio do Madeira. Para a Bolívia, a infraestrutura era urgente uma vez que, com a Guerra do Pacífico, perdera territórios e sua saída para o mar, de modo que a trajetória de exportação de seus produtos pelo deserto do Atacama era muito dispendiosa, sendo mais vantajoso escoar sua produção pelo Brasil.

O vencedor da concorrência para a edificação da obra foi Joaquim Catrambi, que logo vendeu os direitos a Percival Farquhar, o qual, por seu turno, contratou a empresa May, Jekyll & Randolph para proceder à construção da obra, a qual fora retomada em 1907 e finalmente concluída em 1912. Nessa época, contudo, a produção gomífera já se encontrava em crise devido à preferência dos Estados Unidos por adquirir o produto dos seringais do sudeste asiático.

Devido à grande quantidade de trabalhadores mortos durante a construção da referida ferrovia, ela ficou conhecida como Ferrovia do Diabo, epíteto que sugere a atuação de forças maléficas e sobrenaturais. Ideologia para mascarar o caráter cruel e humano, demasiado humano do Capitalismo como agente propagador da modernidade.

Para Berman (2007), a modernidade é “um tipo de experiência vital, experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo” (Berman 24). Em conformidade, ainda, com Canut e Kawahala (2017), percebemos a modernidade, não como mero período histórico, mas como um tipo de experiência que promoveu uma ruptura com as temporalidades e os modos de vida pretéritos, sobrepondo tempos e espaços em relações conflituosas e violentas. Desse modo, a modernidade um novo tipo de sociedade (Olivo, 2004), constituindo-se ainda em novel paradigma.

Embora a proposta da modernidade fosse levar progresso, desenvolvimento, integração e felicidade (tudo a partir de um ideal europeu), suas promessas de igualdade e de prosperidade configuraram-se em esperanças vãs; pois ao operar a partir de lógicas, epistemologias e técnicas incapazes de compreender a alteridade, acabou por promover a homogeneização, a apropriação utilitarista, o aniquilamento das diferenças, a disjunção. É isso o que vemos na obra *Mad Maria* (1980) e que detalharemos adiante.

Santos caracteriza o paradigma da modernidade como

um processo de marginalização, supressão e subversão de epistemologias, tradições culturais e opções sociais e políticas alternativas em relação às que foram nele incluídas. Processo esse, baseado na racionalidade científica que despreza todo o senso comum, que se ocupa com o que é quantificável, que se assenta na redução da complexidade e que considera que conhecer significa classificar e separar. (2000 118)

Essa redução e disjunção são percebidas primeiramente no campo científico, quando o pensamento moderno se consolidou na Europa renascentista expandindo sua lógica de dissociação para todo o contexto social, produzindo dicotomias como: sujeito x objeto; corpo x alma; espírito x matéria; qualidade x quantidade; finalidade x causalidade; sentimento x razão; liberdade x determinismo; existência x essência (Morin, 2011 270).

Assim, ao considerarmos a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como um empreendimento modernista, ficam evidentes: (1) o caráter capitalista do empreendimento, organizado em torno de empresas e em função do atendimento de interesses de Estados nacionais modernos; (2) a baixa preocupação desses Estados para com os trabalhadores envolvidos no processo, suas condições de vida e saúde –expressa na escassez de políticas públicas–, como se o contrato com uma empresa privada lhes eximisse de qualquer responsabilidade com a vida das pessoas envolvidas no processo; (3) a violência cotidiana que expõe em cada ato a miséria humana, a exploração, a incompreensão, a falta de sentidos. Essa violência é retratada no romance em análise, com destaque para os trechos em que Joe Caripuna expressa estranhamento frente ao fenômeno. Vítima da violência atroz engendrada pelo projeto contra seu povo e contra ele próprio (corpo, língua, cultura), é ele o personagem mais icônico, que desnuda a violência e denuncia a falta de sentido e o caráter antiético e insustentável do empreendimento modernizante.

O produto final dessa violência é a morte, e embora em vários momentos a ênfase do narrador recaia sobre o meio físico, colorindo-o como selvagem e hostil, ele não é a única “prisão” a ser enfrentada pelos milhares de trabalhadores que vieram para essa porção do Brasil. A principal prisão, o inferno inescapável das personagens, são as próprias relações humanas estabelecidas no espaço.

De acordo com Barbosa (2015), os maus-tratos e as dificuldades inerentes à vida em um ambiente de endemias tropicais, com baixa infraestrutura de saúde e de abastecimento alimentício –onde pouco se produzia e a importação de alimentos saudáveis era feita a um custo que poucos poderiam pagar–, corroboraram para a construção de um imaginário que representava a região como um “inferno verde”, e em perspectivas mais românticas, como um “paraíso perdido”, espaço de belezas inigualáveis, mas no qual o novo Adão e a nova Eva deveriam pagar as suas penas.

A Amazônia encerraria assim os dois topônimos: céu e inferno, sendo a contradição sua marca principal. Marca essa explorada à exaustão por viajantes naturalistas e cronistas. Tais representações sociais responsabilizavam o ambiente, e não os fatores políticos implicados nos empreendimentos colonizadores, pelo adoecimento e morte da população. Mas as mortes não resultavam apenas das condições ambientais adversas, de fato inóspitas para os padrões dos novos ocupantes, mas também, em razão dos inúmeros conflitos entre empregados e empregadores, entre trabalhadores (entre si) e entre trabalhadores e povos indígenas que já habitavam esse espaço. Ambos, homens e meio físico, foram profundamente impactados, cada um resistindo a seu modo: os primeiros como seres de vontade, envoltos em um processo capitalista que testa à exaustão sua capacidade de flexibilidade e adaptação às condições materiais; o segundo como seres inanimados, mas animados de forças telúricas desconhecidas pelos primeiros.

2. Literatura e história: uma intersecção

O progresso costuma trazer consequências boas e ruins, ninguém passa por ele sem ficar marcado de alguma forma. Uns ganham e outros perdem. E quando o progresso se materializa na construção de uma ferrovia nos confins da selva amazônica, torna-se ainda mais selvagem e devastador do que se possa imaginar.

Para Antonio Candido (2000), uma das estratégias para chamar a atenção sobre uma dada verdade é exagerá-la. Parece ser isso o que Márcio Souza fez em *Mad Maria*: nesta obra a ficção extrapola a história para lhe dar relevo, sem prejuízo dos objetivos estéticos próprios da literatura.

Segundo Lucien Goldmann (1964), a visão de mundo do autor, na literatura, será sempre expressa, voluntariamente ou não. Os acontecimentos sociais e as relações de classes são elementos cruciais para entender a literatura, o momento de sua construção e os intentos do projeto literário do autor. O autor de *Mad Maria* serve-se de hipérbolos para compor o seu projeto literário, tendo a Amazônia como lócus principal da sua narrativa, não somente a Amazônia brasileira, mas também a boliviana, venezuelana e peruana, pois não foi somente o governo do Brasil que teve a ideia de povoar o “vazio demográfico”, epíteto dessa parte do território.

A literatura é essencialmente uma reorganização do mundo em termos de arte; a tarefa do escritor de ficção é construir um sistema arbitrário de objetos, atos, ocorrências, sentimentos, representados ficcionalmente conforme um princípio de organização adequado à situação literária dada, que mantém a estrutura da obra. Dentro do processo de escrita literária, o autor se torna também um historiador à medida que descreve fatos ficcionais, num lócus real e relatando eventos dentro de uma perspectiva coerente e verossímil. (Candido, 186)

Ainda nas veredas de *Literatura e Sociedade* (Candido, 2000) faz referências às formas de retratar a sociedade e ressalta a importância de que os literatos a retratem para mostrar a história não oficial. Conforme Neide Gondim (1994), a Amazônia não foi construída e nem descoberta e sim, foi inventada pelos discursos dos viajantes e exploradores. Nesse sentido, discursos fantasiosos, cheios de narrativas imaginárias sobre a Amazônia foram sendo disseminados. Narrativas construídas na base do imaginário simbólico com cenários ora paradisíacos ora infernais, de inclinação sensacionalista tanto para o bem quanto para o mal, de acordo com os interesses em jogo.

Dentro dessa perspectiva, acontecimentos relacionados às mazelas sofridas pelos autóctones em face dos projetos modernizantes, foram borrados ou fazendo-se a mea-culpa pelos discursos ditos oficiais que, ao tentar camuflar certos fatos, deixam de se responsabilizar e ainda tentam transformar a vítima em culpada.

Em determinada passagem da obra, Joe Caripuna, um indígena que “roubava” pequenos pertences dos trabalhadores da estrada de ferro, foi descoberto e detido:

Tentou correr, mas os civilizados seguraram ele. De seus bolsos caíram espelhos, pentes, canetas, tocos de lápis, canivetes e outras miudezas que ele tirava dos civilizados. Tudo o que tinha lhe foi retirado, incluindo o calção imundo, presente dos homens do Pai Rondon. Os civilizados estavam excitados e batiam nele, batiam com força e ele gritava. (Souza, 1980 56)

Os chamados “civilizados”, chineses, barbadianos, alemães e brasileiros, todos trabalhadores da construção, mantinham seus grupos que se solidarizavam entre os seus iguais. No entanto, os outros grupos eram considerados inimigos e os indígenas, tidos como selvagens, eram hostilizados por todos os grupos.

Os alemães, que segundo o engenheiro Collier, eram “turbulentos” e “idiotas inúteis”, materializam o discurso da hegemonia branca, chamando os pretos barbadianos de “macacos” (Souza, 17).

—Quando me contrataram para fazer esse trabalho, não me avisaram que teríamos negros fazendo o mesmo serviço.

—Oito mil-réis por dia, para agüentar negro ladrão, é pouco.

—Olha lá como eles estão nos olhando. —O alemão vira-se para os barbadianos e grita: —O que foi, macacos?

—Estão rindo de nós, de mim. Existem terras em que negro sabe o seu lugar. Eu já trabalhei na África, no Togo, numa fazenda de cacau. Em Togo um homem trabalhador podia vencer a pobreza, podia sair tranqüilo de sua terra que ali encontraria boas condições, se fosse um homem esperto. (Souza, 17)

Collier era cidadão inglês, orgulhoso de suas origens, súdito do Rei George, e fazia questão de deixar isso bem claro, mesmo quando conversava com o médico norte-americano Dr. Finnegan. Em função de liderança, Collier considerava a todos os outros inferiores a si e chefiava cento e cinquenta trabalhadores com mãos de ferro. No entanto, tinha seus fantasmas, seus medos. E adoecer era um deles. Sabia que “as condições de trabalho não eram o forte daquele projeto maluco” (Souza, 10). Preocupava-se com seu próprio pescoço, mas sabia que aos demais não seria sequer emitido um atestado de óbito digno, com a verdade sobre a causa da morte.

A postura autoritária de Collier tornava precária a comunicação, o que por sua vez desencadeava novos conflitos. Exemplo disso é o fato de que Finnegan não sabia que os barbadianos haviam avisado ao engenheiro sobre o que deveria ser feito com os corpos dos seus quando morressem.

Num embate, um barbadiano corta a cabeça de um alemão após sérias acusações sobre o sumiço de uma camisa de um desses. O alemão acusa os barbadianos pelos roubos, no entanto a confusão das línguas torna a comunicação impossível. E, num momento de fúria, o barbadiano atacado corta a cabeça do alemão, gerando uma tremenda confusão que acaba com alguns mortos dos dois lados.

O sumiço dos objetos deixa os alemães furiosos, um deles tem a sua única camisa roubada. No trabalho, com as costas ardendo por causa do sol, o alemão inicia uma discussão acusando os barbadianos de terem sido os autores do crime:

Mas o homem não pára, está decidido, as costas lhe fazem sofrer e ele está descontrolado. Por isto, segura o primeiro barbadiano que encontra, agarra pelo colarinho e o outro fica perplexo, não estava esperando aquela agressão. O barbadiano, bem mais forte e mais alto que o alemão, solta um suspiro e desvencilha-se do agressor, afastando-o facilmente com poucos movimentos e um empurrão. (Souza, 18)

Cego pelo ódio e ainda mais irritado com as provocações dos seus companheiros, que tiram sarro dele, o alemão fica ainda mais decidido a não relevar a situação e parte para cima dos barbadianos numa investida sem precedentes:

Os guardas aparecem, as armas engatilhadas apontando para os dois grupos de homens. O alemão, irritado, volta a trabalhar. Tudo parece ter se arranjado, os alemães retomam a escavação e os barbadianos começam a caminhar em busca de outro trilho. Mas o rapaz alemão não está conformado, as costas ardem e não deixam ele esquecer que perdeu a única camisa que possuía [...]. Sem que ninguém espere, ele investe contra os barbadianos, segurando a picareta no ar com duas mãos. (Souza, 18)

Um homem humilhado, nessas condições, é um homem perigoso. Pronto para matar, ao menor descuido de quem é o alvo de seu ódio: “não se pode passar o dia todo atolado nesse vômito da natureza sem que os miolos comecem a amolecer” disse Collier, certa vez (Souza, 21).

Embora de costas, os barbadianos ficam unidos como por uma descarga de eletricidade. Reúnem-se no momento exato em que o rapaz alemão partiu correndo com a picareta levantada, pronto para matar. Tudo acontece muito rapidamente e é assim que sempre muitos levam a pior diariamente por ali. Um dos barbadianos trazia um machete preso à cintura, ele saca a arma e com um movimento preciso gira a lâmina com toda a força decapitando o rapaz alemão. Um rumor seco e gutural escapa de todas as gargantas e os homens ficam estáticos, dominados pela surpresa, inclusive o autor da decapitação. (Souza, 18)

Uma cena grotesca, redigida com esmero, com o propósito de impactar. Que deixa o leitor com o mesmo grito gutural na garganta, imaginando os olhos esbugalhados do alemão na cabeça, agora sem vida, atolada na lama. Márcio Souza explorou, sobretudo, a temática do encontro de diferentes culturas, a branca ou civilizada, como pretendiam, e a autóctone ou aborígine e suas consequências num ambiente totalmente hostil, onde as leis de convivência civilizadas não alcançam, só a barbárie impera.

A morte relatada no excerto acima resultou de conflito em torno do desaparecimento de bens de pouco valor material, e nem o perpetrador (o barbadiano autor do homicídio) nem a vítima (o alemão) tinham envolvimento com o furto. Quando o verdadeiro

culpado do sumiço dos pertences dos alemães é descoberto, todos já lhe têm um ódio mortal. Tantas acusações foram feitas e tantas mortes já haviam acontecido por causa dele, que o castigo lhe custou demasiado caro.

Num encontro cultural tão diverso, Márcio Souza arremessa-nos à frente da relação hierárquica das raças, apresentando subsídios para o entendimento de qualquer posição de superioridade entre uma raça e outra, entre uma etnia e outra é meramente circunstancial e histórico. Ali todos são humanos, demasiadamente humanos: lutam pela sobrevivência, lutam por suas paixões, movem-se por suas crenças. No entanto, Collier sabe do desafio que tem nas mãos com cento e cinquenta trabalhadores de diferentes nacionalidades e tantas culturas para lidar. Como o Próspero de *A Tempestade*, de Shakespeare (2011), tem que mostrar a superioridade do homem europeu, ante as demais raças que ali se encontram. A relação de subordinação está presente e ali, naquele canteiro de obras, a diversidade era apenas suportada em favor do bem maior que era a prosperidade financeira de Collier, de Farquar, porque “alguém que perdeu o miolo inventou esta ferrovia” (Souza, 20).

Os barbadianos, ao cortarem as mãos de Joe Caripuna, tiraram-lhe sua razão de viver e deram-lhe uma lição que serviria a todos os que tentassem algo parecido. Diante da fúria enlouquecida, numa verdadeira aplicação da Lei do Talião, Joe tem suas mãos cortadas. É a triste demonstração da lógica capitalista, onde a vida vale pouco ou quase nada face aos objetos e as coisas. Onde os miseráveis trabalhadores, numa demonstração cruel e enraivecida, cortam as mãos dos que roubavam para que não mais pratiquem tal ato considerado infame. Trata-se da crueldade da vingança dos que quase nada possuem contra os que se tornaram inimigos por também serem despossuídos.

Vomitava sangue e os beijos estavam partidos e inchados e mal podia abrir os olhos. Aconteceu então o pior. Os civilizados seguraram ele 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 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. (Souza, 56)

Márcio Souza, longe de querer promover o exotismo, dá aos personagens vozes diversas que representam o que se tornou a Amazônia durante a construção da Estrada de ferro Madeira Mamoré, ou a “ferrovia do diabo”. A obra é uma saga escrita com viés de denúncia, de indignação, de registro e principalmente de respeito à história dessa região, tão cobiçada.

3. Da estrutura das vozes

Antes de sintetizarmos o conjunto significativo que a obra *Mad Maria* molda ao lado da História, dela tomando elementos e reciprocamente a ela doando, abramos um parêntese para observarmos como a tessitura literária, especificamente seu foco narrativo, tem uma cumplicidade essencial nessa relação íntima com a historicidade.

Norman Friedman (2002) em *O ponto de vista na ficção: o desenvolvimento de um conceito crítico* apresenta um estudo em que se percebe uma rarefação da presença do narrador ao longo da história das narrativas; um apagamento do narrador que dá licença à fala, à consciência, a todo o conjunto perceptivo das personagens e do ambiente como se ele não estivesse ali - embora, como já foi dito antes, a partir de Lucien Goldmann, esse narrador sempre estará presente. Mas tal apagamento é uma estratégia, principalmente em romances históricos, para permitir que as múltiplas percepções da realidade ofereçam seu relato singular a partir de si mesmas; como é o caso em *Mad Maria*.

Assim, sua narrativa é construída em um procedimento literário que tem certa variação da presença, ora mais evidente, ora imperceptível, do narrador central organizador do universo ficcional-histórico; traçando majoritariamente uma onisciência seletiva múltipla em que este narrador camufla-se no discurso constituinte dos personagens que narram, falam, sentem, julgam, por si mesmas, a partir de seus universos prévios. Chegando ao ponto de passarmos da percepção/narração de um personagem a outro, sem fronteiras formais ou marcas sintáticas, como veremos logo mais. Mas é justamente este procedimento que demarca, a partir de figuras singulares, individualidades, o conjunto dos diferentes discursos circulantes e em enfrentamentos simbólicos, epistêmicos, que confluíram no evento *Mad Maria*. Toda a primeira parte do romance se vale explicitamente deste procedimento, para apresentar as personagens e indiciar os conflitos e dramas humanos que se travarão durante o romance. Para ilustrar de modo sintético, utilizaremos passagens mais radicais do discurso civilizatório, do empreendimento capitalista, ao discurso do nativo, e vice-versa, sobre o mesmo espaço, na figura dos personagens que se seguem.

É o testemunho do discurso de Collier que insiste em uma primitividade do ambiente nas descrições como: “Um corpo suado, metálico, mas de um metal escuro, misturando-se por entre formas esverdeadas, vegetais, avança resfolegando como um dinossauro, ou um estegossauro, ou um brontossauro [...]. No período cambriano devia ser assim” (Souza, 09).

E todo o julgamento do ambiente que se segue é no filtro da consciência do europeu, inglês que foi ali se meter.

A locomotiva avança lentamente, soltando fumaça. É uma bela máquina, como um animal do período jurássico. Na fímbria da floresta, grandes árvores cretáceas, insetos silurianos, borboletas oligocênicas, formigas pliocênicas, juntam-se. A vida fervilha de maneira promíscua e os homens enlouquecem naquele cenário cenozóico. (Souza, 11)

Após esta fala, surpreendentemente, sem nenhuma fronteira formal, sintática, ainda no mote das formigas, causando ambiguidade da mudança de discurso referente ao mesmo objeto, surge na narrativa o fluxo de consciência de um nativo que viria bem depois a ser chamado de Joe, com uma descrição radicalmente de outra lógica, de outra fenomenologia/percepção de mundo:

Como as formigas que subiam e desciam pelos galhos da árvore, ele estava ali mas se sentia invisível. Os civilizados nem pareciam se aperceber de sua presença [...] (Joe Caripuna) não compreendia nada daquele trabalho que estavam fazendo com tanto desespero. É que, embora estivesse sempre por perto, não fazia parte daquele mundo que agora estava invadindo as terras que pertenceram ao seu povo nos tempos dos antigos costumes e que os velhos falavam com emoção [...]. Os civilizados não quiseram ser amansados e apontaram suas espingardas e não deixaram um só velho com vida, apenas as crianças que ficaram chorando e depois correram para a maloca onde contaram o que tinha acontecido. Mas tudo isto já fazia muito tempo, ele tinha visto sua família morrer de feitiço espalhado pelos civilizados, o corpo de seus amigos, irmãos, mãe, pai, os tios, queimando de febre e milhares de feridas espalhadas na pele, soltando mau cheiro. Agora, ele estava sozinho e não saía de perto dos civilizados porque estava invisível, como as formigas. (Souza, 11)

No mesmo procedimento, ininterruptamente, numa relação de vizinhança significativa entre as formigas e os doces de uma confeitaria, já nos vemos mergulhados no “homem objetivo” do empreendimento capitalista no fluxo de consciência e discurso de Farquhar, que considera o Brasil sem uma ordem adequada aos grandes países empreendedores como o seu:

Agora, ele estava sozinho e não saía de perto dos civilizados porque estava invisível, como as formigas.

A vitrine da confeitaria, repleta de variados doces e confeitos, era o seu maior encanto. Todos os dias, quando estava no Rio de Janeiro, antes de subir para o seu escritório, ele atravessava rapidamente a Avenida Central, entrava pela Rua 7 de Setembro, as pastas de documentos sob o braço, bem protegidas, e postava-se alguns minutos frente a vitrine da Confeitaria Colombo. Mas ele não considerava muito a sua objetividade, era um homem sério, por isto aprendera que toda objetividade era uma maneira de Deus se manifestar, através de sua mente [...].

Naquela manhã de 1911, enquanto observava a vitrine da Confeitaria Colombo, Percival Farquhar já era um dos homens mais poderosos do Brasil.

[...] que ele compreendia perfeitamente, pois sabia que num país como o Brasil, repleto de vícios e não inteiramente democrático, a objetividade, ou seja lá que

outro nome usassem, era uma virtude menor frente a dissimulação. E a dissimulação brasileira se parecia muito de perto com aquela cobiça infantil, quase uma volúpia inocente, que ele sentia observando os doces e confeitos defendidos pela vidraça. (Souza, 12)

Finalizando, portanto, a ilustração de tal procedimento de narrar no interior mesmo da perspectiva implícita nos personagens, observemos esta passagem ininterrupta do discurso de Collier ao caripuna, pois será na perspectiva da personagem indígena Joe Caripuna a síntese do presente artigo:

—E pegamos os piores momentos, trinta milhas de pântano. Os homens com as canelas atoladas na água, uma água que parece tinta amarela. Você sabe que eu não sou homem de frescuras, mas esta água é repulsiva, parece um vômito. Não se pode passar o dia todo atolado nesse vômito da natureza sem que os miolos comecem a amolecer.

O chefe dos civilizados ouvia o outro, observando a winchester que estava jogada no chão. Ele sabia o que era uma Winchester, seu povo já tinha usado aquela arma terrível inventada pelo branco. O chefe branco está apanhando a arma emporcalhada de lama, amarelada pelo vômito que o outro branco acabou de se referir com asco. Aquilo não dava para ele entender, a lama era lama e ele não sentia repugnância por ela, nem mesmo pelo vômito, que também era coisa natural. (Souza, 21)

Todo este trecho é fluxo de consciência do nativo, em uma passagem sintaticamente ininterrupta, tendo ruptura diretamente no nível do discurso e de sua percepção.

Não bastasse a colonização espanhola e portuguesa que devastou as populações indígenas nas Américas, a construção da ferrovia foi mais um episódio no livro da história da Amazônia que, lamentavelmente, aconteceu no nível do embate, fazendo dos indígenas e populações ribeirinhas suas maiores vítimas. Rechaçados, restou aos indígenas a adaptação ou a fuga para os lugares mais ermos, aonde os civilizados não chegassem ou demorassem um pouco mais a chegar. O processo de adaptação dos que se deixaram aprisionar, como Joe Caripuna, foi doloroso, custando-lhes quase tudo, quando não, tudo. Até mesmo a vida.

Restou a Joe Caripuna a adaptação a sua nova condição, sem mãos, derrotado, domesticado. Mas tinha ainda a esperança de encontrar seus ancestrais e lhes explicar o porquê de estar chegando do outro lado sem as mãos. Enquanto refletia sobre a morte iminente, não viu o chefe dos brancos chegar correndo com outros homens armados, em seu socorro. Não viu nada, logo esperava encontrar seus antepassados e procurava uma boa maneira para contar a eles por que estava chegando do outro lado sem as mãos (Souza, 56).

A saga da construção da ferrovia é contada de forma memorável em *Mad Maria*, a história do empreendimento que ligava dois pólos de relativo interesse econômico (Porto Velho e Guajará-mirim) enfrentando obstáculos dignos da magnitude amazônica.

A história oficial se exime da responsabilidade não expondo as mazelas causadas aos ribeirinhos e nem aos indígenas dentro do processo de aculturação que lhes foi impingido pelo colonizador que veio à região para sugar dela tudo o que lhe aprouvesse e depois ir para sua terra de origem. Camufla, no entanto, o sofrimento e as mortes deixadas para trás como se os túmulos não falassem por si.

Basta-nos, então, enxergarmos a violência em *Mad Maria* como uma forma de representação da história dita oficial e que, por poder ser contestada pela literatura, se faz presente em trechos marcados pela ambiguidade do contradiscurso do progresso. Essa proposição nos remete a Neide Gondim (1994), que critica os discursos de formação da Amazônia tendo-os como pura invenção para fazer uma história verossímil dentro de um contexto de inverossimilhança.

Satisfatoriamente, Márcio Souza toca na ferida aberta da história com seus discursos de modernização, quando na verdade, o dito “civilizado” usa de atrocidades simplesmente para alcançar seus objetivos em um eterno faz de conta forjador de que as coisas estão sob controle. De fato, foram capazes de impingir ao povo autóctone as mais incivilizadas formas de controle e subjugação.

A história da Amazônia tem sido, do Século XVI até hoje, uma história de muitas perdas. A Amazônia é vítima de sua exuberância, de sua magnitude e suas riquezas. Os ciclos desenvolvimentistas pelos quais passou, e passa ainda, são formas de exploração irracional que não levam em conta suas especificidades, sua gente e sua cultura. Os ciclos da extração da borracha, do ouro, da construção das usinas, desequilibram e destroem sem nenhuma piedade, com o único fito de enriquecer alguns megaempresários brasileiros e estrangeiros. Desse modo, de ciclo em ciclo, grandes empresas buscam explorar e levam à destruição e desequilíbrios ambientais.

Para além dessas questões de processo civilizatório, os discursos de modernização e progresso permeiam a história da Amazônia, juntamente com a ideia de que civilizar a população é condição para o progresso. Assim, a invenção da Amazônia foi se dando de forma gradual e progressiva ao longo da história.

4. Considerações finais

Mad Maria é obra aberta, de narrativa plurivocal e multisseletiva que dialoga com a História. Dentre as várias leituras que é capaz de mobilizar, optamos por um recorte que buscou contribuir com a reflexão sobre a modernidade, entendida como experiência de aproximação de tempos e espaços, de aceleração do tempo de disjunções e marginalizações.

Essa modernidade, ao ser impressa no espaço amazônico a partir de projetos modernizantes, como o da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, subverteu a ordem e as lógicas locais, impondo-se como paradigma dominante e inconciliável com as culturas e as formas de vida locais.

Em sua esteira seguiu-se a sobreposição de interesses exógenos –nomeadamente capitalistas– que promoveram a violência, o etnocídio, a destruição do meio ambiente e a própria degradação do humano, tanto os povos tradicionais, como os colonos e peões desse processo. Para os últimos, a exploração e a morte foi o salário, mas para os indígenas, desterritorializados e agredidos em seu próprio território, a violência possui gradações muito diferentes, pois resultou em etnocídio. O drama da personagem Joe Caripuna simboliza, desse modo, o desespero de todos os que habitavam as Amazônias no contexto de sua modernização.

Bibliografia citada

- Barbosa, Xênia de Castro. *Território e saúde: políticas públicas de combate à dengue em Porto Velho/RO*. Programa de Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015.
- Berman, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria Ioriatti. Companhia de Bolso, São Paulo, 2007.
- Candido, Antonio. *Literatura e sociedade: estudos de teoria e história literária*. T. A. Queiroz, São Paulo, 2000.
- Falkenburger, Kurt. *As botas do diabo*. Tradução de Trude von Laschan. IBRASA, São Paulo, 1971.
- Ferreira, Manuel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. Melhoramentos, São Paulo, 2005.
- Friedman, Norman. “O ponto de vista na ficção: o desenvolvimento de um conceito crítico.” Tradução de Fábio Fonseca de Melo. *Revista USP*, nº 53, 2002, pp. 166-82.
- Goldmann, Lucien. *A sociologia do romance*. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1976.
- Gondim, Neide. *A invenção da Amazônia*. Marco Zero, São Paulo, 1994.
- Gomes, Márcia Leticia. “Pelos caminhos da história e da ficção: a estrada de ferro Madeira-Mamoré na escrita romanesca de Márcio Souza.” (No prelo)
- Hardman, Francisco Foot. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. Companhia das Letras, São Paulo, 2005.

- Kawahala, Edelu, y Canut, Leticia. “O paradigma da modernidade: do que se trata?” *Rizoma: Experiências Interdisciplinares em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas*, vol. 2, nº 1, 2017.
- Morin, Edgar. *O método 4: As ideias. Habitat, vida, costumes, organização*. Tradução de Juremir Machado da Silva. Sulina, Porto Alegre, 2011.
- Olivo, Luis Carlos Cancelliar. *A reglobalização do Estado e da sociedade em rede na era do acesso*. Fundação Boiteux, Florianópolis, 2004
- Souza Santos, Boaventura de. *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. Cortez, São Paulo, 2000.
- Souza, Márcio. *Mad Maria*. Record, Rio de Janeiro, 1980.
- Shakespeare, William. *A tempestade*. Tradução de Bárbara Heliodora. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 2011.