

“UM FENÔMENO ESPECIAL NA AMÉRICA DO SUL”: A PROJEÇÃO DE PORTO VELHO EM MAD MARIA, DE MÁRCIO SOUZA

Ana Carolina Monteiro Paiva¹

A partir do século XX, década de 1970, a História Cultural surge como uma proposta explicativa da história em meio a uma crise historiográfica: modelos explicativos pautados em um regime de verdades, com caráter globalizante, totalidades e concepções de viés marxista que compreendiam “cultura” como um organismo da superestrutura foram deixados de lado, buscando agora entender essa cultura como “um conjunto de significados partilhados e construídos pelos homens para explicar o mundo” (PESAVENTO, 2005. P 15). Essa abertura nas Ciências Humanas permitiu trabalhar temáticas antes não contempladas, além do diálogo com outras áreas do saber, como Antropologia, Psicologia e também Literatura.

A relação entre História e Literatura ao longo dos anos tem gerado discussões dentro da academia, seja na diluição das fronteiras que cercam as duas áreas, seja na resistência de aceitação desse diálogo. No entanto, estamos de acordo com PESAVENTO (2005) acerca dessa relação, não atribuindo hierarquias entre um campo do saber e outro, mas entendendo que ambos registram sob pontos de vista diferentes um tema/objeto a partir de discursos e observações sobre o real. Disso só pode haver contribuição para a tarefa do historiador, que a partir do texto literário vai além e encara as metáforas, buscando decifrar os significados e códigos de um outro tempo. Dito isso, o presente artigo busca a partir do texto literário de Márcio Souza, *Mad Maria* (2005) discutir sobre a imagem que foi sendo formada sobre a cidade de Porto Velho, analisando assim a representação literária como forma de se trabalhar o imaginário da cidade.

Mad Maria é o segundo romance publicado pelo escritor manauara Márcio Souza. Seu enredo narra um curto, porém intenso, tempo de três meses de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (E.F.M.M), em sua tentativa efetiva no início do século XX, de 1911 a 1912. Sua primeira edição lançada em 1980 obteve exemplares traduzidos em cerca de nove idiomas, anos mais tarde chegando a ser adaptada para uma minissérie televisiva de mesmo nome, *Mad Maria* (REDE GLOBO, 2005) e totalizando, no momento, com cinco edições publicadas. A narrativa é dividida em cinco partes e desenvolve-se intercalando dois cenários distintos que ao longo da trama se comunicam: as tramas políticas do Rio de Janeiro, e o acampamento em torno dos trilhos da estrada de ferro, na floresta Amazônica. Tudo isto em uma linguagem irônica e pesada, características marcantes da escrita de Souza que tem o intuito de tirar do eixo o leitor.

Márcio Gonçalves Bentes de Souza nasceu no dia 04 de março de 1946, tempo em que o produtivo ciclo da produção de borracha chegava ao seu fim depois de ter sido, há meio século, enraizado nas terras amazônicas. Terra que acolhia, na capital Manaus, o filho mais velho de Jacy Senna Bentes de Souza, operário gráfico e sindicalista, com a dona de casa América Gonçalves de Souza, mais conhecido como Márcio Souza. Sua primeira influência do universo 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*, o qual seu pai era sócio.

Já nesse mundo cultural, Souza ensaiava seu desejo de por meio do teatro, cinema e literatura romper a inquietação que sentia com o silêncio da região Norte em relação ao restante do Brasil, sentimento que está em consonância com sua opção política de luta: o

¹ Integrante bolsista do Programa de Educação Tutorial do Curso de História da Universidade Federal de Campina Grande (PET HISTÓRIA UFCG). Pesquisa orientada pelo Professor Dr. Antonio Clarindo Barbosa de Souza (PPGH/UFCG).

enaltecimento da cultura da região amazônica e a presença do capital estrangeiro no processo de exploração da Amazônia, temas centrais de seus escritos.

Mesmo com sua intensa produção no ramo teatral, é em 1976, com o lançamento do seu primeiro livro em forma de folhetim *Galvez, imperador do Acre*, que Souza tem seu trabalho amplamente divulgado e reconhecido pelo mundo. O lançamento do folhetim agita a ordem social ao trazer em suas páginas a desmistificação do mito do herói em terras amazônicas. Segundo 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. Mesmo dentro desse movimento de renovação literária, Souza traz consigo algo subjetivo que vai além de um movimento que se organizava. Sua sensibilidade para transformar em arte o que lhe cercava vem do reconhecimento do seu lugar de fala, da sua origem, do seu cotidiano, do que era visto, sentido, experimentado, vem da dor e ressentimento de observar a situação da sua região e da sociedade amazonense apática.

É através dessa sensibilidade que Souza soube observar em um empreendimento no atual Estado de Rondônia, a oportunidade de abordar de uma forma diferente o mesmo assunto, e denunciar para quem quisesse ouvir o clamor da região. Investiu em sua escrita – não apenas na literatura, mas nos ensaios e peças – uma visão que ressaltava a resistência: “(...) 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 mostra-lo vítima indefesa de uma cobiça irrefreável” (DIMAS, 1982, p. 97). Esse paciente era a região Norte.

A construção da ferrovia foi um episódio da história do Brasil marcante principalmente para a região Norte do país. Resultado do Tratado de Petrópolis, firmado em 1903 entre Brasil e Bolívia, a construção da estrada de ferro em solo brasileiro foi realizada em troca da concessão do território do Acre, pertencente até então à Bolívia. Dessa forma, o Brasil se compromissou em construir uma ferrovia que ligaria o porto de Santo Antônio a Guajará-Mirim, para auxiliar no escoamento da produção da borracha e sua exportação através do oceano Atlântico, na época chamado de “ouro branco” devido ao seu alto valor econômico. Em 1912, os mais de 360 km de extensão de trilhos são concluídos pela empresa Madeira Mamoré Railway Company, de Percival Farquhar, responsável pelas obras. Todavia, a saga em torno da Madeira-Mamoré estava apenas começando: desativação, descaso, nostalgia e revolta marcam uma jornada que continua até os dias de hoje.

Porto Velho nasceria como ponto inicial de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, surgindo entre a selva amazônica que guarda corpos de inúmeros trabalhadores que deram suas vidas pela ferrovia. Desde a primeira linha do romance, o conjunto de palavras que caracterizam a região em torno da construção envolve: “pré-história do mundo”, “inferno”, “escaldante”, “monstro”, “promíscua”, “bárbaro”, “diabo”, “morte”... Sem dúvidas isto não torna uma região nenhum pouco atraente, porém essa era a rotina no início do século XX de inúmeros trabalhadores em uma região cheia de doenças, animais e isolados por uma floresta. Na 5ª parte chamado “*As delícias da acumulação primitiva*” Souza faz um relato mais conciso sobre os primeiros anos de Porto Velho:

Em 1911 a cidade de Porto Velho talvez fosse um fenômeno especial na América do Sul. Era uma cidade artificial e servia principalmente de escritório central para a firma que estava construindo a ferrovia chamada Madeira-Mamoré.

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

Porto Velho tinha sido projetada, era artificial como quase tudo nos trinta e seis mil e seiscentos quilômetros quadrados de terras concedidas ao grupo de Percival Farquhar. A língua oficial era o inglês, e se tivesse feito um levantamento acurado ficaria constatado que poucas eram as pessoas que falavam o português. Da simples concentração de tendas, Porto Velho foi ganhando ares de vilarejo. E era inteiramente habitado por funcionários da Madeira-Mamoré Railway Company. Por isso, não havia rua do comércio nem bares e nem restaurantes. Em Porto Velho imperava o supra-sumo da iniciativa privada: tudo o que existia ali era monopólio do Sindicato Farquhar, incluindo a lei.

Os monumentos mais expressivos de Porto Velho eram as portentosas árvores que circundavam a praça e sombreavam algumas ruas centrais. Dentro do salutar espírito do monopólio, o armazém, a tinturaria, o cinema, o cassino, os prédios públicos, os alojamentos, o hospital, os depósitos, pertenciam ao Sindicato Farquhar. Porto Velho não contava em 1911 com a presença de nenhuma autoridade brasileira. A ordem era mantida por uma polícia particular e o sindicato Farquhar lucrava com a venda de cada bolacha cream-cracker que a moderna fábrica de bolachas produzia sem parar. Mas não era só por isto que ela parecia um fenômeno especial do continente. A própria arquitetura era bastante diferente das outras pequenas cidades sul-americanas. Ali não existia nenhum vestígio dos tempos coloniais, nenhuma igreja barroca, nenhum casarão senhorial ou ruína de forte militar ibérico. Todas as construções, além de novas, pintadas discretamente com tinta a óleo, mais pareciam casas de uma das muitas cidades de madeira do oeste norte-americano. Só que elas ganhavam em Porto Velho amplas varandas teladas e já contavam com iluminação elétrica, coisa que muitas cidades do continente nem sequer sonhavam.

As casas estavam racionalmente alinhadas, formando ruas bem aplainadas e limpas. Logo à entrada do cais moderno, ficava a praça, um largo não pavimentado, quadrado, onde, de um mastro de metal, tremulava durante o dia, ao vento caprichoso do Madeira, a bandeira norte-americana. Em torno da praça ficavam os grandes depósitos e os prédios destinados à administração, além da estação central numa réplica das inúmeras estações ferroviárias de pequeno porte que existiam em centenas de cidades dos Estados Unidos. Nenhuma rua deixava de ter suas calçadas de madeira, necessária proteção para os pedestres durante a época chuvosa que transformava a poeirenta terra da cidade em lama escorregadia. Poucos veículos existiam na cidade e, claro, os que existiam pertenciam ao Sindicato Farquhar. Mais ao fundo, não muito distante dos quarteirões de depósitos e almoxarifados, levantava-se a selva como uma muralha ao mesmo tempo desafiadora e humilhada. (SOUZA, 2005. P 399-401)

Através de metáforas, Souza tenta exemplificar como a presença de diversas nacionalidades dava forma a uma cidade singular, que em meio a selva amazônica, em território brasileiro, possuía símbolos de uma cultura norte-americana como datas comemorativas e o idioma, símbolos importantes para a formação de uma identidade. De fato os trabalhadores tinham origens estrangeiras, não apenas raízes norte-americanas, mas também antilhanos, espanhóis, portugueses, gregos, italianos, franceses, hindus, húngaros, poloneses, dinamarqueses, alemães, norte-americanos, peruanos, suecos, russos, mexicanos, irlandeses entre outros. O mundo todo parecia se encontrar em Porto Velho e se desencontrar dos traços de uma “civilização”. No entanto, essa forte presença estrangeira tomou um rumo diferente do que podemos observar em outras cidades que em seus estágios de formação contaram com o mesmo fenômeno: desses trabalhadores grande parte morreu devido às doenças locais, os que sobreviveram buscaram meios de sair da região considerada por muitos como “demoníaca” e voltar aos seus países de origem, os que não conseguiam dinheiro suficiente chegaram a mendigar nos portos de Belém e Manaus. Comparado aos casos citados, poucos foram os que permaneceram após a construção e desativação da ferrovia, podemos citar a presença ainda forte dos barbadianos e seus descendentes que atualmente residem em Porto Velho, e que são guardiões, portanto, de uma parte da história.

Barros (2012) cita Fustel de Colanges ao analisar a formação de cidades, onde este afirmava que teria sido o sentimento religioso o que levara os homens a estabelecerem relações de solidariedade, posteriormente aplicando isto à pátria, tribo e/ou cidade. Mas não foi o caso de Porto Velho. Não havia igreja ou qualquer outra instituição em formação que unisse os sujeitos envolvidos com a ferrovia, consequência de uma multiplicidade de nacionalidades e crenças que se misturavam. Talvez porque não houvesse tempo para evocar um ser superior, a morte era tão comum e certa como as picadas de mosquitos. Assim, visto que Porto Velho em seu início não tinha aspectos de formação de uma comunidade com base em crenças comuns, podemos aplicar a análise de Petit-Dutaillis em Porto Velho ao definir uma cidade como “um agrupamento voltado para a gerência de interesses coletivos” (BARROS, 2012. P. 17), interesses estes que podem ser financeiros, de sobrevivência, de fuga, de medo ao retornar à sua pátria e se sentir deslocado, ou medo de permanecer e morrer na selva.

As medidas tomadas pelo Sindicato Farquhar de fato são comprovadas historicamente. A construção de alojamentos com telas de proteção, ruas, hospital com 300 leitos, armazéns, cassino sem a venda de bebidas alcoólicas, hotéis, sistema de água, eletricidade, esgoto, telefone, cinema, fábrica de gelo foram medidas preventivas estudadas e concretizadas por Farquhar como forma de garantir o sucesso da obra, visto a experiência mal sucedida dos ingleses com as tentativas de construção da ferrovia na região. Porém, não visavam desde o primeiro momento a construção de uma cidade. Souza coloca que a cidade foi “projetada” de acordo com os padrões de vivência norte-americanos. Algo que é projetado é abstrato, é uma ilusão, é algo passageiro que tem um referente real. Não era o objetivo permanecer na região, mas fazer daquela estadia o mínimo de agradável para um dia retornar às suas pátrias. Essa concepção inconscientemente segue com a cidade de Porto Velho durante os seus ciclos econômicos, seja da borracha, do garimpo, da oferta de trabalho para educadores na década de 1990, como agora nos últimos 10 anos com a construção das hidrelétricas no rio Madeira. A expressão “terra de ninguém” carrega não só esse sentido de fazer dinheiro fácil e depois partir, mas também a questão da lei, bem colocada por Souza ao se referir o responsável pela ordem do vilarejo. Segundo Ferreira (2005):

(...) supunha-se que Porto Velho nunca seria mais do que um local de grandes armazéns, oficinas e residências para o pessoal empregado da ferrovia. E por isso mesmo, criavam-se dificuldades para que residissem em Porto Velho os que não estavam diretamente ligados a ferrovia. Por essa razão crescia a população de Santo Antônio, onde havia tudo que caracterizava uma cidade. Por sua vez, o Governo de Mato Grosso tratou de solidificar essa situação de Santo Antônio, elevando o povoado a município e comarca. (...) Entretanto, por outro lado, o Estado do Amazonas, que percebeu a possibilidade de Porto Velho ser futuramente uma grande cidade, começou a tomar providências para tal, seguindo-se os atos necessários: em 30/10/1913, tornou Porto Velho termo de Humaitá; em 30/10/1914 foi instalado o termo; em 2/10/1914 foi elevado a município, cuja instalação se deu solenemente no dia 24/01/1915; em 31/8/1917 foi elevado a comarca, e em 7/9/1919 à categoria de cidade. (FERREIRA, 2005. P 331-332)

Santo Antônio ficava a 7km de distância de Porto Velho, e foi sendo eclipsada por esta quando a comitiva de Farquhar determinou o ponto inicial da ferrovia em Porto Velho, não sendo mais em Santo Antônio como comitivas anteriores estabeleceram. Comparada a Porto Velho, Santo Antônio tornou-se inútil. Em várias passagens do romance de Souza a vila era comparada à podridão, local de prostitutas:

Porto Santo Antônio não era exatamente uma cidade, era uma espécie de pousada de entressafra. Estivera abandonada por quase um século, até a borracha atrair novamente gente para aquelas paragens. Nem mesmo os jesuítas, que tinham fundado a cidade no século XVIII, conseguiram resistir, e a abandonavam

voluntariamente suas missões, e se fizeram isto com Porto Santo Antônio, era porque o lugar não valia nem mesmo um martírio, por menor que fosse. (SOUZA, 2005. P 378)

Em tal ambiente não poderia existir uma “cidade”, uma “civilização”, porque era da região, era do solo, era da mata. Não havia taxa de natalidade, só havia taxa de mortalidade, logo, não havia esperança. Agora o momento passava a ser de Porto Velho, reconhecidamente



como uma cidade, em poucos anos a população chegou a mais de mil habitantes, sem contabilizar os viajantes de passagem.

Vista aérea panorâmica de Porto Velho à época da construção da ferrovia, em 1910. Junção das fotos número 1164 e 1165 do fotógrafo norte-americano Dana Merrill.

Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/panoramica-aerea-Porto-Velho.shtml>> Acesso em: 01 de jul. 2016

Era de fato um fenômeno especial não somente da América do Sul, mas da modernidade. Uma cidade levantada como uma clareira no meio da mata amazônica, com um movimento febril de apitos de locomotivas, oficinas, vapores no cais, vapores da lavanderia, gente de todos os cantos do mundo, e todos os outros símbolos de modernidade estavam presentes nesse início promissor. Porto Velho em sua formação apresenta o fator econômico como propulsor do desenvolvimento urbano, o fator funcional por se comportar como parte de um organismo maior (transporte da borracha, conseqüentemente elevando a economia brasileira) e o fator imaginário através do cidadão comum, que constrói sua perspectiva de uma região que não é essencialmente acolhedora, mas que representa o trabalho árduo de seus familiares, em uma obstinada tentativa de melhoria de vida. Apesar de parecer em seus primeiros momentos pequena, quase sufocada pela enorme parede de árvores resistentes da região amazônica – como vemos na foto de Dana Merrill, fotógrafo contratado por Farquhar para registrar a construção da ferrovia –, na luta travada entre modernidade e selva, a cidade foi conquistando seu lugar.

Por algum tempo pensar e sentir a cidade foi muitas vezes tarefa de poetas, cronistas e romancistas, mas seus relatos apenas eram vistos como forma de descrever o cotidiano, registrar o ambiente, girando em torno de uma concepção lúdica e descompromissada. Porém, para historiadores, antropólogos e sociólogos em grande maioria, tais registros possibilitam o entendimento de comportamentos e discursos dos sujeitos, modos de organização, sociabilidades, relações com os diferentes ambientes e construção desses ambientes. Tudo isto leva a compreender melhor aspectos atuais urbanos de qualquer cidade, desde que façamos esse exercício de volta à sua gênese.

REFERÊNCIAS

- BARROS, José D'Assunção. **Cidade e história**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.
- DIMAS, Antonio. **Márcio Souza** – literatura comentada. São Paulo: Abril Educação, 1982.
- FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 2005.
- FOTOGRAFIAS. N° 1164 e 1165, Dana Merrill. Disponível em:
<<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/panoramica-aerea-Porto-Velho.shtml>> Acesso em:
01 de jul. 2016
- HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & História Cultural**. 2ª ed. 1. Reimp. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.
- SOUZA, Márcio. **Mad Maria**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.