

Ana Carolina Monteiro Paiva

**Os "imersos na penumbra"
da ferrovia Madeira-Mamoré**
- narrativas na obra Mad Maria de Márcio Souza



Campina Grande – PB

2022

P149i Paiva, Ana Carolina Monteiro.
Os "imersos na penumbra" da ferrovia Madeira-Mamoré: narrativas na obra Mad Maria de Márcio Souza [livro eletrônico] / Ana Carolina Monteiro Paiva. – Campina Grande: EDUFCG, 2022.
143 p.

E-book (PDF)
ISBN 978-65-86302-83-7

1. Crítica e Interpretação Literária. 2. Análise Literária. 3. Literatura Brasileira. 4. Brasil República. 5. Ferrovia – Amazônia. I. Título.

CDU 82.09

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECÁRIA SEVERINA SUELI DA SILVA OLIVEIRA CRB-15/225

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - EDUFCG
secretaria@editora.ufcg.edu.br

Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho
Reitor

Prof. Dr. Mario Eduardo Rangel Moreira Cavalcanti Mata
Vice-Reitor

Yasmine Lima
Diretora Administrativa da Editora da UFCG

Anselmo Ribeiro Lopes
Assessor Administrativo da Editora da UFCG

Simone Cunha
Revisão

Foto da capa: Dana Merrill. Quilômetro 76 da ferrovia Madeira-Mamoré, entre 1909-1910
Arte da capa: Ana Carolina Monteiro Paiva
capa

Yasmine Lima
Diagramação

CONSELHO EDITORIAL

Anubes Pereira de Castro (CFP)
Benedito Antônio Luciano (CEEI)
Eivaldo Moreira Barbosa (CCJS)
Janiro da Costa Rego (CTRN)
Marisa de Oliveira Apolinário (CES)
Marcelo Bezerra Grilo (CCT)
Naelza de Araújo Wanderley (CSTR)
Railene Hérica Carlos Rocha (CCTA)
Rogério Humberto Zeferino (CH)
Valéria Andrade (CDSA)

Para Maria Lucia, por enfrentar todos os dias obstáculos para garantir minha educação. Sua coragem é minha inspiração, sua força é minha motivação.

Para todos(as) que fizeram parte da minha formação acadêmica durante o curso de História, na Universidade Federal de Campina Grande.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	9
PREFÁCIO	13
INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I	23
“ESTAVA TUDO EM PAZ NO INFERNO”	
CAPÍTULO II	53
“SUSPIROS DE RANGIDOS DE METAL”	
CAPÍTULO III	93
“OSSOS EXPOSTOS”	
CONSIDERAÇÕES FINAIS	127
O ÚLTIMO DORMENTE	
REFERÊNCIAS	133

APRESENTAÇÃO

“Através do texto literário, Clio pode enxergar mais longe.”

(PESAVENTO, 1996, p. 117)¹

No livro *Os “imersos na penumbra” da ferrovia Madeira-Mamoré: narrativas na obra “Mad Maria”, de Márcio Souza*, Ana Carolina Monteiro Paiva apresenta uma reflexão sobre a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, estabelecendo uma interlocução entre história e literatura. O livro é resultado da pesquisa realizada em seu trabalho de conclusão do curso de licenciatura em História, na UFCG. Nessa empreitada, demonstra, desde a formação inicial, disciplina e compromisso com a pesquisa e a construção do saber histórico. Sua narrativa é original, atual, de leitura instigante, marcada pela paixão e sensibilidade da autora pelo tema.

Ao adentrar os detalhes do enredo literário, a autora pôde “enxergar mais longe”, conforme fez Sandra Jatthy Pesavento, ao

[1]. PESAVENTO, Sandra Jatthy. Com os olhos de Clio, ou a Literatura sob o olhar da História a partir do conto “O Alienista”, de Machado de Assis. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 16, n. 31, p. 108-119, 1996.

analisar o conto *O Alienista*, de Machado de Assis. E seguiu os trilhos da trama construída por Márcio Souza, descortinando, para leitores e leitoras, os dramas, as dores e a violência vivenciada na época pelos moradores das pequenas comunidades de ribeirinhos pobres e pelos trabalhadores que se deslocaram de outras regiões do Brasil e de diversos países para construção da ferrovia Madeira-Mamoré, enfrentando as mais diversas dificuldades. Muitos não resistiram às doenças tropicais e morreram nessa viagem sem volta, na construção da ferrovia que ficou conhecida como “ferrovia da morte” e “ferrovia do diabo”.

Em sua análise, ao entrelaçar a literatura com o aporte teórico e metodológico da história cultural, alicerçada nas leituras historiográficas e de outros campos do saber, a autora pôde “enxergar mais longe”, descortinando questões que fazem refletir sobre as diversas formas de destruição do ecossistema da região ao longo dos anos, provocando alterações no meio ambiente, destruição das culturas dos sujeitos que habitam espaços violentados pelas ações e interesses de grupos voltados para atender o mercado capitalista, entre outras questões que envolveram a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

O livro está dividido em três capítulos: o primeiro, intitulado “Estava tudo em paz no inferno”, a autora inicia com uma reflexão sobre as aproximações entre história e literatura, problematizando como essa aproximação permite a Clio “enxergar mais longe”. Num segundo momento, apresenta o manauara Márcio Gonçalves Bentes de Souza e sua produção ficcional e histórica *Mad Maria*, ambientada durante a construção da ferrovia Madeira-Mamoré.

No capítulo seguinte, “Suspiros de rangidos de metal”, a autora tece novos fios sobre dois momentos históricos: o primeiro se passa durante a construção da ferrovia, no início do século XX; e o segundo, em 1980, ano de publicação do romance *Mad Maria*.

E, através de uma “sintonia fina” (PESAVENTO, 109), lança um olhar sensível para o período de construção da ferrovia, fazendo pensar sobre a destruição das comunidades afetadas com a passagem dos trilhos e as diversas formas de violência que marcaram a invasão da floresta tropical, atravessada por rios, cachoeiras e uma biodiversidade exuberante.

No último capítulo, “Ossos expostos”, com um olhar pedagogizado no diálogo com a literatura, a autora constrói uma narrativa sobre cinco personagens: o médico Richard Finnegan, o engenheiro Stephan Collier e o empresário Percival Farquhar, os quais escolheram fazer parte daquele processo; enquanto os dois últimos, a pianista boliviana Consuelo Campero e o indígena Joe Caripuna, são representados como aqueles que não tiveram escolhas, nem registros de suas existências. São histórias de vidas construídas pelo romancista e apropriadas pela autora, para fazer pensar sobre as diversas formas de violência, vividas por sujeitos anônimos durante a construção da ferrovia.

Muita coisa mudou ao longo desses 109 anos, transcorridos desde a conclusão do último trecho da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, mas ainda vivenciamos práticas de ingerência e destruição do meio ambiente e da população que mora na região. É o que podemos perceber atualmente no governo do Presidente Jair Messias Bolsonaro, que tem privilegiado políticas de desestruturação de órgãos de preservação do meio ambiente, violações dos direitos humanos, liberação de agrotóxicos danosos à natureza e à saúde humana, aumento da violência no campo e nas áreas indígenas, entre outras ações que visam silenciar, controlar e negar o direito à vida, à dignidade e ao respeito.

Ana Carolina Monteiro Paiva, neste livro, nos presenteia com uma narrativa sensível, escrita de forma envolvente, com uma problematização definida, objetivos claros e escolhas teóricas,

metodológicas e historiográficas pertinentes, podendo, assim, “enxergar mais longe” e nos convidando a pensar sobre a incapacidade dos governos brasileiros, em diversos momentos da história do país, em construir políticas públicas voltadas para a melhoria das condições de vida da população, com ações de preservação da vida e uso adequado dos recursos naturais, a fim de evitar catástrofes, a exemplo da provocada pela construção da Ferrovia Madeira-Mamoré.

Desejo uma boa leitura!

Regina Coelli Gomes Nascimento
Professora da UAHIS-UFCG

PREFÁCIO

Lembro muito bem da empolgação a cada interpretação do romance literário, da formulação dos títulos dos capítulos e tópicos e do processo de pesquisa em revistas e jornais para a escrita deste trabalho. No difícil processo de escrita, que muitas vezes nos paralisa, escrever esta pesquisa para mim foi visceral.

A obra originalmente consiste no trabalho monográfico *Os “imersos na penumbra” da Madeira-Mamoré: narrativas na obra “Mad Maria”, de Márcio Souza*, escrita para conclusão do curso de licenciatura em História, na Universidade Federal de Campina Grande. O estudo foi defendido em 2017 diante da banca formada pelos professores Antonio Clarindo Barbosa de Souza (UAHIS/UFCG), Regina Coelli Gomes Nascimento (PPGH/UFCG) e Anne Micheline Souza Gama (PPGH/UFCG). Ao professor-orientador e às professoras, agradeço o apoio e contribuição com o trabalho ao incentivarem o seu compartilhamento em formato de livro.

Tive a oportunidade de discutir questões da pesquisa e escrita durante minha participação no Grupo de Estudos sobre Metodologia em História, coordenado pelo professor Antonio Clarindo Barbosa de Souza; no Programa de Educação Tutorial do curso de História, o PET História UFCG, na época coordenado pela professora Regina Coelli; e durante aulas e conferências na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, quando realizei mobilidade

internacional. Agradeço às atentas contribuições, que, sem dúvidas, foram importantes para a delimitação da abordagem e dos objetivos, bem como para a construção do texto.

Os trabalhos acadêmicos sobre a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) continuam a representar uma pequena parcela dentro das pesquisas na área de História. Dentro dos estudos produzidos no curso de graduação e pós-graduação em História da UFCG, esta obra surge como uma temática “inédita”, porém não totalmente desconhecida. Aviso ao leitor que se trata do texto de uma recém-graduada em história, cuja escrita revisei sem maiores e profundas alterações. O intuito desta publicação consiste em divulgar o trabalho de conclusão de curso, abrir caminhos para que futuros pesquisadores possam trilhar a história da Madeira-Mamoré, a partir de novas problematizações e perspectivas, e contribuir para as produções sobre a historiografia da região Norte do Brasil.

Ana Carolina Monteiro Paiva
14 de agosto de 2019

INTRODUÇÃO

Ainda criança, há 12 anos, tive meu primeiro contato com a história *Mad Maria* através da adaptação em minissérie de mesmo nome, exibida na televisão. Naquela época, eu morava em Porto Velho, atual Estado de Rondônia, e convivía com as histórias e memórias da ferrovia retratada na minissérie, a Madeira-Mamoré, quando tinha que ir ao centro da cidade, onde as principais zonas de comércio haviam sido formadas a partir das margens do rio Madeira e dos galpões e prédios da antiga administração da ferrovia.

Quando lá estava pela manhã, ouvia sempre a sirene ensurdecadora emitida de um dos galpões da ferrovia, tocada às 11h30 – na época da construção, a sirene tocada neste horário indicava o horário de intervalo – pelos antigos ferroviários da Madeira-Mamoré, que continuaram a tocar religiosamente a sirene como um clamor à história da ferrovia e da cidade. Apesar da minha ingenuidade, eu sabia que, apesar de se tratar da construção de uma ferrovia que eu via cotidianamente, minisséries e novelas contavam histórias fantasiosas. No entanto, ao mesmo tempo, uma pequena pergunta crescia: “Será?”.

O tempo passou e, já na universidade, me deparo com a 5ª edição, publicada em 2005, do romance *Mad Maria*, de Márcio Souza, em um sebo de livros. Paralelamente, tenho o compromisso de escrever um artigo sobre história e literatura com a proposta de analisar uma obra literária brasileira para integrar o segundo volume do livro do Programa de Educação Tutorial do curso de História (PET História UFCG). Através da escrita do artigo, tendo como objeto de estudo o livro *Mad Maria*, foi sendo construída a possibilidade de intensificar a abordagem para um trabalho monográfico. Desta vez, com uma perspectiva crítica e acadêmica, retomo a velha pergunta: “Será?”.

Outros questionamentos foram surgindo, as leituras e pesquisas se intensificaram através dos diálogos com o professor e orientador Antonio Clarindo, e a proposta foi ganhando forma à medida que fui identificando outros trabalhos realizados tendo como objeto *Mad Maria*. Entre os que identificamos, a maioria tinha suas abordagens partindo do campo das Letras, levantando questões sobre linguagem, tradução, pós-colonialismo e descolonização. Mesmo divergindo do objetivo a que nos propusemos, contribuíram da sua forma para este estudo. Assim, citamos as dissertações *A ficção descolonizadora em Márcio Souza: uma análise de “Mad Maria” sob uma perspectiva pós-colonial*, de Márcia Letícia Gomes (2012); e *Tradução e pós-colonialismo: uma análise de “Mad Maria”, de Márcio Souza e sua tradução para o inglês*, de Andréia Mendonça dos Santos Lima (2013); além do artigo de Miguel Nenevé e Maria Letícia Gomes (2011), *A descolonização em “Mad Maria”: o contradiscurso ao “progresso” em “Mad Maria”, de Márcio Souza*. No campo da história, não mapeamos trabalhos abordando o livro como objeto,

no entanto, isso não significa uma inexistência de estudos deste tipo. Considerando essa escassez e a potencialidade do romance histórico escrito por Márcio Souza, enxergamos a possibilidade de um estudo aprofundado sobre o diálogo entre as representações literárias a respeito de um capítulo da história do Brasil ainda pouco discutido nas escolas e na academia, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM).

Neste sentido, construímos a problemática em torno das seguintes questões: como esta obra literária pode nos proporcionar uma representação, através de sua produção e enredo, sobre a construção da ferrovia? Como o autor, a partir de seu lugar de fala, imprime suas convicções e sentimentos nas páginas do romance histórico? De que forma os personagens da trama são construídos, a partir de suas experiências, em relação ao cenário da construção da estrada de ferro e quais as suas implicações?

Desse modo, o presente estudo norteia-se pela relação entre história e literatura para analisar o romance histórico *Mad Maria* (2005), de Márcio Souza, estudando desde a pré-produção da obra, o autor, os desdobramentos da publicação e recepção, até a investigação de alguns personagens sob a ótica de suas experiências na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e dos parâmetros na realidade.

Para a realização desta investigação, utilizamos como fonte a 5ª edição de *Mad Maria*, publicada em 2005 pela editora Record. Nossa metodologia consistiu na leitura e no mapeamento do romance para identificação dos trechos do enredo e das tramas dos personagens a serem trabalhados; fizemos um levantamento bibliográfico dos conceitos a serem aplicados nos trechos

previamente selecionados, nas análises sobre o autor, o enredo e os personagens; investigamos acerca do autor – sua trajetória pessoal e profissional –, do livro *Mad Maria* – sua elaboração, recepção, edições, críticas – e da ferrovia Madeira-Mamoré para compreender e discutir as intencionalidades da obra. Assim, para este trabalho, utilizamos recorte de jornais, capas de edições do romance, ensaios publicados, entrevistas cedidas por Márcio Souza a revistas, livros e programas televisivos, e, por fim, poemas de trabalhadores da ferrovia.

Entramos também em contato com o autor Márcio Souza, que respondeu positivamente ao nosso pedido de entrevista. No entanto, as respostas a nossas perguntas não foram cedidas a tempo de integrar este estudo, ficando assim para um outro momento futuro.

No que se refere aos títulos dos capítulos, selecionamos trechos da obra literária com o intuito de discuti-los com os objetivos de cada capítulo. O primeiro capítulo “Estava tudo em paz no inferno”, traz a ironia, característica forte do livro, e adverte: nada do que será tratado aqui traz tranquilidade ao leitor ou está em paz no inferno, seja a conturbada relação entre história e literatura ou o crescimento intelectual do autor Márcio Souza.

No segundo capítulo, “Suspiros de rangidos de metal”, entendemos os suspiros como pertencentes à breve história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), que suspira ora por desgosto, ora por incômodo, como uma sobrevivente aos rangidos de suas estruturas metálicas e aos sujeitos que tiveram seus caminhos atravessados por ela, na produção historiográfica e na narrativa romanesca de Márcio Souza.

Por fim, no terceiro capítulo, “Ossos expostos”, é o momento de analisarmos os personagens de *Mad Maria*. Não pretendemos fazer uma análise detalhada de cada personagem, o que poderia se tornar enfadonho devido à diversidade de narrativas e personagens. Discutir a origem dos personagens nos parece essencial para analisar as vozes pelas quais o autor fala e para estudar a relação entre a criação literária e a realidade. Destarte, nosso ponto é “dissecar esses ossos” que, por mais que sejam expostos, levam o leitor a uma série de dúvidas e perguntas sobre o caráter das ações dos personagens do romance e suas possíveis existências no acontecimento histórico da construção da Madeira-Mamoré.

A fotografia que abre este livro foi registrada por Dana B. Merrill, um fotógrafo profissional norte-americano. Merrill foi convidado pela Companhia à frente da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré para registrar a implementação da ferrovia, uma prática comum em projetos deste porte, transformando-se no fotógrafo oficial da EFMM entre 1909 e 1910.²

Embora os registros de Merrill tenham sido publicados em livros e jornais, muitas fotografias se perderam. As fotos que restaram fazem parte do acervo de museus no Brasil e nos Estados Unidos, como o Acervo da Universidade de São Paulo (USP). No entanto, recentemente um “novo” conjunto de fotografias deste período foi descoberto por pesquisadores em São Paulo, em um material que pertencera a Oscar Pyles, filho de uma família con-federada que saiu dos Estados Unidos em 1866. Oscar também

[2]. Ainda sobre a imagem, trata-se do quilômetro 76 da ferrovia Madeira-Mamoré. Fonte: NEELEMAN, Rose; NEELEMAN, Gary. *Trilhos na selva: o dia a dia dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré*. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

viajou para Porto Velho na época da construção da ferrovia e lá conheceu Dana Merrill.

Neste material, há fotografias registradas por Merrill e Pyles, com a leve diferenciação de que as de Merrill são marcadas por numerações no canto inferior, como a nº 374, que retrata o quilômetro 76 da construção. Mas, além de um quilômetro, a foto retrata muito mais. O cenário é de uma vegetação densa, floresta fechada, que se impõe às figuras de dois contornos de homens no centro, homens que não sabemos de onde partiram e nem qual rumo seguiram, pois estão ao final dos trilhos, à beira de um precipício. Não sabemos se estão abrindo caminho para a estabilização do terreno – que parece caótico e irregular – ou se acabaram de ver o caminho desmoronar, isto porque as condições de “abertura” da selva em muito se assemelham ao cenário de destruição. A presença humana na fotografia é quase imperceptível, mas ali temos três homens: os dois homens distantes nos trilhos e Merrill, o fotógrafo.

Todos esses pontos que levantamos na fotografia de Merrill, nós identificamos na literatura *Mad Maria*, mesmo sendo representações diferentes. Os homens que, na foto, aparecem minúsculos e tímidos com a imposição da natureza, também ao longo da história tiveram suas participações reduzidas e suas vozes tornadas inaudíveis.

O mesmo efeito de curiosidade que nos enche ao ver essa fotografia, sentimos com a literatura. Os “será?” se multiplicam. No entanto, este trabalho não pretende chegar a uma resposta unívoca. O que nos interessa é a jornada, o caminhar através das

possibilidades e das representações que nos movem mais do que a certeza de oferecer uma resposta “certa, única e verdadeira” sobre o passado.³ E para isso, convido você a entrar a bordo da *Mad Maria*.

[3]. De acordo com Sandra Jatahy Pesavento (2005, p. 117) sobre esta ser a preocupação ou meta do historiador para a representação do passado: “Assim, o historiador é um viajante no tempo”.



CAPÍTULO I

“Estava tudo em paz no inferno”

A história e a literatura ora estranham-se, ora entranham-se, e quando pensamos que o “entranhamento” significa uma trégua, é quando ele se expressa com mais incertezas: não há paz histórico-literária no “inferno” do campo historiográfico. Do outro lado, o inquieto literato e teatrólogo amazense Márcio Souza percorre o Brasil e o mundo, seja devido às perseguições políticas ou através das publicações de seus livros, conturbado pelos sintomas graves do Norte e do Brasil, que tivera sua paz roubada por outrem. É, então, desta forma, que discutirei os diálogos entre história e literatura e abordarei o autor Márcio Souza do seu lugar de escrita, influências e trabalhos anteriores a *Mad Maria*, concluindo com as posturas teóricas do autor em relação à história.⁴

[4]. Sobre a figura da página anterior, trata-se de um acampamento ao longo do trilho da ferrovia Madeira-Mamoré, entre 1910-1911. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.

HISTÓRIA E LITERATURA

Os diálogos entre história e literatura continuam a ganhar espaço não somente na popularização dos romances históricos, mas também dentro do meio acadêmico. A trajetória entre esses dois campos do saber perpassa momentos conflituosos, apesar do aparente estado de paz. Sua expansão e aceitabilidade atualmente foi construída a partir de um movimento de renovação historiográfica efetiva na segunda metade do século XX, que originaria novos campos dentro da historiografia e a possibilidade de novas abordagens, objetos e formas de ver e fazer história.

Durante o século XIX, temos a afirmação e a institucionalização da história enquanto disciplina e campo do saber, sendo reconhecida também como ciência através do estatuto de solidez metodológica, conceituado pela escola alemã de uma crítica rigorosa aos documentos e a adoção de um paradigma discursivo do positivismo. Este discurso é fruto de uma crença no progresso, no otimismo científico e no paradigma dominante no estudar e pensar as ciências naturais da época na Europa.

Este debate das ciências da natureza adaptado para as humanidades conceituará essa área de saber, a história, como uma “ciência pura”: há de se constatar os fatos, analisá-los, juntá-los e finalmente estabelecer uma ligação plausível entre eles, sem espaço para subjetividade, interpretações ou imaginação daquele que os interpreta, ou seja, o historiador. Assim, o ofício do historiador se limitava a descrever os fatos com a clareza de como aconteceram, em que aquele a ter voz será apenas e exclusivamente o registro histórico e ativo no processo de escrita da história.

Todavia, durante a primeira metade do século XX, o campo das humanidades passou por um período de incertezas científicas e sociais – circulação de novas teorias científicas, experiências históricas em conflitos e crises econômicas e sociais – que deses-

truturariam as concepções historiográficas até então vigentes, pondo em questão o cientificismo, a busca pela verdade, a extensa pesquisa documental, o paradigma estruturalista de analisar os indivíduos e a sociedade sem considerar as percepções e intenções dos sujeitos desse processo. Na convocação para a necessidade de “atualizar o discurso epistemológico sobre a História” (BLOCH, 2001), o conhecimento histórico dentro desse novo movimento passava a ser compreendido através do diálogo, em que, a partir da formação da corrente historiográfica francesa dos *Annales*, declarava-se a existência do historiador diante dos fatos, em que a objetividade dava espaço à subjetividade; a incapacidade de se captar a “realidade autêntica”, visto o “confuso e multiforme” passado; e a abertura à interdisciplinaridade e aos outros campos de saber das humanidades.

É então a partir dos anos 1970 que a terceira geração da escola dos *Annales*, composta por historiadores como Jacques le Goff e Pierre Nora, inicia uma corrente historiográfica marcada pela história das mentalidades, designada *histoire nouvelle* ou nova história. Com essa redefinição, há um direcionamento para o estudo de *histórias* – e não mais um projeto visando a uma história total –, para o aparecimento do sujeito nos processos históricos, não somente daqueles que tiveram “importância” dentro dos acontecimentos históricos (autoridades reais, políticas e religiosas), mas todo e qualquer homem; e para o alargamento do conceito de fonte histórica, até então limitada aos setores ditos “oficiais” de uma sociedade. Dessa forma, é visível a formulação de novas correntes historiográficas ganhando seus contornos na Europa, como a história econômica, a história social, a história das mentalidades e a história cultural.

A história cultural, segundo Roger Chartier (2002), é formulada na identificação do modo como, em diferentes espaços e tempos, uma determinada realidade social é construída, “pensada

e dada a ler”. Esta construção é visível sob diversas óticas, o que implica a possibilidade de múltiplos olhares do historiador sobre a construção de um fato histórico. Abre-se assim o espaço para a pluralidade, pois o que temos agora são *as* histórias que compõem um acontecimento e não somente uma “história oficial” buscando ser hegemônica.

Para Sandra Jatahy Pesavento (2006), a história cultural redimensiona o movimento historiográfico, apresentando-se com o dever de fragmentar esse bloco monolítico em que se submetiam os acontecimentos históricos e os sujeitos da história, reescrevendo as histórias sob nossas perspectivas, trazendo visibilidade para novos objetos e tentando preencher as lacunas das antigas formas de escrever história, que entraram em crise por esgotarem suas capacidades explicativas do real.

Com a disseminação do movimento linguístico, a partir da década de 1980, o campo das incertezas sobre as formas de escrever história se intensificou, principalmente com as dúvidas postas pelas aproximações entre o discurso literário e discurso histórico, levando ao retorno à narrativa e abandono da descrição estrutural das sociedades. Até então, a literatura desempenhava, na historiografia dita positivista, um papel secundário e complementar, vista com desconfiança por parte dos historiadores, uma vez que a prioridade estava nos documentos oficiais: textos literários representavam o “não real” se comparados aos documentos oficiais, que significavam a única forma possível de escrever uma história “real” e “verdadeira”.

Sob um novo olhar, as aproximações com a literatura a partir do movimento de renovação historiográfica fluem no sentido de uma “recuperação histórica”, utilizando a literatura como uma narrativa capaz de multiplicar as possibilidades de leitura de espaços e tempos diferentes. Permite-se assim a discussão de abordagens sobre noções, valores, práticas culturais de uma época,

seja a partir de sua trama narrativa ou da análise sobre o autor ao retratar sua época, expressando como as pessoas agiam, pensavam, o que temiam, o que desejavam. A literatura então não é vista apenas como entretenimento ou lazer, mas também como forma de registrar as sensibilidades dos homens na história, os seus sonhos, medos, angústias, pecados, virtudes. Ela cria a possibilidade do vir a acontecer, revela a outra face dos homens, do outro, do cotidiano que já não será apenas o dos vencedores, registra sobretudo a vida, pois ela mesma é impressão de vida (PESAVENTO, 2006).

Quando compreendemos que é possível pensar em novas formas de olhar para a história e a literatura, admitimos que tudo que consideramos “verdadeiro” pode ser questionado e contado de outra forma, seja agora ou em futuro distante, contestando ou complementando o acontecimento com múltiplas versões, “o que a situa no campo da ambivalência: ser isso e aquilo ao mesmo tempo” (PESAVENTO, 2005) e no perigo da relativização dos fatos históricos. Essa ambiguidade faz com que a história dialogue com o campo do simbólico, com aquilo que vai além das palavras que estão sendo ditas, pois estas também comportam significados ocultos que estão sujeitos às interpretações dos historiadores, interpretação esta feita a partir do rigor do ofício do historiador.

Essa imaginação, aliada a uma expectativa do “vir-a-ser” na concepção de Nicolau Sevcenko (1989), pode falar ao historiador sobre histórias que não ocorreram, planos que não vingaram ou testemunho dos homens vencidos, permitindo, portanto, pensar numa história dos desejos não consumados, dos possíveis não realizados e das ideias não consumidas, fazendo assim da literatura uma grande aliada, ao ser capaz de trazer representações do que foi, do que é e do que poderia ser. Sobre as potencialidades dessa relação, vejamos o que diz Jacques Le Goff no prefácio de *Apologia da história*:

[...] a curiosidade e o romance histórico colocados a serviço da história: os leitores de Alexandre Dumas talvez não sejam senão “historiadores em potencial”. É preciso, portanto, para fazer a boa história, para ensiná-la, para fazê-la ser amada, não esquecer que, ao lado de suas “necessárias austeridades”, a história “tem seus gozos estéticos próprios”. Do mesmo modo, ao lado do necessário rigor ligado à erudição e à investigação dos mecanismos históricos, existe a “volúpia de apreender coisas singulares”; daí esse conselho, que me parece também muito bem-vindo ainda hoje: “evitemos retirar de nossa ciência sua parte de poesia”. (BLOCH, 2001, p. 19).

O texto literário e o texto de fontes documentais fazem parte do que Pesavento (2005) chama de “referencial de contingência”. No entanto, escritas socialmente construídas não devem ser vistas como pertencentes a uma mesma natureza, o que não significa que devamos “retirar de nossa ciência sua parte de poesia”. Essa aproximação do campo histórico com o literário só é possível quando se toma a postura epistemológica de que assim como os dois campos de saber possuem suas semelhanças, também possuem suas diferenciações que as tornam singulares, condições de suas existências enquanto história e literatura. Suas semelhanças promovem não só “historiadores em potencial”, a redescoberta da literatura pela história e leitores contextualizados, mas também possibilidades de representações históricas. Para tanto, devemos trabalhar sobre as variações entre as representações literárias e as realidades sociais que estas se propõem a representar.

Roger Chartier (2002, p. 167) discute, primeiramente em definições antigas, duas concepções aparentemente contraditórias que são atestadas para designar “representação”: a representação como manifestação de uma ausência e a representação como exibição de uma presença pública de alguém ou algo. Posteriormente,

identifica “representação” como “imagem que remete à ideia e à memória os objetos ausentes, e que os pinta tais como são”; “representação” no sentido jurídico e político, ao “manter o lugar de alguém, ter em mãos sua autoridade” (assim o que representa toma o lugar de uma pessoa ausente); também no sentido de “exibição de alguma coisa” (portanto, aqui significa presença de algo ou alguém). E então, conclui que “toda representação representa alguma coisa; dimensão ‘reflexiva’ ou opacidade enunciativa, toda representação apresenta-se representando alguma coisa”, entendendo as práticas culturais de uma sociedade como formadoras de uma representação do mundo.

Para Pesavento (2006), a história cultural se tornaria dessa forma uma representação que resgata representações, portanto resgata práticas culturais que irão formar uma “nova” representação sobre o já representado. Isto porque a história, enquanto conhecimento e campo do saber, é uma representação do passado, assim como toda fonte documental de que se utiliza para produzir esse conhecimento também é uma representação de práticas culturais passadas. Este campo pode abarcar tanto as representações produzidas no nível individual como as representações coletivas, os modos de pensar e de sentir (a que se referia à antiga noção de “mentalidades”), enquanto a história e a literatura se apresentariam como representações do mundo social.

Todo documento, sendo texto literário ou não, segundo Chartier (1990), comporta uma representação do real que se apreende e não se pode desligar de sua realidade de texto, construído com regras próprias de produção, obedecendo ao gênero de escrita a que pertence, criando “um real” na própria “historicidade de sua produção e na intencionalidade da sua escrita”. Se a historicidade do momento de sua produção e a intencionalidade são inseparáveis à obra literária, cabe ao historiador assumir a proposta de historicizar a obra, considerando-a como pertencente ao movi-

mento da sociedade, investigando suas formas de construção e representações da sua relação com a realidade social (GAMA, 2015).

Assim como Michel de Certeau (1982) chamava a atenção para a importância do lugar de fala do historiador na produção de conhecimento⁵, a literatura também é perpassada pelos fios das relações do autor com a sociedade em um lugar e tempo, é um “retrato representativo de um espaço-tempo” e, neste ponto, está sua importância para o historiador: na sua capacidade interpretativa das épocas, a que se fala no texto e a que o texto foi escrito, sem contudo cair na tentação de tratar essas representações enquanto imagens espelhadas de um tempo, sem serem problematizadas. É preciso ter em mente que, ao trabalhar com a documentação literária, o historiador não será o único ou o primeiro leitor do documento: terá que analisá-lo dialogando com os aspectos do seu campo (escolas literárias, movimentos, obras, autores) e da sociedade (escala alcançada com a publicação).

Visto isso, ambos os textos – literário e histórico – utilizam do mesmo suporte, a narrativa. Mesmo a mais quantitativa e estrutural história produzida é submetida à fórmula narrativa, compartilhando categorias fundamentais: “narrativas de ficção e narrativas de história têm em comum uma mesma maneira de fazer agir seus ‘personagens’, uma mesma maneira de construir a temporalidade, uma mesma concepção da causalidade” (CHARTIER, 2002, p. 14). Entretanto, o que as difere são suas intencionalidades, pois, se de um lado temos os literatos elaborando suas tramas e tecendo seus personagens em uma ambientação que intenciona ser convincente ao público (uma ilusão do “real”) ao

[5]. Roger Chartier compara as posições de Paul Veyne e Michel de Certeau sobre o lugar do historiador na produção do saber histórico, afirmando que Certeau distancia-se de Veyne quando defende que “o que determina as escolhas dos historiadores (no recorte dos objetos, na preferência dada a uma forma de trabalho, na eleição de um modo de escritura) é muito mais o lugar que eles ocupam na “instituição de saber” do que o prazer de sua subjetividade” (CHARTIER, 2002, p. 102).

buscar elementos históricos, mas que não revela o compromisso com a veracidade dos acontecimentos históricos; do outro, temos o discurso histórico sendo produzido com a pretensão de um “saber verdadeiro”.

Desse modo, os textos literários não só representam uma história – ou as histórias –, mas também são ocorrências históricas, portanto, passíveis de estudo. Mas acontece que seus próprios interesses de produção para o leitor também escapam, dando origem a novas significações à medida que entram em contato com o público e a sociedade. É nessa relação que se inscreve a essência do contato da história com a literatura, na articulação da diferença fundadora da literatura com as múltiplas inscrições na esfera social, ganhando novas significações e releituras que geram outras representações, conforme Roger Chartier (2002).

Estas representações, às vezes guiadas pelo exercício de imaginação, não devem deixar de lado o rigor crítico exigido pelo ofício do historiador nessa nova jornada, pois não há espaço para criações: história e literatura são narrativas explicativas do real, do social e do mundo, linguagens renovadas ao longo do tempo e do espaço. Se a aproximação entre história e literatura resulta nas acusações de uma “história ficcional”, deve-se ter em mente que o historiador não deve atuar criando personagens ou fatos históricos. Para isso, Chartier (2002) nos relembra a definição de “ficção” através de Carlo Ginzburg: a palavra *fictio* está ligada a *figulus*, que significa “oleiro”, ou seja, aquele que cria a partir de algo. A história não proporciona um conhecimento do real mais ou menos verdadeiro, o que faz um romance, mas não porque inventa personagens ou fatos, e sim devido à crença na impossibilidade de se chegar a uma verdade, alcançando apenas o verossímil – aqui entendido como algo que aparenta o real –, por mais intencionado que esteja na busca pela veracidade.

A diferença estaria nos compromissos específicos das disciplinas: os da história, na construção e tratamento dos dados, crítica e verificação dos resultados, adequação entre os discursos e os objetos, pois, mesmo que escreva em uma forma “literária”, o historiador não faz literatura, e isso se deve à sua dupla dependência em relação ao arquivo e/ou ao passado de que este é o traço (CHARTIER, 2002). Enquanto que, para o literato Márcio Souza, 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). Ou seja, enquanto escritor de um romance histórico, sua liberdade inventiva e ficcional da literatura também ensina acerca da história “real”, apesar do seu não compromisso com a veracidade.⁶ Há de se notar também que o equilíbrio dos registros históricos a serem utilizados pelo escritor deve ser medido, para não recair sobre um trabalho científico. São, portanto, as estratégias que tanto a literatura como a história estabelecem para atribuir sentidos aos acontecimentos.

[6]. O “romance histórico”, segundo Vera Follain Figueiredo (1998), surge em um contexto europeu com o pensamento histórico predominante, alimentando-se do entusiasmo de uma leitura realista do mundo. Passando por várias fases e adaptações pela América Latina, agora o novo romance histórico ganha contornos de reinterpretar o passado livre dos condicionamentos conceituais criados pela modernidade europeia no século XIX; ganha também consciência do poder de representação e criação sobre a formação das identidades e nações, observando a necessidade de uma releitura da história contra os discursos oficiais e legitimadores da história. Ou seja, esse “romance histórico de resistência” volta-se contra essa visão da história, denunciando as falácias desse discurso tido como científico, dando voz aos conflitos de versões dessa história, ressaltando a visão dos vencidos, que antes não tinha espaço. Um outro tipo de romance histórico é formado por obras que olham para o passado com a descrença dos tempos atuais, sendo escritos considerando a história uma “farsa burlesca” em que tudo não passa de uma grande comédia – *Mad Maria* se encaixa nesta categoria. Por fim, há o “romance histórico pós-moderno”, que parte da descrença da possibilidade de se conhecer de forma objetiva o passado para fazer dele um “fornecedor de temas” para a escrita de ficções. As discussões acerca da romantização da história no mercado editorial continuam intensas, tanto no cenário europeu como no brasileiro.

Os acontecimentos colocam em evidência os sentimentos, as mentalidades, as suposições sob uma nova ótica dentro da reformulação proposta por uma “nova” história cultural, aproximando áreas diferentes do conhecimento – história e literatura – que divergem e se atraem. Se a história antes objetiva marcava seu território de diferenciação, agora sua subjetividade a aproxima da marca pessoal da literatura. Se a busca pela verdade era o compromisso da história, agora a aceitação e a procura do que pode ser verossímil tanto a aproximam como a diferem do caráter ficcional – e, às vezes, verossímil na “recuperação histórica” – da literatura. Se antes a literatura distraía e a história (in)formava, agora as duas não só divertem como também socializam histórias, mesmo cada uma regida pelos seus próprios rigores enquanto disciplinas. Se antes o discurso da história era “oficial”, agora se alimenta da polifonia do discurso literário, dá voz aos sujeitos. E, por fim, se antes apenas a história ou as humanidades objetivavam “esclarecer” o leitor, a literatura também soube aprender a estimular o leitor a procurar compreensão e não julgamento na história e nos acontecimentos históricos de que se utiliza.

Apesar dessas breves lições, em que as relações entre história e literatura foram construídas, as relutâncias e incertezas de os historiadores enxergarem a literatura como possibilidade de diálogo e fonte histórica ainda existem. Entretanto, levando em consideração a necessidade de sempre estar nas fronteiras desse relacionamento, analisando e pensando em que cada disciplina pode ajudar ou melhorar a partir da outra, sem perder sua autonomia e espaço, sendo repensadas por homens enquanto sujeitos inquietantes, historiadores ou literatos, que também partilham o dever de desestruturar uma história “oficial”, vejamos como Márcio Souza operacionalizará o que ele conclama de “puxar o tapete” dessa visão da história.

AS INQUIETAÇÕES DE MÁRCIO GONÇALVES BENTES DE SOUZA

O ano é 1946. Na Europa e em grande parte do mundo, respirava-se enfim o desfecho da Segunda Guerra Mundial. No Brasil, terminava o regime ditatorial de Getúlio Vargas para iniciar o governo de Eurico Dutra. Na Amazônia, o ciclo da produção de borracha chegava ao seu fim depois de meio século. No entanto, o acontecimento que nos interessa ocorreu na capital do Amazonas, Manaus. No dia 04 de março, nascia o filho mais velho de Jamacy Senna Bentes de Souza, operário gráfico e sindicalista, com a dona de casa América Gonçalves de Souza, chamado Márcio Gonçalves Bentes de Souza, muito depois conhecido como Márcio Souza.

Desde muito novo, Márcio teve contato com o universo das letras através da sua educação familiar. Uma de suas avós escrevia poesias e lia em francês e inglês, além de regularmente encomendar livros pelos correios, no início do século XX, em Manaus. Esse gosto deu origem a uma vasta biblioteca, a qual foi deixada para seus filhos e herdeiros, sendo um deles o pai de Márcio. Das memórias desse episódio de sua família, ele relembra:

Essa biblioteca da minha avó foi de grande importância para mim. Livros de referência, livros estranhíssimos que li com 13, 14 anos. Depois, já maduro, é que fui “conhecer” minha avó, que não conheci viva. Como era a cabeça dessa mulher lá na Amazônia, filha de fazendeiros riquíssimos do Pará, que casou com o filho do inimigo político de seu pai, além do mais judeu? Foram deserdados e expulsos da cidade de Alenquer, no interior do Pará. Ela devia ser formidável, pois na casa do meu avô funcionava um grêmio literário. [...] Mas fico pensando na coragem dela, que enfrentou as famílias patriarcais da época e foi com o cara de

quem gostou, o meu avô, para Manaus, onde, do nada, recomeçaram suas vidas.⁷

Seu avô também desempenhou um papel ativo na fomentação da literatura através da criação de um grêmio literário. Leitor assíduo, constantemente presenteava o jovem menino com livros e momentos de contação de histórias. Histórias que eram fruto dos momentos do avô de Márcio quando tinha sido comandante de navio, viajando durante toda a vida pelos rios da Amazônia, enfrentando grandes naufrágios e entrando em contato com indígenas. Histórias contadas com grande entusiasmo e que acabaram por influenciar outro aspecto curioso, como revela: “(...) Meu avô os adorava. Deu nomes de índios para todos os filhos. Meu pai se chamava Jamacy. Iraci, a minha tia. Jurandir... Tudo nome de índio. Meu avô tinha amizade com os índios e esse contato com os livros”.⁸ Ao que indica, neste ambiente de pioneirismo aos costumes locais, desafiando as convenções e dificuldades da época, seus avós foram incentivadores da devoção às letras de Márcio Souza, bem como da futura escolha temática que se entrelaçaria com seu nome, da paixão pela escrita e dos habitantes da região do Amazonas.

Esse legado dos avós foi deixado para seu pai, que os representou e passou adiante. Operário gráfico, Jamacy levava os três filhos para o trabalho; sem lhes permitir ficar na oficina da Imprensa Oficial do Estado, deixava os meninos no setor infantil da Biblioteca Pública de Manaus, o que era visto com muito gosto pelos meninos. Sobre isso, Márcio relata: “O meu irmão do meio, que era mais chegado a um jogo de bola, adorava. Mais tarde ele se tornou jornalista, ou seja, trabalhou sempre com a escrita. Isso

[7]. Entrevista com Márcio Souza. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011.

[8]. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011.

nos deu intimidade com o livro”.⁹ Jamacy também era um leitor, pois sua função exigia saber ler, por ser um operário da “aristocracia dos trabalhadores”. Assumindo suas responsabilidades e incentivando a leitura em seus filhos, estabeleceu uma cota na livraria para que os meninos pudessem comprar livros e revistas. Márcio relembra os compromissos sacrificantes do pai: “Meu pai me dava muito livro do Lobato. Livro, ele nunca sonegou. (...) Ao cinema, ele também sempre nos levou. Devia ser o maior sacrifício para ele, porque livro sempre foi muito caro em nosso país”.¹⁰

O primeiro trabalho de Márcio Souza proveniente desse mundo das letras veio da paixão de seu pai pela literatura, que o estimulou, aos 14 anos, a escrever suas primeiras linhas, iniciando sua jornada como crítico de cinema para um jornal local, chamado *O Trabalho*, do qual seu pai era sócio. Aos 17 anos, decidiu sair de casa e morar em São Paulo para cursar Ciências Sociais na Universidade de São Paulo (USP). Durante este tempo em que se estabeleceu, arranhou emprego em uma produtora, escreveu roteiros, foi assistente de produção e direção em curta e média metragem e, nas férias, ainda fazia cinema e escrevia crítica cinematográfica. Até então, embora Márcio tenha sempre lido muito, a ideia de estabelecer uma carreira como escritor não tinha sido cogitada, apesar da primeira experiência de trabalho, como ele próprio diz: “Pensei que seria cineasta. Até porque na minha geração, nos anos 60, era muito chique ser diretor de cinema. Era como ser poeta na época da abolição”.¹¹

E, de fato, o cinema o acompanhou por muito tempo. O cinema foi uma de suas primeiras paixões, a qual Márcio acreditava ser uma possibilidade diante da inquietação que sentia com o si-

[9]. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011.

[10]. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011.

[11]. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011.

lêncio da região Norte em relação ao restante do Brasil. Em suas palavras, o cinema seria “uma forma eficiente de expressão capaz de quebrar essa barreira” (DIMAS, 1982, p. 3). Sua participação nas produções cinematográficas envolvia trabalhos de direção e composição para curta, média e longa metragem.¹² Porém, à medida que foi se tornando colaborador na fundação do Grupo de Estudos Cinematográficos de Manaus, em 1962, continuando a trabalhar como crítico de cinema agora para *O Jornal*, em 1965, e coordenando as edições do governo do Estado do Amazonas, sentiu uma desilusão em relação ao cinema que acabou levando-o para o teatro: em 1968, Márcio via o cinema como “uma forma artesanal e mais modesta de reproduzir o mundo” (DIMAS, 1982, p. 4). Anos depois, com a produção do filme *A selva*, em 1972, baseado no romance do escritor português Ferreira de Castro, Márcio Souza tem uma de suas inquietações a respeito do cinema e do seu lugar:

(...) Foi um filme importante para mim, independentemente da sua qualidade. Primeiro porque entendi que eu não entendia nada da minha região. Eu poderia ser chinês, teria dado no mesmo. Apesar de ter nascido e estudado em Manaus, eu não entendia nada. Já desconfiava um pouco disso, porque meus professores e colegas em São Paulo me perguntavam sobre a Amazônia e eu não sabia nada. Porque você pode crescer em Manaus e não ter contato com a região. Você vai para o aeroporto e, dali, para qualquer parte do mundo. Depois, descobri que gostava era de escrever as histórias dos filmes, e não exatamente de fazer a filmagem e a montagem.¹³

[12]. Ao longo de sua carreira, pode-se elencar: *Rapsódia incoerente* (1965), *Prelúdio azul* (1966), *Rio de sangue* (1972), *A selva* (1972), *Funarte: a história de uma experiência* (2000), *Pico da neblina* (2001), *Políticas culturais brasileiras* (2002) e *A trágica história de Hamlet, Príncipe da Dinamarca* (2006).

[13]. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011

A inquietação de saber tão pouco sobre sua região, mesmo tendo sido criado em um meio literário, ouvindo histórias de seus avós, e em grêmios literários, Márcio achava que ainda faltava algo essencial: compreensão. Aqui se esboça o tema que nasce, segundo o próprio autor, da necessidade do momento e que se mescla com sua opção política de luta, o enaltecimento da cultura da região amazônica e a presença do capital estrangeiro no processo de exploração da Amazônia, temas centrais de seus futuros escritos. Márcio Souza percebe o potencial e o gosto pela sua escrita e não pelo trabalho de produção e montagem. Essa desilusão com o cinema e o direcionamento para o teatro já vinham dos anos de 1960, quando demonstrava como as ideias de seu teatro estavam em consonância com o que era produzido na época por outros artistas nacionais, ao relatar a adaptação de um texto chamado *Como cansa ser romano nos trópicos* (1969), uma encenação que satirizava o golpe de 1964, a ditadura e o autoritarismo.

Esse ativismo político, juntamente com o olhar atento e inquieto sobre a região amazônica, foi intensificado no final dos anos 1960 e 1970, decerto pelo momento histórico conturbado. Márcio foi preso duas vezes por motivos políticos, concluindo o curso universitário e deixando São Paulo em 1969: foi perseguido pela ditadura militar durante o mandato do presidente Emílio Garrastazu Médici (1969-1974) e levado a sair do país, viajando por Nova Iorque, Paris, Londres, Amsterdã, Bogotá e Lima. Retornando ao Brasil no ano de 1971, no Teatro Experimental do Serviço Social do Comércio (Tesc/Sesc), um grupo pioneiro na luta pelos direitos da região amazônica, Márcio viveu um momento de eferescência na sua carreira teatral, visto que suas peças ganharam não apenas destaque, mas também prêmios, como o Prêmio de Melhor Texto Teatral no 1º Festival Nacional de Teatro de Campina Grande, com a peça *Ajuricaba*, encenada em 1974.

A trajetória de Márcio Souza, até então no cinema e teatro, se une com outra do mundo da arte, a literatura, área em que começou seu gosto pela leitura na sua educação familiar. Essas três áreas do mundo da arte dialogam entre si ao longo do caminho de Márcio até os dias atuais, pois, mesmo nos momentos em que concentrou suas produções em uma, continuou envolvido com as demais. Assim, mesmo com sua intensa produção no ramo teatral, foi em 1976, com o lançamento do seu primeiro livro em forma de folhetim, *Galvez, imperador do Acre*, que o autor teve seu trabalho amplamente divulgado e reconhecido pelo mundo, com a desmistificação do mito do herói em terras amazônicas. Em uma de suas entrevistas, revelou que os críticos de sua região não mencionavam uma palavra positiva ao seu trabalho, porém, em outras regiões do país, havia um público que respondia positivamente à sua escrita, tornando nítido seu sucesso. Essa situação pode ser vista na seguinte análise sobre o mercado editorial do Amazonas na década de 1970:

[...] Durante um curto período, de cidade que quase não produzia livro algum que era, Manaus passou a ocupar posição de destaque entre as cidades do interior do país que se ocupavam dessa atividade. Uma década mais tarde, poderia ter havido uma recuperação, com a publicação, em 1976, pela Fundação Cultural de Manaus, do romance burlesco de Márcio Souza, *Galvez, Imperador do Acre*, um ocupante de cargo na municipalidade. No entanto, o livro foi rapidamente tirado de circulação por ser “injurioso às tradições amazonenses”; e seu autor, demitido. Foi, então, que fundou a sua própria editora, em São Paulo, a Marco Zero, e tornou a obra um enorme sucesso: 150 mil exemplares vendidos, mais 290 mil na tradução americana, *The Emperor of the Amazon*, cinquenta mil na versão espanhola,

seis mil na edição da Alemanha Ocidental, além de outras edições no Reino Unido, em Portugal e no Japão. A editora americana adquiriu os direitos por US\$ 5 000 e pagou outros US\$ 10 000 a Márcio Souza pelos direitos do romance seguinte, *Mad Maria* [...]. (HALLEWELL, 2005, p. 628-629).

Este episódio pode ter marcado Márcio negativamente quando analisamos seus discursos sobre a região Norte, como um “primeiro pobre” do Brasil, onde os sujeitos são “apáticos” aos processos históricos porque desconhecem sua própria história. Inclusive, anos antes, o autor já tinha experimentado a publicação de seus escritos no meio literário, em que não obteve êxito de imediato. Em 1969, passou por uma complicada situação com a publicação de um livro chamado *O mostrador de sombras*, um conjunto de críticas e ensaios de cinema que havia sido publicado em jornal e editado pela União Brasileira dos Escritores, em Manaus, onde foram publicados mil exemplares e enviados à sua casa. Sobre isso, relembra:

Você não pode imaginar o que são mil exemplares de um livro. Ocuparam toda a sala da casa da minha mãe. Todo dia, minha mãe me perguntava quando eu tiraria aquelas caixas de lá, pois estavam empoeirando a sala. Eu dizia que estava dando os livros aos amigos. Ela disse: “Descobre logo que você não tem mil amigos”. Meus amigos fugiam de mim. Se encontrasse um, ele me dizia: “Você já me deu três vezes esse livro, pelo amor de Deus, não quero mais saber desse livro”. É mais fácil você se livrar de um cadáver do que de mil exemplares. (...) Levei dez anos para me livrar desse livro.¹⁴

[14]. *Revista Rascunho*. n. 137, 2011.

Este aprisionamento com os mil exemplares não ocorreu com *Galvez*, que, como visto, alcançou um bom público, principalmente internacional, e um sucesso que podemos ver nas mais de 45 edições desde que foi publicado, na repercussão na mídia, na adaptação para o teatro, na tradução para os doze idiomas e na compra de seus direitos autorais. Sobre o sucesso do livro, Márcio relata que teve sorte de o primeiro romance ter causado impacto e sucesso nas vendas, o que o incentivou a dar um passo significativo em sua carreira no ramo literário com a criação de uma editora.

Para além do motivo de repercussão negativa de *Galvez* no Amazonas, a relação dos autores com editores sobre direitos autorais e outras questões, nas décadas de 1960 e 1970, era complicada. O mercado literário ainda tinha determinadas complicações que, muitas vezes, inviabilizavam uma boa relação, o que levava os autores a buscarem ajuda uns aos outros, ajuda esta que levou a um vínculo forte entre Márcio Souza e o escritor soteropolitano Jorge Amado. Segundo o autor, Jorge o ensinou a ter uma visão mais profissional, a analisar as cláusulas de contratos e a incentivar a difusão dos seus escritos pelo mundo, estabelecendo contato entre editores estrangeiros e Márcio.¹⁵

Além do grande apoio entre escritores, em 1984, no Rio de Janeiro, juntamente com o editor e antropólogo Felipe Lindoso e a escritora Maria José Silveira, Márcio fundou a editora Marco Zero. Através dessa editora, publicou seus livros durante muitos anos e, tempos depois, se associou ao grupo Nobel. Paralelamente, dentro do ramo da edição, o autor continuou a escrever para o

[15]. Sobre a relação com Jorge Amado, Márcio relata o contato confiável que possuíam: “Ele era um autor extremamente generoso. (...) o Jorge foi um grande líder nosso, um grande amigo dos escritores. A mim e ao João Ubaldo, ele tratava como filhos. O Jorge era famosíssimo internacionalmente, voltava de uma viagem e me ligava: “Olha, Márcio, tem um editor em tal país que está interessado, anota aí o endereço e manda seu livro. Eu faço o prefácio”. Ou, às vezes, eu ligava para ele: “Jorge, tem um editor assim, de tal país...”. E ele: “Não, não feche. Esse cara é vigarista. Eu conheço”. Ele não escondia nada. Passava tudinho”. (*Revista Rascunho*. n. 137, 2011).

teatro entre 1976 e 1979, além de exercer a função de colunista do jornal *Folha de S. Paulo* por sete anos.

Quatro anos após o lançamento de seu primeiro livro, Márcio Souza repetiu o sucesso em 1980 com o lançamento de *Mad Maria*, romance que segue a mesma linha satírica de seu antecessor, abordando as aventuras das empreitadas capitalistas na Amazônia através de trabalhadores e empreiteiros reunidos na construção de uma ferrovia na selva. Com isso, *Mad Maria* alcançou um grande público, ganhando tradução para diversos idiomas e sendo comprado por uma emissora televisiva para adaptação, o que resultou em uma minissérie, em 2005, com o mesmo nome.¹⁶ O autor afirmou que escrever sobre a Amazônia era óbvio, pois, como amazonense, via o mundo da perspectiva do grande vale. Porém, havia uma intenção oculta para escrever *Mad Maria*:

Meu romance *Mad Maria*, de 1980, começou como uma espécie de subterfúgio para falar da Transamazônica, um dos projetos megalomânicos da Ditadura. Encontrei outra estrada delirante e mortal, a Madeira-Mamoré, que ligava o nada a coisa alguma. [...] Uma das inúmeras sandices perpetradas pelo Brasil na Amazônia.¹⁷

Sua intenção na obra é de caráter denunciativo e começa a tecer o que será sua marca e tema principal, como a Amazônia

[16]. No Brasil, a partir da segunda metade da década de 1980, temas relacionados à história e à identidade brasileira são gradativamente abordados nas produções audiovisuais, seja em minisséries ou filmes, visando qualificar – principalmente a partir dos anos 1990 – o produto para concorrer no mercado internacional. Nesse contexto, a minissérie *Mad Maria* foi produzida pela Rede Globo e exibida entre 25 de janeiro a 25 de março de 2005, com autoria de Benedito Ruy Barbosa, direção de Amora Mautner, direção-geral de Ricardo Waddington e José Luiz Villamarim, exibida às 23h e totalizando 35 capítulos. Adaptada entre 1980 e 1981 para comemorar os 20 anos da Rede Globo, em 1985, não obteve tecnologia suficiente para assegurar sua produção, cancelando sua elaboração e exibição para a comemoração dos 40 anos da emissora, em 2005.

[17]. *Revista Conexão Literatura*. 2016.

ligada às “sandices” do capitalismo e do governo, buscando na história fatos históricos que endossassem sua visão que estava sendo formulada. A partir de 1983, Márcio enfrentou velhas divergências políticas com o Estado do Amazonas, o que, conseqüentemente, o levou a mudar-se para o Rio de Janeiro. Desde então, assumiu a direção do Departamento Nacional do Livro, de 1991 até 2002; presidiu a Fundação Nacional de Arte – FUNARTE; foi professor convidado da Universidade da Califórnia; e escritor residente nas Universidades de Stanford e Austin, no Texas.

Mesmo assumindo cargos que exigiam um maior comprometimento, não parou de produzir peças de teatro e romances, sendo um dos poucos escritores a manter-se com direitos autorais de seus livros e edições espalhadas pelo mundo, alegando que “escrever, para o escritor, é como nadar para o tubarão. Se ele parar, afunda”; e a possuir uma trajetória dedicada às causas nortistas, que, infelizmente, não deixam de ser pauta para noticiários.¹⁸ A violência contra nativos e mulheres, os crimes urbanos em Manaus, a exploração dos recursos naturais da região amazônica por países desenvolvidos e a insistência do capitalismo em dominar, controlar e civilizar são denúncias que ele traz como intelectual, roteirista de cinema, dramaturgo, diretor de teatro e de ópera, escritor e, acima de tudo, como manauara.

De acordo com Antonio Dimas (1982), Márcio Souza faz parte de uma geração de autores brasileiros que surgem pós-1922, em um aquecimento do panorama editorial que faz emergir novos autores, livros e tendências que, conseqüentemente, desembocam na literatura atual. No entanto, suas leituras e inspirações são mais antigas. Como Márcio relatou em entrevistas, foram os

[18]. Além de seus dois primeiros romances, no cânone de escritos literários, destaca-se: *O mostrador de sombras* (1969), *A expressão amazonense – do colonialismo ao neo-colonialismo* (1978), *A caligrafia de Deus* (1994), *Liberdade* (1998), *O empate contra Chico Mendes* (1980) e *História da Amazônia* (2009).

escritos da última fase de Machado de Assis, Oswald de Andrade e Lima Barreto que influenciaram sua escrita diferenciada, uma sincronia de leituras que, juntamente com o movimento de renovação literária de sua época e as próprias questões subjetivas e inquietantes do próprio autor, proporcionou uma escrita que vai além de um movimento que se organizava em torno de um realismo/regionalismo, transformando em uma linguagem singular uma “ironia amarga [...] que germina diretamente do coração das trevas”¹⁹ e que, para alguns, caracteriza a escrita do escritor manauara.

Esta amargura, que se pode ler como sua sensibilidade para transformar em arte o que o cercava, vem do reconhecimento do seu lugar de origem, do seu cotidiano, do que era visto, sentido, experimentado; vem da dor e do ressentimento de observar a situação da sua região e da sociedade amazonense, vistas como as trevas, que pouco resistiam a isso. Mas também vem do momento histórico em que Márcio Souza viveu e da trajetória e experiência que o perpassam e que, portanto, se transformam em escrita.

Tzvetan Todorov (1991, p. 40) chama atenção sobre a diversidade infinita das experiências humanas, ressaltando que, “desde que se faça o esforço, conseguimos comunicar e entender-nos: de ser para ser, de cultura para cultura. O desentendimento é a norma; ora, o entendimento existe [...]”. Essa experiência seria entre indivíduos que conseguem ou não se comunicar e entender a partir de suas diferenças. Walter Benjamin (1985) trabalha com os conceitos de experiência e vivência inspirado nas obras de Kant e Freud. Em 1943, ele traz a experiência mais para o campo da sensibilidade, nomeando-a não mais como “experiência” e sim

[19]. “A ironia amarga de Márcio Souza germina diretamente do coração das trevas. Talvez ele venha um dia a escrever o Grande Romance Americano”. Este é o trecho da crítica do *The New York Times Book Review*, presente na capa da 4ª edição de *Mad Maria* (1985), publicada pela editora Marco Zero.

“vivência”, porém no mesmo sentido de deixar-se tocar por algo. Segundo Jorge Larrosa (2004), experiência é o que nos passa, nos acontece, nos toca. Esse sujeito da experiência está “ex-posto”, no sentido de estar vulnerável, de correr riscos, de estar em um território de passagem. Trata-se de uma passividade, um padecimento, uma disponibilidade, uma receptividade, enfim, de uma abertura.

A confluência desses sentidos sobre experiência e vivência é que utilizarei como conceito principal para a análise do autor e de seus personagens, efetivando assim o objetivo deste estudo. Vejamos o trecho da reportagem de Jefferson del Rios para o jornal *Folha de S. Paulo*:

Depoimento de Márcio Souza: “[...] Enquanto eu o escrevia [aqui o autor se refere ao livro *Operação Silêncio*], a sensação de frio na boca do estômago não me abandonava. Esta mesma sensação que sinto quando relembro aqueles anos desgarrados, sem escapada, que vivemos em São Paulo. [...] Romance não é coisa para expulsar demônios. Romance é coisa fixadora e, portanto, o avesso de todo exorcismo. [...] E assim vamos porque estamos saindo de um período muito confuso, onde estivemos separados pela repressão, isolados pelas paredes da censura e por nossos terrores pessoais”. (RIOS, 1980, p. 3).

Sem filtro para a subjetividade do autor, Márcio transmite, nos seus enredos e através de seus personagens, também seus sentimentos e seus “demônios”, em que a opção de sua dor se exprimir ou recalcar, “se expulsar ou se gritar, se negar ou arrastar outrem para ela” segue o caminho da fixação no romance (FARGE, 2011, p. 19). Assim, subentendo que a dor do autor é expressa através de seus escritos como forma de gritar o seu protesto e se fazer ouvido, quebrando o silêncio que relatava sentir sobre

a região Norte brasileira. Walter Benjamin (1985) tece algumas palavras sobre essa relação dinâmica entre narrador e narrativa através da metáfora da mão do oleiro e a argila do vaso, na qual inevitavelmente o narrador deixaria sua marca na argila, assim como a deixa em sua narrativa.

Na metade do século xx, os olhos mundiais continuam se voltando para a Amazônia como forma de obtenção de lucro. Em suas entrevistas, Márcio Souza chama atenção para as condições culturais da sociedade amazonense no final do século xx, principalmente no que diz respeito à questão da memória e ao que ele denomina como constante “disritmia cultural”. Na entrevista para o *Pasquim*, no ano de 1977, relatou: “O Amazonas transformou-se no primo pobre do Brasil e ficou demente. Era muito rico – contratava até coristas na França –, gastou tudo, enlouqueceu. Aí o Brasil o pôs no quarto do fundo para não comprometer”.²⁰ Observações que se tornam mais intensas quando o autor se desloca de Manaus para viver temporariamente em São Paulo, como se a distância da região o fizesse perceber de forma mais nítida a marginalização da sua região em relação ao restante do país. Uma região não somente marginalizada, mas também apática e pouco letrada, assim é caracterizada pelo autor.²¹ A leitura foi uma preocupação latente na sua atuação como escritor e teatrólogo, bem como nas instituições públicas em que esteve à frente.

[20]. O autor se refere ao período da Belle Époque Amazônica, entre o final da década de 1870 e o ano de 1913, momento histórico de intenso movimento populacional e de destoantes níveis de riqueza e pobreza.

[21]. Em 2010, Márcio Souza publicou o ensaio *A expressão amazonense – do colonialismo ao neocolonialismo*, uma obra sobre a crítica literária amazonense em que ele apresenta os fundamentos de uma interpretação sócio-histórica das manifestações artísticas que se desenvolviam no Amazonas. Escrito originalmente por volta de 1970, o autor apresentou uma visão crítica das características dessa época, como a opressão e o radicalismo, traçando um painel ilustrativo do que de mais representativo se produzia, principalmente no campo da literatura e da cultura amazonense. Ou seja, apesar do pouco letramento, a região Norte sobrevivia também com escritores amazonenses, como Arthur Engrácio.

É um ato de esperança dizer que a literatura tem uma importância muito grande na vida cotidiana. [...] O certo é que a leitura toca a vida das pessoas e, quando isso acontece, há uma mudança importante em nossa maneira de ser. Testemunhei essa mudança. Não quero ser messiânico e dizer que a literatura resolve, ou que quem lê vira santo. Até porque temos, na história, alguns casos de pessoas que liam muito e que provocaram desastres terríveis no processo histórico. Mas são exemplos singelos de transformação.²²

Como leitor e escritor, Márcio se preocupava muito com a escrita. Como afirmou, foi testemunha de mudanças a partir do poder dos livros, mas também demonstrou nessa passagem uma consciência a respeito do processo histórico, um posicionamento interessante que já adianta como vai além de um literato nos seus romances.²³ O autor alega que a mensagem teria que ser clara e objetiva para alcançar qualquer leitor. Para isso, ele cumpre uma rotina de escrever todos os dias. Quando está começando um trabalho, o divide em duas etapas: a pesquisa sobre o tema a ser tratado e a redação. Sempre que questionado, ressalta a necessidade de conhecer bem o tema que abordará no trabalho. Seu tempo também é organizado para que, durante o dia, se atenha a escrever; e pela noite possa se dedicar ao teatro, como uma espé-

[22]. *Revista Conexão Literatura*. 2016

[23]. Considero válido destacar a opinião do autor sobre leitura e modernização dos livros. Para ele, o livro em formato físico continuará presente, sendo um objeto difícil de destruir. O que preocupa Márcio não é saber se o livro neste formato irá sobreviver, mas é como estamos lidando com as novas tecnologias em que podemos ver livros e ter acesso a leituras em diferentes plataformas. Para isso, deixo o convite do próprio para sermos bons anfíbios: “Eu convivo com o meio literário e percebo que o leitor literário é capaz de viajar em qualquer plataforma. É capaz de ler em profundidade o Joyce e, ao mesmo tempo, acompanhar o Twitter de um colega, o Facebook de outro, as redes sociais. Ainda não tenho essa capacidade, mas sou bom nadador, sou anfíbio e vou chegar lá. [...] A grande questão é saber se nosso país conseguirá produzir esse leitor com a possibilidade de ler em todas as plataformas” (*Revista Conexão Literatura*. 2016).

cie de compensação à individualidade que a escrita exige, já que, no teatro, o coletivo predomina.

O teatro tem uma participação importante dentro desse processo criativo que vai além da compensação do estar sozinho e estar entre semelhantes. O autor relata que a produção de um romance se mistura muito com aquilo que o grupo de teatro anda fazendo no momento, e para isso o grupo sempre trabalha dividido em equipes: um grupo estuda as relações internacionais da Amazônia; outro visa estudar a parte econômica; outro, a literatura, “Eu levo os capítulos do livro que ando escrevendo *pras* reuniões do grupo. O pessoal sugere, reprova, discute, dá ideias, da mesma forma que colabora com os ‘cacos’ no teatro” (DIMAS, 1982), ou seja, contribui para o desenrolar da produção de forma direta.²⁴ Apesar dessa divisão para fins metodológicos do individual com o coletivo, o autor não escapa das garras da sociedade da qual faz parte. A literatura não surge a partir do nada, como discutido anteriormente, ela pertence ao emaranhado de nós tecidos pelas relações da sociedade e do contato do escritor com ela, com a cultura e com a história. Antônio Cândido (2006) afirma que, mesmo com uma visão singular e autônoma de escrita, a produção literária decorre de uma certa visão do mundo como fenômeno coletivo, elaborada por uma classe social com seu ângulo ideológico próprio. São as condições reais de seu tempo e espaço, de existência social e experiência do sujeito que podem determinar sua escrita criativa e original. É um literato que está inserido nessa realidade sociocultural do tempo em que vive e com que dialoga para produzir sua representação, ou seja, sua

[24]. Em entrevista, Márcio relatou que, durante a escrita de *Mad Maria* (1980), compartilhava o processo de produção com o seu grupo de teatro experimental, levando capítulos do livro para seus amigos. Ao analisar as diferentes reações, viu que se criou um clima de entusiasmo, expectativa, discussão e divisão de opiniões sobre os caminhos dos seus personagens.

produção não será um simples reflexo de sua sociedade e dos acontecimentos históricos, mas um diálogo que levará à transformação, na qual o literato combina os elementos e devolve sua leitura e representação à sociedade.

Considerando todos esses fatores sobre Márcio Souza, tem-se um romancista manauara, cientista social, teatrólogo, produtor e crítico literário, com atuação nos setores culturais do governo brasileiro. Em suma, um:

[...] multifacetado Márcio Souza: autor teatral, defensor da Amazônia depredada por multinacionais, transnacionais e nacionais; andarilho da cultura (ninguém sabe direito onde ele está, embora tenha residência em Manaus). Teorias mais complexas insistem ser Márcio Souza um poeta aparentemente tímido (mas muito brigador) que praticamente criou a inacreditável ponte-aérea Porto Alegre-Penha (onde se esconde para escrever roteiros cinematográficos). Já foi visto também nos festivais de teatro de Campina Grande, Rio/S. Paulo e cidades europeias de importância contestada. Márcio é o seu romance: criador e personagem [...]. (RIOS, 1980, p. 3).

Se então “Márcio é o seu romance”, toda essa multiplicidade de faces transparece nos seus escritos literários, principalmente porque o autor possui sua própria visão crítica a respeito da relação entre história e literatura. Ao conjugar o trabalho de pesquisa histórica com a escrita literária, ele afirma direcionar o seu trabalho – futuro romance histórico – de forma que “retire a história das mãos da ideologia oficial”, para isso utilizando a escrita e a linguagem do humor, “que é uma arma violenta contra a alienação” (DIMAS, 1982, p. 6-7). Portanto, entendo que a escrita de Márcio é militante, no sentido de socialização e popularização do co-

nhecimento, antes retido pela dita ideologia oficial, uma história dos grandes, dos vencedores, dos estrangeiros, dos empresários, em detrimento de outras classes sociais.

O escritor não quer se distanciar do caráter coletivo. Suas etapas de produção consistem no estudo documental, na discussão do material até “atingir uma síntese que reproduza de uma forma eficiente o momento histórico no qual se situa o espetáculo” (DIMAS, 1982, p. 7), ou seja, trata-se da história positivista e do combate por um cientista social literato. Márcio tem nitidamente as etapas da construção de um romance histórico, tendo em mente que, para tal objetivo, necessita de uma síntese para a reprodução do momento que pretende abordar e a visão que pretende desconstruir a respeito desse capítulo da história. E um dos caminhos que o autor escolheu foi embarcar no trem para lutar contra essa história “bem arrumadinha, provinciana e cheirosa” (DIMAS, 1982, p. 12), conclamando as relações entre história e literatura no caminho de uma história cultural, o que podemos ver quando relata:

Sempre aparece um crítico ranheta dedando: “Olha, naquele tempo, o exército não tinha serviço de informação. Isso é anacronismo. Não pode ser”. Mas, meu Deus! Pode não ser verdade, mas é verossímil e é isso que interessa. Não se trata de veracidade histórica, mas de verossimilhança narrativa. (DIMAS, 1982, p. 12).

O autor não está interessado em uma discussão para estabelecer uma hierarquia entre realidade e ficção, ciência e arte, e assim determinar territórios da disciplina. Seu objetivo é utilizar os acontecimentos históricos como pano de fundo para as tramas de seus personagens, é observar como um empreendimento nas terras amazônicas, no início do século XX, tem muito a dizer so-

bre o presente em que vivia e a advertência do futuro que o país esperava. Era a oportunidade de tratar de uma forma diferente a mesma temática e denunciar para quem quisesse ouvir o clamor da região, a fim de “[...] recuperar o paciente, restaurar-lhe a vitalidade histórica, conscientizá-lo, trazê-lo do quarto abafado para a sala arejada e iluminada, não se envergonhando de mostrá-lo vítima indefesa de uma cobiça irrefreável” (DIMAS, 1982, p. 97).

Dessa maneira, as inquietações de Márcio Souza ganharam forma de trilhos de uma história ainda pouco discutida: a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Assim suas inquietações tornaram-se também nossas.

UM PASSEIO PELA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

Os arquivos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foram queimados. A reportagem é do dia 27 de dezembro do ano de 1980, escrita pelo jornalista Carlos Augusto Gouvêa para os jornais *O Estado de São Paulo* e *Jornal da Tarde*. Carlos estava relatando tudo que soubera durante um seminário realizado na antiga oficina da ferrovia, em Porto Velho, sobre a Madeira-Mamoré, entre os dias 26 e 30 de novembro de 1980. Como se a intenção dos militares fosse apagar de uma vez por todas do cenário da região os vestígios da ferrovia, os arquivos que estavam sendo preservados desde 1907 foram considerados “imprestáveis” e, amontoados no pátio ferroviário em Porto Velho, neles foi ateado fogo, que durou horas. “Ou foram jogados no Madeira?”, questiona um jornalista.

A questão é que “os arquivos que hoje poderiam servir para reconstituir a sua história” já não existiam mais. E o jornalista conclui que as motivações teriam sido “talvez – como acreditam muitas pessoas ligadas à Madeira-Mamoré – para evitar posteriores questionamentos a respeito da qualidade e volume do material vendido como sucata” (FERREIRA, 2005, p. 393). A partir de 1971, acreditava-se que nada mais existia documentalmente a respeito da ferrovia. Sucateamento de peças, queima de documentos e abandono, o destino da Madeira-Mamoré era – e continua sendo – tão trágico quanto a sua história.

Quem leu essa reportagem em 1980 foi o jornalista e historiador Manoel Rodrigues Ferreira, convidado na época pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e pelo Projeto Memória Histórica da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré para participar e palestrar no seminário, reportado pelo jornalista Carlos. Na ocasião, autoridades políticas, como o Governador do Território de Rondônia, coronel Jorge Teixeira, e Aloísio Magalhães – secretário do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional –;

antigos ferroviários, descendentes de antigos ferroviários, acadêmicos, jornalistas e público em geral se reuniram durante aqueles cinco dias para lembrar e discutir a Madeira-Mamoré. Sua recordação sobre os capítulos “finais” da ferrovia na década de 1980 pode ser vista em seu livro *A Ferrovia do Diabo* (2005), publicado pela primeira vez em 1959, o qual consiste em uma análise densa feita a partir de fontes documentais. São obras clássicas historiográficas como a de Manoel Ferreira (2005) e o *Trem-fantasma* (2005), de Francisco Foot Hardman, entre outros, que continuam a sobreviver para o público, sendo referências básicas para este estudo e para quem desejar investigar a história dessa ferrovia com maior profundidade.²⁶

Aqui o passeio será breve, afinal, a construção de uma via de acesso começou em 1722 e, até a inauguração oficial da ferrovia, em 1912, foram cerca de 190 anos de tentativas de construção, indo além de 1912, com a nacionalização, a desativação, o tombamento, entre outras questões contemporâneas. Entretanto, o objetivo não consiste em discutir essa epopeia ao longo de quatro séculos, contextualizo especificamente o início do século XX, a primeira temporalidade que envolve o romance *Mad Maria*, tendo como obras referenciais nessa jornada os trabalhos de Ferreira (2005) e Hardman (2005).

No ano de 1912, Arthur Conan Doyle publica, na Inglaterra, seu livro *O mundo perdido*. O livro gira em torno de um excêntrico zoólogo que, em viagem à bacia Amazônica, na América do Sul, afirma a existência de animais pré-históricos. Incompreendido

[26]. Muitas obras relacionadas ao período de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré são de difícil acesso devido ao esgotamento de suas edições e à escassez de volumes. Deixo registrado alguns livros que abordam a temática, caso o leitor tenha interesse: *The jungle route* (1940), de Frank W. Kravigny; *Nas selvas amazônicas* (1961), de Manoel Rodrigues Ferreira; *Del Amazonas al infinito* (1950), de Benigno Cortizo Bouzas; *O mar e a selva* (2014), de H. M. Tomlinson; *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré* (1959), de Julio Nogueira; *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré* (1947), de Neville Craig.

pelo absurdo de suas ideias e pela infelicidade de ter perdido suas provas, no espírito de aventura e expansão britânica, uma expedição é montada pelo pesquisador, outros estudiosos e um jornalista rumo ao desconhecido “mundo verde”. Percebamos um trecho dessa obra que mostra a maneira peculiar com que a Amazônia era vista naquele momento histórico por Doyle:

Creio que tudo o que ele disse é verdade – afirmou com uma fisionomia séria. Tenho boa base para falar isso. A América do Sul é um continente que amo e conheço muito bem – do extremo de Darien à Terra do Fogo. Trata-se do território mais grandioso e belo deste planeta e, viajando por lá – inclusive perto da região que visitaremos –, pude ouvir diversos rumores sobre um maravilhoso mundo perdido. Há tantos e tantos lugares inexplorados, sobretudo na Floresta Amazônica, que ficamos convencidos de que, realmente, lá tudo é possível! Toda a extensão que engloba parte do Amazonas e do Mato Grosso é quase completamente desconhecida, e seus extremos são tão distantes quanto Constantinopla está da Escócia. (DOYLE, 2003, s/p).

A terra desconhecida proporcionava espaço para a imaginação: era uma terra grande, quase intocada, portanto, estacionária no tempo. Na Bacia Amazônica, tudo era possível, tudo poderia existir porque predominava o desconhecido. Sua parada no tempo também significava que, ao invés de seguir o tempo dos homens, ela era uma brecha para o passado, para a continuação da existência de seres jurássicos, tão grandiosos como a Amazônia. O que era mais convidativo do que uma boa aventura rumo ao desconhecido e ao que será um marco quando descoberto e concretizado? Era preciso mapear todas aquelas vastidões. “Vamos à aventura, então, meu caro jovem! Que os espaços abertos e as terras misteriosas nos permitam a alegria da descoberta e que o

perigo e a temeridade nos façam merecer melhor a existência! Ele deu, então, uma risada de prazer, saudando as perspectivas que nossa aventura apontava” (DOYLE, 2003, s/p). Esta tentação de pioneirismo e que estimula a sensação de abrir espaços intocáveis à presença humana é o que motivará o projeto de construção da ferrovia e a mobilização de uma massa de trabalhadores, talvez porque, assim como Doyle, era um momento propício para acreditar em aventuras.

Na Amazônia, o clima tropical é quente, úmido e chuvoso. A região a que refiro envolve o rio Madeira, o maior afluente do rio Amazonas, que leva este nome devido à quantidade de troncos de árvores que, juntamente com a forte correnteza, transformam o rio em tons marrons, semelhante à cor de madeira. O trecho escolhido para a construção da ferrovia possui vinte cachoeiras, em uma extensão de 400 quilômetros. São dez corredeiras, três saltos e sete cachoeiras. Cachoeiras estas que, de 1722 até o fim do século, carregaram em suas águas diversas expedições de reconhecimento da região e narrativas de viagens. Em um dos relatórios dessas expedições, chegou-se à mesma conclusão que o Governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, em 1797: recomenda-se a construção de uma estrada cortando diretamente o território brasileiro, da cachoeira de Santo Antônio até o ponto navegável do rio Mamoré, de forma a evitar as violentas cachoeiras do Madeira. O entusiasmo na recomendação era na utilização do rio Madeira como solução aos problemas de comunicação da Bolívia, que nesta época caminhava para seu desenvolvimento econômico com os países da Europa e os Estados Unidos. A solução era evidente: uma saída da Bolívia para o Atlântico através do Amazonas.

Em 1861, o general boliviano chamado Quentin Quevedo e o engenheiro brasileiro João Martins da Silva Coutinho levantaram a ideia de substituir a navegação por uma estrada de ferro que,

acompanhando o rio, lhe corresse paralelamente, depois de percorrer o rio Madeira. Ficaria conectada assim a navegação do rio Madeira, no Brasil, com a do rio Mamoré, na Bolívia, combinação que seria levada para o nome da futura ferrovia: Madeira-Mamoré. A formalização da ideia veio com a assinatura entre os dois países do Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, em 1867, que da mesma forma marcava o início do envio de engenheiros para estudarem a construção da estrada de ferro. Estes engenheiros não eram preferencialmente brasileiros ou luso-brasileiros, mas norte-americanos e ingleses, ressaltando que, nessas primeiras tentativas, “nenhum engenheiro brasileiro ou boliviano que tivesse o mínimo de conhecimento sobre a região e seus terrenos foi convidado para opinar” (FERREIRA, 2005), o que desde já se configurava como um sinal preocupante.

Em 1870, o governo brasileiro concedeu ao coronel George Earl Church os direitos de construção da ferrovia por 50 anos, até então um projeto boliviano. A concessão determinava a ligação entre Santo Antônio e Guajará-Mirim, que deveria ser iniciada dentro de dois anos e terminada ao fim de sete. Com isto, através da liderança do coronel Church, juntamente com a firma empreiteira *Public Works*, seria iniciada a construção da estrada, ou como se sabe, seriam estes os primeiros a tentar.

A partir de 1873, enquanto Church se ocupou nos tribunais de Londres pedindo rescisão do contrato, alegando que fora enganado sobre a extensão da estrada e as condições da região, paralelamente tentava arranjar outra firma empreiteira para seguir com os planos da construção. A empresa norte-americana *Dorsay & Caldwell* aceitou continuar, mas imediatamente retornou aos Estados Unidos após a morte de um dos membros da comitiva por febre, abandonando assim Santo Antônio. Em 1875, foi a vez da firma britânica *Reed Bros. & Co.*, que não mostrou iniciativa alguma em se deslocar até a região e iniciar a preparação para a

construção, resultando na anulação do contrato por Church. Em 1877, surgiu a firma empreiteira *P. & T. Collins*, e o clima de euforia tanto de Church como dos Estados Unidos foi tão grande que ele afirmou: “Terminada essa obra monumental, a riqueza da Austrália e da Califórnia empalidecerão ante a produção aurífera das montanhas e dos riachos bolivianos” (FERREIRA, 2005, p. 111). Ora, se até no interior dos Estados Unidos, nas piores condições que se apresentaram, sempre houvera êxito em construções semelhantes, o problema era só encontrar uma firma empreiteira que estivesse disposta ao trabalho. Agora não havia qualquer possibilidade de fracasso naquele empreendimento.

Engano de todos. Naufragou o navio que levava 246 pessoas, 500 toneladas de trilhos e maquinaria e 200 toneladas de provisões, com destino a Santo Antônio. O ano é 1878 e o navio *Metropolis* tinha partido da Filadélfia para o porto de Santo Antônio em clima de grande entusiasmo, como relata Ferreira (2005). Entusiasmo que não conseguiu sustentar o navio, que estava impresentável para qualquer viagem. Todo o material foi perdido. O drama então começava.

Em 1878, os créditos da firma Collins em Belém e nos Estados Unidos foram cortados, e, sem dinheiro, os empregados perdidos em meio à floresta seguiram para Belém do Pará e mendigaram, tentando conseguir algum meio de voltar às suas casas.²⁷ O número de mortos no empreendimento só aumentava: de cerca de 719 pessoas que ali passaram, juntando com as 80 pessoas do naufrágio, aproximadamente 221 haviam morrido (FERREIRA, 2005). “Vencido pelo fracasso” da empresa Collins, o coronel Church abandonou seus planos da construção, que já levavam quase dez

[27]. Sobre esse episódio, Ferreira (2005, p. 122-123) escreve, a partir da análise de documentos da época, que cerca de 300 norte-americanos chegaram a Belém do Pará em péssimas condições, sem roupas, sem dinheiro, sem abrigos, pedindo esmolas e se entregando à bebida.

anos. O que Church e ninguém sabia era que outro fracasso já estava a caminho, sendo cultivado:

Em 1876, o cidadão inglês Henry Wickam coletou, no Amazonas, 70.000 sementes de *Hevea*, que levou para o jardim botânico de Kew, na Inglaterra. Convenientemente plantadas e tratadas, minaram cerca de 2.700. Estas plantas foram transportadas para a ilha de Ceilão, de onde se espalharam por todo o Oriente. No Brasil, desconhecia esse fato. (FERREIRA, 2005, p. 187).

Porém, por que a *Hevea brasiliensis*²⁸ e sua boa adaptação na ilha de Ceilão é importante para nós? Discutirei no momento oportuno. Por enquanto, vejamos os próximos aventureiros na construção da ferrovia que, até agora, só acumulava mortos.

Entre as tentativas falhas de construção da ferrovia, no século XIX, e a que viria no século XX, não há continuidades históricas, conforme afirma Hardman (2005). Em 1903, Brasil e Bolívia assinaram um novo tratado, o *Tratado de Petrópolis*, sobre suas regiões fronteiriças, no qual os Estados Unidos do Brasil assumiam a obrigação de construir, em território brasileiro, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré.

O governo brasileiro, resolvendo entregar a construção para alguma empresa particular, em 1905, destinou ao Ministério da Viação e Obras Públicas a elaboração do edital de concorrência. Logo de imediato à publicação do edital, a Embaixada Americana no Rio de Janeiro informou ao Governo de Washington sobre um engenheiro brasileiro que garantia a Percival Farquhar o grande

[28]. *Heveas brasiliensis* é popularmente conhecida como seringueira, é de origem tropical, sendo cultivada e utilizada de modo extrativo com a finalidade de produção de borracha natural. Disponível em: <http://www.ipef.br/identificacao/hevea.brasiliensis.asp>. Acesso em: 17 ago. 2017.

futuro que aquela ferrovia representava.²⁹ Imaginando os lucros que obteria com a ferrovia que “rasgaria” a região amazônica, explorando aquelas vastas terras, Farquhar comprou a concessão da ferrovia que estava com Joaquim Catrambi, em Londres.³⁰ Catrambi tinha ganho do seu concorrente, o engenheiro brasileiro Raimundo Pereira da Silva, alegando preços baixíssimos para a realização da construção, preços que eram irrealistas, porque acreditava no potencial lucrativo de Farquhar à frente daquele projeto.³¹

Percival Farquhar convocou seus antigos contratantes de ferrovias em Cuba e na Guatemala para superintenderem a cons-

[29]. Percival Farquhar (1864-1953) pouco figura nos livros de história. Embora tenha conseguido lucrar em seus empreendimentos, que foram muitos, relata-se que era um homem mais sonhador do que prático. Nasceu em York, na Pensilvânia, Estados Unidos, filho de Arthur Briggs Farquhar, um bem-sucedido industrial norte-americano, formou-se em Engenharia pela Universidade de Yale, participou da administração de várias empresas nos EUA. Nos anos de 1900, obteve concessões para abastecimento de eletricidade e construção de ferrovias em Cuba e na Guatemala. Suas primeiras atividades empresariais no Brasil ocorreram em 1904, com a fundação da Rio de Janeiro Light & Power e a retomada da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, quando obteve a concessão em 1907. Preocupado em melhorar a navegação do rio Amazonas para aumentar as rendas do porto de Belém, administrado pela Companhia Port of Pará, de sua propriedade, formou a Companhia de Navegação da Amazônia em 1909. Em 1912, quando acabava a construção da Madeira-Mamoré, foi à Rússia estudar um programa de industrialização do carvão. Nessa época, teve início uma campanha de cunho nacionalista contra o grupo econômico que liderava. Em 1914, perdeu tudo o que tinha no Brasil, às vésperas da Primeira Guerra Mundial, já que dependia da circulação e do investimento de capital estrangeiro, principalmente europeu. Os últimos passos de Farquhar puderam ser vistos em 1942, quando perdeu suas Companhias para a recém-criada Companhia Vale do Rio Doce e, dez anos depois, para o Banco do Brasil. Durante seus quase 20 anos em território brasileiro, Farquhar teve muitos dissabores, pois que criticava afirmando que não poderia ter ordem e progresso, ou uma ou outra. “Achava que, nos países tropicais, os reformadores (como ele) seriam derrotados pelos corruptos e nepotistas” (FERREIRA, 2005).

[30]. Joaquim Catrambi foi um especulador que se vangloriava de que tinha enriquecido desonestamente. Ele tinha suas tripulações para fazer naufragar rebocadores e barcas que traziam borracha do importante rio Madeira, depois de os segurar por um preço muito superior ao que valiam, como revela Ferreira (2005, p. 193).

[31]. O engenheiro Raimundo Pereira da Silva, em uma série de artigos no matutino do Rio de Janeiro em 1906, denunciou e criticou que os preços apresentados pelo projeto de Catrambi não tinham base na realidade. Mas nenhuma atitude foi tomada pelo governo. A irregularidade já começava com o edital de concorrência, que privilegiou o projeto estrangeiro de Catrambi, com capital inglês, em detrimento dos estudos de Pereira da Silva, que representava o capital nacional, baseado nos seus estudos da região. Pereira da Silva, em 1906, avisou e renunciou o fracasso da empreitada (FERREIRA, 2005, p. 196). Mas não só ele, Hardman (2005, p. 161) mostra que, “numa das críticas mais convincentes à construção da Madeira-Mamoré, o engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, em 1910, numa obra clássica, alinha uma série de argumentos técnicos e geoeconômicos para demonstrar a insensatez do projeto, que, no século XX, parecia ainda mais descabido”.

trução da ferrovia, através do grupo *May, Jekyll & Randolph*. Entre Santo Antônio e Porto Velho, construíram um hospital para os envolvidos na construção, conhecido como hospital da Candelária; e, quando digo “construíram”, me refiro aos empregados subordinados de Farquhar, pois não há registros de que o empresário tenha alguma vez pisado nas terras da ferrovia. A Companhia de Farquhar, *Madeira-Mamoré Railway*, tinha seu representante no Brasil, Alexander Mackenzie,³² também responsável por recrutar empregados e operários nos Estados Unidos (engenheiros, médicos e altos funcionários) e os demais, principalmente operários, em todo o mundo, introduzindo, a cada mês, novas levas de trabalhadores para substituir os invalidados e mortos.³³ Trabalhadores que eram atraídos pela promessa de ficarem ricos, pelo gosto à aventura em terras desconhecidas ou também por pretenderem anonimato nas selvas amazônicas, livres das complicações de toda sorte de suas vidas irregulares em seus países de origem.³⁴

Nos acampamentos de construção, os engenheiros e médicos eram, na maioria, norte-americanos. Os serviços de engenharia se dividiam nas turmas de exploração e projeto, locação e a da construção. Estes eram considerados os “empregados” pela firma, enquanto que os “trabalhadores” eram operários, maquinistas,

[32]. Percival Farquhar, como chefe do conglomerado de empresas, ficava sempre no Rio de Janeiro, nunca tendo ido ao local de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Os infortúnios cotidianos eram resolvidos pelos seus representantes no Brasil. Alexander Mackenzie foi um advogado canadense que, juntamente com Farquhar e o engenheiro norte-americano F. S. Pearson, fundou, em 1904, a Rio de Janeiro Light & Power.

[33]. Hardman (2005) pontua que, dos dados oficialmente exibidos pela empresa, sabe-se que foram importados, entre 1907 e 1912, 21.817 trabalhadores de cerca de cinquenta nacionalidades diferentes; desse total, foi computada pelo serviço sanitário da companhia a morte de 1.593 pessoas. No entanto, estes são os dados oficiais das autoridades à frente da ferrovia. Estudiosos como Hardman (2005) e Ferreira (2005) supõe ser um número maior.

[34]. A companhia de Farquhar possuía uma agência bancária em Porto Velho, mas “(...) era bem remota a possibilidade de os trabalhadores enviarem dinheiro às suas famílias, no estrangeiro. Os que não o gastavam em Santo Antônio, que à época da construção era também antro de vício, gastavam-no para poder abandonar o local, com vida” (FERREIRA, 2005, p. 213).

foguistas e mão de obra para o assentamento dos dormentes.³⁵ De acordo com Ferreira (2005), havia um mútuo respeito entre as duas categorias de assalariados, entre os norte-americanos empregados de alta hierarquia, e os trabalhadores braçais brasileiros e de outras nacionalidades, porém, mesmo com o respeito na convivência, era comum nas relações entre os trabalhadores as desordens, que resultavam muitas vezes em crimes. Ali, o trabalho começava logo cedo, era exaustivo e exigia muito daqueles sujeitos estrangeiros e brasileiros submetidos às condições climáticas tropicais, abrindo uma mata desconhecida pela maioria. Como haveriam de manter a sanidade nesse ambiente?

(...) certo dia, um grupo deles [trabalhadores] resolveu fugir. Na calada da noite, 75 italianos abandonaram Santo Antônio, penetraram na espessa Floresta Amazônica e tomaram o rumo da Bolívia. Não levavam alimentos, nem nada que os auxiliasse na viagem. Desapareceram no meio da mata, e nunca mais ninguém soube deles: se morreram de fome, de doenças ou de ataques dos índios.³⁶ (FERREIRA, 2005, p. 115).

Muitos apresentavam sinais de alienação mental. A doença do irlandês Manning, por exemplo, foi assim descrita por um engenheiro: (...) Certa vez,

[35]. Hardman (2005, p. 208-209) faz uma discussão interessante sobre “dormente”: dentro da concepção da língua portuguesa, a tradução direta do inglês britânico “sleeper” designa as travessas de madeira que assentam os trilhos na via permanente. “Ora, só dorme quem está vivo, embora esquecido. Ao mesmo tempo, o sono é o principal atalho em direção à morte. Os dormentes carregam toda essa ambiguidade”, própria da ferrovia.

[36]. No que se refere à presença indígena, Hardman (2005) alerta que os ataques dos índios durante este período da construção da EFMM pertencem quase ao domínio da lenda, acreditando que, “desde o século XVII e sobretudo no XVIII, já havia sido completada, com bandeirantes, jesuítas e homens a serviço da centralização pombalina, grande parte da obra destruidora das culturas indígenas naquela região. Por isso, talvez, na construção da ferrovia, em especial no início do século XX, apareçam tão raros relatos sobre conflitos com indígenas” (p. 27-28). De fato, os registros são escassos, no entanto, pela obra de Ferreira (2005), é possível a leitura de mais registros do contato entre indígenas e trabalhadores, de forma que, ao longo deste estudo, pontuarei nos momentos oportunos.

passou a mão numa espingarda e fez menção de dispará-la a esmo pelo acampamento, repetindo sempre: “Os demônios estão me perseguindo. Já os expulsei uma vez, mas eles vêm de novo, em bando, me lamber”. (FERREIRA, 2005, p. 118).

Em face do desaparecimento daqueles que fugiam, fica o terror psicológico das possibilidades de seus destinos e das finalizações de suas “tramas”, que naquela selva só poderiam ter um desfecho trágico. Se conscientemente esse terror fazia parte do imaginário, com as febres e doenças, também vinha em forma de delírios inconscientes, como cenas de um filme de terror. Como a engenharia dos trilhos exigia condições técnicas ideais, traçados simetricamente planejados e uma execução com material do que havia de mais atual, a medicina enfrentava seus próprios desafios, ao que o médico Oswaldo Cruz relata: “A região está de tal modo infetada que sua população não tem noção do que seja o estado hígido e, para ela, a condição de ser enfermo constitui a normalidade” (FERREIRA, 2005, p. 279-280).³⁷

Agravando a situação que era complicada, é dito que grande parte dos trabalhadores resistia a tomar quinina, uma medida profilática que era obrigatória a todos aqueles que estavam ligados à construção, para evitar contrair doenças como a malária, uma vez que adoecer ali só resultava em morte: ou o sujeito realmente morria de febre, malária, beribéri, ou, depois de meses de trabalho, teria seu tratamento custeado pela Companhia, geralmente se tornando um inválido.³⁸ Assim, convictos de seus trágicos desti-

[37]. Oswaldo Cruz (1872-1917) foi um médico, higienista e cientista brasileiro. Assumiu a direção do serviço de saúde pública do Rio de Janeiro a convite do Presidente Rodrigues Alves e do Ministro J. J. Seabra, período em que conseguiu tornar obrigatória a vacina contra a varíola, medida recebida com resistência pela população e que desencadeou a Revolta da Vacina. Foi contratado pela Madeira-Mamoré Railway para realizar estudos sanitários na região amazônica, conseguindo melhorar as condições de higiene no Amazonas e em Belém do Pará. Adaptado de: <http://www.academia.org.br/academicos/osvaldo-cruz/biografia>. Acesso em: 17 ago. 2017.

[38]. A quinina é um medicamento natural extraído da casca de uma árvore chamada quina, sua única fonte natural. Estudos relatam que seu uso tem origem nos índios quéchua, habitantes do Peru e da Bolívia, sendo

nos, trabalhavam ora no silêncio assombroso da selva, ora na sinfonia ensurdecadora das aves de diferentes espécies e no balançar da vegetação, como homens condenados, que “colecionam bilhetes de entrada para o avesso do céu” (HARDMAN, 2005, p. 114-115).

Francisco Foot Hardman (2005) responsabiliza o saber sistemático da medicina sanitária na região com o êxito na conclusão e inauguração da ferrovia em 1912, em uma aparente “vitória do capital sobre o trabalho e a natureza”, pois, sem os avanços da medicina, não haveria trabalhadores para se colocar o último dormente. No entanto, não era um sucesso da medicina contra sua grande adversária, a morte: “Não se trata de acabar com a morte e a doença, mas de administrá-las em níveis sofríveis – não para a humanidade ou a civilização em geral, mas para a companhia particular que empreitou as obras” (HARDMAN, 2005, p. 163), porque a mão de obra trabalhadora representa lucro, não pode ser afetada ou atrasar o trabalho, ela deve ser útil durante o tempo em que se precisa ser útil para fins de obtenção de lucro e realização das suas metas. O progresso científico estava sendo posto no preâmbulo da escuridão, ou escravidão.

A Madeira-Mamoré era assim o “espetáculo privilegiado da civilização capitalista” nas terras amazônicas, uma barbárie nascida do progresso técnico, através da combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira. Esse novo “tipo capitalista” fora produzido no início do século XX, nos Estados Unidos, na Inglaterra, que cortavam seus territórios e o mundo com os trilhos de ferro e as máquinas a vapor, estendendo seus horizontes comerciais como “seus sonhos pelo mundo”. É o período de intensa consolidação das grandes empresas e corporações que surgiam e caminhavam no mesmo sentido: o de

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, explorando sua capacidade de diminuir a febre e controlar a dor e a inflamação (NEELEMAN, 2011, p. 169).

monopólio, fruto de um processo de industrialização norte-americano que, como discute Leandro Karnal (2013), cresceu mais do que a demanda por bens de consumo ou por serviços ferroviários, com altos custos.

Em busca de rentabilidade, alguns desses homens de negócio, com o intuito de limitar a concorrência e dividir os lucros, formam monopólios, comprando e retirando do negócio empresas concorrentes ou unindo empresas correlatas, em vários níveis da produção e distribuição de produtos. Estima-se que, entre 1888 e 1905, foram formados 328 conglomerados ou empresas consolidadas, fruto dessa euforia industrial e monopolização. Figuras como Percival Farquhar representam o orgulho do crescimento financeiro imbuído da vontade de integrar os Estados Unidos e torná-lo competitivo diante das maiores nações industrializadas da Europa. Para estes homens dos cartéis, o “eventual sofrimento social causado seria infinitamente inferior às recompensas trazidas àqueles laboriosos espíritos independentes, que, por meio do trabalho, atingiam a plenitude econômica” (KARNAL, 2013, p. 157), pois acreditava-se que estes homens eram capitães da indústria norte-americana e, portanto, uma camada social de respeito e inspiração.

Abrir as portas para esse “capital empreendedor estrangeiro” era trazer para o Brasil o estímulo necessário para a modernização do país, através do símbolo da modernidade, uma ferrovia, que seria construída com muito trabalho, mesmo que esta tenha custado quatro vezes mais o orçamento que havia sido apresentado em 1905, além de ceifar a vida de inúmeros sujeitos, que figuraram nos túmulos do cemitério da Candelária como desconhecidos ou foram engolidos pelo rio Madeira.³⁹

[39]. Por que ferrovias? Na década de 1850, nos Estados Unidos, há um forte surto de crescimento em que a industrialização do país terá como mola central a construção de estradas de ferro, para diminuir as distâncias entre centros de matéria-prima e indústria. As ferrovias ligavam o país por meio de cinco ferrovias intercontinentais, criando novos padrões de tempo e hábitos de trabalho, acelerando o crescimento demográfico do

Enredo de uma história dramática, encenava-se a tragédia: em 1912, a *Hevea brasilienses*, coletada em 1876 pelo inglês Henry Wickam, tinha se adaptado e se desenvolvido muito bem nas plantações inglesas na Ásia, obtendo sucesso no mercado internacional de coleta da borracha, destronando o monopólio que até então era da Amazônia. É o início do fim do ciclo da borracha, produto principal transportado pela Madeira-Mamoré, que agora começava, teoricamente, a deixar de fazer sentido porque, em seus vagões, já não entraria o seu principal e rentável passageiro – a borracha.

A LITERATURA RECORDA OU ACORDA?

A história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) por si só é uma narrativa que alguns acreditam dispensar qualquer outra tentativa de recriação a partir do suporte literário, como o autor Francisco Hardman, ao acreditar que essas tentativas no geral falharam do “ponto de vista da reconstrução literária de uma experiência humana capaz de representar-se por si mesma” (HARDMAN, 2005, p. 133), mas que, ao mesmo tempo, conclui seu trabalho em *Trem-fantasma*, deixando um convite ao leitor quando sugere a possibilidade de recomeçar a trama de diferentes maneiras e em qualquer lugar.⁴⁰ É nessa brecha que acredito na possibilidade de que o romance de Márcio Souza, *Mad*

Oeste (Adaptado de: FERNANDES & MORAIS. Os tempos Modernos e os Magnatas da indústria. In: KARNAL, Leandro [org]. *História dos Estados Unidos*. São Paulo: Contexto, 2013).

[40]. Em nota, Hardman (2005) afirma considerar a tentativa de Márcio Souza, com *Mad Maria*, a melhor das tentativas de transfiguração para o romance. Porém, critica quanto ao equilíbrio da narrativa “em função de certo esquematismo anti-imperialista, que obriga a uma complicação empobrecedora do enredo. Em sua opinião, apesar de *Mad Maria* apresentar alguns momentos de tensão dramática bem construídos, os melhores momentos literários em torno da Madeira-Mamoré pertenceriam ao gênero memorialístico.

Maria, se encaixa como uma tentativa de retomar esse acontecimento histórico com a verossimilhança na sua narrativa, com um engajamento de denunciar e provocar o leitor a se questionar se isso aconteceu ou poderia ter acontecido, “revelando” tramas e personagens que se assemelham aos sujeitos outrora envolvidos na construção da ferrovia:

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, 2005, p. 11).

Elucidando seu objetivo, as primeiras linhas de Márcio atestam de forma imperativa que “há muito de verdadeiro”, mas também “não passa de um romance”, portanto suas intencionalidades só podem ser compreendidas quando entendemos a literatura como um registro social, uma reflexão e leitura sobre a cultura e suas questões, que cria uma memória e envolve memórias permeadas de intencionalidades, a que só podemos chegar ou “desvendar” explorando as camadas da obra.

A primeira tentativa de transformar a epopeia da ferrovia no gênero literário de romance surge em 1963, com Barros Ferreira, em *O romance da Madeira-Mamoré*. Em 1979, Kurt Falkenburger publica *As botas do diabo*, que também possui a construção da ferrovia como pano de fundo para sua trama. Até então, no meio literário, não foi possível identificar outras produções anteriores a esta até a vinda de Márcio Souza, quando escreve *Mad Maria* entre 1977 e 1980, publicando-a em 1980.⁴¹ Escritas e publicadas em períodos

[41]. Algum tempo depois, o escritor Antonio Cândido da Silva, em 1997, publicou em forma de poema “Madeira-Mamoré: o vagão dos esquecidos”, a que Hardman (2005) comparou com uma espécie de “Os Lusíadas de Rondônia”.

próximos, finais do século XX, a literatura de Márcio Souza recorda a história da estrada de ferro ou acorda com a popularização da história através do romance histórico?

Durante a década de 1980, muitos estados da região Norte do Brasil foram visitados por diversos jornalistas estrangeiros, atraídos pelas discussões em torno da destruição do maior “vale verde” do mundo, a Amazônia. Tais discussões ganhavam destaque, principalmente, no âmbito internacional, que costumeiramente enxergava o território amazônico como uma área estratégica de disputas entre países. Para além desse contexto, vivia-se um período conturbado na história do Brasil, segundo Salvatore Santagada (s/a): a saída da ditadura militar em uma conjuntura internacional de grandes somas de recursos e aplicações em investimentos para a realização de empréstimos bancários, um endividamento que estimulava a introdução de novos métodos de administração e novas tecnologias, como a modernização do setor agrícola com equipamentos mecânicos, visando à produção de matérias-primas e alimentos para a indústria nacional e para exportação; e a consolidação do mercado de trabalho urbano, como a indústria, o comércio e os serviços.

Diante desse cenário, a situação social brasileira se agravava com a classe média alta privilegiada, único setor capaz de desfrutar dos benefícios do “crescimento econômico”, enquanto os trabalhadores assalariados prejudicavam-se por uma política de arrocho salarial, organizando frentes de resistência e movimentos sociais para a luta por melhoria das suas condições de vida, que encontrariam espaço no processo de abertura política para suas reivindicações. Assim, a partir da década de 1980, o Brasil enfrenta uma “década perdida”, submerso em crises econômicas e sociais, e com elas o imaginário e os escritos sobre a região amazônica, até então recorrentes, continuam a produzir em sua maioria uma imagem distorcida da região, sendo comercializada para o exte-

rior como um lugar onde não há civilização, um lugar inóspito, selvagem, atrasado, onde tudo é corrompível, servindo apenas para exploração, justificativa maior do discurso colonialista.⁴²

Márcio Souza, em escritos anteriores, já lutava para “descristalizar” essa imagem. Para ele, a sociedade amazonense não teme mais a modernidade porque sempre esteve em contato com ela, o que revela que a região possui um perfil bem diferente do que a mídia retrata. Em 1977, afirma:

Afastando-se os entulhos promocionais, as falácias da publicidade e a manipulação dos noticiários, de acordo com os interesses econômicos, nota-se que a Amazônia vem sendo quase sempre vítima, repetidamente abatida pelas simplificações, pela esterilização de suas lutas e neutralização das vozes regionais. (SOUZA, 2002, p. 31).

Márcio entende que as vozes regionais e as lutas de seu povo devem ser levadas em consideração e ouvidas para que sejam efetivados projetos de desenvolvimento na área. Sem isso, torna-se impossível qualquer tentativa de implantação e sucesso econômico na região por terceiros. Percebe-se que a inquietação do autor não é a modernização, pois ela é um fato inevitável, mas como essa modernização mal conduzida e violenta é estabelecida e destrutiva. E pior, esse tipo de modernização encontra respaldo na fundamentação de um discurso colonialista de levar o progresso e o desenvolvimento para os “necessitados”, discurso este que se revela embebido pela dominação e superioridade em relação ao

[42]. Miguel Nenevé (2011) segue adiante sobre as visões a respeito da Amazônia na década de 1990, após a morte do seringueiro e líder sindicalista Chico Mendes, quando muitos jornalistas, fotógrafos, escritores e cineastas se dirigiram à região brasileira para relatar o que estava acontecendo com o “pulmão do mundo”, mas que, camuflados pelo discurso de “uma preocupação com a ecologia e com a salvação da floresta tropical”, teciam representações classificatórias e colonizadoras, ressaltando os estereótipos que ainda hoje são presentes nessas discursividades elaboradas para uma audiência estrangeira.

outro. O primitivo/bárbaro contra o civilizador e, portanto, superior. Contudo, afirma Todorov (2010) que:

Na verdade, nenhum indivíduo – ainda menos, um povo – poderia ser inteiramente “civilizado”, neste sentido da palavra: ele pode somente ser civilizado em maior ou menor grau; aliás, o mesmo é verdadeiro em relação ao termo “bárbaro”. A civilização é um horizonte do qual podemos nos aproximar, enquanto a barbárie é um fosso do qual estamos nos afastar (...). Os atos e as atitudes é que são bárbaros ou civilizados, e não os indivíduos ou os povos. (TODOROV, 2010, p. 33).

A civilização e a barbárie são vistas respectivamente como horizonte e como fosso, enquanto nos aproximamos de uma, nos afastamos da outra, ou seja, essa escala é relativa e depende unicamente do posicionamento do sujeito.⁴³ Em Márcio, tudo isso estava sendo digerido na década de 1980, esse enaltecimento através de um otimismo cego no progresso, “tornando o progresso o único objetivo da humanidade e não a humanidade com o objetivo em comum de progredir” (BENJAMIN, 1985), homens que apenas reproduziam a ideia de progresso que lhes era vendida.

É nesse sentido que o autor manauara investiu, em sua escrita literária, uma visão de retomada do acontecimento histórico, ressaltando a sua resistência, a partir de seu lugar de fala e ofício de literato, a esse inconformismo que leva o autor à tomada de uma atitude: encontra, na ferrovia Madeira-Mamoré, respaldo para contestar a construção de uma nova empreitada megalomaniaca – a Transamazônica –, destinada, assim como a EFMM, a cortar o país e mobilizar social e economicamente um país com

[43]. Mantereí essa concepção de Tzvetan Todorov aliada a Márcio Souza para analisar seus personagens em outro momento.

urgências maiores, uma ousadia em que “o capitalismo não tem vergonha de se repetir”. Começa a ser gerada, assim, a *Mad Maria*, título peculiar que imagina a ferrovia como uma pessoa. A explicação da peculiaridade do título vem ao leitor em uma passagem do livro, quando um engenheiro a admira:

Mad Maria foi o nome com que os homens decidiram batizar a locomotiva que estava ali trabalhando. Para ele, havia alguma coisa de contraditório na escolha do nome. Nas línguas latinas que eram faladas na América do Sul, locomotiva é uma palavra feminina e teria sido fácil identificar a eficiente máquina com uma mulher. Mas, em inglês, é uma palavra neutra e fora homens de língua inglesa que batizaram a locomotiva. De início, Collier chegou a pensar que o nome poderia ser explicado pelo costume de os norte-americanos aplicarem nomes de mulheres em calamidades, como furacões e tornados. Mas a locomotiva estava comprovando, muitas vezes, que não era nenhuma calamidade. Para uma louca, a locomotiva Maria até que estava cumprindo seu dever com fidelidade. Enquanto mulher, ela estava galhardamente resistindo onde muitos homens fortes e duros estavam se deixando abater. (SOUZA, 2005, p. 184-185).

Em nota, Hardman (2005) cita o estudo de Hugo Ferreira (1969), *Reminiscências da Madmamrly e outras mais*, pontuando que “Madmamrly era a forma abreviada com que os norte-americanos se referiam à companhia. Daí derivaram as corruptelas Mad Mary e, com Márcio Souza, Mad Maria”. Além da associação da ferrovia com a figura feminina “impetuosa” e “indomável”, evidenciamos o jogo de palavras em inglês que, supomos a partir da pesquisa documental de Márcio Souza, se inscreve no romance como uma crítica do autor à forte presença estrangeira no empreendimento. A mesma crítica, em forma irônica, é retomada ao final do romance,

quando o autor assume seu lugar ativo de amazonense e suspira: “Ah, que belo país é o nosso Brasil, onde um escritor de língua neolatina pode fazer um romance inteirinho cheio de personagens com nomes anglo-saxões” (SOUZA, 2005, p. 458). Este mesmo escritor neolatino enfrentou dificuldade quanto ao trabalho de pesquisa pelos mesmos motivos da existência de nomes anglo-saxões.

A maioria das firmas encarregadas da construção da ferrovia eram norte-americanas e, estando próximos a 1980, a história era feita dentro das concepções dos modelos positivistas, ditos “oficiais”, por meio da análise documental que ressaltava os grandes feitos dos homens que estavam à frente dos acontecimentos. Logo, sobre a ferrovia, havia apenas a documentação das firmas estrangeiras, responsáveis pela construção e não mais existentes. Márcio Souza destinou-se, então, a procurar essa documentação. Foi talvez uma sandice ainda maior, como relata o próprio autor, porque fora obrigado a sair pelo país e pelo mundo buscando informações na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro; em Paris, no Museu Britânico; e na Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos.

Na procura de uma fundamentação consistente, Márcio não se deixou cair na “descrição do próprio umbigo”, fez pesquisas exaustivas sobre como era a medicina tropical no início do século, como era o ensino da medicina no início do século nos Estados Unidos (DIMAS, 1982, p. 11) e se organizou para viajar até Porto Velho, com o objetivo de fazer investigações para seu romance. Porém, lá encontrou dificuldades que foram além da organização dos arquivos públicos da cidade: “(...) tive que vender a sinopse do romance pra um produtor de cinema, amigo meu (...) o editor não se interessou em me ajudar. Nenhum editor brasileiro vai adiantar dinheiro (...) Ele acha que a gente vai ficar com o dinheiro dele e que não vai escrever livro nenhum” (DIMAS, 1982, p. 11). A ideia do autor era clara: romanciar historicamente a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) nos três primeiros

meses de 1911, um ano antes da finalização da obra, retratando os engenheiros, médicos, enfermeiros e trabalhadores envolvidos na árdua rotina da construção, enquanto o cenário político do Rio de Janeiro do início do século XX vivia imerso nas tramas políticas, empresariais e amorosas que circulavam em torno do projeto de construção da estrada de ferro.

Contornadas essas situações, vieram a publicação e o sucesso editorial através de inúmeras edições, traduções e críticas. Carlos Antônio Magalhães Guedelha e Thays Freitas Silva (2014) relembram a crítica do também literato amazonense Arthur Engrácio sobre Márcio, definindo-o como homem de “temperamento impetuoso e de aberta franqueza”, um “artista vingativo”, comparando-o a Eça de Queiroz na luta contra a burguesia, que se assemelha à noção por nós levantada de, ao “exprimir a dor” e os “demônios” através do romance, Márcio colocou-se como uma figura movida pelo ressentimento do vivido, do experimentado, do visto e do perpassado.⁴⁴

Nas críticas jornalísticas, Antonio Zago, na *Folha de S. Paulo* de 21 de julho de 1980, refere-se a Márcio como “um autor que denuncia a colonização”, dando espaço também para o autor proclamar que “a história da Amazônia é a mais oficial, a mais deformada, encravada na mais retrógrada e superficial tradição oficializante da historiografia brasileira”. Com isto, concordo que a perceptível escolha “ácida” das palavras de Márcio Souza não se limita aos seus romances e escritos literários, mas como modo operante de vida, como prática dentro da sociedade na busca por “desmascarar” uma história oficial. Isso resulta no reconhecimento pelos seus pares no cenário de escritores contestadores da realidade social a que estavam submetidos, os “malditos escritores”, que, no

[44]. Pierre Ansort (2004, p. 15) afirma ser preciso “considerar os rancores, as invejas, os desejos de vingança e os fantasmas da morte, pois são exatamente estes os sentimentos e representações designados pelo termo ressentimento”. Acredito que os indícios desse ressentimento podem ser identificados na trajetória pessoal e no transpor desse ressentimento na escrita de autor.

dossiê “Extra”, organizado pela *Revista de São Paulo* em 1977, (Fig. 1) são aqueles que “não se emendam: sempre falando no miserê geral, no desemprego e no emprego da força; no feijão, na carne dos amantes, futebol, homossexualismo, cadeia; sempre falando no coração, fígado e intestinos da realidade brasileira. Raça maldita” (RIAUEDEL, 2015), ou seja, escritores que trazem à tona os sujeitos dos processos históricos sob uma perspectiva social.

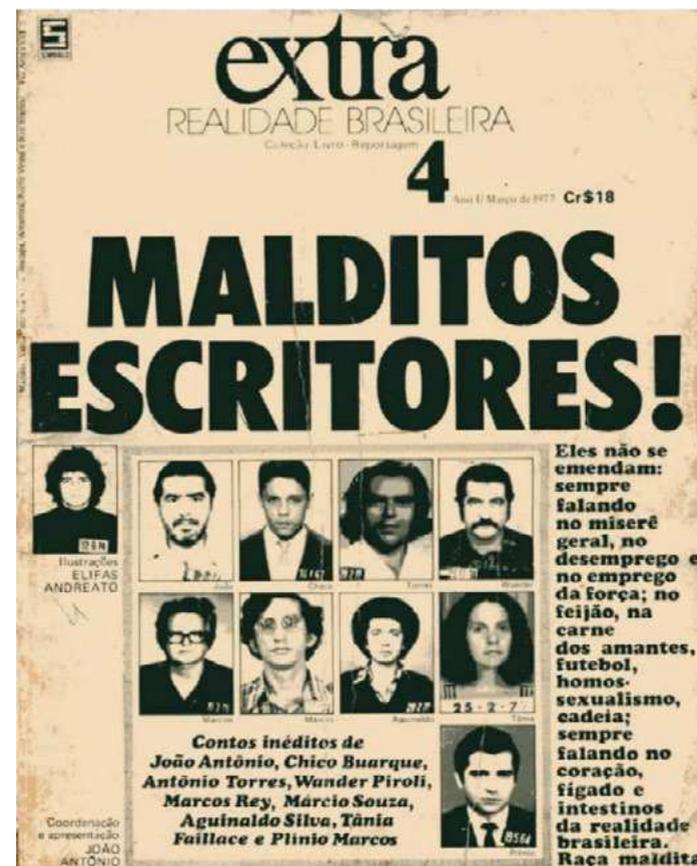


Figura 1 - Publicação do número 4 da Revista de São Paulo “Extra”, que trazia um dossiê organizado por João Antônio, com nove contos inéditos de nove autores diferentes. Anexo do artigo Teresa – Revista de Literatura. Disponível em: www.revistas.usp.br/teresa/article/viewFile/98596/97257. Acesso em: 17 ago. 2017.

Seguindo com a recepção de *Mad Maria* nas críticas jornalísticas, Carlos Alberto Luppi, em “O Brasil denunciado em *Mad Maria*”, na *Folha de S. Paulo*, de 02 de agosto de 1980, inicialmente coloca Márcio como “um dos mais importantes autores nacionais” ao dar ao leitor o “melhor romance brasileiro dos últimos anos” (Fig. 2). Para Luppi, o “irônico, fino, arguto e incisivo” autor escreve uma profunda denúncia sobre uma situação de miséria e exploração que consiste em um desrespeito aos direitos humanos, arquitetada pela ambição que carrega em *Mad Maria* todos os seus detalhes e males, “ambição de todo dia que avança como um trator sobre sentimentos, sobre princípios, sobre consciências”.

Ora, trata-se da abordagem que o autor dá aos seus personagens fictícios, o peso de suas decisões que partem de um referencial histórico para a constituição de personagens que se aproximam daquilo que já foi e poderia ter sido. Luppi prossegue ainda compreendendo o alerta contido na obra, “onde em cada canto mata-se, rouba-se, saqueia-se. A vida. A riqueza nacional. O homem. À mercê do jogo de interesses dos gabinetes que decidem, da corrupção, do falso moralismo dos prepotentes”, o que se torna claro quando, nesta altura, temos em mente as condições de escrita de Márcio. E aqui faz-se necessário pontuarmos que mais do que uma retomada do acontecimento histórico dramático que foi construção da ferrovia, o autor revela muito mais sobre seu tempo, sobre as continuidades históricas que marcavam insistentemente a região Norte e o Brasil.

A percepção de Luppi também caminha nesse sentido, pois enfatiza a palavra “denúncia” quando se trata do autor e registra “mortes, doenças, infortúnios, desesperos, miséria e irregularidades observados na construção da ferrovia que, de resto, é o que se pode observar nos dias de hoje em todo o país (...) por acaso alguma coisa mudou de 1911 para 1980? Os saques da riqueza nacional continuam”, recomendando por fim a obrigatoriedade da

leitura pela inovação na linguagem literária irônica, direta, jocosa, “convincente”. Entendo o “convincente” de Luppi como a aproximação da literatura com a história, na tentativa de enriquecer seu enredo com acontecimentos históricos, mesclando com a sua liberdade de escrita e descompromissada de uma “verdade”, mas que a partir dessa relação busca ser então “convincente”.

O Brasil denunciado em “Mad Maria”

CARLOS ALBERTO LUPPI

Com seu novo livro “Mad Maria” (Ed. Civilização Brasileira, 354 pags., Cr\$ 320,00), o escritor Márcio Souza coloca-se, definitivamente, como um dos mais importantes autores nacionais. Irônico, fino, arguto e incisivo, este amazonense de 34 anos nos dá o melhor romance brasileiro dos últimos anos. Quem tiver dúvidas, basta conferir. Obra forte, agressiva, denunciadora dos bastidores de um país comandado pelas multinacionais infiltradas nos centros de decisão e assentadas como abutres em nossas riquezas.

“Mad Maria” é a história da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, de 366 quilômetros, construída no início do século pelo Sindicato Farquhar, na selva amazônica — uma autêntica síntese de um país saqueado e progressivamente destruído e roubado em suas riquezas. “Mad Maria”, nome da máquina que experimentava os trilhos em construção, é um livro de profunda denúncia de uma situação de miséria, exploração, desumanidade e desrespeito aos direitos humanos. Relata, a partir de um fato histórico, todo um jogo de interesses em ação no país e que o corrói implacavelmente. Mortes, miséria, destruição, escravidão, corrupção generalizada compõem o clima da construção da célebre ferrovia, chamada de “ferrovia do diabo”. Sob seus trilhos que avançavam em terrenos alagadiços se encontram enterradas milhares de pessoas que não resistiram às dificuldades da selva e à implacabilidade da exploração nas relações de trabalho.

“Mad Maria” é a história da ambição com todos os seus detalhes e males. A ambição de todo dia que avança como um trator sobre sentimentos, sobre princípios, sobre consciências. A dor de cada momento de um povo e suas riquezas entregues ao lucro desmedido, ao capitalismo cego, imoral, que compra consciência, vontade, mata pessoas, destrói nacionalidade e identifica o mundo como um objeto a ser manobrado e explorado cada vez com maior in-



Souza, ouferi um país saqueado.

tensidade. Márcio Souza alerta o país de “Mad Maria”, onde, em cada canto mata-se, rouba-se, saqueia-se. A vida. A riqueza nacional. O homem. À mercê do jogo de interesses dos gabinetes que decidem, da corrupção, do falso moralismo dos prepotentes. Um jogo de intrigas palacianas a desnudar a verdadeira face dos colaboracionistas de grupos econômicos que sempre saquearam a nação.

Junte-se a isso o painel cruel de mortes, doenças, infortúnios, desesperos, miséria e irregularidades observados na construção da ferrovia que, de resto, é o que se pode observar nos dias de hoje em todo o país. Se a ferrovia foi vendida como ferro velho em época recente, a máquina destruidora de homens, de vidas e de consciências continua a tráfegar pelo Brasil. Por acaso alguma coisa mudou de 1911 para 1980? Os saques da riqueza nacional continuam. A exploração permanece. Direitos continuam desrespeitados. A destruição é a mesma. O Brasil é uma imensa “Mad Maria”. O livro de Márcio Souza é leitura obrigatória. Por tudo isso e também porque usa uma linguagem literária nova e convincente. Vai marcar época.

Figura 2 - “O Brasil denunciado em Mad Maria”. Crítica de Carlos Alberto Luppi para *Folha de S. Paulo* em 02/08/1980. Acervo digital da *Folha de S. Paulo*

Aproximação que, para Jefferson del Rios, é vista a partir do título de sua crítica para a *Folha de S. Paulo*, em outubro de 1980: “Márcio Souza tira o passado a limpo”. Del Rios relatou que o autor revelou a “jogada diplomático-empresarial que – suprema mentira – passaria à história oficial como heroica façanha nacional”, considerando que “o que Percival Farquhar e Rui Barbosa conversam é coisa de romance, embora de resultados palpáveis”. Afirmou que Márcio Souza, dessa maneira, escreveu ficção e história em forma de drama e denúncia, mas sem se pautar exclusivamente no caráter denunciador do acontecimento, uma vez que “o bom romance social não é um calhamaço de denúncias e calamidades. Há que ter imprevistos, aventuras, amores dentro do quadro geral da crítica precisa”, e o autor soube aproximar-se da história e medir as dosagens de seus usos para não cometer abusos.

As leituras e os significados que vão sendo construídos a partir do contato com *Mad Maria* não se limitam ao texto escrito e à análise interna de suas palavras. Devemos pensar como os mesmos textos podem ser diversamente apreendidos, manipulados, compreendidos não somente na leitura de sua “denúncia” textual, mas nas formas de ler, na inscrição da obra em um espaço, no manuseio do material pelo leitor ao primeiro contato. Chartier (2002, p. 71) chama a atenção do leitor e pesquisador sobre os sinais que os textos emitem e que jogam com as convenções literárias aceitas e o “horizonte de expectativa” do público, que contribuem para “modelar as antecipações do leitor face ao texto e

para atrair novos públicos ou usos inéditos”. Esses sinais, às vezes conscientemente, são propostos pelo próprio autor na definição das formas de leitura da obra, como a presença do autor na etapa inicial de produção do livro, ao lado do editor, até a finalização da capa e impressão, contribuindo para o formato final da obra. Pensando nisto, vejamos brevemente em que medida as capas de seis edições de *Mad Maria* representam as intencionalidades do romance histórico de Márcio Souza.

Na suposta primeira edição de 1980, publicada pela Civilização Brasileira, temos na capa uma mão pintada de verde, azul e branco; no centro da palma da mão, um círculo em tom avermelhado mostra, de forma tímida, a ferrovia. A mão, aparentemente em movimento, captura ou joga alguns homens, que ficam assim deitados no chão, em preto e branco, contrastando com o sangue que escorre de seus corpos. É possível a leitura de que a mão representa a bandeira do Brasil, em suas cores e formato – o círculo na palma da mão, na qual as palavras “ordem e progresso” imperam, temos a ferrovia representando de forma sanguinária (em tom avermelhado) o lema –, provavelmente jogando os corpos das suas vítimas, vítimas da ferrovia e da ambição do país e de empresários estrangeiros (Fig. 3).

Com a edição de 1981, publicada pela Argos Vegara, a ferrovia é descrita em um curto texto como “inútil”. Seu cenário consiste na ausência de sujeitos, predominando apenas a selva amazônica que “sufoca” o caminho estreito da ferrovia. Aqui, é velado o destino dos personagens, apenas a ambientação nos é passada (Fig. 4).

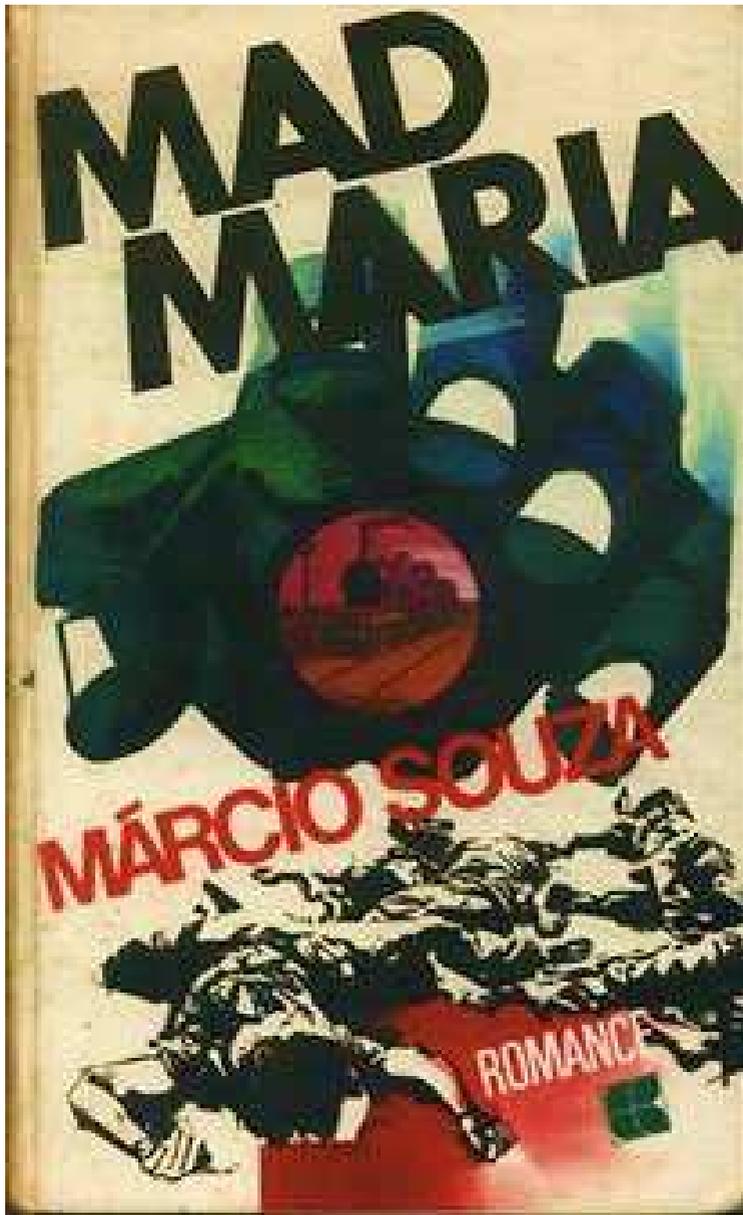


Figura 3 - *Mad Maria*, Márcio Souza. Coleção Vera Cruz (Literatura Brasileira). Editora Civilização Brasileira, 1980.

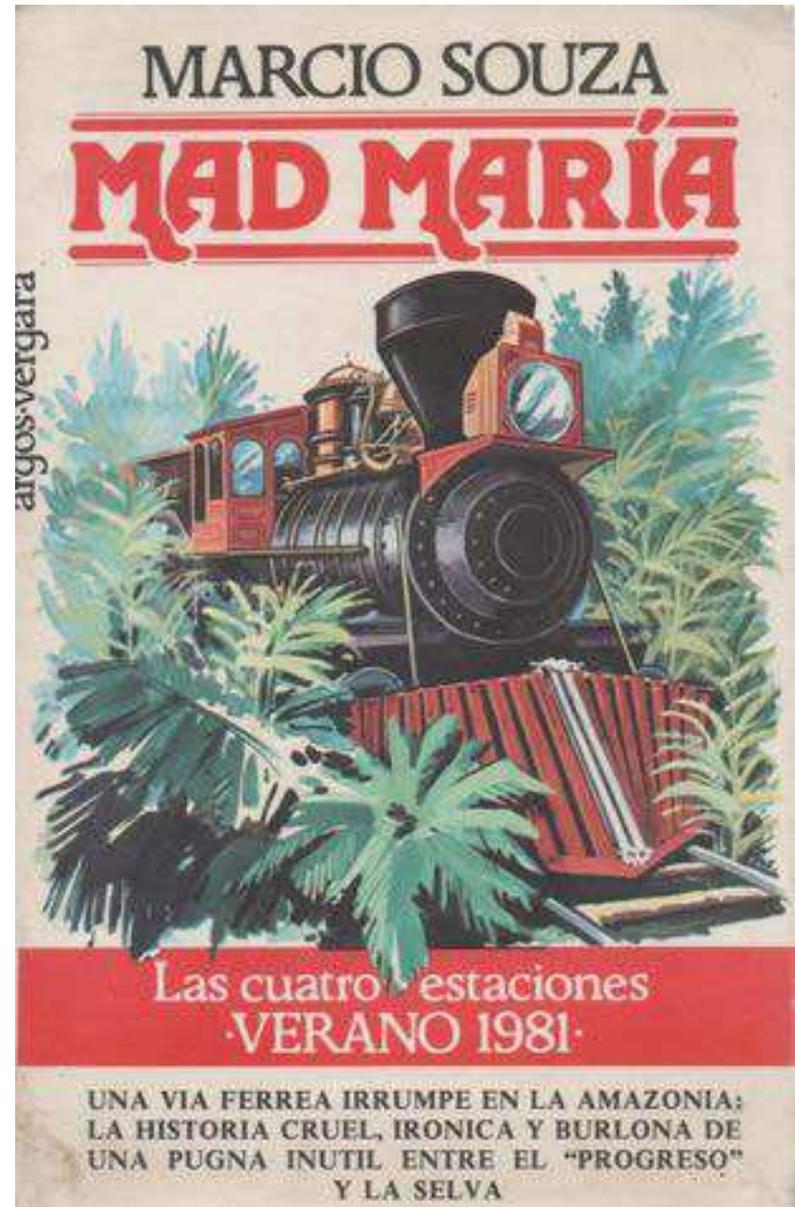


Figura 4 - *Mad Maria*, Márcio Souza. Editora Argos Vergara. Barcelona. 1981. Traducción del portugués Basilio Losada.

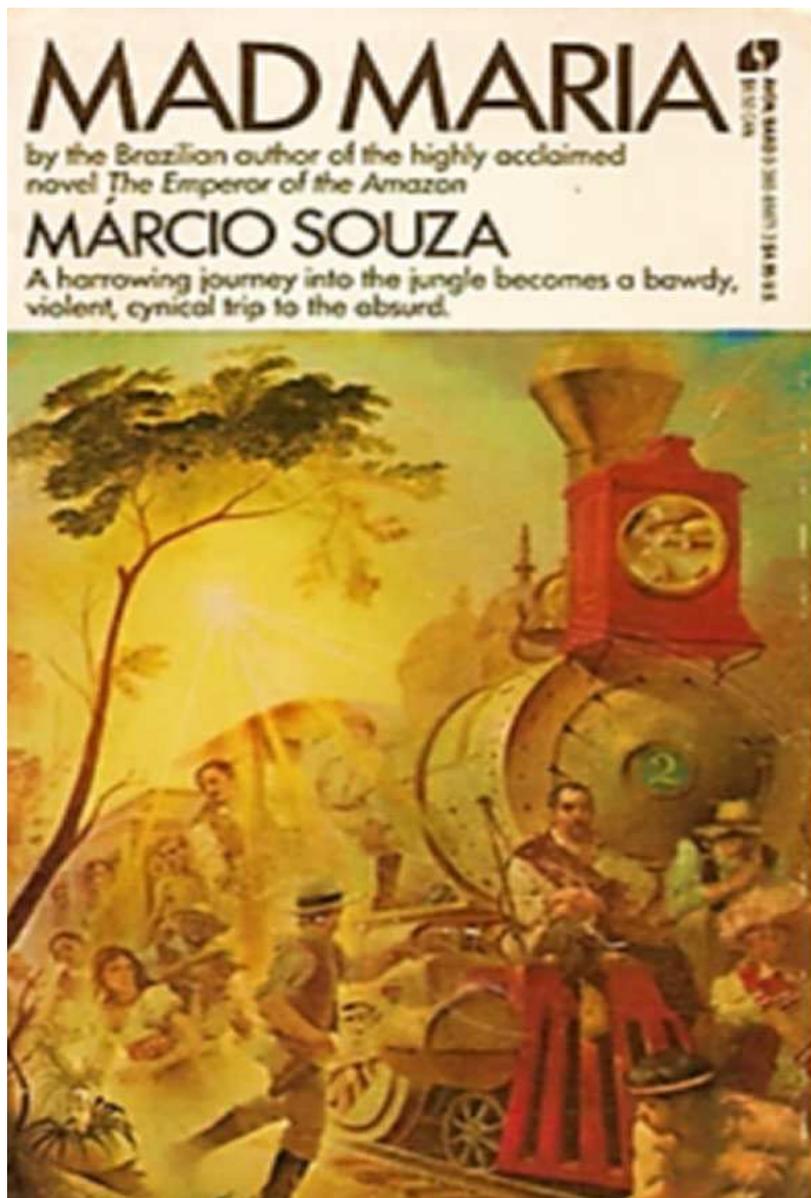


Figura 5 - *Mad Maria*, Márcio Souza. Editora Avon/Bard, 1985.

Iniciando as edições de 1985, a da editora Avon/Bard retoma a presença de sujeitos na capa: caracterizada no texto breve de “cínica viagem ao absurdo”, a ferrovia surge nos trilhos fortemente iluminada pelo sol – como se a ferrovia estivesse ligada à ideia de “trazer luz” a algo ou alguém, ao Brasil, à selva – em que o cenário com homens correndo, trabalhadores sentados no trem, uma mulher e um indígena observando a cena formam uma aparente confusão, que não se mostra tão grave quando olhamos a tonalidade leve das cores da capa, cores claras remetendo a uma noção de harmonia (Fig. 5).

Diferentemente, na edição do Círculo do Livro, de 1985, em que as cores fortes em tons de preto, verde, marrom e vermelho ditam que não se trata de uma obra para diversão, e mais, a ferrovia aparece fora dos trilhos e em direção ao leitor, para frente (Fig. 6). Derramando sangue, a ferrovia sai dos seus trilhos, assim como Márcio Souza quer sair do olhar de uma antiga concepção de história, como quer que o Norte saia da invisibilidade ao resto do Brasil, ou simplesmente, como quer que saia o leitor ao se deparar com seus personagens, que fiquem empáticos e incomodados, julgando serem familiares ou não.

Na quarta edição de 1985, publicada pela Marco Zero, muitos são os elementos artísticos (Fig. 7). A assinatura artística na capa, de “Camero Cavalcanti 04/02/1985”, infelizmente pouco nos diz, uma vez que desconhecemos informações sobre o autor, apenas que se trata de um desenho encomendado. Sobre o cenário da capa, no canto esquerdo, temos a presença minúscula de um índio espreitando da floresta, quase analisando, como nós, leitores, o que se passa; no centro, está a “rainha de ferro”, a Madeira-Mamoré, mas não é ela diretamente que vemos, é a sua representação em uma mulher branca, loira e de olhos azuis – que nos indica ser uma estrangeira – de traje íntimo, com as pernas abertas de for-

ma promíscua, formando uma espécie de vagão através do qual, coberto por um fino véu, podemos ver as silhuetas de empresários tipicamente vestidos, rindo e bebendo às escondidas, representando as negociações políticas e empresariais em torno da EFMM; abaixo da ferrovia, estão trabalhadores anônimos – uma vez que não vemos seus rostos –, carregando os trilhos, com instrumentos de trabalho (pás, enxadas e foices, mas curiosamente um deles carrega uma bagagem, como se quisesse abandonar e voltar para sua casa), negros e brancos e, ao lado desses trabalhadores, um médico e um enfermeiro carregando um enfermo em uma maca. Estes são os únicos, naquela cena, cujos rostos podemos ver, como que obedecendo à diferenciação de trabalhadores braçais (operários) e empregados estrangeiros.

A respeito dos elementos da natureza, observa-se a ferrovia imersa na lama escura, representando as condições geográficas da região e, em terra firme, escorpiões, mosquitos e cobras observam aquela espécie de “suicídio coletivo” em forma de “procissão” para os que sofrem; e “passeata” para os que se divertem (a ferrovia/mulher e os viajantes no vagão). O caos retratado na capa antecede ao das palavras do autor e adverte o leitor sobre o caminho que irá percorrer.

Em contraste, temos a proposta da capa da 5ª edição, publicada pela Record em 2005, que, em tons de verde e com traços simples, revela um desenho modesto ao canto representando a floresta e outro representando a ferrovia, com círculos de fumaça saindo de sua estrutura, semelhantes a balões de fala, atraindo-nos para a ideia do que aquela ferrovia ou/e aquele livro tem a nos dizer (Fig. 8).

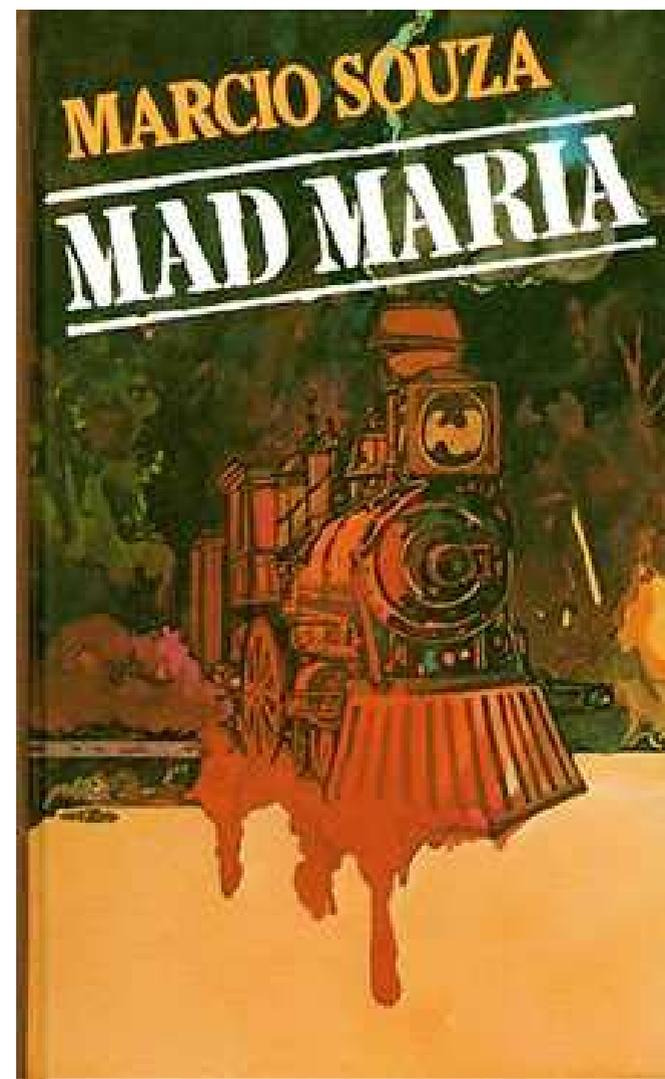


Figura 6 - Mad Maria, Márcio Souza. Editora Círculo do Livro, 1985.

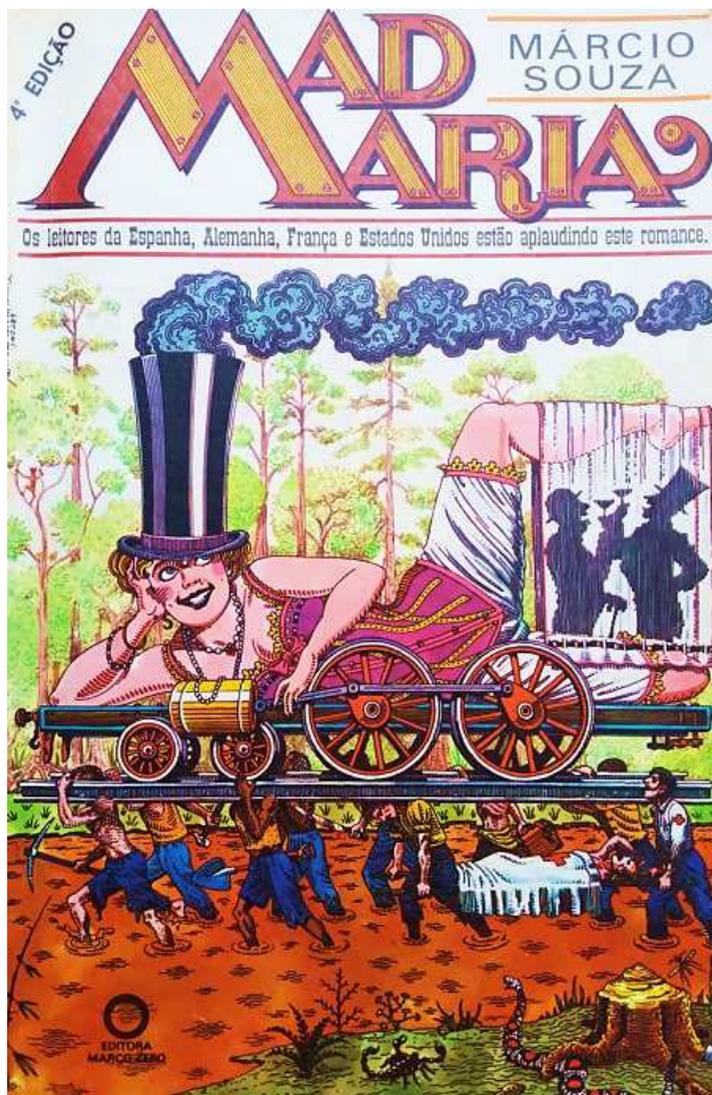


Figura 7 - *Mad Maria*, Márcio Souza. 4. ed. São Paulo: Marco Zero, 1985.

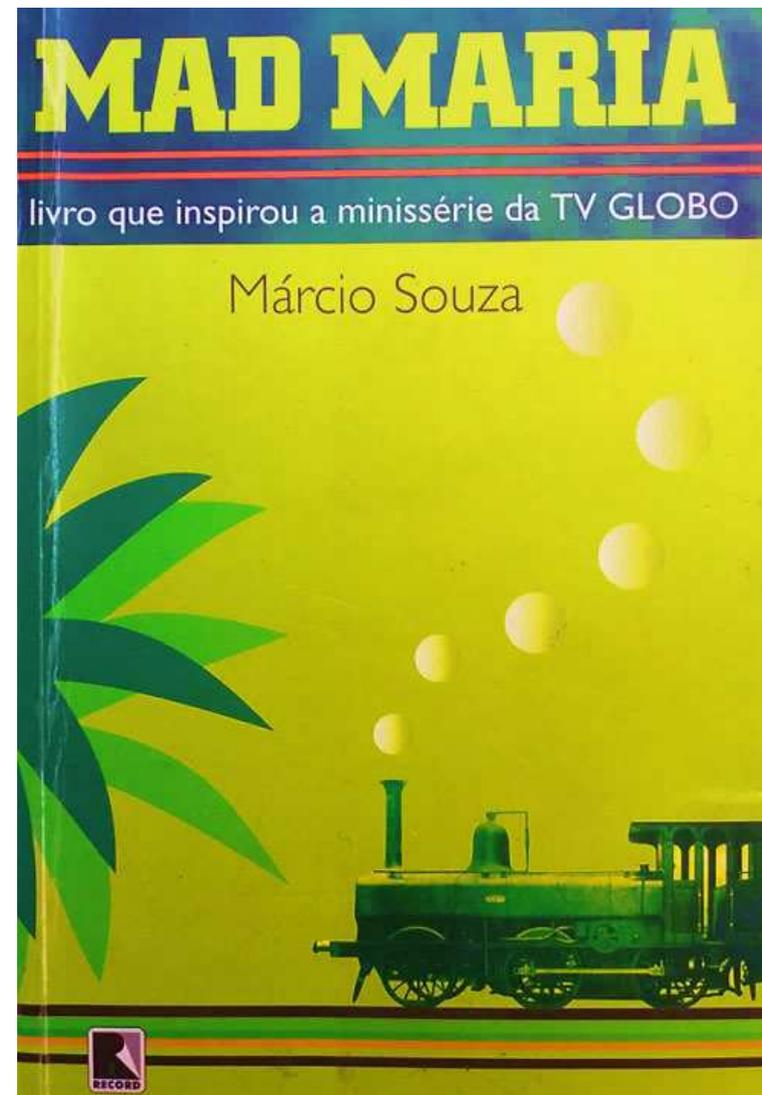


Figura 8 - *Mad Maria*, Márcio Souza. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

Passando da capa, abrimos o livro. Estamos nos meses finais da conclusão da ferrovia em 1912, dividido em cinco livros conforme a interpretação de Simone Rodrigues (2005): *Ocidente Express*, que representa o trem para o progresso, no sentido de o Ocidente ser o responsável por “abrir caminhos” para a inovação, para as aventuras da modernidade; *Arbeit macht Frei*, inscrição alemã no campo de concentração de Auschwitz, de tradução “Trabalho traz liberdade”, representando a falsa esperança de que, se o sujeito faz o seu trabalho ao máximo, sua salvação (liberdade) será alcançada, uma associação feita pelo autor entre judeus com os trabalhadores penitentes da construção da ferrovia; *Um dia ainda vamos rir disso tudo* e *Quando não puder resistir, relaxe e goze* são os dois livros que partilham a ironia do autor sobre os infortúnios dos seus personagens nas suas tramas; e por fim, *As delícias da acumulação primitiva*, também resgatando a ironia, nos indica as consequências da desenfreada exploração da força de trabalho.

Os cenários que, nestes cinco livros, são divididos alternam ainda entre a região amazônica, no trecho da ferrovia em Porto Velho, Abunã e Santo Antônio, com as confeitarias, hotéis e repartições públicas do Rio de Janeiro. Com narração em 3ª pessoa, o autor que narra os fatos com distanciamento é o mesmo que inicia o romance falando diretamente com o leitor. Márcio Souza, através da sua narrativa, ora assume de forma implícita a fala através de seus personagens, ora faz suas considerações deixando os personagens falarem por si mesmos (onisciência seletiva múltipla), caracterizando o que Rodrigues (2005) denomina de “autor onisciente intruso” e “narrador onisciente neutro”.⁴⁵

[45]. Márcio Souza narra, em muitos momentos, o acontecimento de fora da história, com seu ponto de vista, e como todo narrador onisciente, não deixa de penetrar no interior de seus personagens e falar as impressões e os sentimentos deles. Ainda nesse romance histórico, como técnica narrativa, o autor mescla a narração e o diálogo, em que, por meio dessa intercalação de narração e diálogo, os personagens têm a chance de mostrar seus pensamentos e sentimentos sobre ela e sobre os acontecimentos recentes, em um misto de discurso direto com o discurso indireto.

Essa narração é feita a partir de uma linguagem objetiva, crua, debochada, sem poupar nos palavrões, como um subterfúgio para alcançar a qualquer custo a realidade, ou para construir seus personagens, de forma caricatural, como “vigaristas”.⁴⁶ Atenemos a linguagem também humorística na passagem da confusão em Porto Velho em hastear a bandeira correta, durante a cerimônia oficial de visita à construção da ferrovia:

- Que diabo é aquilo ali, John? – gritou Farquhar.
- O quê, chefe?
- Ali em cima, no mastro?
- “King” John não conseguiu entender, mas ouviu-se a voz provocadora de Collier.
- É a bandeira dos Estados Unidos da América, imbecil!
- Eu sei – respondeu Farquhar, ainda mais irritado.
- É a nossa bandeira – disse John.
- Ela não deveria estar ali – gritou Farquhar. (...)
- Era a bandeira da Bolívia que deveria estar ali – afirmou Collier.
- “King” John não titubeou e virou-se para um dos burocratas, berrando com a sua voz esganiçada.
- Vá buscar a bandeira da Bolívia, rápido. Bando de cretinos, imbecis...
- Não é a bandeira da Bolívia, John – Farquhar agora estava frio como um assassino maníaco. (...)
- Em que país nós estamos, John? – perguntou Farquhar prestes a assassinar “King” John.
- No Brasil, eu suponho.

[46]. No que se refere às influências para compor o romance, o autor evidencia *Policarpo Quaresma*, literatura de Lima Barreto (1915), como uma das leituras que contribuíram para a composição dos personagens políticos, caricaturados em todo o romance na figura de Percival Farquhar, Rui Barbosa e Seabra, além de citar o livro com pesquisa documental significativa do historiador Manuel Rodrigues, *A ferrovia do Diabo* (1960).

- E quem são esses convidados que estão nos visitando?
- Políticos bolivianos – gritou Collier.
- Bolivianos! – Farquhar mal se conteve.
- Quero dizer, políticos brasileiros.
- Exatamente, John, brasileiros.
- É a mesma merda – gritou Collier. (...)
- Tragam a bandeira brasileira, idiotas – gritou “King” John para os burocratas, provocando uma correria entre eles. (SOUZA, 2005, p. 405-406).⁴⁷

Ao ler *Mad Maria*, a sensação que evoca do leitor é a de que não é possível que isto realmente tenha acontecido. Essa sensação acontece devido ao desconhecimento do fato histórico da construção da ferrovia Madeira-Mamoré no início do século xx, e pela crueldade e absurdo dos acontecimentos dentro da narrativa, que colocam em dúvida o próprio leitor. Essa dúvida é fruto da confusão causada pela mesclagem de fatos históricos com o gênero romance ficcional.

Deste modo, o “inverossímil” traduzido por vezes como “incoerente”, especificamente no caso de *Mad Maria*, é um equívoco porque, ao mesmo tempo que o autor constrói situações que parecem hiperbólicas, como a briga entre trabalhadores em que um alemão decepa um barbadiano e seu corpo e cabeça afundam na lama, se formos recorrer à história, talvez não achemos registros do acontecimento. Isto significa que não aconteceu ou que não poderia ter acontecido e, portanto, é incoerente? Não, porque o que interessa ao autor é como, a partir deste acontecimento, in-

[47]. Até o momento, não há registro de que Márcio Souza tenha entrado em contato com algum registro histórico que lhe desse fundamentação histórica para a construção dessa passagem. No entanto, Neeleman (2011) traz, em sua obra, duas fotografias de Dana Merrill, obtidas a partir da coleção de Oscar Pyles, que mostram o dia da inauguração da ferrovia em 1912, com empregados reunidos e atrás as bandeiras do Brasil e dos Estados Unidos.

dependentemente de sua natureza de aproximação com o real ou não, o leitor se colocará, como se comportará, como deixará que a leitura o atravesse e como sua experiência o transformará enquanto ser humano, mas também como sujeito dentro da sociedade.

Com *Mad Maria*, os personagens ganham forma porque, enquanto personagens de um enredo, passam por experiências que comprometem ou não suas narrativas; e porque nos fazem acordar e repensar as nossas experiências. Portanto, a cada nova (re) leitura desse capítulo da história, a literatura acordará e recordará se acreditarmos que não há esgotamento das histórias da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.



CAPÍTULO III

“Ossos expostos”

É através da construção de um personagem, uma construção coerente, que o leitor contemplará e, ao mesmo tempo, irá viver as possibilidades humanas que, na sua vida pessoal, não podem ser vividas. Assim, a principal questão é compreender como os personagens elaborados por Márcio Souza possuem uma função na narrativa com parâmetro na realidade, discutindo a elaboração desses personagens na sua importância: aceitação afetiva e intelectual do leitor, pelos mecanismos de identificação e projeção, pois é através do personagem que o enredo e as ideias tomam vida e voz.⁴⁸

O autor, através do seu “contradiscurso”, parece querer provar como esses discursos são falhos, como podem ser transformados em contato com outros povos, com outro meio, às vezes

[48]. Apesar da importância do personagem, Antônio Cândido (2009) chama atenção ao equívoco “de pensar que o essencial do romance é a personagem, — como se esta pudesse existir separada das outras realidades que encarna, que ela vive, que lhe dão vida (...)”, pois no final a construção estrutural da obra será a principal responsável pela força e eficácia de um romance, é com um bem elaborado pano de fundo que o personagem terá condições de desenvolver seu potencial e “revelar sua verdade” ao leitor.

caminhando para uma perspectiva demasiadamente pessimista, de solidão e descrença no ser humano.⁴⁹ Dessa maneira será com o personagem do jovem médico norte-americano Richard Finnegan, o engenheiro inglês Stephan Collier, o empresário norte-americano Percival Farquhar, a pianista boliviana Consuelo e o indígena Joe Caripuna. O objetivo aqui consiste em realizar uma dissecação não somente dos personagens do romance, como também dos próprios reflexos do autor nos seus personagens.⁵⁰

OS PERSONAGENS DA TRAMA

Percival Farquhar, o empresário

“Um vigarista feliz na maré mansa nacional.”
(SOUZA, 2002, p. 323).

Dentro da trama, Percival Farquhar pertence ao cenário político e empresarial, é um empresário norte-americano proprietário da *Companhia Madeira-Mamoré Railway*, responsável pela construção da estrada de ferro na licitação de 1909. Seu personagem é formado dentro do contexto histórico norte-americano do início do século XX: “Naquela manhã de 1911, enquanto observava a vi-

[49]. O contradiscurso de Márcio Souza irá se refletir nos personagens de Collier e Finnegan, em oposição ao discurso colonialista e imperialista de Farquhar: qualquer que seja o projeto de desenvolvimento e progresso na região amazônica deve estar em sintonia com as vozes locais. Discursos que, de ambos os lados, se repetem no ciclo da história, evidenciando como a obra de Márcio possui uma relevância atual quando o assunto é conciliar ciência e progresso com a região Norte do Brasil.

[50]. Sobre a figura da página anterior, trata-se de um grupo de trabalhadores recebendo seus salários. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.

trine da Confeitaria Colombo, Percival Farquhar já era um dos homens mais poderosos do Brasil” (SOUZA, 2005, p. 23). O autor põe em Farquhar o reflexo do espírito do desenvolvimento capitalista e da obtenção do lucro a qualquer custo:

Fora de sua cada vez mais influente organização, entre políticos, ministros, [Farquhar] era uma reprodução da energia dos negócios norte-americanos. Sorria pouco, nunca prometia nada e cumpria rigorosamente todos os acertos. Por este motivo, era igualmente respeitado e odiado, o 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 à dissimulação. (SOUZA, 2002, p. 23).

É neste cenário de “dissimulação” que Farquhar irá tecer suas relações no Brasil de maneira a tirar proveito e beneficiar seus projetos, aumentando assim cada vez mais seu lucro e o domínio do capital estrangeiro norte-americano no país. O que lhe incomodava era o clima político instável brasileiro, “mas não se queixava, a desordem brasileira também era, de certo modo, providencial e a melhor aliada do seu sucesso empresarial” (SOUZA, 2005, p. 43). Como um bom articulador, sua fala facilmente convence qualquer um, inclusive o Marechal Hermes da Fonseca: “A ferrovia era uma façanha a que Hermes não poderia resistir...” (SOUZA, 2002, p. 69).⁵¹

Farquhar é construído pelo autor como um vigarista na maré mansa que se estendia para além do Brasil, pois tinha controle do porto de Belém do Pará, dos telefones e dos bondes elétricos;

[51]. Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca (1855-1923) tornou-se presidente da República em 1910, vencendo seu adversário Rui Barbosa, e governou o Brasil no período entre 1910 e 1914. Adaptado de: http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/biografias/hermes_da_fonseca. Acesso em: 17 ago. 2017.

da Colômbia, onde movimentava uma empreiteira de rodovias; de Cuba, onde mantinha hotéis, ferrovias e armazéns de carga; e até da China, visto que fazia o controle de uma firma de exploração madeireira na ilha de Formosa (SOUZA, 2005, p. 68). Iniciou os seus negócios no Brasil em 1902, quando tinha acabado de se tornar rico, por esta época encontrou-se com o então presidente Rodrigues Alves:

(...) Farquhar adorou o presidente do Brasil e, através dele, adorou o Brasil. Com Rodrigues Alves, o Rio de Janeiro viraria uma verdadeira cidade (...) Farquhar adorava o Brasil porque lhe dava muitos lucros, e os brasileiros agiam de maneira arbitrária como um dramaturgo que tentasse mudar um drama fracassado numa comédia de sucesso. (SOUZA, 2005, p. 94).

A expansão do seu desejo de lucro ao que parece não tinha limites territoriais, pois acreditava no seu gosto pelo exótico por este ser lucrativo. Seu personagem é construído de forma que sua veneração e gosto ao lucro sempre são destacados em suas ações, articulações e falas, como se Farquhar tivesse se tornado uma “máquina”, destituído de qualquer emoção humana: “Tinha a maior veneração pela instituição do lucro e chegava a acreditar que o lucro era a maior criação de Deus. Na natureza, tudo era fonte de lucro, e ele tinha certeza de que um Deus esperto não teria agido assim por nada” (SOUZA, 2005, p. 91). Ele se orgulhava de representar o melhor da sociedade norte-americana, um homem de ação, e se considerava o maior vigarista de seu tempo. Para ele, “todos os vigaristas deviam ser considerados benfeitores da humanidade, e isto era também uma vontade de Deus” (SOUZA, 2005, p. 92). Na necessidade de tomar medidas imediatas para se tornar íntimo dos novos homens que estavam no poder, Farquhar

ouve a recomendação de Rui Barbosa para usar um de seus empreendimentos, a ferrovia nas selvas amazonenses, para chamar a atenção do Marechal Hermes, que cultivava grande interesse pelas façanhas da tecnologia moderna.

O personagem de Farquhar interage apenas no meio político do Rio de Janeiro e as conspirações e negociações ocorrem entre os personagens do Marechal Hermes, presidente do Brasil; J. J. Seabra, ministro da Viação e Obras Públicas; Ruy Barbosa;⁵² Alexander Mackenzie,⁵³ representante dos negócios de Farquhar no Brasil; e Luiza, a amante do ministro Seabra. É desse espaço, nessa rede de intrigas e falcaturas do capital com a política, que o autor constrói seu personagem. Apenas ao final há a interação deste personagem no ambiente paralelo retratado, o do canteiro de obras da ferrovia, em Abunã, com passagens de sua relação com os personagens “secundários” da construção da ferrovia (operários, engenheiros e médicos). A ele, não interessavam os sujeitos envolvidos nesse processo, “pouco lhe importava se aqueles homens estavam ficando loucos ou coisa parecida, a loucura também podia ser muito lucrativa” (SOUZA, 2002, p. 408).

Será nessa interação que se percebe o discurso “civilizador”, “imperialista” e caricato norte-americano escrito pelo autor: “Derubamos árvores seculares, enfrentamos e civilizamos selvagens que mourejavam na idade da pedra; aqui estamos trabalhando com a disposição de dar até a nossa própria vida, porque é assim

[52]. Rui Barbosa (1849-1923) foi um advogado, jornalista, jurista, diplomata e ensaísta brasileiro, nascido em Salvador. O autor o representa como “advogado e um dos homens mais conhecidos do Brasil, conhecimento tanto maior quanto eram reduzidas as suas forças políticas (...) Era um homem, às vezes, arrogante e muito vaidoso” e ainda no trecho: “[...] lhe falaram de Ruy como uma espécie de mecânico jurídico capaz de transitar pelas centenas de milhares de decretos, regulamentos, leis, portarias, aditivos e outras providências federais, estaduais e municipais, quase sempre ignoradas de uma legislatura para outra” (SOUZA, 2005, p. 65).

[53]. Márcio Souza representa Alexander Mackenzie como “um facínora refinado, sem sutilezas, capaz de vender a própria mãe se isto lhe desse algum poder. Esta era a diferença entre eles. Mackenzie queria poder, gostava do poder, enquanto Farquhar preferia acumular riqueza, uma forma de poder muito maior e nunca perigosamente explícito” (SOUZA, 2005, p. 114).

o gênio americano” (SOUZA, 2002, p. 416). E esse contato de Farquhar com a ferrovia é operado de forma a escrever sua versão, a versão oficial, dos empresários e políticos, sobre a história da construção da ferrovia. É a manipulação das “testemunhas oculares que somente verão o que for conveniente para vocês. Quando voltarem, farão discursos no Parlamento, escreverão artigos, espalharão que a obra desenvolve-se às mil maravilhas” (SOUZA, 2002, p. 388), porque assim é que a história é passada para as futuras gerações, por homens como Percival Farquhar.

O que se tem então em Farquhar? Uma leitura do autor sobre um homem desprovido de “humanidade”. O conceito de “experiência” não é aplicável ao Farquhar ficcional, porque nada o atravessa ou o transforma, sua existência é pautada na busca incessante pelo lucro e sucesso de seus empreendimentos. Vivendo em seu próprio mundo e bolha social das altas esferas, o personagem, na concepção do autor, não vê o outro enquanto sujeito, mas enquanto potencial de estabelecer acordos lucrativos, fazendo com que sua narrativa não tenha fim ao final do livro: seu destino incerto deixa em aberto as possibilidades que recaem sobre o perfil que nos foi traçado. Pode ter ido atrás de outro empreendimento, abandonado o Brasil ou encontrado a morte. O autor, como uma forma “ressentida” sobre seu “inimigo” do contradiscurso de progresso, decide não lhe destinar nenhum final, deixando-o na penumbra, talvez como uma punição.

Stephan Collier: o engenheiro

“Eu sei que é absurdo. Mas o que não é absurdo, meu rapaz?” (SOUZA, 2005, p. 101)

Se Percival Farquhar era o caricatural empresário norte-americano do início do século XX, em Stephan Collier teremos um velho e obstinado engenheiro inglês desbravador. Um homem sofrido, que já viu muitas coisas na vida. Logo cedo, perdera seus pais em Richmond, onde moravam. Após a Guerra de Secessão nos Estados Unidos, na qual foi capitão da artilharia dos Confederados, ganhou duas medalhas por bravura e decidiu retornar à Inglaterra em 1866, sentindo-se um estrangeiro em seu próprio país. Morou com seu tio Edmund Dalton, irmão de sua mãe, pequeno industrial que fabricava engrenagens para ferrovias. Lá trabalhou como gerente da loja do seu tio em Manchester, onde começou a estudar no Curso Politécnico do Owens College. Formou-se em Engenharia em 1870, indo trabalhar como engenheiro topógrafo da *London and North Eastern Railway*. Em 1871, casou-se com Elisabeth Arnold, professora de uma escola pública de Cambridge e, dois anos depois, mudaram-se para a Filadélfia, onde Collier passou a trabalhar na *Pennsylvania Railway*. Sua esposa Elisabeth não conseguia se adaptar aos Estados Unidos, ficando isolada em casa e bebendo até tornar-se uma mulher sombria e doente. Em 1874, nasceu Viola e, com as complicações do parto, Elisabeth voltou para Cambridge para passar um tempo. Quando retornou, a inadaptação transformou-se em ódio pelos EUA e por Viola. Nessa época, Collier se envolveu com a secretária da *Pennsylvania Railway*, Ginnie Cloyd, filha de um pregador fundamentalista. Elisabeth atacou violentamente Ginnie, e Collier decidiu então interná-la numa clínica para doentes mentais. Embora acreditasse que Elisabeth estava recuperada, ela negligenciou a própria filha e Viola morreu de desidratação. Collier divorciou-se e retornou para a Inglaterra. Depois desses episódios traumáticos, ele perambulou pela Índia, pelo Panamá, na *Union Pacific*, construindo uma ponte no Wyoming.

Collier havia visto e vivenciado muito e o conjunto das suas vivências davam-lhe “a sensação de que a humanidade não passava de um aglomerado de vermes falantes que não significam mais que um monte de estrume” (SOUZA, 2005, p. 361). Aqui tem-se a transformação do personagem a partir de suas experiências. Tinha perdido sua fé no ser humano e, portanto, seu comportamento era agressivo, seco, sofrido demais para suportar idealismos e ingenuidades. Ele não sabia bem ao certo porque aceitara o convite para trabalhar na ferrovia em 1909: “Você é o engenheiro desempregado que eu estou precisando, dissera a Collier” (SOUZA, 2005, p. 337). Assim Farquhar o intimou e Collier aceitou.

Há um bom tempo como engenheiro no canteiro de obras da ferrovia no Abunã, próximo a Porto Velho, Collier concentrou suas forças para a conclusão do trecho. Como engenheiro chefe, era responsável pela supervisão e conclusão da construção do trecho. Quase sempre um homem seco, fechado, ríspido, sempre tinha em mente a sensação de estar deslocado no tempo. O autor, através do personagem, constantemente compara a selva amazônica e a ferrovia com o período pré-histórico do mundo: “No período devoniano, devia ser assim. E quem sabe, também no período cambriano. Collier se sentia na pré-história do mundo” (SOUZA, 2005, p. 17).

Em outra passagem, Collier se refere à lama amarelada dos pântanos da selva amazônica como “vômito da natureza”, que devora os dormentes colocados pelos trabalhadores. Geralmente essas classificações aparecem quando o engenheiro tem um descontentamento com algum infortúnio da construção, observável quando uma forte chuva de verão assola a região e Collier analisa a frente de trabalho da ferrovia transformada em uma “espécie de recanto do inferno, como se a natureza agisse impulsionada por forças anárquicas” (SOUZA, 2005, p. 106). É como se a floresta tivesse vida própria e, adquirindo características humanas, ten-

tasse ao máximo expulsar aquelas pobres almas dali, com destinos traçados infortunadamente. Essa era uma opinião de Collier? Sim, mas vejamos este momento em que o autor retoma sua narrativa: “A vida fervilhava de maneira promíscua e os homens enlouqueciam naquele cenário cenozoico (SOUZA, 2005, p. 21)”. Não é o personagem que fala e faz a comparação, é o próprio autor. É interessante observar como, não somente nesse aspecto como em outros, é possível perceber a marca pessoal de Márcio Souza transmitida através de Collier, um ressentimento, pois através de suas falas é que vemos críticas incisivas sobre as ideias de civilização e progresso.

O engenheiro inglês, como descrente do ser humano e sem se identificar mais com a exuberância do Império Britânico, resume o que seria progresso para ele: “Uma política de ladrões enganando povos inteiros. Birmânia, Índia, África, Austrália, os nossos alvos” (SOUZA, 2005, p. 341). Sua contribuição era deixar a marca dessa civilização:

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 dos *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).

Sua visão realista e pessimista das marcas de civilização incomodava aos que ainda acreditavam no caráter ilusório de progresso, portanto, é nele em que o autor mais se deixa expressar. Stephan Collier não acreditava e não se deixava iludir pelos discursos bondosos e progressistas dos líderes políticos e autoridades. Sua

própria liderança no canteiro de obras não era reforçada pelo bem que estavam fazendo na construção de uma ferrovia para a nação. Ele agia pela burocracia e autoridade exigidas por sua condição, empenhando-se em concluir o mais cedo possível as obras. Não lidava com trabalhadores enquanto seres humanos, lidava com a força de trabalho, pois, caso se negassem trabalhar, abriria fogo contra os trabalhadores, como narra uma das primeiras cenas do livro: “(...) Se estou obrigando essa gente a engolir uma pílula com uma *winchester* nas costelas, não é por me preocupar com a saúde de ninguém. Eu quero é que essa escória morra, mas antes executem o trabalho conforme o planejamento” (SOUZA, 2005, p. 188).

Apesar desse tratamento com os trabalhadores de baixo escalão, o personagem de Collier será essencial para a (des)construção de outro personagem, o médico Richard Finnegan. É como se dois Márcio Souza dialogassem, um sem esperanças e outro idealista. Com Finnegan, Collier tem um confronto de identidade, como se oscilasse entre o idealismo (característica do personagem de Finnegan) e a vigarice (característica do personagem de Farquhar):

– Você é a criatura mais turva que eu conheci. Você vive fazendo críticas, apontando erros e defeitos, mas não vai embora, continua trabalhando para aqueles que você considera vigaristas. Vive repetindo que todos são canalhas e assim mesmo você gosta deles.

– É que eu sou um vigarista e um canalha. (SOUZA, 2005, p. 365).

O idealismo minguaado de Finnegan causava mais irritação ao engenheiro que os estragos da chuva no seu cronograma. Era sinal de que ele não estava inteiramente estagnado e ainda se interessava pelos seus semelhantes. Ainda era, a seu modo, um idealista, e esta revelação é que lhe deixava amargamente irritado. (SOUZA, 2005, p. 98).

Todavia, por que a sensação de se importar com o seu semelhante deixava Collier irritado? Porque ele sabia o que era necessário para sair vivo dali e valores humanitários não eram o caminho mais viável.⁵⁴ Collier se afastava ou renegava, por defesa, os sentimentos de compaixão pelo próximo, tão presentes no jovem médico. Entretanto, nem Collier e nem mesmo Farquhar seriam considerados “desumanos” por serem alheios a tais percepções, desumano seria aquele que nem a razão nem a compaixão levam a ser um auxílio para os outros.⁵⁵ Para Finnegan, isso só pode significar que Collier foi corrompido. No entanto, Collier afirma não querer a compreensão do médico.

– Nunca pensei que um homem civilizado pudesse descer tão baixo.

– Bravos, meu rapaz. Isto me alegra, é sinal de que ainda posso sobreviver a este inferno. 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. Com o calor que faz por aqui, não fica bem andar arrotando composturas civilizadas. (SOUZA, 2005, p. 135-136).

O engenheiro Collier concede a primeira sugestão de como sobreviver ao inferno. Sua ambição é sobreviver, nada mais do que isso: “Nós somos máquinas de sobreviver” (SOUZA, 2005, p. 373). Quanto a Finnegan, sobreviverá?

[54]. Todorov (1991, p. 110), ao analisar Espinosa, coloca que a compaixão na vida de um homem conduzida pela razão é má e inútil, e que aquele que é facilmente afetado pela compaixão e se comove com a infelicidade ou as lágrimas de outro faz, muitas vezes, alguma coisa de que mais tarde se arrepende, “porque as falsas lágrimas nos enganam facilmente”.

[55]. Ainda dentro das considerações de Todorov (1991).

Richard Finnegan: o médico

“– O mundo está cheio de possibilidades de heroísmo – ela falou, decidida. – Todo grande homem, daquele a quem ninguém e nada pode deter, é capaz de criar suas oportunidades de aventura.”

(DOYLE, Arthur Conan. *O mundo perdido*. 2003).

Richard Finnegan chegou à região aproximadamente no início de 1911. Era um rapaz de família rica, formado em Medicina nos Estados Unidos e não precisava se aventurar no país tropical para conseguir um emprego, visto que levava uma vida relativamente calma, sossegada, garantida e ao lado de uma mulher que futuramente seria sua esposa. Depois de assistir à palestra do médico Carl Lovelace⁵⁶ sobre parasitas e sua experiência médica no Canal do Panamá, Finnegan não pensou duas vezes, como se essa resolução súbita de procurar riscos de vida fosse sua condição para poder viver. Sua inquietação o levou a mudar de rumo e agora estava tendo que dormir em redes, enfrentando altas temperaturas, formigas de fogo, mosquitos e escorpiões; comia mal e cuidava de uma ala de trabalhadores que se contorciam de febre, dor e delírios. Mesmo sendo “o bom rapaz que ele era, abismava-se com a capacidade dos homens em suportarem os piores extremos” (SOUZA, 2005, p. 12). Seu cotidiano não era fácil:

[56]. Carl Lovelace, médico norte-americano humanitarista, também foi um personagem construído com parâmetro na realidade. Na representação tecida pelo autor: “Lovelace perdera o encanto como Deus tinha perdido sua fé inabalável. Era um merda tomando consciência da arapuca em que estava atolado e que permitia que outros merdas se segurassem no encantamento mentiroso que ele representava” (SOUZA, 2005. P 79). Isto porque no romance, Carl Lovelace viajava o mundo espalhando sua causa humanitária e convocando jovens médicos a juntar-se à região que sobrava oportunidade de trabalho, sob o patrocínio de uma firma, a *Companhia Madeira-Mamoré Railway*.

[Collier] 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. [...] Todos os homens que se relacionavam diretamente com o engenheiro eram norte-americanos, como o jovem médico, o maquinista, o foguista, os mecânicos, topógrafos, cozinheiros e enfermeiros. [...] Cada homem tinha o seu trabalho definido, e a jornada era de onze horas por dia, com direito a um intervalo para o almoço. Mas o aspecto de cada homem era igual, independente de sua nacionalidade. Todos estavam igualmente maltrapilhos, abatidos, esqueléticos, decrépitos como condenados de um campo de trabalhos forçados. (SOUZA, 2005, p. 20).

Tal clima de tensão era permanente e se acentuava com o caos da rotina, alimentação escassa, doenças, animais absurdos, diversidade de nacionalidades e dificuldade de raciocínio no clima tropical amazônico, com os obstáculos na comunicação. Como visto, sua relação com o engenheiro chefe, Collier, será problemática. Collier possui a perspicácia de compreender que os motivos verdadeiros da construção de uma estrada de ferro que liga “o nada a lugar nenhum” (HARDMAN, 2005) vão além da noção de trazer a civilização para a barbárie, envolvendo questões políticas. Finnegan, como um sonhador, é carregado de um discurso moral que não se aplica ou não se pode aplicar às condições da região que envolve a estrada de ferro, porque ali não existe humanidade. Então Collier lhe pergunta: “Olhe bem para mim e veja se ainda resta algum traço de civilização depois de um ano neste inferno. [...] Virei uma espécie de carnicheiro raivoso, virei um bárbaro.

Aqui todos nós viramos bárbaros” (SOUZA, 2005, p. 29). Conviver com aqueles trabalhadores e em tais condições deprimentes só poderia acarretar a destruição da “civilidade” e da “humanidade” do homem, dado que seria impossível fazer parte daquela experiência sem ser afetado por nada. Entretanto, para Finnegan, esse era “o fardo do homem branco”, um progresso a alto custo: “O que eu estava querendo dizer é que aqui estamos vivendo uma espécie de guerra. É a civilização que está avançando, vencendo a barbárie” (SOUZA, 2005, p. 191).

A cada diálogo com Collier, o discurso de Finnegan vai sendo desconstruído e suas experiências com aqueles infortúnios na construção só aumentam. O personagem de Finnegan segue sendo remontado diante do outro a cada confronto. A existência do outro não é acidental, os outros não são sujeitos imersos em meditação, “o eu não existe sem um tu” e uma das maneiras para chegarmos ao fundo de nós mesmos é levarmos em consideração os outros, se incluímos os outros.⁵⁷ O autor explora essa busca pelo “eu interior” nos seus personagens, expondo seus pensamentos.

A trajetória de Finnegan no romance enfatiza a perspectiva satírica de Márcio de que o ambiente inóspito, selvagem e tropical pode levar qualquer sujeito à loucura. A crueldade ali não poderia ser um vício dos homens, mas primordialmente um sentimento impresso pela natureza nos homens.⁵⁸ E Finnegan sentia-se incapacitado enquanto médico diante de tanta doença e descontrole, como se as forças da natureza fossem superiores a qualquer

[57]. Essas considerações sobre a relação do indivíduo com os outros foram discutidas por Todorov (1991).

[58]. Todorov (1991) retoma uma frase do Marquês de Sade: “A crueldade, muito longe de ser um vício, é o primeiro sentimento que a Natureza imprime em nós” para discutir à letra o princípio de que tudo o que faz parte da Natureza é bom. Segundo ele, Sade não terá qualquer dificuldade em justificar e mesmo exaltar aquilo que habitualmente as sociedades consideram um crime.

tentativa de vida humana.⁵⁹ Quando um grupo de trabalhadores contrai malária, Collier toma a medida de enrolar os doentes que se contorciam e deliravam, para que não prejudicassem a noite de sono dos demais trabalhadores e assim os deixassem mal dispostos para o trabalho no dia seguinte. Analisando a cena, Finnegan observa que “os doentes nas redes pareciam larvas de algum inseto monstruoso, crisálidas prestes a romper-se e libertar alguma forma de pesadelo que poderia ser a projeção de cada um dos delírios que fluía e refluíam...” (SOUZA, 2005, p. 135). Sanidade para Finnegan não existia naquele ambiente. Ele realmente se perguntava se algum dia seria capaz de alcançar esta “indiferença taciturna” que todos pareciam ter com tal atitude, mas que divergia do “espírito de aventura” que os motivara a ir para a selva na construção.

É interessante analisar esse trecho do romance: o autor parece infiltrar-se no personagem de Collier, deixando transparecer sua visão sobre um período jurássico, uma região esquecida no passado. Diante desse trecho em que a fala é posta para Finnegan, é possível ver o autor através da metáfora com “inseto monstruoso”, mais uma vez trazendo a comparação com um mundo perdido, esquecido e atrasado.

Afinal de contas, haveria salvação para Finnegan? O entrelaçado do seu personagem com outras duas narrativas apontam para isso. Na enfermaria, Finnegan cuidará de dois latino-americanos que aparentemente foram despejados, assim como ele naquele “inferno” pelos infortúnios do destino: uma boliviana pianista e um índio caripuna, que são apresentados “incomple-

[59]. Ferreira (2005, p. 231), ao analisar os relatórios médicos entregues à *Companhia Madeira-Mamoré Railway*, encontra o médico H. P. Belt denunciando que a mocidade e inexperiência no corpo médico tem provado e provará ser de grande custeio para a Companhia, e a intenção que está agora sendo executada, de colocar tais homens num serviço em que eles serão de um valor muito duvidoso, é deplorável. “Dos 04 médicos atualmente no rio Madeira, 2 são recém-graduados em Medicina, de nenhuma experiência tropical, e os outros dois têm vivido e praticado largamente nos Estados Unidos (...) sem conhecimento de sanidade tropical e organização de grandes turmas de homens debaixo dessas condições”.

tos” de diferentes formas. Diante da “experiência” do outro, do indígena e sua limitação, Finnegan entra em um profundo estado de reflexão:

Sou incompleto e tenho mãos, pensava Finnegan, não mereço a compaixão que sinto por mim mesmo. Às vezes, gostaria de sentir raiva, odiar a sua ingenuidade, não conseguia. Este índio me estremece porque, ao preencher-se na incapacidade, anula as minhas comiserações. Minha autopiedade é ridícula perante ele. Eu tenho minhas mãos, tenho meu povo, não sofro de verdade. (...) Finnegan era um homem de boa vontade e, por isto, estava se fodendo. A única opção lhe parecia aderir à vigarice, embora o índio invadisse o mundo pela porta perigosa da coragem. (SOUZA, 2005, p. 217).

Através do envolvimento de Finnegan com estes personagens, veremos se o personagem de Márcio Souza ganhará fôlego para recuperar sua “sanidade”, sua essência humana ou, se acatando o conselho do engenheiro Collier, iria escolher aderir à vigarice.

Consuelo: a pianista

“Sonhar é o único privilégio que temos” [Thomas, o maquinista]

(SOUZA, 2005)

Consuelo era uma boliviana que havia nascido em 1881, na cidade de Sucre, Bolívia. Sua mãe, Isabel Lopez Maldonado, era uma camponesa que misturava credices indígenas com catolicismo e espiritismo. Seu pai, Mariano Figueroa Maldonado, era professor. Seu avô era professor universitário e astrônomo

amador, enquanto seu bisavô escrevia poesias e tocava violino. Casara-se com Alonso Campero, filho único de uma família de espanhóis. Alonso tinha sua pequena loja em Sucre, que vendia partituras musicais, instrumentos de cordas da cidade. Portanto, o ambiente em que Consuelo crescera era o das letras e da música. A jornada de Consuelo em *Mad Maria* começa com uma tragédia: juntamente com o marido, transportavam na balsa pelo rio Madeira um piano de cauda importado da Alemanha. Consuelo sonhava ter, em sua casa, um piano de cauda alemão e este era o quarto a ser transportado, o qual não poderia seguir o rumo dos outros três, perdidos nas corredeiras do rio.⁶⁰ O sonho de Consuelo, assim como de seu marido, preso em cordas em volta do piano para segurá-lo na balsa, naufraga no rio espesso cor de madeira.⁶¹ A saga de Consuelo começa.

Perdida em alguma parte da floresta amazônica, Consuelo é encontrada por trabalhadores que a levam para o canteiro de obras mais próximo, o de Abunã, onde estão o engenheiro Collier e o médico Finnegan. Acolhida pela enfermaria, Consuelo fica sob os cuidados do médico que, tocado por aquela rara presença fe-

[60]. Chamo atenção para o sentido implícito do piano e da figura feminina. Alain Corbin (2009, p. 486-489) analisa como a grande moda do instrumento se inicia em 1815, depois que a harpa, o violoncelo e o violão começaram a parecer indecentes. O piano se dissemina pela pequena burguesia, democratizando-se. Tocar piano estabelece uma reputação juvenil, demonstra publicamente uma esmerada educação. O virtuosismo entra na estratégia matrimonial, ao lado do “dote estético”, traz a pulsação da linguagem nos dedos, ajuda aquela que o toca a resignar-se com “a nulidade da condição feminina”. Essas cenas da importância do instrumento na vida íntima pairam no imaginário masculino da mulher ao piano, como uma sonhadora. No entanto, também representa o progresso e a civilização que, através das suas partituras, entoam músicas clássicas que representam os mais abastados, como um “efeito grotesco produzido por esses objetos deslocados no tempo e no espaço” (HARDMAN, 2005, p. 131). Esse deslocamento é perceptível na cena do filme *Fitzcarraldo* (1982), em que um gramofone entoa música clássica dentro de um barco a atravessar a selva amazônica.

[61]. Hardman (2005, p. 131) acredita que este episódio foi recuperado por Márcio Souza através do registro histórico escrito por Neville Craig: “(...) na magistral narrativa de Neville Craig (...) reencontra-se um pouco dessa dissimetria grotesca na cena do transporte de um piano de cauda alemão, lembrança de um fazendeiro boliviano à espora, em barcos e manualmente, por todo o trecho encachoeirado dos rios Madeira-Mamoré”.

minina em um canteiro de obras predominantemente masculino, a observa como alguém “que nunca sorria, muito grave e triste, sempre muito calada, falando apenas o necessário, lhe completava e amparava no meio de toda a sandice” (SOUZA, 2005, p. 175). Com uma empatia imediata entre os dois personagens, Consuelo atua (in)conscientemente na ferida aberta de Finnegan, sendo um apoio em todas “as provocações que ele estava atravessando”. À medida que se recupera do seu trauma, silenciado para si, de ter perdido seu marido, Consuelo começa a se envolver nas atividades daquele universo, revelando uma faceta de seu caráter humanitário:⁶²

A moça estava até ajudando um pouco no trabalho da enfermaria. Embora mantivesse uma inclinação para o isolamento e estivesse sempre sombria e triste, ela ocupava-se, sem que ninguém pedisse, com pequenos afazeres, varrendo o chão, espanando, ministrando medicamentos quando Finnegan solicitava (...) fazendo curativos necessários e ajudando na enfermaria. (SOUZA, 2005, p. 174).

Todavia, seu isolamento não seria quebrado com seu relacionamento com Finnegan, que atingia outras esferas, como a amorosa. Consuelo se comunicava com o indígena recém-chegado à enfermaria, que sofrera amputação de suas mãos. Como numa espécie de reconhecimento com os desafortunados de seus habitats, ambos estabelecem um vínculo forte de apoio, no qual Consuelo sentia que o indígena a empurrava a “reconsiderar a vida”. Conversar com Joe, o indígena caripuna, era como “escapar do opressivo convite ao desespero em que sua vida se transformara”, já que ela nutria por ele uma piedade que desejava que os

[62]. Sobre a atuação de mulheres nas enfermarias, Ferreira (2005, p. 116) cita: “A esposa do empreiteiro Thomas Collins, a do engenheiro O. F. Nichols, representante de Church (Madeira-Mamoré Railway), e a do engenheiro King, começaram a fazer trabalhos de enfermagem, e de confortar moralmente os doentes”.

outros sentissem por ela, também mutilada, não fisicamente, mas na alma (SOUZA, 2005, p. 214). Ambos procuravam uma saída para aquele destino que lhes parecia torto.

Consuelo depositava todas as suas esperanças e perspectivas de uma saída daquele lugar – vale salientar que, em nenhum momento através da fala de Consuelo, seja direta ou indiretamente, há alguma observação sobre a ferrovia ou selva, como se estivesse habituada às intempéries ou/e destinasse suas prioridades a restaurar o modelo de vida que levava – em Finnegan, que, nessa altura da narrativa, passava por uma crise psicológica:

Finnegan começava a ficar inquieto porque sabia exatamente o que estava acontecendo. Ela estava colocando-se em suas mãos, logo em suas mãos. Ele que já não era o mesmo e, quando olhava para a frente, somente via um horizonte brumoso (...) Finnegan, num relance, sentiu uma série de sensações conflitantes. Piedade pela mulher tão vulnerável quanto sem perspectiva. Raiva por ela se colocar em seu caminho. Desconforto por se considerar um merda sem iniciativa e insegurança pela responsabilidade de juntar a sua falta de iniciativa com a completa disposição dela. (SOUZA, 2005, p. 393).

O que Consuelo desejava – sob a perspectiva masculina do narrador e psicológica de Finnegan – era que Finnegan fosse a sua salvação e, por isso, agarrava-se a ele com todas as forças “animalescas”. Apesar de seu destino a ter levado por águas tenebrosas que corriam pela construção, Consuelo queria “ser amada como antigamente”, como fora respeitosamente pelo marido. Mas isto não era condizente com o ambiente de construção, não era digno de um lugar como aquele, porque não havia sanidade ou civilidade ali, não havia ordem. A situação das mulheres na região do Abunã e Santo Antônio precedia a sua, por mais que Consuelo não

estivesse envolvida com prostituição, ora, o que esperar de uma mulher latino-americana naquelas condições? O mesmo que as nativas em Santo Antônio, acorrentadas pelo destino do único bordel na cidade abandonada, como nos dissera Collier: “Retirada com violência de sua vida, onde ela mergulhava como se estivesse presa numa pedra preciosa, Consuelo perdera a inocência, mas não conseguira adquirir a terrível e necessária frieza para viver entre aqueles homens” (SOUZA, 2005, p. 423).⁶³ Finnegan, sem conseguir se desvencilhar de seu nó de incertezas, não pode proporcionar – ou não quer – o que Consuelo deseja, porque ele não era o mesmo, ou sempre fora assim. Talvez não pertencesse mais ao mundo ao qual Consuelo queria retornar, ou pertencesse tanto que via o absurdo de um rico norte-americano casar-se com uma latino-americana.

Buscando algum sentido para sua existência, Consuelo, ao descobrir um piano desafinado em um cassino em Porto Velho, consegue ser contratada como professora de piano, fazendo parte inclusive da folha de pagamento da Companhia, com privilégios, direito a alojamento e férias. O seu aluno era Joe Caripuna, ao qual ensinava todas as manhãs no cassino. Ambos surpreendem o empresário Percival Farquhar, que, durante sua passagem por Porto Velho, assiste à apresentação do curioso casal e decide levá-los para o Rio de Janeiro para uma série de apresentações, com todas as despesas pagas pela Companhia.

[63]. Tal situação pode ser vista nos estudos de Ferreira (2005), ao relatar a promiscuidade sexual como um hábito frequente. Além das nativas, as poucas mulheres que existiam em Santo Antônio eram provenientes dos prostíbulos de Manaus. Hardman (2005, p. 185) menciona sobre algumas embarcações que atracavam nos portos da região: “Depois do reparte dos homens, veio a apresentação das mulheres. Estavam quase desnudas. Haviam entrado no vapor com as roupas do corpo, e numa viagem de quase dois meses, se haviam gasto. Cobriam seus corpos da cintura abaixo, com as mantas que lhes haviam dado no barco. A ordem era que somente podia levar uma mulher daquelas, uma casa de família, mas somente umas cinco ou seis donas de casa se candidataram e o resultado foi deixar aquelas infelizes entregues à sua própria sorte”.

Joe Caripuna: o indígena

Joe, no início chamado apenas de “o índio”, de dentro da floresta não se afastava dos “civilizados” e ficava constantemente os observando. Não tinha mais um lugar em que fosse familiarizado, apenas a floresta. Seus pais, tios, amigos e irmãos tinham morrido de “feitiço espalhado pelos civilizados”, com os corpos queimando de febre e “milhares de feridas espalhadas na pele, soltando mau cheiro” (SOUZA, 2005, p. 22). Também já tinha se casado com uma mulher dos Tacuatepes, mas esta morrera:

Os brancos civilizados não gostavam de acordos e preferiam roubar as mulheres e atirar nos homens. 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).

Cenário diferente do que costumava ser a maloca em que vivia, no alto Mutum-Paraná, com vinte e poucas famílias de “muitas meninas e meninos e seus velhos sorridentes contando histórias lindas no fim da tarde”, o autor retrata um ambiente pacífico e narra que estes indígenas tinham um breve contato com “os civilizados”, que às vezes se encontravam para trocar frutas, peles, comida por pedaços de pano, facas e espelhos no rio. Seu povo era manso e mais organizado do que os civilizados, que matavam por matar: “Os civilizados chamavam seu povo de caripuna e tinham inventado a lenda de que eles eram perigosos porque usavam duas penas de arara, amarelas, atravessadas no nariz. Era mentira (...)” (SOUZA, 2005, p. 88-89). Agora o contato dos “civilizados” tinha

sido fatal para os Caripunas, resultando em inúmeras mortes.⁶⁴ Com medo, muitos foram para além da serra dos Pacaás-novos ou viver com “os civilizados”, trabalhando como seringueiros ou bebendo cachaça no porto de Santo Antônio.

Entretanto, Joe continuava ali porque tinha interesse em conhecer mais sobre aqueles “civilizados”. É durante uma tempestade que procura abrigo debaixo de uma das tendas dos trabalhadores e encontra um grupo deles. Ao tentar correr e fugir para a mata, é segurado pelos trabalhadores que, no chão, olham para os objetos que haviam caído dos bolsos do calção: eram espelhos, pentes, canetas, tocos de lápis, canivetes e outras miudezas. Irritados porque comprovaram que quem estava roubando os objetos era aquele índio, esticam-no no chão sob os dormentes da ferrovia e deceparam na altura do antebraço as suas mãos: “Os tocos de braços eram a única coisa a se mexer em seu corpo (...) 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 por que estava chegando do outro lado sem as mãos” (SOUZA, 2005, p. 114).⁶⁵

O médico Finnegan o atende, com o intuito de enviar tanto o indígena como a sua outra paciente, Consuelo, para o hospital da Candelária, onde teriam um melhor tratamento e Joe poderia passar por uma nova cirurgia e até ganhar uma indenização da

[64]. Sobre os Caripunas, em seus estudos, Ferreira (2005, p. 241-242) relata: “Os caripunas localizavam-se na região do rio Mutumparaná, onde este desemboca no Madeira, à altura da cachoeira dos Três Irmãos. As turmas de exploração, depois as de locação e depois as de construção, ali passavam e ali permaneciam com muita cautela. Os engenheiros, médicos e trabalhadores observavam a mata, com cuidado, esperando, a cada momento, um ataque dos caripunas. Estes, por sua vez, deveriam, é claro, espreitar dia e noite aqueles. Durante algum tempo, não houve possibilidade de aproximação.”

[65]. O autor parece ter se aportado no trabalho de Ferreira (2005, p. 254) quando cita as memórias de Frank W. Kravigny, em 1910, escrita para a fundação da associação dos sobreviventes da Madeira-Mamoré, em 1937: “Mais adiante, escreve o autor [Kravigny]: ‘Acima, na Bolívia, havia outra firma de comerciantes de borracha, um dos quais perdeu a vida em um ataque dos índios selvagens. Em consequência disso, foi feita vingança cortando-se a mão esquerda de uma certa percentagem de índios daquela região’.”

Companhia e um par de próteses. Finnegan sabia que já tinham acontecido fatos semelhantes antes de ele chegar ali. Indígenas que haviam sofrido amputações no hospital, uma perna que gangrenara por algum motivo e que fora substituída por uma prótese de látex vinda dos Estados Unidos (SOUZA, 2005, p. 143).⁶⁶ Durante esse período na enfermaria, Finnegan o “batiza” de Joe Caripuna. Sua grande companhia, a partir desse momento, é Consuelo, permanecendo os dois em Abunã.

Agora com sua limitação, Joe fazia brincadeiras, apanhava coisas pequenas do chão, pegava revistas e as folheava, tinha uma habilidade e agilidade para mover cada dedo do pé como se fossem as mãos. Uma coisa era certa: ele nunca se lamentava do ocorrido e agia como se as tivesse. Como aluno de piano de Consuelo, dedicou-se na sua agilidade para treinar as melodias simples que esta passava, até que, no final de duas semanas, conseguiu reproduzir “outras canções populares norte-americanas” (SOUZA, 2005, p. 412). E assim, foi também contratado, como Consuelo havia sido, pela *Companhia Madeira-Mamoré Railway* na categoria de funcionário subalterno, com direito a um salário de oito mil-réis mensais. Isso se deu devido à grande apresentação na cerimônia oficial de visita das autoridades a Porto Velho. Na ocasião, Farquhar discursou:

[66]. Esta passagem indica a inspiração de Márcio Souza nos estudos de Ferreira (2005, p. 241-242): “Eis que, certo dia de manhã, a turma da construção encontrou, no aterro, um índio abandonado pela tribo. Ele estava com grande úlcera na perna e não podia sequer levantar-se. Ao lado, uma cabaça com alimentos. Com toda a certeza, os caripunas abandonaram aquele membro da tribo, a fim de verificar o que o pessoal da construção lhe faria. (...) Entretanto, o médico chefe do hospital de Candelária, Dr. Lovelace, em inspeção aos acampamentos de trabalhadores, encontrou-o e levou-o consigo. A úlcera, devido ao seu estado adiantado, não podia mais ser tratada. E o Dr. Lovelace resolveu amputar a perna direita do índio. Depois, mandou vir dos Estados Unidos um aparelho ortopédico que a substituisse. E meses após, quando o índio já estava novamente na plenitude de sua energia física, fê-lo voltar à tribo. É de se imaginar o espanto dos caripunas. Dias após, ele voltou ao acampamento de trabalhadores, trazendo em sua companhia quatorze índios. Estava estabelecida a amizade entre o pessoal da estrada e os caripunas. Mais tarde, foram tratados de pneumonia, no hospital de Candelária”.

Este rapaz, que todos aqui conhecem como Joe, pois nunca teve um nome cristão, é um índio da grande nação caripuna. Ele foi vítima de seus próprios companheiros, de gente da sua tribo, que por algum costume aberrante, próprio dos selvagens, costuma decepar as mãos de certos jovens previamente escolhidos, numa espécie de sacrifício pagão aos seus deuses bárbaros. Após o revoltante sacrifício, a vítima é abandonada à própria sorte, até morrer. Assim foi encontrado o nosso querido Joe, quase sem vida, sem mãos, à morte. Os nossos trabalhadores o encontraram nas proximidades da frente de trabalho do Abunã e o recolheram. (...) Agora, saudável e feliz, Joe está conosco, trazendo a sua alegria. Ele é uma prova de que a Companhia estende seus cuidados também aos nativos desamparados. (...) 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. 419-420).

Como que para exibir um “trunfo” de seus feitos, de sua imoral empreitada, Farquhar lança Joe Caripuna para uma série de concertos pelo país... um fiasco, em que Joe só faz um primeiro e único show no Rio de Janeiro, “O Concerto no Catete, frente à hostilidade de Rondon, não pôde ser realizado, e um só concerto foi programado na Associação Comercial, com uma plateia expressiva, incluindo vários ministros, jornalistas, renomados intelectuais e o marechal presidente” (SOUZA, 2005, p. 453). Mas as críticas são muitas, acusando o empresário de “ridicularizar um verdadeiro brasileiro, transformando o jovem índio caripuna em animal de feira”. Se fossem apenas as críticas, bastavam. A questão é que Farquhar tinha gastado muito com a viagem do índio e sua instrutora Consuelo, eram despesas de acomodação que consumiam muito dinheiro e, se havia algo para irritar Farquhar, era quando afetava seu coração: os bolsos. O futuro de Joe era incerto,

porque agora estava nas mãos deles, novamente. Estava fadado a dedilhar o hino nacional americano.

DISSECANDO OS PERSONAGENS

Através de “fragmentos de ser, que nos são dados por uma conversa, um ato, uma sequência de atos, uma afirmação, uma informação” (CÂNDIDO, 2009), vão se desvendando as tentativas de trançar todos os fios e histórias da vida de um homem, mas cada um desses fragmentos, mesmo considerado um todo, não é contínuo. Da mesma forma se dá a definição de um personagem literário. Os destinos incertos dos personagens mostram que, no romance, estes personagens nada mais são do que a forma como nós mesmos, enquanto sujeitos, elaboramos nossos conhecimentos de maneira fragmentária e incompleta sobre os nossos semelhantes.

Ao ler o personagem, estamos lendo a nós mesmos, em diversas esferas. Estamos lendo nossos medos, reações, pânico e horror àqueles emaranhados de personagens tentando sobreviver ao enredo de *Mad Maria*. A diferença é que a visão fragmentária no romance é uma estratégia do autor: Márcio Souza tem controle daquilo que deseja que seja passado, visto, lido e sentido dos seus personagens. Ele transparece aquilo que quer que seja elucidado na estrutura de sua aventura a partir dos fatores que atravessam os personagens em suas experiências.

Stephan Collier, Richard Finnegan, Consuelo Campero e Joe Caripuna são “ex-postos”, atravessados pelos infortúnios da jornada da construção da ferrovia. Suas experiências guiam seus destinos e suas mortes no enredo do romance. Apesar de, no desfecho final, apenas Joe Caripuna encontrar a morte com causa, espaço e tempos marcados, da incerteza do destino de Consuelo, Collier e Finnegan encontram um outro tipo de morte. Collier e

Finnegan tem seus desfechos ao mesmo tempo, em uma última cena dramática em que Collier é o que apazigua o jovem rapaz Finnegan a não cometer um banho de sangue com sua “mão de obra”. Esse ato de humanidade era a ansiedade que ele mantinha secreta e que o atormentava, “porque ainda era humano quando deveria ser um bom vigarista” (SOUZA, 2005, p. 99), como se o seu medo diante daqueles “bárbaros” o ameaçasse de se tornar também um bárbaro.

Collier é personagem “ex-posto”, foi atravessado por suas experiências que construíram a sua figura teimosa, velha e ran-corosa. Ele é fruto do meio, portanto, por mais que seu destino fique nas entrelinhas naquele “inferno verde”, temos de antemão a morte que constrói seu personagem, a morte personificada, agente e destrutiva.⁶⁷ Collier pode não se considerar ou ter dúvidas, irritações sobre sua ansiedade em querer ser bom, humanitário, mas ele já se imagina fazendo parte de uma “massa indistinta” dos mortos, porque não há mais volta, seu ato final pode ser interpretado não só como compreensão com o que se passava com o jovem doutor, mas desesperança, a mesma desesperança que o acompanhou.⁶⁸

O personagem Finnegan, no seu combate interior, agonizante e vivente, não contesta a morte e, conforme exige o ofício do seu trabalho, torna-se indiferente a ela. Não havia sanidade ali, no entanto, agora isto era indiferente para ele. Há uma passa-

[67]. Adoto a concepção de Paul Ricouer (2011) sobre “morte personificada”, que se dá no caso das grandes epidemias, campos de concentração, ou seja, em situações extremas em que “o sobrevivente provisório é envolvido, cercado, submerso pela massa indistinta dos mortos e dos moribundos e habitado pelo sentimento da enorme probabilidade da sua morte próxima, da iminência dessa morte”.

[68]. Maria Inês Rauter Mancuso (2010, p. 66) coloca que a constante presença da morte pode resignificar a própria vida. No caso de Collier, resignificaram para uma indiferença aquele ambiente e o único desejo de sobreviver. Para Finnegan, a resignificação também tomaria este caminho. Ainda em consonância com a autora, “a morte, como se disse, é uma presença constante. A morte de quem relata, a morte daqueles sobre os quais se falam. A morte preenche os vazios e silêncios”.

gem, descrita por Paul Ricouer (2011) sobre a morte de Maurice Halbwachs, em 1944, narrada por Jorge Semprún, que encena com propriedade o desfecho de nosso personagem: “Nos olhos, um brilho de dignidade, de humanidade vencida, mas não diminuída. O brilho imortal de um olhar que constata a aproximação da morte, que sabe onde está, que conhece bem essa situação e a avalia, encarando-os, os seus riscos e apostas, livremente, soberanamente”. Finnegan encara soberano a morte, sua dualidade vivida no paradoxo de “voltar a sair” de si, que Todorov (1991) explica como um não desejar, um não poder se identificar com o outro [seu semelhante], mas também já não se identificar consigo, é como se Finnegan no seu ato instintivo gritasse: “A minha identidade mantém-se, mas como se estivesse neutralizada: leio-me entre aspas” (TODOROV, 1991, p. 39). Finnegan, um homem moderno, assim como Collier, se transformara.⁶⁹

Ao final, todos os envolvidos diretamente na construção da ferrovia são os “agonizantes”, aqueles que estão a morrer.⁷⁰ Se estão a morrer, ainda não morreram, não é ação realizada, portanto todo “agonizante” é um vivente (*vivant*).⁷¹ Consuelo está destruída,

[69]. Analisando os personagens Finnegan e Collier jogados na promessa de aventura e progresso, dentro das concepções de Berman (1986) sobre a “aventura da modernidade”, a “novidade” que essa aventura acarreta pode vir a desencadear a perda do que já fora alcançado, o que seria o paradoxo da experiência moderna. Principalmente para Finnegan, o personagem idealista que parte para Madeira-Mamoré acreditando no desenvolvimento da medicina, a noção de Berman se aplica: “Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento (...) – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (p. 15). Finnegan é despejado nesse turbilhão de desintegração, luta e contradição – que, em Collier, só é intensificado pelo ambiente da construção, uma vez que sua trajetória pessoal é traumática. Essa modernidade pode ser vista como “um entusiasmo cego”, que podemos ver no personagem de Farquhar e sua desenfreada busca por lucro; pelo maquinário, que sobrecarregará o trabalho humano, esvaziando-o, tornando os homens ao final “seres sem ser”, perdidos em inúmeras possibilidades de existência a partir de suas trágicas experiências.

[70]. São os “*agonisant*” discutidos por Paul Ricouer (2011).

[71]. O instinto tendencioso em traduzir “agonizante” para “moribundo” é um equívoco, e é isso que Ricouer contesta. Até a morte, estamos vivos e, mesmo aquele que agoniza com a proximidade da morte, ainda deve ser visto e respeitado como um vivente.

mas exige respeito de Finnegan até o último momento do entrelaçamento de seus personagens, ela deseja ser vista por ele como uma pessoa boa. Finnegan debate-se contra seu estado de agonizante até aceitar a sua morte de bom grado – aqui falamos “morte” para nos referirmos ao Finnegan idealista.

Enquanto estão lúcidos, os doentes que estão a morrer não se percebem como moribundos, como mortos daí a pouco, mas, pelo contrário, como ainda vivos (...) em seguida, ainda isto: o que ocupa a capacidade de pensamento ainda preservada não é a preocupação com o que há depois da morte, mas a mobilização para que os recursos mais profundos da vida ainda se afirmem. (RICOUER, 2011, s/p).

Mesmo que as experiências tenham atravessado estes personagens e que a todo custo se mobilizaram para que os recursos da vida ainda se afirmassem na hora de suas mortes, podemos dividir, segundo Cândido (2009), os personagens de acordo com sua trajetória de desenvolvimento na trama. Há uma distinção entre “personagens planas” e “personagens esféricas”.⁷² Vamos entender analisando seu desfecho:

Juntou sua arma que caíra no chão, limpou a poeira e recolocou-a no coldre. O suor escorria pelo pescoço 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).

[72]. Dentro dos aspectos da novela, as “personagens esféricas” seriam aquelas organizadas com maior complexidade e que conseguem nos surpreender de maneira convincente. “Se nunca surpreende, é plana. Se não convence, é plana com pretensão a esférica. Ela traz em si a imprevisibilidade da vida, — traz a vida dentro das páginas de um livro” (FORSTER, 1949 *apud* CANDIDO, 2009). Finnegan se encaixa na definição de ser um personagem esférico.

Ao longo do romance, mesmo o leitor previamente tendo conhecimento acerca do episódio trágico da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, acredita-se e compra-se o discurso idealista de Finnegan, alimentando assim a expectativa para que suas boas ações e seu envolvimento com Consuelo proporcionem um desfecho feliz, um final idealizado para um personagem cheio de ideais. O que, ao longo do romance, é desconstruído e aqui temos a sua capacidade de nos surpreender de maneira convincente, porque o seu final por mais óbvio que pareça, partindo da premissa de que o meio faz o homem, assim como não foi diferente com Collier e demais trabalhadores, há a reviravolta na construção do personagem de Finnegan, que nos convence de sua mudança nas linhas finais do romance, ao se irritar e sacar uma arma e confrontar trabalhadores insubordinados.⁷³

Não apenas a ação é transmitida para o leitor, mas os seus pensamentos, o pensamento de que somente os tolos se importariam com outra coisa, além da arte de sobreviver, de permanecer vivo. Finnegan convence e o autor fornece esse pensamento do médico como uma forma de aviso: esse é o resultado de quem ainda possui esperanças nesse mundo exploratório.⁷⁴ E quem impede Finnegan de continuar amedrontando e atirar na massa de trabalhadores? Stephan Collier. Como um lampejo de humanidade? Talvez, pois, nesta passagem, o autor não nos mostra o raio X de

[73]. As ações que, durante a leitura do livro, julgo ser “humanas” ou “desumanas”, como bem aborda Todorov (2010, p. 32), provêm da mesma origem. Retomando Rousseau, o bem e o mal derivam da mesma fonte, do mesmo ser humano. Portanto, essa luta interior dos personagens de Finnegan e de Consuelo, em se questionarem durante todo o livro, a partir de suas experiências, o caráter de suas personalidades, recai em questões existenciais que também enfrentamos no mundo real.

[74]. A confissão, por meio da narração psicológica de Márcio, se assemelha à confissão direta do herói de Doyle (2003): “Há curiosas profundidades de selvageria na alma do homem mais civilizado. Eu sou de natureza sensível; em minha casa nunca me atrevi a matar uma galinha ou um coelho; mas, ali, foi com verdadeiro gozo que fuzilei aquelas criaturas semi-humanas, visando de preferência o crânio para ter a certeza de matar. Atirava urrando de ferocidade, rindo de alegria bárbara”.

seu psicológico, apenas se contém em dar fala a Collier, que chama a atenção do doutor: “Chega, Finnegan! Assim você vai acabar com a minha mão de obra, rapaz” (SOUZA, 2005, p. 461).

Quanto aos outros personagens, onde se encaixam dentro dessa análise? A grande maioria se encaixa na classificação de “personagens planos”.⁷⁵ Talvez apenas Consuelo seja uma personagem plana com pretensão a esférica, por seu personagem ser construído ao longo do declínio de Finnegan, estimulando uma esperança no leitor em um final feliz, mas os rumos de ambos divergem e essa quebra da expectativa faz com que possamos classificá-la como pretensa a esférica. Os demais analisados, Farquhar, Collier e, modestamente, Joe, são planos. O ritmo de suas narrativas mantém-se. O lema de Farquhar pelo lucro, pela trama política e pelo sucesso do seu sindicato de empresários e investimentos é o mesmo durante todo o romance, sua característica forte está pautada nesse lema e assim segue.

O personagem de Collier como o engenheiro debochado, desesperançoso, de linguajar ácido também o segue até sua última encenação. Mesmo em confronto com o esperançoso Finnegan nos primeiros momentos e nas revelações de seu passado dramático, Collier se mantém coerente. O mesmo ocorre com Joe, uma vítima do processo de “civilização”, com um início dramático, pois termina da mesma forma que iniciou sua narrativa dentro do universo da ferrovia, morrendo pela segunda vez, considerando que sua primeira morte foi quando perdeu as mãos e tornou-se sem “pátria”. Joe cai em miséria, assim como os personagens locais da

[75]. Cândido (2009) discorre sobre a classificação. As personagens planas eram chamadas temperamentos (*humours*) no século XVII e são, por vezes, chamadas tipos; por vezes, caricaturas. Na sua forma mais pura, são construídas em torno de uma única ideia ou qualidade; quando há mais de um fator neles, temos o começo de uma curva em direção à esfera. A personagem realmente plana pode ser expressa numa frase (...) Tais personagens “são facilmente reconhecíveis sempre que surgem”; são, em seguida, facilmente lembradas pelo leitor. Permanecem inalteradas no espírito porque não mudam com as circunstâncias.

Amazônia frutos do contato e da intervenção do estrangeiro. Foi corrompido, atravessado pela cruel experiência, seu caminho era sem volta e seus infortúnios vividos não causam espanto quando lemos que Joe, com sífilis, encontra a morte em Nova York, no ano de 1927.

Outro aspecto a se considerar é a “multiplicidade de vozes”, entre autor e personagens com consciências independentes. Essa “multiplicidade de vozes” constitui uma peculiaridade e marca dos romances de Dostoiévski, criador do romance polifônico. Não estou falando de uma multiplicidade de caracteres e destinos que apenas pela consciência e voz do autor se desenvolvem ao longo da narrativa, mas de personagens que não são apenas objetos do discurso do autor, e sim os próprios sujeitos desse discurso diretamente proferidos pelos personagens. Portanto, há espaço para as falas diretas de Farquhar, Collier, Finnegan e Consuelo. E quanto a Joe? Sua trajetória ao longo do romance não possui falas diretas, há sempre a voz do autor narrando seus pensamentos e ações, curiosamente sendo o único indígena a encenar o romance. É uma voz do autor que se coloca não como “herói” e “moralista”, mas crítico, com uma distância. Márcio Souza encontra em Dostoiévski e na polifonia um modo de democratizar as vozes abafadas pela penumbra, como também uma forma de lutar contra aquela história “arrumadinha e provinciana” à qual se refere.

Como visto, o personagem de um romance deve dar a impressão de que é um ser vivo, para isso, deve lembrar um ser vivo, manter alguma relação com a realidade do mundo. Poderia então o personagem ser transposto da realidade para que o autor atingisse este alvo? De acordo com Cândido (2009), não. Os motivos alegados são muitos, entre eles o da impossibilidade de captar um ser humano como um todo; a transposição de um personagem “real” para o romance tornaria desnecessária a criação artística e a liberdade dentro do enredo. Por essa forma, “quando toma

um modelo na realidade, o autor sempre acrescenta a ele, no plano psicológico, a sua incógnita pessoal” (CÂNDIDO, 2009). Márcio Souza assim o faz quando nos apresenta Farquhar, uma alusão direta à existência do magnata norte-americano nos registros históricos e, de forma indireta, com a criação de seus personagens dentro de grupos muitas vezes tratados como blocos monolíticos pela história: os engenheiros, os médicos e os indígenas.

Os personagens do autor não são “entes reproduzidos, mas entes inventados”. Mesmo aqueles que as fontes históricas nos mostram sua existência, como Percival Faquhar, Marechal Hermes, Carl Lovelace e demais nomes que compõem a esfera política do Rio de Janeiro, não são personagens reproduzidos, porque o autor tece seus personagens e tramas mesclando os registros históricos de suas existências com um universo psicológico que é historicamente intangível. Eles não são uma “transposição fiel de modelos”, do mesmo modo que não são “uma invenção totalmente imaginária”.

Estou de acordo com Cândido (2009) quando afirma que “só há um tipo eficaz de personagem, a inventada; mas que esta invenção mantém vínculos necessários com uma realidade matriz, seja a realidade individual do romancista, seja a do mundo que o cerca”. Suponho que, considerando a intenção manifestada de Márcio na produção de *Mad Maria*, sua opção em utilizar personagens concretos da história no setor político – com exceção de Carl Lovelace – tenha sido consciente, como que para expor que personagens assim existiram em carne e osso e que agiram de uma forma inescrupulosa, talvez não com as intenções que o autor constrói no seu universo psicológico, para garantir seus poderes e investimentos. É possível supor que apenas esse setor político leva o nome de autoridades registradas na história porque esta história foi contada por estes homens poderosos e pioneiros. Disto procede a penumbra em que os nomes dos trabalhadores,

seus feitos e suas relações tenham permanecido na penumbra dos acontecimentos históricos.

No entanto, o que torna *Mad Maria* nessa perspectiva um bom romance é a sua comparação com o mundo real? Não, é a sua composição, sua estrutura coerente, sua densidade psicológica dos personagens e a combinação dos seus elementos de narrativa ficcional, romanceada, com acontecimentos históricos, a qual, através de uma marca humorística e satírica, com o linguajar direto, claro e objetivo de Márcio Souza, dissemina uma história “penumbrada” sobre a nossa história.

A verossimilhança e a organização dos fragmentos desses personagens fictícios são o que lhes tornam coesos, infundem vida, calor e os tornam tão atuantes como os próprios seres vivos. Os personagens ganham contorno dentro do denso enredo e se integram no tecido de valores a que nós, sujeitos de carne e osso, estamos submetidos: valores religiosos, morais, políticos e sociais. Ao confrontarmos as formas como lidam com as situações, como chegam aos seus limites, vemos suas atitudes reveladas em aspectos essenciais da nossa vida, “trágicos, sublimes, demoníacos, grotescos ou luminosos”, e buscamos compreender, porque por mais explícita que seja a intenção do autor, os julgamentos ficam guardados para o leitor e a história.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O último dormente

Durante o ano de 1910, chegaram a Porto Velho 6.090 homens contratados pela Companhia. Desses, 494 eram engenheiros, maquinistas, mecânicos e outras categorias afins, de diversas nacionalidades. O restante, 5.596 homens, eram operários classificados por nacionalidades: brasileiros e portugueses, Antilhas e Barbados, espanhóis, e uma minoria misturada – gregos, alemães, ingleses, franceses, hindus, húngaros, poloneses, dinamarqueses.⁷⁶ Um número expressivo que, em apenas um volume de um romance, não seria possível transportar suas experiências para personagens fictícios ou reais, por mais que este fosse o objetivo de Márcio Souza. De fato, o autor não negligenciou essa diversidade de nacionalidades. Ao longo da obra, vê-se o barbadiano Jonathan narrando seus costumes, sua terra natal e suas canções; a vida infame de Gunter, o alemão que

[76]. Os dados são provenientes do estudo de Ferreira (2005) que traz a totalidade dos homens importados pela construtora: 1907 (446 homens), 1908 (2.450), 1909 (4.500 homens), 1910 (6.090 homens), 1911 (5.664 homens), 1912 (2.833 homens), somando um total de 21.783 homens importados entre 1907 e 1912.

se rebelar e foge do acampamento no Abunã, com a prostituição da sua mãe em Hamburgo, assim como as discordâncias e brigas principalmente entre barbadianos e alemães, ganham cenas na trama de violência; além da eficiência dos hindus no trabalho, mesmo submetidos às piores condições.⁷⁷

O que discuti aqui foi como Márcio Souza, um escritor manauara que permeia entre seu ativismo no mundo acadêmico, no teatro, no cinema, na literatura e na cultura, possui inquietações que o fazem flutuar a partir de uma ligação próxima com as ciências sociais com a história, sobre as relações de sua escrita literária com a história. Analisei como seus pensamentos convergem para uma mescla de dois campos de saber e seu engajamento na pesquisa histórica, que resultam especificamente na elaboração de uma obra densa e potente como *Mad Maria*. Observei a relação entre duas temporalidades: à qual a obra se refere e a do seu lançamento; como em diferentes tempos, os interesses continuam latentes. Dissequei a elaboração, através de uma linguagem crítica, com humor satírico, do enredo e personagens polifônicos, em que o autor se permite assumir e ao mesmo tempo os deixa protagonizar suas vozes. Personagens ficcionais que ganham vida em seus sentimentos e frustrações, que ganham nossa empatia ou o nosso assombro, mas que nos fazem acreditar na possibilidade de terem existido em um tempo remoto, “jurássico”.

E se os trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré, assim como o autor, que buscou parâmetros na realidade para potencializar sua narrativa, tivessem também utilizado a literatura e o universo das letras para denunciar suas condições ou, ao menos, deixar sua marca na penumbra a que foram submetidos? Em 1909, através de uma publicação regular feita no escritório dos enge-

nheiros da ferrovia, em Porto Velho, “alguns dos jovens e brilhantes trabalhadores americanos temporariamente exilados no local” criaram o *The Porto Velho Marconigram*, jornal escrito em inglês, com o objetivo declarado pelos seus editores – os escriturários e engenheiros Kravigny, Armitage e Wellwood – de informar o progresso da ferrovia aos trabalhadores e lhes oferecer entretenimento.

Lançado no dia 04 de julho de 1909 sob o nome *The Porto Velho Times*, chegou a ser comparado pela crítica aos melhores jornais da época. No jornal, havia notícias sobre o preço da borracha, poemas, histórias sobre a matança de porcos selvagens, aparecimento de répteis enormes e caçadas a tamanduás, notícias sobre o cotidiano, os preços dos pneus para automóveis, segundo algumas das principais fábricas americanas, desaparecimento de trabalhadores, junto com histórias macabras, como também transcrições de outros jornais, como do jornal *India Rubber World*, de Nova York. Da mesma forma, havia notícias de finais felizes, como entre um empregado associado, Sr. Burgess, e uma enfermeira do hospital da Candelária, Sra. Fairall, em 1911:

Um lindo romance na Candelária

Embora o segredo tenha sido cuidadosamente guardado, o Cupido ficou tão feliz, feliz e exaltado que ele não podia conter-se e nos sussurrou. Conhecendo a popularidade das duas partes e o genuíno interesse que serão levados por suas dezenas de amigos aqui, não podemos conscientemente segurar as boas notícias e, felicitando o par feliz, além de estar contente de divulgar as notícias carregadas de prazer, Devemos confessar e dizer. A Sra. Bertha Fairall cedeu ao Dan Cupido e ao amor do Sr. J. C. Burgess e, após a chegada do vaporizador Rio Machado, o casal feliz será unido em matrimônio. Conforme planejado, a lua de mel se estenderá para a Europa, através de Bridgetown, Barbados, onde alguns dias - ou semanas - serão

[77]. Sobre a figura da página anterior, trata-se do fotógrafo contratado pela empresa construtora e trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré, entre 1908-1911. Fonte: KRAVIGNY, Frank. *The Jungle Route*. 1940.

gastos entre as brisas limpas e os molhos perfumados, um local ideal para uma lua de mel. Não podemos dizer com autoridade, quanto ao escopo da turnê europeia (...) A Sra. Fairall ganhou muitos amigos durante a curta estadia aqui; amigos que desejam a felicidade mais feliz. O Sr. Burgess, que já era conhecido por muitos da associação em outros lugares, acrescentou hospedeiros ao seu exército de amigos. Um e todos se juntarão com entusiasmo ao prolongar as boas felicitações dos pares. “Deus abençoe vocês, minhas crianças, e que a alegria vá com vocês”.⁷⁸

Não se sabe o desenrolar dos fatos da lua de mel da Sr^a Fairall e do Sr. Burgess pela Europa, de modo que a suposição de “notícia feliz” possa parecer ingênua depois de tudo que foi analisado sobre o período histórico. Enquanto alguns se casavam, outros escreviam poemas, geralmente trabalhadores da Madeira-Mamoré e colaboradores do próprio jornal *The Porto Velho Marconigram*, que retratavam outros aspectos de suas vidas e expectativas:

A Terra das Seringueiras (R. S. Stout)

(...) É uma velha zona quente como o inferno,
E não fica nada longe dos desvãos
Onde o diabo cozinha seus fantasmas⁷⁹
E dança e salta em torno de seus caixões.
(...) Algum dia eu vou deixar este lugar?
Vou voltar à terra dos livres, dos bravos,

[78]. Notícia. “A pretty romance at Candelaria”. Tradução livre. *The Porto Velho Marconigram*. Published at Porto Velho (Rio Madeira), Amazonas, Brazil. Volume 4. Saturday, April 29, 1911. J. H. Armitage – Editor. S. Wellwood – Publisher.

[79]. O diabo sempre está presente quando se estuda a história da ferrovia, seja na literatura ficcional, seja nos registros dos trabalhadores e obras historiográficas. Como na explicação do título *Ferrovia do diabo*, de Manoel Ferreira: “Ver-se-á que o homem, de livre e espontânea vontade, jamais a teria [EFMM] vivido; somente o diabo poderia criar-lhe tantas vicissitudes, infortúnios e desgraças” (FERREIRA, 2005, p. 11).

Dos cabarés, das meninas, das risadas,
E de uma doce garota e seus abraços?

Trabalho (B. A. de Bourbel)

(...) Trabalha, meu irmão, é a tua pugna:
O trabalho não acaba nunca.
Trabalha na luz e na penumbra,
Trabalha até estar perto da tumba,
E outra turma sua tarefa assuma.
Porque o trabalho não acaba nunca.⁸⁰

A morte, em ambos os trechos dos poemas, é iminente. A escrita é como um consolo, um suporte para guardar essas palavras e versos que, cansados de repetir como uma súplica “Algum dia eu vou deixar esse lugar?”, agora as repousavam no papel, como uma forma de guardá-las ou de esperar uma resposta de algo ou alguém. Aquela não era “a terra dos livres, dos bravos, das risadas”, aquela era terra de ninguém, apenas das almas que ali foram “cozinhas” na construção da ferrovia.

Nas prensas precárias do escritório de engenharia da Companhia, saíam de suas penumbras como pobres coitados sem um narrador para avisá-los de seus próximos passos. Bastava, já sabiam o caminho da tumba. Mesmo assim, deixavam suas marcas nos poemas, nos jornais, nos registros policiais, nas suas socialidades e nas suas artes de ficarem vivos.⁸¹

[80]. Poemas. “The Land of Rubber-Gun Tree” e “Work”. In: The Dana Merrill Collection, New York Public Library. (NEELEMEN, Rose; NEELEMEN, Gary. *Trilhos na selva: o dia a dia dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré*. São Paulo: BEI Comunicação, 2011).

[81]. Para saber mais sobre o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia nas primeiras décadas do século XX, ver: PAIVA, Ana Carolina Monteiro. *Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907-1919)*. Dissertação (Mestrado em História) - João Pessoa, PPGH-UFPB, 2020.

REFERÊNCIAS

ANSORT, Pierre. História e memória dos ressentimentos. *In*: NAXARA, Márcia. BRESCIANI; Stella (org.). *Memória e (Res)sentimento*: indagações sobre uma questão sensível. 2. ed. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2004.

ARANHA, Gervácio Batista. Da escrita da história que parece literatura ou dos usos narrativos na composição historiográfica. *In*: OLIVEIRA, Iranilson Buriti; NASCIMENTO, Regina Coelli Gomes; LIMA, Rozeane Albuquerque (orgs.) *Artes de ver, fazer e escrever histórias II: literatura, história & sensibilidades*. Campina Grande: EDUFPG, 2016.

ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Trad. Roberto Raposo. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

BARROS, Ferreira. *O romance da Madeira-Mamoré*. São Paulo, SP: Clube do Livro, 1963.

BAUMAN, Zygmunt. O escândalo da ambivalência. *In*: BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade e ambivalência*. Trad. Marcus Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BENJAMIN, Walter. *Magia e técnica, arte e política*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

BERMAN, Marshall. Modernidade ontem, hoje e amanhã. In: BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido se desmancha no ar – A aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés; Ana Maria L. Ioriatti. 1. ed. São Paulo: Schwarcz, 1986.

BLOCH, Marc. *Apologia da História – ou o ofício de historiador*. Trad. André Telles. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

BORGES, Valdeci Rezende. História e Literatura: algumas considerações. *Revista de Teoria da História*. Ano 1, n. 3, jun. 2010. Universidade Federal de Goiás.

CANDIDO, Antonio. *Literatura e Sociedade*. 9. ed. Rio de Janeiro: Editora Ouro sobre Azul, 2006.

CANDIDO, Antonio. A Personagem do Romance. In: CANDIDO, Antonio et al. *A personagem de ficção*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2009.

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. *Revista Estudos Avançados*. v. 5, n.11 São Paulo, jan./abr. 1991.

CHARTIER, Roger. *À beira da falésia*: a história entre certezas e inquietudes. Trad. Patrícia Chittoni Ramos. Porto Alegre: Universidade/UFRGS, 2002.

CORBIN, Alain. O segredo do indivíduo. In: PERROT, Michelle (org). *História da Vida Privada*. v. 4. Trad. Denise Bottmann, Bernardo Joffily. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

DE CERTEAU, Michel. A Operação Historiográfica. In: CERTEAU, Michel de. *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

DIMAS, Antonio. *Márcio Souza – Literatura comentada*. São Paulo: Abril Educação, 1982.

DOYLE, Arthur Conan. *O mundo perdido*. Trad. Sophie Vinga. (s.l./ s.n.) 2003.

FALKENBURGER, Kurt. *As botas do diabo*. São Paulo: Clube do Livro, 1979.

FARGE, Arlette. *Lugares para a história*. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

FIGUEIREDO, Vera Follain. Da alegria e da angústia de diluir fronteiras: o romance histórico, hoje, na América Latina. In: 5º CONGRESSO ABRALIC, v. 1. *Anais [...]* Rio de Janeiro: ABRALIC, 1998.

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

GAMA, Anne Micheline Souza. *Capitães de Salvador*: As representações do urbano e das relações sociais na obra *Capitães de Areia*,

de Jorge Amado. Dissertação (Mestrado em História)–Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2005.

GOMES, Márcia Letícia. *A ficção descolonizadora em Márcio Souza: uma análise de Mad Maria sob uma perspectiva pós-colonial*. Porto Velho: UNIR, 2012.

GOMES, Márcia Letícia; NENEVÉ, Miguel. Joe Caripuna – a voz do indígena em *Mad Maria*, de Márcio Souza. *Revista Guavira Letras*, n. 18, jan./jul. 2014.

GUEDELHA, Carlos Antônio Magalhães; SILVA, Thays Freitas Silva. Márcio Souza e Arthur Engrácio: a crítica do crítico. In: XIV ABRALIC. *Anais eletrônicos*. Belém, PA, 2014.

HALLEWELL, Lawrence. A atividade editorial nos Estados do século XX. In: HALLEWELL, Lawrence. *O Livro no Brasil: sua história*. Trad. Maria da Penha Villalobos, Lólio Lourenço de Oliveira e Geraldo Gerson de Souza. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

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

KARNAL, Leandro. Os tempos modernos e os magnatas da indústria. In: KARNAL, Leandro. *História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI*. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2013.

LARROSA, Jorge. Experiência e paixão. In: LARROSA, Jorge. *Linguagem e Educação depois de Babel*. São Paulo: Autêntica, 2004.

LIMA, Andréia Mendonça dos Santos. *Tradução e pós-colonialismo: uma análise de Mad Maria*, de Márcio Souza e sua tradução para o inglês. Porto Velho: UNIR, 2013.

LIMA, Andréia Mendonça dos Santos; DA SILVA, Dinalva Barbosa. O tradutor intruso em *Mad Maria*, de Márcio Souza. In: 3º SILIC – SIMPÓSIO DE LITERATURA BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA – O regional como questão na contemporaneidade: olhares transversais. *Anais*, UNIR, Vilhena, 2012.

MANCUSO, Maria Inês Rauter. A vida pensada a partir da morte. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*. p. 62-70, n. 2, Ano 2, abr. 2010.

MARSHAL, Berman. Modernidade ontem, hoje e amanhã. In: MARSHAL, Berman. *Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Schwarcz, 1986.

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

NENEVÉ, Miguel. Travel-writing on the amazon in the 1990s: ecological concern or colonial discourse? *Revista Polifonia*. p. 99-110, v. 18, n. 24, Cuiabá, MT, 2011.

NENEVÉ, Miguel; GOMES, Maria Letícia. A descolonização em *Mad Maria*: o contradiscurso ao “progresso” em *Mad Maria*, de Márcio Souza. *Revista de Estudos Antiutilitários e Pós-Coloniais*, 2011.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. “Quase tudo neste livro bem podia ter acontecido como vai descrito... Mas este livro não passa de um romance”: O olhar ácido de Márcio Souza em *Mad Maria*. In: I SEMANA DE HISTÓRIA: PRÁTICAS DOCENTES E DIÁLOGOS INTERCULTURAIS, 2015, Guarabira, *Anais* [...]. Semana de História Práticas Docentes e Diálogos Interculturais, 2015, v. 1. ISSN 2447-5939.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. “Quer saber o que significa pra mim o progresso?”: o contradiscurso de Márcio Souza em *Mad Maria*. In: XII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DA UFPI E I SEMINÁRIO DA PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL: História e Narrativas: Estado nacional, identidades e pluralidades culturais. Teresina, PI. *Anais* [...] v. 1, 2015.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. *Mad Maria*, Maria Louca: a jornada de um médico na arte de ficar vivo. In: OLIVEIRA, Iranilson Buriti; NASCIMENTO, Regina Coelli Gomes; LIMA, Rozeane Albuquerque (orgs.) *Artes de ver, fazer e escrever histórias II: literatura, história & sensibilidades*. Campina Grande: EDUEFCG, 2016.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. Os barbadianos e indígenas na minissérie *Mad Maria* (2005). In: III CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO PARA AS RELAÇÕES ÉTNICO-RACIAIS: Igualdade social no ambiente escolar. *Anais eletrônicos*. Ano III, v. 01, Campina Grande: EDUEFCG, 2016.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & História Cultural*. 2. ed. 1. reimp. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & Literatura: uma nova velha história*. 2006. Disponível em: <http://nuevomundo.revues.org/1560#bodyftn10>. Acesso em: 28 ago. 2015.

RIAUDEL, Michel. Malditos vs Marginais? *Teresa – Revista de Literatura Brasileira*. N. 15, p. 88-100, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/teresa/article/viewFile/98596/97257>. Acesso em: 17 ago. 2017.

RICOEUR, Paul. *Vivo até à morte: seguido de Fragmentos*. Lisboa: Edições 70, 2011.

RODRIGUES, Simone. Literatura e História: cruzando sentidos para interpretar o passado. In: V SEMINÁRIO NACIONAL DE LITERATURA, HISTÓRIA E MEMÓRIA. Figurações da Nacionalidade no Texto Literário, *Anais* [...] out. 2005.

SAMPAIO, Sonia Maria Gomes; NOGUEIRA, Mara Genecy Centeno. O espaço feminino nas narrativas de Kurt Falkenburger e Márcio Souza. In: SILEL. v. 2, n. 2. *Anais* [...] Uberlândia: EDUFU, 2011.

SANTAGADA, Salvatore. *A situação social do Brasil nos anos 80*. Disponível em: <http://unifra.br/professores/rangel/Salvatore%20Santagada%20-%20osociedade%20brasileira%20anos%2080.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

SANTOS, Avacir Gomes dos. História e Literatura: do prazer ao poder. *Revista Primeira Versão*. Ano II, n. 61. Edufro: Porto Velho, ago. 2002.

SENA JR., Gilberto Ferreira. Realidade *versus* ficção: a literatura como fonte para a escrita da história. In: VI SIMPÓSIO NACIONAL ESTADO E PODER: CULTURA. Universidade Federal de Sergipe, 2010. *Anais eletrônicos*. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/estadoepoder/6snepc/GT13/GT13-GILBERTO.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 4. ed. São Paulo: Marco Zero, 1985.

SOUZA, Márcio. Amazônia e modernidade. *Revista Estudos Avançados*, 16 (45), 2002.

SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SILVA, Antônio Cândido. *Madeira-Mamoré: o vagão dos esquecidos*. 3. ed. Porto Velho: CBM, 1997.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de. Entre a Ferrovia do Diabo e o Trem-Fantasma: uma viagem pela história da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. *Campo-Território: Revista de Geografia Agrária*. p. 237-246, v. 5, n. 9, 2010.

STAROBINSKI, Jean. A literatura: o texto e o seu intérprete. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre (org.). Trad. Henrique Mesquita. *História: novas abordagens*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.

STONE, Lawrence. *O ressurgimento da narrativa: reflexões sobre uma nova velha história*. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/59564000/STONE-Lawrence-O-Ressurgimento-Da-Narrativa>. Acesso em: 10 jul. 2016.

TODOROV, Tzvetan. *As morais da História*. Ed. N. 106062. Mira-Sintra: Europa-América, 1991.

TODOROV, Tzvetan. *A literatura em perigo*. Rio de Janeiro: DIFEL, 2009.

TODOROV, Tzvetan. *O medo dos bárbaros: para além do choque das civilizações*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

BIOGRAFIA. Hermes da Fonseca. Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/FatosImagens/biografias/hermes_da_fonseca. Acesso em: 20 ago. 2017.

BIOGRAFIA. Rui Barbosa. Disponível em: <http://www.academia.org.br/academicos/rui-barbosa/biografia>. Acesso em: 20 ago. 2017.

DOCUMENTÁRIO. *Filhos da Ferrovia*. Direção: Luana Lopes. 2010. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=A-QSYdpBhVUo>. Acesso em: 14 ago. 2017.

ENTREVISTA. *Jornal O Rascunho*. Disponível em: <http://rascunho.com.br/marcio-souza/>. Acesso em: 10 ago. 2017.

ENTREVISTA. *Roda Viva*: Márcio Souza. TV Cultura. 1990. Disponível em: <http://www.tirodeletra.com.br/entrevistas/Marcio-Souza.htm>. Acesso em: 28 ago. 2015.

FILME. *Fitzcarraldo*. Direção: Werner Herzog. 157 minutos. Project Filmproduktion: 1982.

HEVEAS brasilienses. Disponível em: <http://www.ipef.br/identificacao/hevea.brasiliensis.asp>. Acesso em: 17 ago. 2017.

PERCIVAL Farquhar. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FARQUHAR,%20Percival.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2017.

MÁRCIO Souza, autor de *Mad Maria* e *Amazônia Indígena*, cede entrevista exclusiva. *Revista Conexão Literatura*. Disponível em: <http://www.revistaconexaoliteratura.com.br/2016/06/marcio-souza-autor-de-mad-maria-e.html>. Acesso em: 11 ago. 2017.

RIOS, Jefferson del. O canto forte de uma geração sem exorcismo. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 16/02/1980. Ilustrada – 5º caderno. p. 03.

RIOS, Jefferson del. Márcio Souza tira o passado a limpo. *Folha de S. Paulo*, 19/10/1980. Ilustrada – 5º caderno. p. 07. Acervo Folha. Disponível em: <http://acervo.folha.uol.com.br/resultados/?q=m%C3%A1rcio+souza+tira+o+passado+a+limpo&site=fsp&periodo=acervo&x=11&y=11>. Acesso em: 17 ago. 2017.

SOUZA, Márcio. Paiol Literário – Projeto desenvolvido desde 2006 em parceria com a Fundação Cultural de Curitiba, SESI Paraná e FIEP. *Revista Rascunho*. Edição n. 137. Curitiba: 2011. Disponível em: <http://rascunho.com.br/marcio-souza/>. Acesso em: 11 ago. 2017.

VILLA, Marco Antônio. *Uma vida errante*. Especial para a Folha de S. Paulo, 2006. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs0511200613.htm>. Acesso em: 17 ago. 2017.

ZAGO, Antonio. *Mad Maria*, o romance trágico de uma estrada. Acervo digital. *Folha de S. Paulo*. 21/07/1980. Ilustrada – Primeiro Caderno.

Formato *15x21 cm*

Tipologia *Alegreya*

Nº de Pág. *143*

Editora da Universidade Federal de Campina Grande- EDUFCG

