

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ NA LITERATURA

Márcia Letícia Gomesⁱ

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

RESUMO. A história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré marcou muitas vidas, durante um longo período de tempo, aproximadamente de 1722 a 1912, ações foram empreendidas no sentido de construir os 400 km de estrada de ferro que ligariam Porto Velho a Guajará-Mirim, viabilizando o escoamento da borracha boliviana. A referida construção envolveu muitos trabalhadores de diferentes nacionalidades, uma série de construtoras e engenheiros, a perda de muitas vidas, a derrubada da mata, a mudança irreversível nos hábitos locais e, por isso, há estudos e obras ficcionais que se dedicam a retratar os principais episódios relativos à construção da estrada de ferro. Dentre as obras que o fazem, destacam-se *Botas do Diabo* de Kurt Falkenburger, *Trem-Fantasma* de Franciso Foot-Hardman e *Mad Maria* de Márcio Souza, as quais são analisadas no artigo que ora se apresenta. Em *Botas do Diabo* tem-se o herói colonizador, aquele que veio salvar da ignorância os *incivilizados*, ou seja, a população local; em *Trem-Fantasma* toda uma era de modernidade cujo ícone eram as estradas de ferro é explorada em profusão de exemplos e referências; *Mad Maria*, do escritor amazonense Márcio Souza, além da história, nos conta as micro-histórias, favorecendo a construção de um contra-discurso à história dita oficial.

Palavras-Chave: Botas do diabo. Trem-fantasma. Mad Maria.

39

INTRODUÇÃO

A história da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré, por sua grandiosidade, duração no tempo e constituição da história de um local gerou diversas narrativas, dentre histórias orais, mitos, poesias, canções, romances, historiografia.

Para exemplificar tal processo de construção de textos os mais diversos a partir do evento histórico, foram selecionadas três obras significativas a

respeito da estrada de ferro, que são consideradas obras de referência quando se trata desse campo de estudos.

Nesse sentido, serão apresentadas, na sequência, as obras *Botas do Diabo*, obra de ficção de Kurt Falkenburger; *Trem-Fantasma*, obra de não-ficção de Francisco Foot-Hardman e *Mad Maria*, obra de ficção de Márcio Souza.

2 BOTAS DO DIABO

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

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

40

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ao longo do romance, inúmeras dificuldades se interpõem entre os

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

O mesmo episódio narrado em *As Botas do Diabo* é tratado em um livro de não-ficção *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: História Trágica de uma Expedição* (1947), de Neville Craig, um dos homens que estavam a bordo do vapor *Mercedita* narra os episódios mais importantes da tentativa de P & T Collins, apresentando as dificuldades da viagem no *Mercedita* e o desastre do navio *Metropolis*, que também levava um grande número de trabalhadores para as obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

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

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

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

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

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

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

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

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

Queria esquecer tudo aquilo. Queria ficar ali, com as pessoas que gostavam de mim e das quais eu também gostava. Viver com os que me amavam, como Yara dissera, certa vez (FALKENBURGER, 1971, p. 200).

[...] Ela o amará com um amor egoísta, que poderá fazer de sua vida um inferno. E se você a enganar, ela o mata (FALKENBURGER, 1971, p. 201).

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

objeto de seu amor.

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

Eu sentia medo. Medo de estar a sós comigo. Medo da floresta que em sua eterna penumbra me fazia vislumbrar rostos e fantasmas que não queria ver. Nem conseguia compreender porque devesse recomeçar tudo de novo, em qualquer parte. E ao mesmo tempo senti, bem no fundo de minha alma, medo idêntico de voltar à civilização; todavia, essa segunda alternativa pareceu-me oferecer mais atrativos do que poderia esperar da solidão. Contudo, a solidão prometia a liberdade, uma vida sem limites, um reino, mas um reino sem súditos. Um reinado no qual eu seria o rei e o súdito (FALKENBURGER, 1971, p. 262).

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

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

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

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

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

TREM-FANTASMA

*Não se trata apenas de ferro e dormentes, pois muitos
deram a vida por esse projeto.
(João Cirino)*

*A Madeira-Mamoré era o espetáculo privilegiado
da civilização capitalista na selva.
(Francisco Foot-Hardman)*

Em *Trem-Fantasma*, obra publicada em 1988, Francisco Foot Hardman inicia por contar os efeitos da Revolução Industrial em diversas obras literárias, artes plásticas e fotografias que abordam, ainda que de maneira discreta, o cenário ferroviário, revelando a “febre dos trilhos” que ocorria na Europa.

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

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

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

Hardman também se dedica, em *Trem-Fantasma*, a comentar outras obras que foram escritas a respeito do evento histórico, evidenciando que há poucas obras e elogiando as produzidas por Craig e Ferreira ressaltando, em

vários momentos da obra, a importância de escrever livros que lutem contra o esquecimento do evento histórico.

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

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

MAD MARIA

46

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

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

Mad Maria se configura como um desdobramento da obra *Galvez*, pois retoma a região abordada neste último como cenário para o romance. A obra se faz a partir de extensa pesquisa histórica, desvendando a epopeia da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré após assinatura do Tratado de Petrópolis. O romance se passa em 1911, alternando-se espacialmente entre as margens do rio, na Amazônia, e a cidade do Rio de Janeiro, os dois

espaços se complementam e a partir deles o leitor toma conhecimento da brutalidade do referido empreendimento capitalista (DIMAS, 1982).

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

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

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

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

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

Nesse sentido, a obra é entendida como uma ficção descolonizadora, ao passo que apresenta fatos, ideias, momentos que não constam da história dita oficial. Márcio Souza concede ao leitor, por meio de sua obra, a possibilidade de repensar e de discutir a história e, por fomentar o contra-discurso, o romance pode ser entendido como descolonizador.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré deixou inúmeras marcas, a exemplo da fundação da cidade de Porto Velho. Não apenas a história do Brasil, como também a história de outros países, a exemplo de Estados Unidos e Inglaterra, foi marcada pelo evento ora comentado. No entanto, o patrimônio histórico-cultural que a ferrovia representa não tem recebido o cuidado necessário, o que faz com que parte dessa história seja esquecida, ou mais especificamente, submersa, com a construção de duas usinas no rio Madeira.

Nesse sentido, tornam-se ainda mais importantes as obras aqui analisadas: *Botas do Diabo*, *Trem-Fantasma* e *Mad Maria* ao passo que contribuem no sentido de manter viva a história do grandioso empreendimento que mudou vidas, que trouxe trabalhadores e técnicos de todas as partes do mundo, que foi o palco de muitas mortes e que, ao final, perdera o escopo de sua construção uma vez que a borracha já estava sendo produzida no oriente.

Manter viva a história é o grande mérito das três obras analisadas, cada qual à sua maneira faz lembrar, reviver os fatos ocorridos em nossa região.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, José de. **Iracema**. São Paulo: Scipione, 1994.
- BHABHA, Homi. **O local da cultura**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1998.
- CÉSAIRE, Aimé. **Discurso sobre o colonialismo**. Florianópolis, SC: Letras Contemporâneas, 2010.
- CRAIG, Neville. **Estrada de ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.
- DIMAS, Antonio. **Márcio Souza – literatura comentada**. São Paulo: Abril Educação, 1982.
- FANON, Frantz. **Os condenados da terra**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.
- FALKENBURGER, Kurt. **As botas do diabo**. São Paulo: IBRASA, 1971.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. 7 ed. São Paulo:

Melhoramentos, 2005.

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

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

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

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

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

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

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

NOTAS

ⁱ Mestra em Letras pela Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR. Docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia – IFRO.