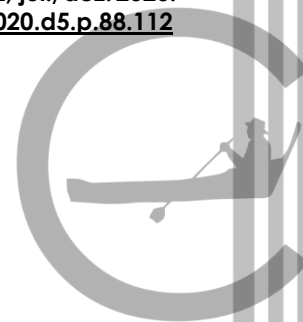


A INSTALAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ EM O MAR E A SELVA, DE HENRY TOMLINSON E MAD MARIA, DE MÁRCIO SOUZA

THE INSTALLATION OF THE MADEIRA-MAMORÉ RAILWAY IN THE SEA
AND THE JUNGLE, BY HENRY TOMLINSON AND MAD MARIA, BY
MÁRCIO SOUZA



Marcelo Leal Lima¹

Resumo

Neste texto, apresentamos o projeto cartográfico “Complexo Madeira”, ao passo que abordamos a instalação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nas cartografias literárias de Tomlinson e Márcio Souza, respectivamente, nas obras *O mar e a selva* e *Mad Maria*. A pesquisa cartográfica redesenha através da rota literária os percursos que dão força ao objeto em questão, a EFMM. Ao acompanharmos os processos e não propriamente o objeto, damos conta do movimento de oscilações e forças sobre a questão fulcral que é como aconteceu a edificação dessa ferrovia em plena selva amazônica. Ao partirmos desse pressuposto, novas intelecções são permitidas e a Literatura como episteme movediça nos permite novos olhares sob os aspectos sócio-histórico, político e cultural que se despontam na “ferrovia do diabo”.

Palavras chaves: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; Literatura amazônica; Henry Tomlinson e Márcio Souza.

Abstract

In this text, we present the cartographic project “Complexo Madeira”, while we discuss the installation of the Madeira-Mamoré Railway in the literary cartographies of Tomlinson and Márcio Souza, respectively, in the works *O mar e a selva* and *Mad Maria*. Cartographic research redraws through the literary route, the paths that give strength to the object in question, EFMM. Following the processes and not the object, we are aware of the oscillations and forces movements regarding the central issue, which is how the construction of this railway took place in the middle of the Amazon rainforest. Starting from this assumption, new intellections are allowed and Literature is taken as a shifting episteme which allow us to develop new perspectives under the socio-historical, political and cultural aspects emerging in the “railroad of the devil”.

Keywords: Madeira-Mamoré Railway, Amazonian Literature; Henry Tomlinson e Márcio Souza.

¹ Professor do Magistério Superior na Universidade Federal de Rondônia – UNIR. Doutorando do PIPGLA - Programa Interdisciplinar de Pós-Graduação em Linguística Aplicada da Faculdade de Letras, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ (2019-2023). E-mail: marceloleal16@gmail.com.

O Complexo Madeira e suas contribuições cartográficas

Antes de adentrarmos nas cartografias literárias² de Márcio Souza e Henry Tomlinson diante das instalações iniciais da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - EFMM, convém apontarmos o trabalho interdisciplinar do Projeto Transformações Socioeconômicas no Rio Madeira. Esse projeto é desenvolvido com a cooperação de inúmeros (as) pesquisadores (as) de Universidades da Amazônia que exploram cientificamente o que denominaram como “O Complexo Madeira”.³

O Complexo Madeira é uma delimitação socioespacial para as pesquisas cartográficas que foram realizadas pelos integrantes do grupo e que compreende as seguintes localidades: em nível mais abrangente integram uma vasta área da Pan-Amazônia, com a inclusão de dois departamentos – Pando e Beni, da Bolívia; Madre-de-Dios, no Peru; e algumas áreas dos estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Mato Grosso. As mesorregiões escrutinadas são: Vale do Acre, Sul Amazonense, Madeira-Guaporé, Centro-Amazonense, Leste Rondoniense e Norte Matogrossense. Elas abarcam as seguintes microrregiões: Madeira, Purus, Coari, Manaus, Itacoatiara, Porto Velho, Guajará-Mirim, Alvorada do Oeste, Ariquemes, Ji-Paraná, Cacoal, Aripuanã, Sena Madureira, Brasiléia e Rio Branco.⁴

As pesquisas realizadas estão relacionadas a esses lugares, pontuamos que alguns são bem mais explorados que outros, por questões sócio-históricas, acessibilidade, além do desafio em virtude do pouco financiamento para pesquisas que mapeiam tais rotas. Alguns lugares desses estados são acessíveis apenas por hidrovias, isto é, através de embarcações, um percurso extremamente exaustivo. Cada pesquisador/pesquisadora tece sua rota e coopera com a (re)construção do itinerário social, cultural, político e econômico do que temos no Complexo, de igual modo, damos eco às vozes da Amazônia e consentimos pela justiça social. É substancial a divulgação desse expediente, dada a contribuição com a formação de novos pesquisadores que precisam transcender suas relações, como caracteriza o antropólogo Alfredo Wagner Berno de Almeida, um dos idealizadores.

² Cartografias literárias são subsídios que nos “ajudam a visualizar as sobreposições completas de espaços reais e fictícios. Escritores têm toda a liberdade de se inspirar na realidade e transformar ou até reinventar lugares, regiões e territórios.” (SEEMANN, 2014, p. 97).

³ A rede interinstitucional de pesquisa é integrada por pesquisadores e pesquisadoras da Universidade Federal do Amazonas – UFAM; Universidade Estadual do Amazonas – UEA; Universidade Federal de Rondônia – UNIR e Universidade Federal do Pará – UFPA.

⁴ ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de (Org.). *Conflitos sociais no “Complexo Madeira”*. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009, pp. 23-24.



Nesse sentido, alguns obstáculos são intransponíveis, nomeadamente de acesso físico, documental. Em termos arquivísticos, observamos uma carência na região amazônica pelo fato de que muitos documentos oficiais foram perdidos, leiloados, ou ainda, grande parte não tiveram tratamento adequado para serem conservados, o que nos faz recorrer a outras fontes, como as narrativas de moradores, beiradeiros⁵, seringueiros e ribeirinhos. Em suma, todos são ricos em memórias do espaço, do convívio e dos saberes transmitidos para cada geração. Em virtude do distanciamento e da acentuada desatenção do setor público, prevalece a sensação de isolamento e invisibilidade social, por isto as políticas públicas e sociais são desenvolvidas/implementadas com muita dificuldade na Amazônia.

Nas palavras de Almeida, o Complexo Madeira:

[...] tanto compreende alocações, discursos, instrumentos jurídicos, iniciativas empresariais, planos oficiais e suas respectivas medidas quanto seus efeitos sobre as práticas de diferentes agentes sociais referidos às “comunidades locais” e as relações que lhes são adstritas.⁶

Por consequência, o olhar crítico do coletivo de intelectuais amazônicos ocupa-se de analisar as questões discursivas da (e sobre a) Amazônia nos mais variados cenários, desde enunciados proferidos por autoridades até os proferidos por povos indígenas, a contemplar a diversidade de sujeitos e populações presentes nesta arena. Relevamos ainda outros dispositivos, como os instrumentos jurídicos e os devidos impactos para as populações; as iniciativas de empresas que se instalaram e/ou investidores e contribuem com financiamentos para aquela localidade, como também os planos oficiais de governos das esferas municipais, estaduais e federal.

Nesse sentido, interessa-nos o estudo da prática de qualquer agente social a qualquer comunidade local da Amazônia e as relações implicadas desses contatos. Indubitavelmente, toda essa arena que preocupa o Complexo tem a contribuir com a elaboração, o aperfeiçoamento e a implementação de políticas públicas, sociais, econômicas e culturais. Logo, a preservação da memória e do patrimônio, veementemente, também é um dos objetivos enveredados. O próprio coletivo de intelectuais frisa que não se trata da competência científica para fortalecer somente a militância ou aumentar as denúncias, salientamos que esse mapeamento local, propicia e

⁵ Expressão utilizada em Rondônia para nominar as pessoas que moram em Distritos, à beira do rio.

⁶ ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de (Org.). *Conflitos sociais no “Complexo Madeira”*. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009, p. 19.



difunde o conhecimento sobre a Amazônia, seus sujeitos, práticas sociais e contribui para descolonizarmos o imaginário.

Por esse ângulo, descolonizar o imaginário consiste em explorarmos criticamente o acervo cultural, assim como os saberes amazônicos, a partir do engajamento com as populações tradicionais amazônicas e assim operamos com releituras produtivas da localidade e do pensamento e vivências de seus sujeitos. O Complexo Madeira, para o grupo de pesquisadores e pesquisadoras que o compõem, está inscrito em uma matriz cultural heterogênea e mestiça onde é mais adequado considerarmos que ideias, práticas e imagens acarretam variadas relações entre si, todavia não impõem a predominância de um sistema de valores sobre o outro. Por conseguinte, analisamos os universos culturais do Complexo ao refletirmos sobre as marcas que as culturas em contato deixam umas nas outras. Desse modo, podemos pensar o passado e o presente não como fatalidade implacável, mas como um grande passo e iluminação para novas utopias⁷.

Neste trabalho, apresentamos o objeto que é a instalação da EFMM em textos estéticos, de dois diferentes autores, o inglês Tomlinson, com o relato de viagem que narra o percurso de Portland até Santo Antônio do Madeira; e a narrativa do amazonense Márcio Souza, que é uma ficção que remonta um período de três meses durante o processo de construção da ferrovia.

Como este é um trabalho cartográfico, no sentido da consideração da dimensão geográfica nas obras literárias, ao nos atentarmos que as práticas socioculturais são essencialmente espaciais⁸, assinalamos que a apresentação do objeto não é a prioridade, posto que privilegiamos acompanharmos os processos. Ademais, partimos da premissa de que a perspectiva do Complexo inaugura uma retaguarda, ainda mais neste momento em que a Amazônia padece pelas constantes flexibilizações de exploração da floresta instauradas pelo Ministério do Meio Ambiente, o que ameaça as comunidades locais, os ecossistemas e compromete as relações geopolíticas do Brasil com o mundo.

A cartografia está bem próxima da pesquisa etnográfica, já que se reporta à pesquisa intervencionista e lida assim com a produção de subjetividades⁹. Ao cartografarmos os lugares, as instituições, os discursos circulantes e os sujeitos, estamos

⁷ SANTOS, Mariza Veloso Motta; MADEIRA, Maria Angélica. *Leituras brasileiras: itinerários no pensamento social e na literatura*. São Paulo: Paz e Terra, 1999, pp. 199-200.

⁸ SEEMANN, Jörn. Entre mapas e narrativas: reflexões sobre as cartografias da literatura, a literatura da cartografia e a ordem das coisas. *Revista Ra'eGa* – Curitiba, v. 30, abr., 2014, p. 86.

⁹ BARROS, L. P.; KASTRUP, V. Cartografar é acompanhar processos. In: PASSOS, E.; et al. *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Editora Sulinas, 2009, p. 56.



a realizar uma observação participante. O pesquisador/ a pesquisadora do território amazônico mantém contato direto com as pessoas e seu território existencial. Para a cartografia, examinar esses pontos capitais contribuem de sobremaneira para a pesquisa científica crítica e verticalizada.

Esclarecemos que lidamos em particular com a designada cartografia literária que aborda como as narrativas em romances e poemas refletem e criam espaços e lugares reais a partir do fictício. Esse dispositivo funciona como subsídio para visualizarmos tramas e movimentos nas obras literárias e extrairmos informações que a sequência e a linearidade da narrativa não são capazes de desvendar. Advertimos que essa metodologia não se resume em investigar como as narrativas de uma obra literária poderiam ser traduzidas para formas geográficas ou como o espaço real inspirou o espaço fictício. Ela busca revelar contextos, movimentos e práticas humanas em constante criação. Desse modo, tanto as obras literárias como os mapas são visualizados como eventos ou processos, e não como objetos e produtos¹⁰.

Itinerários sociais da EFMM: licença que o trem já vem apitando

Consideramos proveitosa a discussão da “[...] historicidade das práticas sociais e culturais, das construções discursivas e da produção de sentidos que, no tempo e no espaço, resultam em distintos processos de regionalizações.”¹¹ Esse é um intento de pesquisadores da Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG que articularam a Revista de História Regional – RHR que opera com as historicidades regionais sob a égide de que uma região é tanto um espaço físico, ambiental, material quanto um espaço imaginário, simbólico e ideológico. Nesta acepção, a região amazônica pode ser examinada como espaço físico que é atravessado pelo imaginário, o simbólico e o ideológico.

A historiadora Yêdda Pinheiro Borzacov é referência na escrita da História de Rondônia, sendo filha única do renomado médico Ary Tupinambá Penna Pinheiro, um dos primeiros médicos da EFMM¹². A finalidade principal da construção da ferrovia era interligar o Brasil e a Bolívia com o Oceano Atlântico, com propósitos comerciais em

¹⁰ SEEMANN, Jörn. Entre mapas e narrativas: reflexões sobre as cartografias da literatura, a literatura da cartografia e a ordem das coisas. *Revista Ra'eGa* – Curitiba, v. 30, abr., 2014, p. 86-87.

¹¹ Revista de História Regional – RHR. *Sobre a RHR*. (2019). Disponível em: <https://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/index>, acesso em: 09 jul. 2020.

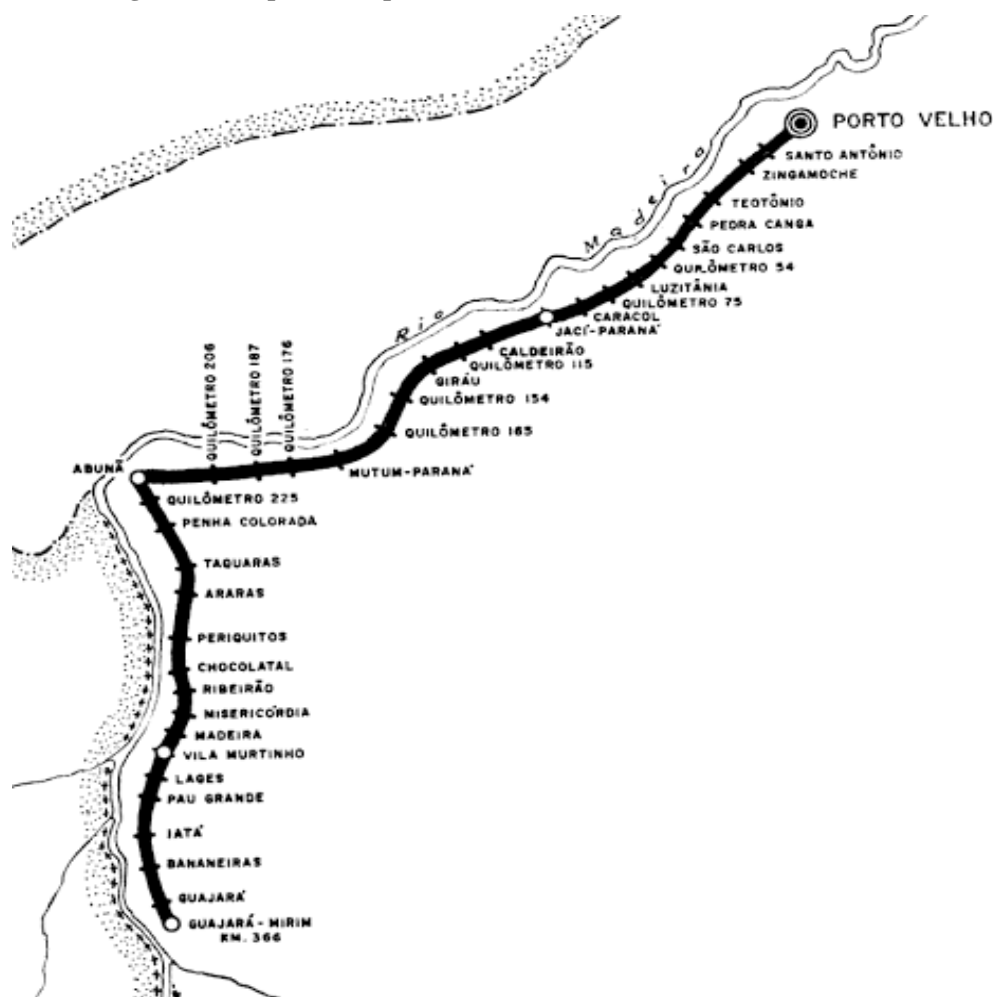
¹² BORZACOV, Yêdda Pinheiro. *Porto Velho - 100 anos de História (1907-2007)*. Porto Velho: Editora Primmor, 2007.



vista do que era produzido, particularmente a borracha que estava muito valorizada no comércio internacional, à época.

A rota circunscrevia 19 pontos de parada e tem início na cidade de Guajará-Mirim até Porto Velho, como consta na imagem 1, obtida em 1969. Frisamos que o começo da ferrovia era em Santo Antônio do Madeira, em razão das condições do terreno e para facilitar o escoamento de matérias-primas em local mais apropriado, mas ficou decidido que o ponto inicial seria Porto Velho. Tão logo, o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Dr. Miguel Calmon, deferiu essa solicitação e autorizou o empreendimento¹³.

1 – Imagem com os pontos de parada da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1969)



Fonte: Centro-Oeste Brasil: Trens, Ferrovias e Ferreomodelismo, disponibilizado no sítio eletrônico: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/mapa-EFMM-1969.shtml>, acesso em 25 jun. 2020.

A construção da linha férrea foi uma forma de ressarcir a Bolívia, como contrapartida que logrou a assinatura do Tratado de Petrópolis, que anexou o território

¹³ BORZACOV, Yêdda Pinheiro. *Porto Velho - 100 anos de História (1907-2007)*. Porto Velho: Editora Primmor, 2007, p. 16.



que hoje equivale ao estado do Acre, ao Brasil. O Art. VII desse tratado internacional estabeleceu que:

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no Rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (Estado de Mato Grosso), chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquezas e tarifas.¹⁴

Desse modo, o Brasil e a Bolívia para estreitarem os laços diplomáticos, extinguirem qualquer desavença e para instigar melhores relações comerciais, prezando pela boa vizinhança, celebraram um pacto de permuta de território, assim como outras compensações em conformidade com o art. 5º do Tratado de Amizade, Limites, Navegação e Comércio, de 27 de março de 1867¹⁵. Este acordo diplomático foi nomeado como o Tratado de Petrópolis e assinado em 17 de novembro de 1903. Abaixo, temos uma foto que registrou o dia da assinatura do acordo, algo que foi muito impulsionado pelo Ministro de Relações Exteriores do Brasil, o sr. José Maria da Silva Paranhos do Rio Branco, mais conhecido como Barão do Rio Branco.

2 – Fotografia que registra a assinatura do Tratado de Petrópolis celebrado entre o Brasil e a Bolívia

¹⁴ CAMPANHÃ, Carlos E. *EFMM - Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - Tratado de Petrópolis, Permuta de territórios e outras compensações entre o Brasil e a Bolívia (17 de novembro de 1903)*. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/Tratado-Petropolis-1903.shtml>, acesso em: 26 jun. 2020.

¹⁵ CAMPANHÃ, Carlos E. *EFMM - Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - Tratado de Petrópolis, Permuta de territórios e outras compensações entre o Brasil e a Bolívia (17 de novembro de 1903)*. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/Tratado-Petropolis-1903.shtml>, acesso em: 26 jun. 2020.





Fonte: Centro-Oeste Brasil: Trens, Ferrovias e Ferreomodelismo, disponibilizado no sítio eletrônico: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/Tratado-Petropolis-1903.shtml>, acesso em: 26 jun. 2020.

Na fotografia estão as comitivas do Brasil e da Bolívia que participaram das negociações oficiais. O Barão do Rio Branco está ao centro da fotografia, sendo o senhor de estatura mais encorpada. Ao seu lado estavam os Ministros da Bolívia a serviço em Washington, Fernando E. Guachalla e o que estava a serviço no Rio de Janeiro, Claudio Pinilla. A assinatura ocorreu na casa de José Paranhos, na cidade de Petrópolis, no Rio de Janeiro¹⁶.

Posteriormente, foram iniciadas as obras da ferrovia em plena selva amazônica. Apresentamos uma fotografia panorâmica de Porto Velho à época (junção das fotos 1164 e 1165), registrada pelo fotógrafo norte-americano Dana Merrill, contratado oficialmente pela administração da EFMM para realizar registros fotográficos. Esta vista corresponde ao atual centro da cidade, em que podemos observar à direita o pátio ferroviário e o porto; à esquerda, no canto superior, uma caixa d'água que abastecia o lugarejo.

3 – Fotografia com a vista panorâmica da cidade de Porto Velho durante a construção da EFMM

¹⁶Para mais detalhes sobre o Tratado de Petrópolis e a relação Brasil-Bolívia (cf. SOTOMAYOR, 2018).





Fonte: Centro-Oeste Brasil: Trens, Ferrovias e Ferreomodelismo, disponibilizado no sítio eletrônico: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/0-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>, acesso em: 26 jun. 2020.

Vemos então o perímetro onde foi martelado o prego de prata que assentou o primeiro dormente que principiava a execução dos serviços. A extensão da linha férrea era de exatamente 366 quilômetros, indo da cidade de Porto Velho até Guajará-Mirim.

A História da EFMM pode ser dividida em quatro períodos importantes que culminam com a criação do estado de Rondônia. O 1º) Precede as tentativas fracassadas da construção; 2º) A construção no começo do séc. XIX; 3º) O marco da pós-nacionalização dos serviços administrativos, de 1931 a 1972; e 4º) A erradicação, de 1972, aos dias atuais.¹⁷ Mais a frente detalharemos essa periodização.

Exibimos uma tabela com detalhes sobre as ordens de serviço para a execução de cada trecho da obra, com a localização exata (tanto a distância do ponto inicial, como a altitude em metros) e as datas de inauguração equivalente a cada ponto da EFMM:

4 – Tabela com informações sobre as Estações Ferroviária da Madeira-Mamoré (1960)

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Bitola de 1,00m)					
Nº de ordem	Nomes	Nome anterior	Distância do ponto inicial (metros)	Altitude (metros)	Data da inauguração
Território Federal de Rondônia					
1	Porto Velho		0.000	98	31-5-1910
2	Santo Antônio (PF)		7.295	101	31-5-1910
3	Zingamoche (PE)		13.000	-	-
4	Teotônio (PE)		24.700	-	-
5	Pedra Canga (PE)		33.300	-	-

¹⁷ BORZACOV, Yêdda Pinheiro. *Porto Velho - 100 anos de História (1907-2007)*. Porto Velho: Editora Primmor, 2007, p. 25.



6	São Carlos (PF)		47.500	-	-
7	Quilômetro 54 (PE)		53.100	-	-
8	Quilômetro 74 (PE)		74.200	-	-
9	Jaci-Paraná		90.000	112	31-5-1910
10	Quilômetro 104 (PE)		103.600	-	-
1.1	Caldeirão (PE)		110.300	-	-
12	Quilômetro 114 (PE)		114.300	-	-
13	Girau (PF)		132.400	-	-
14	Quilômetro 154 (PE)		153.800	-	-
15	Quilômetro 165 (PE)		165.000	-	-
16	Mutum Paraná (PF)		169.200	-	-
17	Quilômetro 175 (PE)		175.100	-	-
18.	Quilômetro 195 (PE)		194.900	-	-
19	Quilômetro 202 (PE)		202.100	-	-
20	Abunã		219.100	137	7-9-1911
21	Penha Colorada (PE)		237.000	-	-
22	Taquaras (PE)		249.600	-	-
23	Araras (PE)		258.600	-	-
24	Periquitos (PF)		275.000	-	-
25	Chocolatal (PE)		287.200	-	-
26	Ribeirão (PF)		294.400	-	-
27	Misericórdia (PE)		297.900	-	-
28	Vila Murtinho		315.400	146	1-8-1912
29	Lages (PE)		319.500	-	-
30	Iata (PF)		337.300	-	-
31	Bananeiras (PE)		349.400	-	-
32	Guajará-Mirim		365.700	195	1-8-1912

Fonte: Centro-Oeste Brasil: Trens, Ferrovias e Ferreomodelismo, disponibilizado no sítio eletrônico:
<http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-norte-EFMM/estacoes-EF-Madeira-Mamore.shtml>,
acesso em: 26 jun. 2020.

Por conseguinte, inferimos a onerosidade e a complexidade dos trabalhos para a consolidação da estrada férrea. Sendo assim, os dados que utilizamos é resultado de uma imprescindível documentação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro do Brasil – DNEF, que na década de 1960 era uma repartição pública responsável pela efetivação de políticas ferroviárias e publicava frequentemente dados sobre estradas de ferro no Brasil, em suplemento da Revista Ferroviária.



Conferimos que a EFMM possuía três trechos principais: 1) Porto Velho - Jaci-Paraná; 2) Jaci-Paraná - Abunã e 3) Abunã - Guajará-Mirim. A seguir, iremos expor uma tabela a fornecer dados sobre esses trechos como data de abertura, quilometragem e soma para o alcance da extensão total da estrada.

5 – Extensão e datas de abertura dos trilhos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por trechos (1944)

Estrada de Ferro Madeira - Mamoré			
Trecho	Abertura	km	Soma
Porto Velho - Jaci Paraná	1910-05-31	90	90
Jaci Paraná - Abunã	1911-09-07	129	219
Abunã - Guajará Mirim	1912-08-01	147	366

Fonte: Centro-Oeste Brasil: Trens, Ferrovias e Ferreomodelismo, disponibilizado no sítio eletrônico: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias-historia/1944-datas-abertura-trilhos/EFMM-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>, acesso em: 26 jun. 2020.

Em continuidade, retomamos a sumarização de cada um dos períodos que marcam a História da EFMM para melhor entendimento do itinerário social.¹⁸ Assim, o primeiro período trata das tentativas de edificação da Madeira-Mamoré, com os seguintes marcos: em 1872, chega ao vilarejo uma equipe de engenheiros, técnicos e trabalhadores da empresa inglesa *Public Works* e devido as condições insalubres abandonam o canteiro de obras. Então, em 1879, a empresa *P. & T.* retoma os serviços, essa é a segunda tentativa; entretanto, ela tem seus créditos cortados na cidade de Belém e nos EUA, ou seja, porque entrou em decadência. Diante dessas investidas, o governo - por efeito do Tratado de Petrópolis - convocou em 1883 o engenheiro Carlos Alberto Morsing, que averiguou as condições do local e através de um relatório orientou para que fossem retomados os trabalhos de construção ferroviária.

O segundo período concerne ao erguimento da EFMM, no início do séc. XX, se deu no momento em que o Brasil, de fato, assumiu a construção através da assinatura do Tratado de Petrópolis. Nisso, o engenheiro Percival Farquhar funda em 1907 a empresa

¹⁸ BORZACOV, Yêdda Pinheiro. *Porto Velho - 100 anos de História (1907-2007)*. Porto Velho: Editora Primmor, 2007.



Madeira-Mamoré Railway Co que compra a concessão de construção. No ano vindouro, em 1908, a *May, Jeckyll & Randolph* inicia a construção da ferrovia a partir de Porto Velho.

No terceiro período, temos a era pós-nacionalização dos serviços administrativos. Nesta fase, a empresa *Madeira-Mamoré Railway Co.* assume que os custos operacionais com a ferrovia são elevados. Em outras palavras, ela alega déficit, dificuldades de sustentação financeira e encerra o tráfego. Este é o estágio em que o governo brasileiro assume a administração da ferrovia. A posteriori, o Presidente Castelo Branco, em 1966, decide transferir a administração para o Ministério da Guerra, que por intermédio do 5º Batalhão de Engenharia e Construção – BEC - gerenciará a EFMM. A estrada foi desativada sete anos depois.

O quarto período alude à desativação/erradicação da Madeira-Mamoré ocorrida em 1972. A estrada é completamente desativada e em 1979 é efetuada licitação para a venda do acervo da ferrovia. Para efeitos de reivindicação sobre a manutenção e conservação do patrimônio histórico-cultural, parte da população decidem criar a Associação de Preservação do Patrimônio Histórico do Estado de Rondônia e Amigos da Madeira-Mamoré que lutaram pela preservação de todo o sítio. Em 1980, como fruto do Seminário Madeira-Mamoré, é conquistada a reativação de 25 km da ferrovia, percurso que ia de Porto Velho a Teotônio e ficou mantida a preservação do acervo.

Em 1981, na outra extremidade, de Guajará-Mirim à Colônia do Iata é reinaugurado outro trecho. Irrevogavelmente, na década de 1990, o 5º BEC abandonou a EFMM. Em 1991, esses trechos que foram ativados foram desativados, ocasião em que foi realizado o Carnaval neste espaço, vindo a deteriorá-lo ainda mais.

Em 1992, quando aconteceu o Carnaval, momento em que a Associação de Preservação do Patrimônio Histórico do Estado de Rondônia e Amigos da Madeira-Mamoré e outras entidades se mobilizaram contra a desvalorização e abandono do pátio. Conseqüentemente, foi assinado um acordo entre o governo de Rondônia, o Ministério Público e as entidades de defesa para a conservação do espaço. Por ora, desde 2018, a parte central da EFMM passa por um processo de revitalização, porém até o momento não foi reinaugurada e agora está sob a responsabilidade da Prefeitura Municipal de Porto Velho.

As cartografias literárias de Tomlinson e Márcio Souza



*O que são as Américas, o Amazonas e o Orinoco, Barbados, Panamá e Port Royal, senão histórias que nos são contadas?*¹⁹

*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 sido feito um levantamento acurado ficaria constatado que poucas eram as pessoas que falavam o português.*²⁰

Após situarmos o roteiro de pesquisadores do Complexo Madeira e alguns percursos da Madeira-Mamoré, acompanhando os processos, adentramos agora nos textos estéticos de Tomlinson e Márcio Souza. Nas narrativas desse autores, percebemos que eles combinam “ficções e realidades, fatos e fantasias, espaços e mapas reais e imaginários, junto com modos inovadores de apresentar ideias e informações”.²¹ Destacamos que ambas as produções literárias são textos significativos sobre a EFMM: *Mad Maria* é uma ficção e *O mar e a selva* é um relato de viagem. Os livros dos escritores podem ser visualizados seguidamente.

6 – Livros: *O mar e a selva – Relato de um inglês na Amazônia*, de Tomlinson e *Mad Maria*, de Márcio Souza



Fontes: Imagens disponíveis em: <https://www.gentedeopiniao.com.br/cultura/helio-rodrigues-lanca-1a-traducao-de-o-mar-e-a-selva> e <https://www.livrofacil.net/mad-maria-9788501061430/p>, acesso em: 07 jul. 2020.

Começamos por Henry Major Tomlinson, que narra sua viagem no navio a vapor Capella, de Swansea, País de Gales ao Pará, no Brasil. Ulteriormente, de Belém para o Amazonas e o rio Madeira até a Cachoeira de Santo Antônio; com o retorno pelo Caribe, passando por Barbados, Jamaica e finalmente Flórida. O período da viagem correspondeu de dezembro de 1909 e os três primeiros meses de 1910. O narrador-viajante antes de iniciar a viagem teve acesso a textos de outros viajantes, como Humboldt, Bates, Spruce

¹⁹ TOMLINSON, Henry Major. *O mar e a selva – relato de um inglês na Amazônia*. Trad. Hélio Rocha. [1912]. Jundiaí: Paco Editorial, 2014, p. 18.

²⁰ SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 399.

²¹ SEEMANN, Jörn. Entre mapas e narrativas: reflexões sobre as cartografias da literatura, a literatura da cartografia e a ordem das coisas. *Revista Ra'eGa* – Curitiba, v. 30, abr., 2014, p. 102.



e Wallace para inspirar-se durante o trajeto e para obter informações adicionais, advertências e estratégias de sobrevivência para itinerantes na América do Sul e no território amazônico.

A viagem é envolta de narrativas de perigo e suspense, já que o sítio amazônico, por conseguinte a Madeira-Mamoré eram tidos como zona insalubre, onde se poderia perecer e ir a óbito por doenças tropicais. O médico-sanitarista Oswaldo Cruz foi inclusive contratado pela *Railway Company* e passou um mês na extensão da ferrovia e indicou que o lugar era um antro de moléstias. Ele catalogou as seguintes doenças, a época: pneumonia, sarampo, ancilostomíase, beribéri, disenteria, hemoglobínúria, febre amarela, pé-de-madura, pinta, espundias, leishmaniose e malária.²² Para a prevenção diária da tripulação contra a pior dessas enfermidades, a malária, doses de quinino²³ com gim eram administradas para manter o vigor e a robustez dos tripulantes.

Retomando, o viajante também não deixou de enaltecer a supremacia europeia e sua visão distorcida/imperialista da Amazônia e dos sujeitos que a habitam, ao proferir a título de exemplo, o enunciado a saber:

[...] os paraenses, passando ao largo, no calor, com um jeito preguiçoso de andar, que logo fui impelido a imitar, eram pessoas enigmáticas para alguém acostumado com as características de uma raça de sangue puro, como nós ingleses. O português, o negro e o indígena podiam ser vistos ali, mas raramente eram um tipo fiel de alguém. Exceto onde o negro era o fator predominante, os homens tinham o corpo empobrecido, pálido, frágil e apático, embora houvesse alguns arruaceiros morenos e musculosos na faixa litorânea.²⁴

Ao chegar em Belém, a cidade considerada o portal de entrada para a Amazônia, o aventureiro estabelece o primeiro contato com o homem amazônico. Então, podemos

²² FOOT-HARDMAN, Francisco. *Trem-fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp. 175-176.

²³ Acrescentamos que a quinino é uma substância extraída da planta chamada Cinchona, encontrada na Amazônia, muito utilizada pelos índios da América do Sul contra a febre, como também pela indústria de bebidas para a produção de água tônica. Todavia, além de propriedades antitérmicas, atua com ação analgésica e antimalárica. Recentemente, com a crise de saúde mundial iniciada em dezembro de 2019 na China em decorrência da COVID-19, um tipo de infecção respiratória causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, assintomática e que pode ocasionar quadros respiratórios muito graves, alguns países como os Estados Unidos e o Brasil adotaram este medicamento no protocolo de tratamento. Entretanto, foi constatada a sua ineficácia e os cientistas buscaram desenvolver uma vacina e, até o intervalo de julho de 2020 não há nenhuma substância para tratamento de tal afecção e o total de mortos a nível mundial já ultrapassa o número de 500.000 vítimas.

²⁴ TOMLINSON, Henry Major. *O mar e a selva – relato de um inglês na Amazônia*. Trad. Hélio Rocha. [1912]. Jundiaí: Paco Editorial, 2014, p. 135.



coligir desse enunciado as relações de poder, através da atuação de alguns sujeitos sobre outros sujeitos. Ele se caracteriza como pertencente a uma raça de sangue puro ao ser de nacionalidade inglesa, profere que os paraenses são preguiçosos e afirma ter sido obrigado a imitá-los.

Essa imitação é decorrente das zonas de contato que consistem em espaços sociais em que diferentes culturas se encontram, chocam e se enfrentam, geralmente em relações altamente assimétricas de dominação e subordinação.²⁵ Por isso, há o estranhamento dos sujeitos amazônicos por parte de Tomlinson, com o enaltecimento da supremacia do homem branco/inglês/europeu sobre os demais. Essa ojeriza dura pouco tempo, para depois cada cultura reciprocamente assimilar traços uma da outra.

Ele considera o português, o negro e o indígena como sujeitos criticáveis por suas características físicas e psicológicas; porém, sua relação de biopoder sobreleva o homem negro pela sua força e aptidão para o trabalho, como o subordinado/escravizado ideal. Sendo assim, pessoas de outras nacionalidades, línguas e culturas que estavam na Madeira-Mamoré também sofreram as consequências das zonas de contato. Certamente, vários conflitos aconteceram envolvendo esse ambiente multiétnico e todos buscavam a subsistência e o capital à custa da edificação da EFMM.

Desse contato, ele acaba por exercer suas relações de poder principalmente pelos fatores raça, saber e pelo domínio de outras técnicas. Nesse sentido, a raça é um construto exclusivamente do europeu para dominar a América e desenvolver as colonialidades. Entendemos que o contato é verdadeiramente uma zona de conflitos, devido aos choques linguísticos, culturais e a evocação da subalternidade. De um lado, temos os sujeitos-dominantes e de outro, os sujeitos-dominados. Assim, o homem amazônico naquela época estava sempre em desvantagem. Convém ainda destacar nisso que o Brasil não tinha mão-de-obra especializada e nem indústria que produzia trilhos e todo arsenal para as vias férreas.

Tanto para o planejamento quanto para a implementação da técnica ferroviária tiveram que vir diferentes sujeitos para o exercício de diferentes incumbências. Além disso, os trilhos foram importados dos Estados Unidos e da Europa, de países como a Inglaterra e Alemanha. A Inglaterra inclusive subsidiou parte do financiamento da obra, em forma de empréstimo.

²⁵ PRATT, Mary Louise. *Imperial eyes: travel writing and transculturation*. 2ª ed. United Kingdom: Routledge, 2008, p. 7.



Naquele cenário, como uma das línguas mais faladas nas adjacências era a inglesa, é percebido pela documentação que o Hospital da Candelária era o único no local que possuía em seu corpo clínico, médicos e enfermeiros/enfermeiras norte-americanos, ilustração de que o cenário linguístico e operacional naquela região era anglo-saxônico.

Ademais, esclarecemos que os viajeros foram tomados por diversas sensações e pressentimentos, ficaram muito amedrontados/receosos ao chegarem ao solo amazônico. Com isso houve a suspeição de que “Há algo de estranha maldição por aqui [Amazônia]. Alguma coisa que não se pode descobrir nunca. É algo que está aqui desde o começo, e é muito forte e grande para o homem”.²⁶ Isto pode sobrevir de todo o imaginário construído acerca do território amazônico e que desloca a imaginação de quem visita ou fala/escuta a respeito daquele lugar.

Para tanto, a polifonia e o eco dos relatos de viajantes sustentam esse imaginário e cristalizam vontades de verdade, enigmas e superstições que expressamente atraíam os receptores dessas narrativas, assim como encorajava outros viajantes para se aventurarem por esses e outros territórios. Outrossim, é um indicativo de que “[...] somos forçados a produzir a verdade pelo poder que exige essa verdade e que necessita dela para funcionar”.²⁷

A Madeira-Mamoré é descrita por Tomlinson como local extremamente nocivo:

[...] a região era um antro de podridão, onde seus homens morriam como moscas; que o traçado da ferrovia atravessava lugares inóspitos e pântanos alternados entre rochas e, mesmo com o controle de todo o capital do mundo e com metade de sua população, seria impossível construir a estrada.²⁸

Posto o cenário insalubre e a difícil manutenção do trabalho contínuo para a conclusão das obras, existia uma paisagem de desolação, por efeito das condições desfavoráveis e precárias, culminando com o abandono de barracas, oficinas e pequenos trechos da ferrovia que ficavam acobertados pela floresta. Neste ápice que surge a expedição Capela tinha como fito levar suprimentos para a construção da ferrovia em Porto Velho, o ponto inicial.

²⁶ TOMLINSON, Henry Major. *O mar e a selva – relato de um inglês na Amazônia*. Trad. Hélio Rocha. [1912]. Jundiaí: Paco Editorial, 2014, p. 139.

²⁷ FOUCAULT, Michel. *Em defesa da sociedade: curso no Collège de France (1975-1976)*. São Paulo: Martins Fontes, 1999, p. 29.

²⁸ TOMLINSON, Henry Major. *O mar e a selva – relato de um inglês na Amazônia*. Trad. Hélio Rocha. [1912]. Jundiaí: Paco Editorial, 2014, p. 182.



Ele reconhece que a localidade é um ponto estratégico para a exploração das riquezas naturais, já que o Brasil era o país da borracha. Ademais, as riquezas dos rios Mamoré, Beni e Madre-de-Dios poderiam ter fluxos de trocas e negociações através do circuito da ferrovia que percorria toda a extensão do rio Madeira. Nisso, é defendida a percepção da Amazônia como floresta carnívora.

Por sua vez, no sítio Madeira-Mamoré, o andante revela a presença de defuntos em todo lugar, com vermes por cima. A floresta parecia ter formas estranhas. A manipulação desses recursos literários no discurso é para elaborar e conferir diferentes sensações no leitor desse gênero literário, que é o relato de viagens.

A partir do avanço da leitura, percebemos que ora o leitor se depara com um discurso que aparenta reconstruir a realidade, ora a imaginação toma o narrador. Em suma, é surpreendido pela oscilação entre o real e o fictício. Como diz a epígrafe do livro, as Américas, o Amazonas e toda a Amazônia são histórias contadas pelos outros que através das relações de poder, inventam narrativas/verdades sobre os povos para dominá-los, isto é, para exercerem/manterem o poder e explorarem o que têm e o que é produzido na região. Ao final do relato, Tomlinson propicia ainda para a reflexão de que tudo na EFMM foi realizado em nome do capitalismo e do movimento de modernização.

Reforçamos isso com a asserção do crítico literário Francisco Foot-Hardman²⁹ de que a Madeira-Mamoré, de fato, representou o espetáculo capitalista na selva. Naquele contexto estava em voga duas grandes tecnologias: a navegação a vapor e a ferrovia. Na Europa, conseqüentemente no mundo inteiro essas eram as tecnologias que influenciavam na globalização, no fortalecimento da economia das metrópoles e na dependência de países menos desenvolvidos aos mais desenvolvidos. Elas representam o acesso a qualquer lugar, ainda que inóspito, posto que o governo imperial brasileiro incentivou a navegação a vapor no norte do país para evitar a perda de terras e para a movimentação financeira e comercial de tudo que era gerado. Este era o apogeu do capitalismo amazônico.

Por sua vez, em *Mad Maria* de Márcio Souza, temos uma narrativa com tom anti-imperialista. Ele aborda cenas de barbáries entre os trabalhadores que aconteceram durante a construção da EFMM, que durou aproximadamente cinco anos, e na ficção ele remonta o cenário por um período de três meses. Convém destacar que os romances

²⁹ FOOT-HARDMAN, Francisco. *Trem-fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. – São Paulo: Companhia das Letras. 2005, p. 25.



escritos por Souza possuem considerável verossimilhança, o que faz com que o leitor se depare com a História e imerja nas conjunturas romantizadas.

A região da Madeira-Mamoré é descrita nas mesmas condições de Tomlinson, uma área de trinta milhas de pântanos e terrenos muito alagadiços. Tal condição implica que “[...] muitos [trabalhadores] morrerão, porque o trabalho é duro, porque nunca estarão suficientemente adaptados para enfrentar terreno tão adverso”³⁰. Por conseguinte, além do demasiado esforço físico com o carregamento e assentamento de dormentes, os trabalhadores tinham que adaptar o solo para fixar os trilhos, as temperaturas na região eram bem elevadas e a malária era ameaça constante a todos. Em média, um trabalhador só conseguia desenvolver suas atividades, por três meses, confortavelmente. Depois, adoecia com a possibilidade de passamento.

Com relação a essas circunstâncias, elas foram bem descritas nas obras de Neville B. Craig³¹ e de Manoel Rodrigues Ferreira³² sobre o real cenário da Madeira-Mamoré. Eles realizam um trabalho minucioso e de natureza arqueológica sobre as condições sócio-históricas da EFMM, algo que com Ferreira se populariza no epíteto de “ferrovia do diabo”.

Prosseguindo com a trama, temos na narrativa a presença do engenheiro e empresário Percival Farquhar que possui figuração bem destacada. Ele foi o responsável pela compra da concessão brasileira para a construção da linha ferroviária e sua administração por trinta anos. Comandava a construção estando na cidade do Rio de Janeiro, mas também esteve várias vezes lá na EFMM. Era tido como um homem muito poderoso e rico. Farquhar via o Rio de Janeiro, capital do país, como uma vitrine que espelhava a face capitalista do período, a oportunizar e maximizar seus lucros na Amazônia que eram, aliás, favorecidos pelos políticos.

Ao que se refere ao lugar do indígena na obra literária de Márcio Souza, existe a presença de um índio Caripuna que foi batizado pelo nome Joe Caripuna. Ele demonstra não se incomodar com o nome norte-americano que o batizaram e já conseguia se comunicar em língua inglesa. Esse batismo pode ser interpretado como o poder e o controle do norte-americano exercido na Amazônia, já que eles dominavam a técnica ferroviária, administravam a EFMM e exerciam o domínio sobre os homens amazônicos.

³⁰ SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 18.

³¹ CRAIG, Neville B. *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição*. São Paulo: Nacional, 1947.

³² FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia*. São Paulo: Melhoramentos, 2ª ed., 1981.



Dessa maneira, percebemos que as manifestações culturais e a língua dominante pertenciam ao universo europeu/americano e, como bem frisa a epígrafe, a cidade de Porto Velho era artificial e se fizessem um levantamento acurado poucas pessoas falavam a língua portuguesa. Seguramente, ele possuía um nome aborígine, possivelmente falou o nome e, não obstante, acharam melhor o nominar com a forma colonizadora. Ademais, como tinha as mãos amputadas, ajudava Consuelo na enfermaria. Ele constantemente a acompanhava nos serviços, inclusive chegou a ter relação sexual com ela diversas vezes.³³

O estado físico-corpóreo de Joe Caripuna nos remete à barbárie na Amazônia, em que pese a luta pela sobrevivência daqueles que vieram de outros países para trabalhar e os que já viviam na região do Madeira como os índios, ribeirinhos, seringueiros e seringalistas. Ali, havia muitos conflitos e disputas por postos de trabalho e controle, tudo ocorria num cenário de extrema violência, com confrontos sempre à base de facões ou espingarda, o que nos faz refletir que Joe possa ter sido vítima de algum ataque.

Ademais, com frequência, o dinheiro recebido pelos trabalhadores era muito pouco, o que incentivava saques, cenários violentos e hostis. Contudo, podemos inferir que Joe foi acolhido e diante do contato interétnico³⁴ já estava em processo de adaptação social e cultural, inclusive já falava até a língua inglesa - que era o idioma da maioria das pessoas que vieram para a Madeira-Mamoré. Em outras palavras, o domínio da língua já o colocava em uma posição de maior prestígio perante os demais.

À verossimilhança inscrita na obra de Souza, temos a fotografia de um índio Caripuna com o médico Dr. Harrison, registrada pelo fotógrafo Dana Merrill. Nela vemos o indígena sentado numa rede, com um pé amputado e o outro bem deformado, talvez por alguma lesão ou resultado de uma mutilação. Pelo semblante do nativo, ele estava contente e parecia estar sendo bem cuidado. A diferença desse índio Caripuna para o do romance é que na fotografia o vemos com os pés machucados e um está completamente amputado, já no romance são as mãos que estavam amputadas. A fotografia 7 foi registrada no acervo de Merrill sob o número 1 B, em 1909. Na época foi tirada em preto e branco, mas apresentamos a fotografia numa versão colorida. A iniciativa de colorir as fotos foi de Luís Claro³⁵, morador da cidade de Porto Velho, que

³³ SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 213.

³⁴ Contato do indígena com o homem branco.

³⁵ Tivemos contato com o trabalho de Luís Claro, de coloração das fotos preto em branco do acervo de fotografias da EFMM, através do grupo virtual Saudosismo Portovelhense. É um grupo de estudos, dentro da rede social *Facebook*, que foi criado em 01/04/2012 e é destinado à preservação da história e da memória da cidade de Porto Velho. Para maiores detalhes, conferir em: <https://www.facebook.com/groups/199910546786793>, acesso em: 28 out. 2020.



decidiu colorar de acordo com a própria imaginação, isto é, em todas as fotos da EFMM e sua epopeia.

7 – Fotografia de Dr. Harrison e índio Caripuna doente



Fonte: CLARO, Luís. Fotos da EFMM e sua epopeia, com as lentes de Dana Merrill e as cores da minha imaginação. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/760123243336492813/>, acesso em: 24 out. 2020.

No romance, em razão de sua condição física e do acolhimento dos funcionários da enfermaria da EFMM, Joe Caripuna foi contratado, mas na condição de funcionário subalterno. Já Consuelo, ganhou o posto de instrutora técnica, possuía direitos de graduada. Eles permaneceram na cidade de Porto Velho.³⁶ Talvez, ele tenha sido o único homem amazônico que teve alguma ascensão e o possível reconhecimento social que o agraciou com um ofício na Madeira-Mamoré.

Por meio dessa fricção interétnica³⁷, as formas culturais e sociais dos norte-americanos e ingleses foram assimiladas por Joe, o que o ajudou a articular seu comportamento, atitudes e ações para que não pudesse mais ser excluído do convívio social daquele grupo de autoridades médicas. Apesar disso, quando existe esse contato interétnico, a organização social, a cosmologia e o padrão familiar indígena se modificam, ou seja, devido o contato, de um lado.

Por outro lado, aqueles indígenas que não possuísem sua estrutura social e o padrão familiar dispersos, passariam a ter dificuldades de se relacionarem com o homem

³⁶ SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 414.

³⁷ TURNER, Terence. *Da Cosmologia à História: resistência, adaptação e consciência social entre os Kayapó*. Cadernos de Campo, n. 1, 1991, pp. 68-85.



branco e preferem o não-contato. O lado proveitoso é que Joe, que pertence ao grupo linguístico Caripuna, tornou-se “a-corporado”. Isto implica que sua identidade étnica de Caripuna era flexível e permitiu, em um processo dialógico contínuo, incorporar o Outro exterior, neste caso o homem norte-americano, assim como o europeu.

Interpretamos disso e a partir da documentação que a barbárie é muito tematizada, por conta das relações entre os diferentes sujeitos que iam trabalhar na Madeira-Mamoré, o que mais era gerado eram os conflitos. Não temos dúvidas acerca das vidas ceifadas em virtude da luta pela subsistência, dado que a quantia de dinheiro recebida pelos trabalhadores por dia era muito baixa. Em síntese, todo tipo de conflito acontecia ali, como: brigas, saques, revoltas contra salários baixos e condições insalubres, tentativas de fugas, assassinatos etc.

A *Belle Époque* estava em constituição e começava um movimento de modernização do Brasil. O bairro de Santa Tereza no Rio de Janeiro, por exemplo, era:

[...] agora uma vítima da modernização iniciada por Passos, as nuvens de poeira e calça das inúmeras demolições subindo para o céu sempre azul e as novas avenidas largas margeadas pelos andaimes das novas construções³⁸.

Em vista disso, o governo brasileiro investiu no país como se fosse uma vitrine para mostrar os avanços e criar uma estética visual/arquitetural semelhante ao dos países europeus. A Estrada Madeira-Mamoré também é o mais forte resquício da modernidade na selva e exemplo disso.

Ademais, Santo Antônio do Madeira, cidade em que iria iniciar a trilha, ficou em segundo plano e decidiu-se como ponto inicial Porto Velho. As condições de Santo Antônio do Madeira eram bem precárias e lá concentrava muitos trabalhadores em situação de abandono. A cidade era tida como morta e era a região onde mais adoeciam e morriam os trabalhadores. Porto Velho era o contrário. Ali, as condições de saneamento eram melhores e havia o Hospital da Candelária para o tratamento dos doentes. Logo, acabou por ser projetada/planejada e parecia ser mais uma urbe norte-americana do que brasileira, amazônica. A trilha, de fato, era um projeto norte-americano.

³⁸ SOUZA, Márcio. *Mad Maria*. 2ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 148.



Assim sendo, é observado que o tom crítico percorre toda a trama elaborada por Souza. Essas práticas estéticas propiciam aos leitores percursos que vagueiam entre as dimensões social, histórica, política, ideológica e cultural.

Considerações finais

Mediante o acompanhamento dos processos, através da cartografia, percebemos o quanto pertinente são os acontecimentos quando os consideramos no seu tempo, espaço e história. Na Amazônia, percebemos o forte poder disciplinar ao lermos textos estéticos como de Tomlinson e Souza. Pelo artifício da disciplina, o poder consiste na materialização de uma ação que, por sua vez, gera outras ações. Por causa do poder disciplinar teremos estabelecidas relações como de opressor-oprimido, mandante-mandatário, persuasivo-persuadido e qualquer sorte de relação em que sempre haverá comando e comandados.³⁹ Esses papéis são representados nas cartografias literárias desses autores, o que hipoteticamente leva o leitor a refletir sobre as relações de poder em espaços como o amazônico.

A EFMM é caracterizada em ambos os textos como um recinto de disputas favorecido pelo movimento desenvolvimentista e tem primícias no governo imperial brasileiro e consolida-se na *Belle Époque*, movimento que influencia na execução de tal empreendimento em nome da febre ferroviária e capitalista que assolava a Europa, bem como assegurava o acordo do Tratado de Petrópolis com a Bolívia. Logo, mais do que um movimento modernista é um dispositivo eficaz do capitalismo para também forjar o desenvolvimento da região e da qualidade de vida das pessoas que habitavam ali como seringueiros/caucheiros e indígenas. As relações de poder colocaram no cerne os processos que construíram os sujeitos naquele lugar, “como efeito e objeto de poder, como efeito e objeto de saber”.⁴⁰

A Amazônia, portanto, é acometida como objeto de poder, em nome da modernidade, do discurso desenvolvimentista e para a elevação econômica do país no mercado internacional da borracha. Diversas instituições como o governo imperial, a empresa de Farquhar que angariou a cessão da ferrovia e a própria nacionalização dos serviços administrativos da EFMM representaram fases institucionais distintas da

³⁹ FERREIRINHA, Isabella Maria Nunes; RAITZ, Tânia Regina. *As relações de poder em Michel Foucault: reflexões teóricas*. Revista de Administração Pública — Rio de Janeiro 44(2):367-83, mar./abr. 2010, p. 371.

⁴⁰ FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Tradução de Raquel Ramallete. 35ª ed. Petrópolis: Vozes, 2008, p. 160.



exploração do sítio amazônico até sua desativação. Assim sendo, temos a transformação e a oscilação desse poder que não está com ninguém, mas que oscila de um polo a outro. Ainda hoje, é um lugar que é objeto de saber, para a produção de subjetividades em que seus sujeitos/território também são objetos de pesquisa que nem sempre resultam em uma cartografia, essa que é fidedigna à espacialidade amazônica nos trópicos e ao homem amazônico.

Na perspectiva da Literatura como campo de estudos movediços, temos a multiplicidade de sentidos ou a inteligibilidade do múltiplo que nos propicia esse campo do conhecimento. Essa episteme é movediça porque está inserida nas práticas sociais e discursivas; deste modo, é permeada por instituições e práticas e todo o social não-discursivo.⁴¹ O discurso literário, por isso, é passível de significações que se movem no tempo e no espaço.⁴² Isto nos permite o acesso às práticas transculturais que podem ser redesenhadas a rede de forças a qual o fenômeno ou objeto em questão se encontra conectado, dando conta das modulações e do movimento permanente, o que permite novas inteleções e acompanhamento de processos na ilha amazônica que é a Madeira-Mamoré.⁴³

Data de submissão: 20/07/2020

Data de aceite: 03/11/2020

⁴¹ FOUCAULT, Michel. *As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas*. Trad. de Salma Tannus Muchail. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

⁴² BAKHTIN, Mikhail. Formas de tempo e de cronotopo no romance: ensaios de poética histórica. In: BAKHTIN, M. *Questões de literatura e de estética: a teoria do romance*. Trad. Aurora Fornoni Bernadini et al. São Paulo: Hucitec, 2014.

⁴³ BARROS, L. P.; KASTRUP, V. Cartografar é acompanhar processos. In: PASSOS, E.; et al. *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Editora Sulinas, 2009, p. 57.



Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de (Org.). **Conflitos sociais no “Complexo Madeira”**. Manaus: Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia/UEA Edições, 2009.

BAKHTIN, Mikhail. Formas de tempo e de cronotopo no romance: ensaios de poética histórica. In: BAKHTIN, M. **Questões de literatura e de estética: a teoria do romance**. Trad. Aurora Fornoni Bernadini et al. São Paulo: Hucitec, 2014.

BARROS, L. P.; KASTRUP, V. Cartografar é acompanhar processos. In: PASSOS, E.; et al. **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Editora Sulinas, 2009.

BORZACOV, Yêdda Pinheiro. **Porto Velho - 100 anos de História (1907-2007)**. Porto Velho: Editora Primmor, 2007.

CAMPANHÃ, Carlos E. **EFMM - Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - Tratado de Petrópolis, Permuta de territórios e outras compensações entre o Brasil e a Bolívia (17 de novembro de 1903)**. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/Tratado-Petropolis-1903.shtml>, acesso em: 26 jun. 2020.

CAVALCANTI, Flávio R. Sítio eletrônico **CENTRO-OESTE: TRENS, FERROVIAS E FERREOMODELISMO**. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/centro-oeste/site/sobre.o.site.Centro-Oeste.shtml>, acesso em: 25 jun. 2020.

CLARO, Luís. **Fotos da EFMM e sua epopeia, com as lentes de Dana Merrill e as cores da minha imaginação** Disponível em: https://br.pinterest.com/luis_claro/estrada-de-ferro-madeira-mamor%C3%A9/, acesso em: 24 out. 2020.

CRAIG, Neville B. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição**. São Paulo: Nacional, 1947.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo: história de uma estrada de ferro na Amazônia**. São Paulo: Melhoramentos, 2ª ed., 1981.

FERREIRINHA, Isabella Maria Nunes; RAITZ, Tânia Regina. As relações de poder em Michel Foucault: reflexões teóricas. **Revista de Administração Pública** — Rio de Janeiro 44(2), pp. 367-83, mar./abr. 2010.

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

FOUCAULT, Michel. **As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas**. Trad. de Salma Tannus Muchail. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade: curso no College de France (1975-1976)**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.



FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**: nascimento da prisão. Tradução de Raquel Ramallete. 35ª ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

PRATT, Mary Louise. **Imperial eyes**: travel writing and transculturation. 2ª ed. United Kingdom: Routledge, 2008.

Revista de História Regional – RHR. **Sobre a RHR**. (2019). Disponível em: <https://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/index>, acesso em: 09 jul. 2020.

SEEMANN, Jörn. Entre mapas e narrativas: reflexões sobre as cartografias da literatura, a literatura da cartografia e a ordem das coisas. **Revista Ra'eGa** – Curitiba, v. 30, abr, 2014.

SOTOMAYOR, Walter Auad. **Relações Brasil Bolívia – a definição das fronteiras**. Brasília: Verbena Editora, 2018.

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

TOMLINSON, Henry Major. **O mar e a selva – relato de um inglês na Amazônia**. Trad. Hélio Rocha. [1912]. Jundiaí: Paco Editorial, 2014.

TURNER, Terence. Da Cosmologia à História: resistência, adaptação e consciência social entre os Kayapó. **Cadernos de Campo**, n. 1, pp. 68-85, 1991.

