



THE PORTO VELHO MARCONIGRAM: NARRATIVAS DE PORTO VELHO NA PERSPECTIVA DO JORNAL NORTE-AMERICANO EDITADO E PUBLICADO EM TERRAS AMAZÔNICAS

Marcelo Zaboetzkⁱ

Docente do Departamento de Letras na
Universidade Federal do Acre (UFAC)

Isaac Lima de Freitasⁱⁱ

Graduado em Letras na
Universidade Federal do Acre (UFAC)

RESUMO: Neste trabalho propomo-nos a traduzir e analisar dois exemplares do jornal *The Porto Velho Marconigram*, que fora editado e publicado na região que recebia as obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nos anos de 1910-11. Neste processo dialogamos com os teóricos pós-coloniais, tais como, Edward Said (2011), Mary Pratt (1999) e Frantz Fanon (2013). Aproximamos o diálogo com críticos que debruçaram seus estudos nas representações amazônicas, a exemplo de: Euclides da Cunha (1999) e Neide Gondim (2007). Para compor o aparato historiográfico a pesquisa serve-se principalmente dos estudos de Manoel Rodrigues Ferreira (1987) e Francisco Foot Hardman (1988). Nesta perspectiva intentamos captar através das “lentes” norte-americanas as suas representações do espaço, do autóctone e as relações nestas “zonas de contato” buscando dar voz aos apagamentos e silenciamentos implícitos e explícitos nas narrativas presentes no jornal editado e publicado em pleno solo da Amazônia brasileira. No processo de tradução e escrita envolvemos técnicas da tradução oblíqua e literal, como também, tradução inter e intralingual. Neste processo o tradutor passa a ser também o escritor propondo uma leitura/releitura de “contraponto” das representações de um espaço que este também se vê inserido e é agente transformador através do seu contradiscurso. Nas conclusões que nos permitimos tecer, a pesquisa considera que as narrativas expostas no jornal apresentam uma visão colonizadora e de superioridade por parte dos norte-americanos sobre os demais sujeitos da narrativa. Considera também que há um apagamento da perspectiva do olhar do autóctone e demais estrangeiros não norte-americanos.

Palavras-Chave: Jornal; Norte-americano; Amazônia; Pós-colonial.

ABSTRACT: In this paper we propose to translate and analyze two copies of *The Porto Velho Marconigram* newspaper, which had been published in the region that received the works of the Madeira-Mamoré Railroad in the years 1910-11. In this process we dialogue with postcolonial theorists, such as Edward Said (2011), Mary Pratt (1999) and Frantz Fanon (2013). We dialogue with critics that studied about the Amazonian representations, such as: Euclides da Cunha (1999) and Neide Gondim (2007). To compose the historiographic apparatus we had used the studies of Manoel Rodrigues Ferreira (1987) and Francisco Foot Hardman (1988). In this perspective we try to capture through North American "lenses" their representations of space, the autochthonous and the relations in these "zones of contact" seeking to give voice to the erasures and implicit and explicit silencings in the narratives. In the process of translation and writing we involve techniques

of oblique and literal translation, as well as inter and intralingual translation. In this process the translator also becomes the writer proposing a reading / re-reading of the "counterpoint" of the representations of a space that is also inserted and is a transforming agent through his counter-discourse. In the conclusions that we allow to weave, the research considers that the narratives exposed in the newspaper present a colonizing vision and of superiority on the part of the Americans on the other subjects of the narrative. We also consider that there is a blurring of the perspective of the autochthonous and other non-American foreigners.

Keywords: Newspaper; North-American; Amazon; Postcolonial.

Introdução

As narrativas que construíram o imaginário Amazônico nos séculos anteriores foram por muito tempo o parâmetro das “lentes” do “Velho Mundo” sobre o “Novo Mundo”. Segundo Laraia (2009), “homens de culturas diferentes usam lentes diversas e, portanto, tem visões desencontradas das coisas” (p.67), estes desencontros, intencionais ou não, foram responsáveis por retratar na maioria das vezes, uma Amazônia sinônima de “atraso”, de povos “preguiçosos”, “inferiores” (LA CONDAMINE, 1992; GONDIM, 2007; PRATT, 1999), que careciam da intervenção do “civilizado” para resgatar-lhes de um estado de inércia, levando a este “paraíso”, “eldorado” por vezes, por outras o “inferno verde” (CARVALHO, 2005; GONDIM, 2007; ROCHA, 2011) o “progresso redentor”.

Pelo ecoar secular dessas narrativas, muitos dos próprios escritores brasileiros também fizeram o replicar deste discurso intervencionista do “progresso”. Euclides da Cunha afirmava em sua breve visita aos rincões amazônicos que: “A impressão dominante que tive, e talvez correspondente a uma verdade positiva, é esta: o homem, ali, é ainda um intruso impertinente. Chegou sem ser esperado nem querido – quando a natureza ainda estava arrumando o seu mais vasto e luxuoso salão” (CUNHA, 1999, p.2), logo,

não apenas o ambiente era inóspito, mas também os autóctones sofriam do apagamento e silenciamentos imposto a estes desde o início da colonização europeia.

Um dos marcos da tentativa de levar o “progresso” à região amazônica fora a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, doravante EFMM. Para compor o enredo historiográfico desta empreitada em terras amazônicas iremos nos guiar principalmente pela retrospectiva histórica feita por Ferreira (1987), Craig (1947), Hardman (1988) e Neeleman (2011).

Primeiramente a ideia de uma ferrovia surgia no intento de servir de escoamento e abastecimento do país vizinho, a Bolívia, que se encontrava sem acesso aos portos do Oceano Pacífico, desta forma usaria da ferrovia para chegar ao Rio Madeira e escoar sua produção, e também, receber os produtos oriundos do Oceano Atlântico. Mais adiante a EFMM viria a ser a contrapartida do Brasil estipulada no Tratado de Petrópolis que anexava ao Brasil a área territorial que hoje compreende o Estado do Acre, acordo este decorrente do fim do conflito armado entre Brasil e Bolívia que se chamou Revolução Acreana.

A estrada de ferro serviria, além de escoar a produção e abastecer a região fronteiriça, para o transporte da produção do látex no território brasileiro que se estendia pelos cerca de 360 km que viria a ter a

ferrovia, ligando as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim na fronteira com a Bolívia. Lembrando que à época a borracha era o ouro negro da região.

Foram três as iniciativas de construção da ferrovia, uma tentativa pela empreiteira inglesa Public Works, sobre o comando do coronel Norte-Americano George Earl Church em 1872 que não logrou êxito, abandonando Santo Antônioⁱⁱⁱ pouco mais de um ano após o início das obras sem deixar uma milha de trilho assentado.

A segunda tentativa, ainda sobre o comando do coronel Church, fora uma obra Norte-Americana sob a direção da empreiteira P&T Collins entre 1878-79, esta por sua vez teve uma atuação mais duradoura que a primeira, mas após quase dois anos de muita mão-de-obra perdida devido às doenças, mortes e deserções também estes abandonaram as margens do Rio Madeira retornando os poucos trabalhadores restantes à sua terra natal, praticamente todos em completa miséria.

A última e derradeira empreitada só viria a ocorrer cerca de trinta e três anos depois, entre 1909 e 1912, já sobre a imposição e exigências do Tratado de Petrópolis. Esta última empreitada da construção viria a concretizar o término da ferrovia deixando um custo elevadíssimo, milhares de mortes e também o maior acervo de informações e produções literárias a cerca

desta obra com ares de epopeia Amazônica. Nesta época o coronel Church já não detinha a concessão da construção da ferrovia, coube a outro Norte-Americano dar cabo a esta missão, o empresário bem sucedido Percival Farquhar.

O presente trabalho realizou a tradução e análise justamente de um dos registros deixados pelos norte-americanos nesta última fase de construção da EFMM. Durante o ano de 1910 editaram e publicaram um jornal com o nome de *The Porto Velho Marconigram*, ali na cidade empresa [Porto Velho] que fora construída para abrigar os engenheiros e demais trabalhadores de cargos mais elevados, todos Norte-Americanos. Este jornal escrito em Língua Inglesa tratava dos mais diversos assuntos, levando informação e entretenimento para as centenas de norte-americanos e outros tantos de falantes e leitores de Língua Inglesa que moravam e/ou transitavam pelas margens do rio Madeira e por toda a extensão dos acampamentos e linhas de trabalho.

Percorremos neste trabalho dois principais percursos ao longo de sua execução, o do exercício de tradução de dois dos exemplares do referido jornal, levando à prática da tradução literal e oblíqua, fazendo uso dos procedimentos técnicos de tradução (CAMPOS, 1986), contudo levando-se em conta as questões culturais implícitas no processo, uma vez que se traduz também de

uma cultura para outra, não sendo apenas um procedimento intra e interlingual.

A fonte primária da pesquisa (as edições do jornal) fora retirada da obra *Trilhos na Selva: o dia dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré* de autoria do casal Norte-Americano Rose e Gary Neeleman, que apresentam o relato histórico daquela empreitada a partir do acesso que tiveram aos pertences de um imigrante que havia trabalhado na estrada de ferro, no qual encontraram várias fotos de autoria de Dana Merrill (fotógrafo oficial da construção) responsável pelo maior acervo fotográfico da construção da ferrovia, encontraram também outras fotos de autoria de Oscar Pyles e os exemplares do jornal *Marconigram*, do qual constam nas páginas de seu livro a cópia reduzida de dez exemplares do jornal, compreendendo as datas de 15 de outubro de 1910 a 29 de abril de 1911.

Para a análise dos dois exemplares do jornal traduzidos, nos apropriamos dos pressupostos pós-coloniais, tendo como principais teóricos de referência: Fanon (2013), Pratt (1999) e Said (2011) e partilharemos das concepções críticas de autores como: Bonnici (2012), Gondim (2007), e Rocha (2011). A partir da escolha de nosso referencial de análise intentamos uma leitura/releitura de “contraponto” conforme preconiza Said (2011), ou seja, traduzirmos e lermos os exemplares do jornal

The Porto Velho Marconigram observando a ótica ideológica do discurso norte-americano ao retratar para seus compatriotas e falantes da Língua Inglesa suas vivências, o local e o povo naquela região da Amazônia. Como se davam as relações de poder e hierarquia nas “zonas de contato^{iv}” (PRATT, 1999), que distinguiam os Norte-Americanos dos demais trabalhadores. Observar como a “lente” destes captava e retratava o espaço que os cercava, porque retrataram situações de um determinado ponto de vista ao invés de outro, atentar para os apagamentos e silenciamentos nas linhas discursivas do jornal.

***The Porto Velho Marconigram* sob a ótica Pós-colonial**

71

As narrativas da EFMM do ponto de vista historiográfico nos fazem rememorar um tempo em que as estradas de ferro e as locomotivas eram tidas como revolucionárias e atravessavam grandes espaços terrestres em um espaço de tempo menor carregando cargas e/ou pessoas com maior eficácia, assim como à época foram os barcos a vapor. Para entender melhor como era a vida daqueles que trabalhavam na ferrovia se faz necessário entender os meios que ajudaram a retratar como foi esse processo, entretanto as informações sobre como era viver e trabalhar na ferrovia não são tão abundantes e precisas, o que torna as fontes aqui apresentadas e

analisadas mais um espaço para diálogos e representações possíveis sobre aquilo que viveram os trabalhadores, moradores locais, povos autóctones e transeuntes naquele espaço amazônico.

O casal Rose e Gary Neeleman apresentaram interesse em pesquisar sobre essa construção e como era a vida cotidiana na estada de ferro. Na obra intitulada *Trilhos na Selva* buscam narrar o dia a dia dos trabalhadores da ferrovia, em especial os norte-americanos, demonstrando as dificuldades e momentos de alegria registrados pelos norte-americanos que fizeram parte da construção de ferrovia.

No ano de 1985 em Americana no interior de São Paulo o casal Neeleman conhecem uma senhora de nome Judith Mac Knight Jones, durante esse encontro Judith apresenta uma caixa de metal já bem deteriorada que continha em seu interior cerca de cento e uma fotos e aproximadamente dez edições de um jornal intitulado *The Porto Velho Marconigram*. Segundo ela as fotos e a caixa teriam sido entregues pela família de Oscar Pyles, pois a família de Oscar não sabia o que fazer com aquele material e pensaram que poderia interessar à senhora Jones. Os irmãos Neeleman sabiam que se tratava de uma descoberta importantíssima, pois que, tinham nas mãos fotos inéditas de Dana Merrill e Oscar Pyles e também edições

antigas do jornal *The Porto Velho Marconigram*.

As histórias registradas no *Marconigram*, nunca antes publicadas nos trabalhos sobre a Madeira-Mamoré, dão ao leitor uma visão nova e vívida do duro cotidiano dos trabalhadores nos acampamentos montados ao longo dos trilhos, e uma face humana aos homens que fizeram a ferrovia (NEELEMAN, 2011, p.23).

As histórias inéditas contidas no *Marconigram* são importantes no sentido de dar ao leitor um novo escopo sobre a vida daqueles que compunham o processo de construção da EFMM. O objetivo do jornal era informar principalmente o progresso da ferrovia aos próprios norte-americanos trabalhadores da obra, facilitar a comunicação entre as linhas de trabalho, dar algumas notícias do exterior e até mesmo servir como forma de entretenimento a eles.

Assim pode-se identificar que dentre as dez edições do jornal supracitado, tem-se o período de sete meses de notícias publicadas, tendo em vista que não eram publicações diárias, ou com um período de tempo regular para as publicações. A primeira publicação é datada do dia 15 de Outubro de 1910 e a última do dia 29 de Abril de 1911. Os autores do jornal eram de origem norte-americana, desse modo é interessante observar que todas as informações contidas no documento são a partir do ponto de vista destes.

A passagem abaixo ajuda a exemplificar como fora retratado no jornal o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia.

A sede do campo de construção não estava em Santo Antônio, mas em Porto Velho, onde se reuniam de 4.000 a 5.000 homens. Destes, entre 300 a 400 eram americanos. Aqui foram construídos quartos substanciais para os engenheiros, casas de beliche para os homens e hospital completo e bem equipado, uma fábrica de gelo e grandes armazéns. A empresa também perfurou poços para a água e fez todos os esforços para manter os homens bem. Apesar disso, havia por vezes quase 300 homens no hospital, e sete a dez médicos e oito enfermeiros estavam constantemente ocupados. (“A vida em um acampamento da ferrovia”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

Há nessa passagem informações a respeito do número de trabalhadores na construção, número de estadunidenses e até mesmo a descrição de como eram os quartos dos engenheiros, que pelo que registrava o jornal, tinham condições diferenciadas em relação aos trabalhadores “comuns”. É importante salientar que o quantitativo de trabalhadores norte-americanos era bem inferior aos de trabalhadores das demais nacionalidades que compunham aquela “Babel” em plena Amazônia, entretanto, eram eles [os norte-americanos] que controlavam a ferrovia e tinham os melhores cargos e as melhores acomodações, principalmente o corpo de engenheiros.

Na análise de Fanon “não são nem as fábricas, nem as propriedades, nem a conta no banco que caracterizam primeiramente a classe dirigente. A espécie dirigente é primeira a que vem de fora, aquela que não se parece com os autóctones, ‘os outros’” (2013, p.57), este “outro” aqui são os norte-americanos. Observa-se também nesta passagem que em relação ao suporte médico aos trabalhadores havia quase 300 homens doentes para dez médicos e oito enfermeiros, um número relevante de atendentes para aqueles que estavam doentes, contudo o atendimento era preferencialmente feito aos norte-americanos que trabalhavam na obra e aos empregados da empresa.

Ainda nesta edição do dia 15 de outubro de 1910 registrava-se: “A.B. Jekyll subiu a linha para cuidar do trabalho de construção. J.H. Randolph permanece em Porto Velho para cuidar dos assuntos aqui. Dois barcos nesta semana, mas pouquíssimo correio, e nenhum homem” (“Notas sobre a cidade”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017), nesta passagem é possível perceber a expectativa sobre a chegada de cartas, que para aqueles homens era um pequeno alento diante a distância de sua terra natal e dos familiares. Ainda no fragmento fica nítido o tom de desalento ao não identificarem a chegada de nova leva de mão-de-obra para a ferrovia, tendo em vista

que havia muitas mortes de trabalhadores e outros tantos momentaneamente enfermos ou já inválidos para os trabalhos. Logo, a substituição destes era imprescindível para o andamento das obras, como enfatiza Ferreira (1987, p.283) “eram leves e mais leves de homens contratados que vinham para substituir os que já se encontravam mortos ou praticamente inutilizados”. E desso modo, a custo de milhares de vidas, a construção progredia. Conforme argumenta Fanon, “o capitalismo, no seu período de progresso, via nas colônias uma fonte de matérias-primas que, manufaturadas, podiam ser despejadas no mercado europeu” (2013, p.82-83), esta mesma lógica imperava ali em terras amazônicas.

G.E.Cribbs, que tem sido encarregado de estruturar a estrada de ferro em Porto Velho, foi nomeado superintendente da Jacy-Paraná, J.H. Digby que após cerca de dois anos de serviço na empresa, está de férias muito merecidas. Segunda-feira aconteceu o pagamento e tudo se deu tão tranquilamente que dificilmente poderia acreditar no barulho e na confusão do passado. (“Notas sobre a cidade”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

O dia de pagamento era provavelmente o dia mais importante do mês para a maioria dos trabalhadores, o pagamento era feito por um tesoureiro que passava com um saco de dinheiro entre os acampamentos para realizar o pagamento sob a escolta de outros trabalhadores munidos de

armamento. Observemos que é dada ênfase à tranquilidade na ocasião da realização deste pagamento, o que sugere que esta não era a rotina normal nestes dias. Em alguns estudos de relatos são encontradas narrativas que discorrem sobre as brigas e confusões nos campos de trabalho, nas localidades de Porto Velho e Santo Antônio, em especial nestes dias.

Agora seu dinheiro foi todo gasto

Ele sonha com o que ele poderia ter ganhado

Se a mão dele não estivesse queimada.

O Poeta jogador de pôquer.

(“O poeta jogador de pôquer”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

No trecho do poema acima há a representação do quanto era fácil perder o fruto do trabalho realizado, pois a falta de entretenimento atraía muitos trabalhadores e aventureiros para as jogatinas com apostas. O que acontecia é que muitos dos trabalhadores não administravam corretamente o pagamento recebido, muitos perdiam todo o salário de um mês em jogatinas de pôquer, outros gastavam tudo com bebidas e muitos utilizavam o pouco dinheiro que tinham com prostituição, poucos foram os capazes de economizar algum capital naquele lugar. Segundo Ferreira (1987, p.255) havia muitos casos de complacência, pois vinho, mulheres

e música cobravam pesado tributo por umas poucas horas de prazer.

No parágrafo de abertura da sexta carta de uma série cujo tema é Pará, Manaus e Amazônia, pelo editor de “O mundo da borracha da Índia” de 1º de setembro de 1910, o escritor diz que não foi fácil até chegar a Manaus. Que ele realmente admirou-se do grande empreendimento da Ferrovia Madeira-Mamoré e o quão energicamente ela está sendo tratada (“Nova avenida para a Bolívia, a ferrovia Madeira-Mamoré”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

Acima é possível perceber o enaltecimento dos norte-americanos em relação ao empreendimento da ferrovia que estes dirigiam, tida como grande e tratada “energicamente”, o que poderia demonstrar o espírito “viril” dos estadunidenses. Observa-se nessa fase das narrativas da construção da estrada de ferro o enaltecimento principalmente daqueles engenheiros, “os homens do progresso”, que diferentemente dos generais armados de outrora, levavam as benesses da “civilização” àquelas paragens. Este tipo de registro era quase que um acerto de contas entre engenheiros e militares. Não obstante servia muitas vezes para dar o crédito aos norte-americanos daquilo que os ingleses não haviam sido capazes de levar a contento na primeira e fracassada tentativa de construção da ferrovia em 1872.

Motivados pela expansão das possibilidades cada vez maiores e com a perspectiva de grandes lucros, os norte-

americanos visualizavam na América do Sul um mercado em potencial para receber sob sua condução os avanços do “progresso” (ZABOETZKI, 2016, p.85).

Sigamos com mais registros do *The Porto Velho Marconigram*:

Quando o rio está cheio, as grandes embarcações de borracha, ou Batelões, conseguem passar flutuando parte do caminho e fazendo portagens ao redor das quedas, mas disparando contra as corredeiras. Estas portagens são fornecidas com trilhos de bitola estreita. Os Batelões são descarregados, puxados por um pequeno vagão, arrastados para cima das colinas e depois baixados para o outro lado. Há uma perda de 10 a 15 por cento da borracha enviada devido o infortúnio desse problema (“Nova avenida para a Bolívia, a ferrovia Madeira-Mamoré”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

No registro da carta feita no jornal é exposta a problemática do transporte de mercadorias e pessoas pelos trechos de cachoeiras e corredeiras dos rios Madeira e Mamoré. Os trabalhadores tinham que enfrentar as adversidades impostas pela natureza, tinham de construir pontes, assentar trilhos e até mesmo transpor os barcos através de regiões pantanosas, além disso, havia a dificuldade de assentar trilhos naqueles terrenos tão húmidos. Diante de tantos obstáculos era natural a perda de uma percentagem relativamente alta da borracha e demais mercadorias transportadas naqueles

trechos, logo, com o advento da ferrovia estas perdas se reverteriam em mais lucro.

Encontramos nas narrativas do jornal o relato de acontecimentos que hora outra merecia destaque por chamarem a atenção do corpo de trabalhadores de maneira atípica, como na passagem relatada a seguir:

Na quinta-feira à tarde houve um pouco de empolgação em torno do escritório geral e do departamento de engenharia quando quatro dos cinco homens foram vistos subindo a colina carregando as enormes dobras de um réptil monstruoso. Evidentemente eles pretendiam investigar o que todo esse barulho e burburinho significavam e estava a caminho de Porto Velho. Quando ela foi vista, estava perto da estrada de ferro na beira do igarapé. A força policial foi chamada, mas um tiro de um Winchester fez o trabalho. A cobra mediu pouco mais de 5 metros de comprimento e 60 centímetros de diâmetro. Depois que o Sr. Knapp registrou a foto, cerca de vinte homens segurando a cobra levaram ao Sr. Wilhelm Vass para demonstrar sua habilidade com faca e rifle (“Cobra Grande morta”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 15 de outubro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

Nesse relato há a descrição da morte de uma cobra típica da Amazônia, ao descrevê-la o uso do adjetivo “monstruoso” remonta aos relatos dos primeiros viajantes em terras amazônicas, nos quais a exaltação à grandiosidade da fauna e flora tornavam-se artifícios para chamar a atenção dos leitores. Seguindo esta lógica dos relatos de viagem e/ou de aventura, na maioria das vezes em que autores de outros países descrevem a Amazônia é possível se perceber um tom de

exaltação e/ou exageros sobre as características desse ambiente.

Inúmeras histórias foram publicadas sobre a vida na Amazônia, muitas vezes os autores dessas publicações sequer deram-se ao trabalho de investigar se de fato os relatos eram verídicos ou não, e assim fizeram e fazem o imaginário dos europeus e norte-americanos sobre seres fantásticos que supostamente habitam na floresta amazônica e também acerca dos perigos que cercam esse lugar.

É interessante observar que durante a construção da ferrovia os indivíduos responsáveis pela construção retratam de maneira corriqueira os autóctones daquela região como violentos e que poderiam causar danos a eles em eventuais confrontos, todavia havia tribos indígenas que eram vistas pelos trabalhadores como “pacíficas” e até mesmo “amigáveis”.

Entre os problemas enfrentados pelos trabalhadores, há relatos de hostilidades por parte dos índios, porém os “caripuna”, que habitavam a área, eram pacíficos e causavam poucos problemas. De fato, os indígenas gostavam dos trabalhadores e lhes levavam até comida (NEELEMAN, 2017, p. 136).

Neste registro do jornal é possível perceber uma narrativa comum em muitos casos em que o homem branco e/ou estrangeiro vai de encontro a uma cultura diferente da sua, pela qual segundo argumenta Fanon (1990) “a tradição verdadeira consiste

numa reafirmação cultural”, pois o estrangeiro escreve a história seguindo a sua perspectiva do que está acontecendo e reafirmando sua cultura em relação aos povos autóctones. A história dos indígenas geralmente não é retratada nesse tipo de narrativa, com isso, ficamos limitados a apenas um ponto de vista da história, o ponto de vista do homem branco. De acordo com Bhabha “o Outro perde seu poder de significar, de negar, de iniciar seu desejo histórico, de estabelecer seu próprio discurso institucional e oposicional” (2013, p.65).

Segundo Ferreira (1987, p.268) em um dos relatos do norte-americano Marrion Hill, um dos trabalhadores na construção da ferrovia, registra que: “é engraçado como alguns deles vem nos seguindo, eles nos observam, os seringueiros disseram que os caripunas iriam nos matar e nos comer” a narrativa norte-americana segue a lógica dos primeiros colonizadores, o autóctone não é provido de características individuais, o todo (a tribo) descreve as partes, os antropófagos rondam o imaginário do escritor, ou é usado para valorizar o tom aventureiro e/ou heroico da narrativa, ora transitam na “pacificidade” ora são hordas de ‘antropófagos’.

Quando os escritores do *The Porto Velho Marconigram* resolvem retratar o cotidiano da construção da estrada de ferro estão também levando ao seu público leitor a sua percepção da “realidade” e da

biodiversidade existente na Amazônia e a forma que esse ambiente tem de acordo com a ótica dos norte-americanos.

Na edição do *The Porto Velho Marconigram* de 31 de dezembro de 1910 o assunto predominante no jornal norte-americano fora os registros das festividades de fim de ano, em especial a ceia natalina. Buscamos a seguir observar alguns dos fragmentos desses relatos. Eis que se registrou na sede da empresa [Porto Velho]:

O Natal chegou e passou - exceto algumas cabeças doloridas. Não é engraçado o efeito que o clima tem por aqui? A princípio pensei que era devido à má qualidade do chapéu, mas muitos dos companheiros estão reclamando dos problemas de modo que estamos convencidos de que é a umidade. Bem, o que o velho Papai Noel te trouxe? Nós penduramos nossas meias, mas na manhã de Natal ele ainda não havia chegado (*The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 31 de dezembro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

As festividades de fim de ano foram regadas à bebida alcóolica, o que aparentemente não seria nenhuma novidade para as práticas sociais da época, contudo é interessante observar que o autor deste artigo do jornal se refere a uma dor de cabeça, que deveria ser associada ao ato de terem bebido nas festividades, mas que é relacionada ao clima e até mesmo à má qualidade do chapéu, que por certo não era de origem norte-americana é tido como possível causador

daquela dor de cabeça que permaneceu após a comemoração natalina.

Rememoremos as palavras de Euclides da Cunha, que em breve visita à região amazônica já tecia julgamentos sobre aquele lugar que nas suas palavras “o homem, ali, é ainda um intruso impertinente. Chegou sem ser esperado nem querido - quando a natureza ainda estava arrumando o seu mais vasto e luxuoso salão” (CUNHA, 1999, p.2), logo, nesta lógica discursiva, todo aquele espaço corrobora para aumentar os infortúnios dos norte-americanos.

O autor do pequeno relato ainda da o tom de nostalgia à sua escrita ao lamentar que embora tivessem pendurado as meias, seguindo o costume norte-americano, o Papai Noel não aparecera para deixar os presentes. Por certo aquele Natal de 1910 fora atípico para a maioria dos trabalhadores e aumentou a falta sentida dos amigos e familiares, não diferente de tantos outros operários das mais diversas nacionalidades, mas que não aparecem nos registros do jornal.

A seguir observamos um dos registros desse evento [o Natal] nos campos de trabalho que seguiam no curso do traçado da linha férrea:

Relatos do acampamento 18 indicam que o Natal foi bem celebrado lá. Frango com molho de ostras e pudim de ameixa estavam entre as iguarias servidas, e a ocasião também não era algo comum. Nós podemos estar no Brasil, mas era Natal mesmo assim. James Street, que

saiu de Porto Velho para assumir o cargo de cronometrista do acampamento 23, seguiu na habitual calma e serena moda. Além disso, ele celebrou o Natal de maneira condizente com o expoente da vida simples (“Notas dos campos”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 31 de dezembro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

Há nessa passagem um registro que enfatiza que apesar de eles, os trabalhadores norte-americanos, estarem no Brasil não estariam privados de gozar da celebração do feriado de Natal. Embora estivessem em um espaço adverso ao habitual, não hesitaram em comparar o “seu” Natal com o Natal brasileiro, há um tom de desvalorização da celebração brasileira, mesmo sem terem algum parâmetro para tal comparação. Ao leitor do jornal levaria o registro das festividades natalinas a crerem que para o corpo de trabalhadores norte-americanos não houve privações naquela data, à sua moda, inclusive com algumas iguarias que por certo não faziam parte do regime alimentar dos operários da ferrovia.

Fica silenciada no jornal quaisquer informações que levasse o leitor a saber sobre como fora o Natal dos milhares de trabalhadores não norte-americanos e/ou não componentes dos grupos de maior escalão hierárquico da empresa. Embora se registre que fora uma celebração “condizente com o expoente da vida simples” o próprio autor enfatiza que a ocasião não era algo comum.

Na nota do jornal intitulada “Notas sobre a cidade” é dedicada uma atenção especial para os eventos natalinos realizados na casa de um dos trabalhadores de mais alto escalão da construtora e levam ao conhecimento dos seus leitores detalhes mais minuciosos sobre os banquetes daquela data comemorativa. Observemos a seguir:

Com o feriado em Porto Velho foi o jantar da véspera de Natal dado pelo senhor e senhora J. H. Randolph em sua casa "Villa Hill Top". A casa estava lindamente decorada com palmeiras e outras plantas tropicais que, com numerosas bandeiras e luzes elétricas, faziam com que os convidados se esquecessem pelo tempo em que estavam a milhares de quilômetros de casa e da família (...). O jantar foi perfeito; os brindes numerosos e apropriados. A Orquestra de Victor, escondida por uma tela de palmeiras, rendeu várias saudações. Depois do jantar, a festa seguiu para a espaçosa varanda, onde as horas eram gastas em dança e em narrativas de histórias. A orquestra de Victor forneceu esplêndida música dançante com canções que vão desde seleções de ópera de Caruso (...) (“Notas sobre a cidade”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 31 de dezembro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução nossa).

A seguir em outra nota sobre as comemorações natalinas temos mais uma vez a explícita diferenciação entre norte-americano e não norte-americano:

E essa é uma história da véspera de Natal. O jantar foi comido a tempo e, de fato, descobriu-se que havia apenas oito garrafas de cerveja no gelo. O resto foi trancado e a chave levada embora. **Mas em um bando de balconistas tropicais, não é difícil encontrar um especialista**

em abrir fechaduras. Basta dizer que em breve apenas as garrafas vazias estavam trancadas naquela pequena despensa. Em seguida, depois de vários discursos, canções brindando, etc., algum anjo da guarda abriu suas asas e desceu sobre nós com um fardo de uísque escocês e sim; Mesmo assim, um fardo de champanhe, alegria, pensamentos, emoções, dores de cabeça e tudo. Ele, o anjo da guarda um tanto enlameado, foi recebido com alto exalar (“Sem clientes”. *The Porto Velho Marconigram* [Porto Velho, BR] 31 de dezembro de 1910, *apud* NEELEMAN, 2017 – tradução e grifo nosso).

Ao identificarem que havia apenas oito garrafas de cerveja no gelo e as demais estavam trancadas não hesitam em lançar seu julgo para “um bando de balconistas tropicais”, no qual “não seria difícil encontrar um especialista em abrir fechaduras”. O ato de terem bebido as cervejas que estavam trancadas não entra no registro norte-americano, na narrativa o que merece destaque é a naturalização da atitude dos balconistas, que são dos trópicos, logo são mais suscetíveis a tais desvios de caráter. Segundo Zaboetzki(2016):

Esta prática discursiva em relação ao “Outro” é percebida na literatura Amazônica desde os primeiros relatos em um discurso que homogeneiza o ser amazônida, o encapsula num padrão onde geralmente se dá ênfase a aspectos negativos, em que ainda predomina um monólogo na rede discursiva dos escritos, o “Outro” não interage, e se interage, não altera o enredo (ZABOETZKI, 2016, p.94).

Ainda enfatizam que na sucessão dos fatos não obstante algum balconista tropical

ter rompido o cadeado que trancava as garrafas de cerveja, que foram em seguida bebidas pelos norte-americanos, as garrafas vazias foram postas no lugar das cheias. É a prática discursiva que a teoria pós-colonial denomina de “anticonquista”, eles, os norte-americanos, observam, bebem as cervejas, mas na sua narrativa estão isentos de quaisquer culpas, não há julgamento moral algum de suas atitudes.

Considerações finais

Consideramos que as narrativas encontradas nos dois exemplares do *The Porto Velho Marconigram*, aqui traduzidas e analisadas, demonstram por parte de seus escritores, os norte-americanos, um discurso que naturaliza hierarquias e que silenciam toda uma leva de milhares de outros trabalhadores que não eram norte-americanos e/ou não faziam parte dos postos de maior status. Tratam de fatos corriqueiros do dia-a-dia das obras da construção da ferrovia, contudo, sob a ótica exclusivamente norte-americana. As narrativas suportam a justificativa da ordem civilizatória, do progresso e “anticonquista” que isentam os norte-americanos de quaisquer faltas. A partir da tradução e análise dos oito exemplares do jornal que ainda faltam ser traduzidos e analisados poderemos tecer um olhar/leitura/releitura mais apurada sobre

estas narrativas. Certos que nossa análise/leitura/releitura é apenas uma entre outras possíveis, intentamos a partir do referencial teórico-crítico adotado apresentar uma análise que seja descolonizadora, lendo e relendo em contraponto, conforme nos convida Edward Said.

REFERÊNCIAS

- BONNICI, Thomas. **O pós-colonialismo e a literatura**: estratégias de leitura. – 2 ed. Maringá: Eduem, 2012.
- CAMPOS, Geir. **O que é Tradução**. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- CARVALHO, João Carlos de. **Amazônia Revisitada**: de Carvajal a Márcio Souza. Rio Branco: EDUFAC, 2005. 357p. (Série Dissertações e Teses – 3)
- CRAIG, Neville B. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**: história trágica de uma expedição. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Série 5º; Vol. 242. São Paulo: Edição da Companhia Editora Nacional, 1947.
- CUNHA, Euclides da, 1866-1909. **Às margens da história**. – São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- FANON, Frantz. **Os condenados da terra**. Tradução Enilce Albergaria Rocha, Lucy Magalhães. Ed. UFJF – Juiz de Fora, 2013.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. 4º ed. São Paulo: Melhoramentos, 1987.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. 2º ed. / Neide Gondim. – Manaus: Editora Valter, 2007.

HARDMAN, Francisco Foot, 1952 – **Trem fantasma**: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

LA CONDAMINE, Charles-Marie de, 1701 – 1774. **Viagem pelo Amazonas, 1735 – 1745**/ Charles-Marie de La Condamine; seleção de textos, introdução e notas Hélène Minguet; tradução Maria Helena Franco Martins. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; São Paulo: EDUSC, 1992.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura**: um conceito antropológico. 23. ed. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2009.

NEELEMAN, Rose. **Trilhos na selva**: o dia a dia dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré/Rose Neeleman, Gary Neeleman; [tradução Ibraíma Dafonte Tavares]. – São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

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

ROCHA, Hélio Rodrigues da, 1965 – **O mar e a selva**: relato de viagem de Henry Major Tomlinson ao Brasil: estudo e tradução / Hélio Rodrigues da Rocha. Campinas, SP: [s.n], 2011.

SAID, Edward W. **Cultura e Imperialismo**;

tradução Denise Bottmann. – São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

ZABOETZKI, Marcelo, 1978- **Narrativas da Madeira-Mamoré**: Estudo das representações amazônicas em história trágica de uma expedição, de Neville B. Craig. 2016. 150 f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Letras Linguagem e Identidade, Universidade Federal do Acre, Acre, 2016.

NOTAS

ⁱ Professor do Curso de Letras Inglês do Campus de Cruzeiro do Sul. Graduado em Letras Inglês pela Universidade Federal de Rondônia - Unir (2004) e mestre em Letras no PPGLI pela Universidade Federal do Acre – UFAC.

ⁱⁱ Graduado do Curso Letras Inglês do Campus de Cruzeiro do Sul, foi bolsista PIBIC e bolsista da Residência Pedagógica.

ⁱⁱⁱ Ponto escolhido pelos ingleses para ser o início da ferrovia, distante sete quilômetros do ponto que viria a ser Porto Velho.

^{iv} “zona de contato”, que uso para me referir ao espaço de encontros coloniais, no qual as pessoas geográfica e historicamente separadas entram em contacto umas com as outras e estabelecem relações contínuas, geralmente associadas a circunstâncias de coerção, desigualdade radical e obstinada (PRATT, 1999, p.31).

Recebido em: 30/11/2018.

Aprovado em: 19/12/2018.

Publicado em: 10/01/2019.