

As Representações dos Trabalhadores em *The Jungle Route*, de Frank Kravigny: um estadunidense nas obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

The Representations of Workers in *The Jungle Route*, by Frank Kravigny: an American in the works of the Madeira-Mamoré Railway

Marcelo Zaboetzki¹
Simone Cordeiro-Oliveira²

Resumo: O presente trabalho apresenta uma análise do relato *The jungle route* (1940), de Frank Kravigny, estadunidense que trabalhou nas obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, entre 1909 e 1910. Nossa análise objetiva refletir sobre as representações dos espaços amazônicos descritos por Kravigny no que tange às relações entre os trabalhadores estadunidenses e de demais nacionalidades que atuavam nas obras da ferrovia. Partindo da concepção de que as obras da ferrovia formavam uma espécie de Babel Amazônica, e considerando as diferentes condições de privilégios dos sujeitos que compunham aquele espaço-tempo. Em nossa análise, usamos como principal aporte teórico-crítico a abordagem dos estudos pós-coloniais e decoloniais. Assim, o nosso estudo demonstra a influência dos discursos de cunho colonizador e imperialista para a constituição de propostas de uma Amazônia que é apresentada como carente dos ditames da modernidade; espaço-tempo onde civilização, progresso e desenvolvimento estão no horizonte, em um estado de porvir.

Palavras-chave: Relato de viagem. *The jungle route*. Madeira-Mamoré. Zona de contato. Imperialismo.

Abstract: This work presents an analysis of the story *The jungle route* (1940), by Frank Kravigny, an American who worked on the Madeira-Mamoré Railway, between 1909 and 1910. Our analysis aims to reflect on the representations of Amazonian spaces described by Kravigny regarding the relations between American workers and workers from other nationalities who worked on the railway works. Starting from the conception that the railway works formed a kind of Amazonian Babel, and

¹Possui graduação em letras inglês pela Universidade Federal de Rondônia (2004), Especialização em Língua Portuguesa pela Universidade Federal do Acre (2012) e Mestrado em Letras pela Universidade Federal do Acre (2016). Atualmente é professor da Universidade Federal do Acre no Curso de Letras Inglês e Respectivas Literaturas. E-mail: marcelo.zaboetzki@ufac.br

² Professora Adjunta III da Universidade Federal do Acre - Câmpus Cruzeiro do Sul; Doutora em Estudos Linguísticos (Unesp/Ibilce), Mestra em Letras (Ufac).. E-mail: simone.cordeiro@ufac.br

considering the different privileged conditions of the subjects that made up that space-time. In our analysis, we used the approach of post-colonial and decolonial studies as the main theoretical-critical contribution. Thus, our study demonstrates the influence of colonizing and imperialist discourses in constituting proposals for an Amazon that is presented as lacking the dictates of modernity; space-time where civilization, progress and development are on the horizon, in a state of the future.

Keywords: Travel report. *The jungle route*. Madeira-Mamoré. Contact zone. Imperialism.

Introdução

A construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), localizada no estado de Rondônia, pode ser classificada como um dos maiores confrontos entre a modernidade e o local, embora não seja tão simples qualquer tentativa de delimitação geográfica-espacial entre esses dois conceitos. Ao longo de 40 anos, houve duas tentativas fracassadas de construção da estrada de ferro, e uma terceira e exitosa empreitada. Diferentes equipes e projetos fizeram parte da história da EFMM – todos com um ideal comum: a introdução da modernidade naquele espaço amazônico.

Neste texto, fazemos uma análise do relato *The jungle route* (1940), de Frank Kravigny. O contexto de nosso estudo remete ao ano de 1909, quando o jovem estadunidense chegou a Porto Velho como contratado da *Madeira-Mamoré Railway Company* para atuar nas obras da ferrovia. No ano de 1907, iniciava mais uma tentativa de construção da EFMM; agora, em ritmo mais acelerado se comparado às fracassadas empreitadas anteriores sob o comando do Coronel Church e duas diferentes empreiteiras, a saber: a inglesa *Public Works*, ocorrida entre 1872 a 1873; e a norte-americana *P.&T. Collins*, realizada nos anos de 1878 a 1879.

A terceira fase da construção da EFMM estava sob o comando do engenheiro e empresário estadunidense Percival Farquhar e a empreiteira *May, Jekyll and Randolph*. De acordo com Dante Ribeiro da Fonseca³, antes mesmo de assumir as obras da EFMM, Percival Farquhar já detinha o controle acionário de empresas de energia elétrica, bondes e serviços de telefonia no Rio de Janeiro, São Paulo e

³ FONSECA, Dante Ribeiro da. **A Madeira-Mamoré e o Imperialismo na Amazônia**. CLIO – Revista de pesquisa histórica. V.17, n.1, 1998.

Salvador. Ainda, segundo o biógrafo Charles A. Gauld⁴, “Farquhar estava determinado a fazer da linha o segundo maior empreendimento com tecnologia americana nos trópicos, ficando atrás apenas do Canal do Panamá. Disse ele: ‘Esperava que esse feito pudesse ser o meu cartão de visitas’”⁵. Parafraseando Francisco Foot Hardman⁶, a EFMM tinha tudo para ser um espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva. Manoel Rodrigues Ferreira⁷ define Percival Farquhar como um “otimista incorrigível”, assim como o Coronel Church.

A última empreitada da construção da EFMM, iniciada em 1907 e concluída em 1912, foi marcada pelo grande número de trabalhadores, constantemente substituídos e de diferentes nacionalidades, que atuavam para assegurar a continuidade das obras da estrada de ferro. Além disso, a nova empreiteira dedicou maior atenção às questões sanitárias e medidas de prevenção, a exemplo da obrigatória ingestão diária das pílulas de quinino pelos trabalhadores, somado a uma maior estrutura sanitária e médica, principalmente a partir da construção do Hospital da Candelária. Essas ações não visavam apenas o desejo de salvar vidas, mas o de garantir o retorno dos trabalhadores enfermos o quanto antes aos postos de trabalho.

Os fracassos das empreitadas anteriores dificultaram o progresso das obras da nova frente de trabalho, pois, além dos obstáculos naturais que precisavam ser transpostos, era preciso superar o constante *déficit* de trabalhadores; seja por causa das doenças que assolavam a região, seja pelo elevado número de óbitos, ou ainda, seja pelas notícias que rodavam o mundo sobre as precárias condições de trabalho e insalubridade do lugar. Assim, uma complexa rede de arregimentação de trabalhadores a nível global precisou ser estabelecida.

No entanto, é preciso considerar também que os próprios termos dos contratos da companhia corroboravam para agravar o quadro de demanda por mão de obra, conforme enfatiza Frank Kravigny; uma vez que haviam cláusulas contratuais da companhia que previa o total desamparo do trabalhador em caso de demissão, conforme podemos verificar na citação a seguir:

⁴ O biógrafo de Percival Farquhar, Charles A. Gauld esclarece nas notas do capítulo 9, “Madeira-Mamoré: a ferrovia da Amazônia 1906 – 1915”, que todo o material do capítulo tem por base entrevistas feitas com Farquhar no Rio de Janeiro e em Nova York entre 1948 e 1952, salvo se especificado de outra forma.

⁵ GAULD, Charles A. **Farquhar, último Titã**. Charles A. Gauld; Tradução Elian Nogueira do Vale. São Paulo: Editora de Cultura, 2006. p. 175.

⁶ HARDMAN, Francisco Foot, 1952 – **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

⁷ FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. 4º ed. São Paulo: Melhoramentos, 1987.

Você deve estar sujeito, em todos os aspectos, às ordens que de tempo em tempo possa vir a receber de seus superiores, e à demissão a qualquer momento por incompetência ou por opinião do Engenheiro Chefe da Companhia Ferroviária, se essa for para o bem e interesse da Companhia. A decisão final do referido Engenheiro Chefe quanto à ocasião da demissão será definitiva. A partir e após a sua demissão por qualquer motivo, não será pago ou fornecido nenhum auxílio para transporte, alojamento ou assistência médica.⁸

Considerando as condições de trabalho, dentre tantas outras adversidades enfrentadas pelos empregados, é provável que uma parte significativa dos contratados pela *Madeira-Mamoré Railway Company* sofreu com o ônus dessa cláusula contratual. Além disso, ainda havia um quantitativo significativo de trabalhadores que estavam às margens de qualquer garantia de auxílio e/ou assistência médica; uma vez que eram arregimentados e contratados pelos subcontratantes, uma espécie de serviço terceirizado, conhecido como quadrilhas dos tarefeiros. Logo, vemos que a dinâmica do capitalismo e globalização estavam alinhadas, desde a arregimentação de mão de obra até o regime de trabalho nas obras da ferrovia, no intuito de extrair o máximo de produtividade.

É nesse contexto histórico que está inserido o relato do estadunidense Frank Kravigny. Sobre essa fase, Ferreira fez a seguinte consideração:

Durante o ano de 1909, acelerou-se o ritmo da construção, tendo sido “importados” pela companhia empreiteira 4.500 homens. Nessas condições, chegavam a Porto Velho, em média, 375 homens por mês, procedentes tanto do Brasil como da América Central e outras partes do mundo. O grande contingente de espanhóis provinha da América Central, para onde eles haviam ido primeiramente.⁹

É importante salientar que esses números apresentados por Ferreira faziam referência somente aos contratados diretamente pela empreiteira. Isso significa que, além dos registrados, havia uma grande leva de contratações terceirizadas e informais que não constavam nos dados oficiais da companhia; ou seja, havia inúmeros sujeitos que, embora atuassem na construção da ferrovia, eram invisíveis para os registros feitos pela administração da *Madeira-Mamoré Railway Company*. Tal apagamento, evidencia a influência dos discursos de cunho colonizador e

⁸ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. New York: Orlin Tremaine Company, 1940. p. 12. Tradução nossa.

⁹ FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**. p. 234-235.

imperialista, tão marcantes no punho de Kravigny em seu relato de viagem sobre a construção da EFMM.

Sobre esse recorte temporal, referente aos anos de 1909 e 1910, período em que o jovem estadunidense Frank Kravigny acompanhou e registrou sobre as atividades e os sujeitos que compunham os espaços amazônicos onde estavam sendo realizadas as obras da EFMM, que repousa a nossa discussão no presente texto. Para isso, partimos do relato *The jungle route*, considerando as perspectivas dos estudos pós-coloniais e decolonial.

1. Desenvolvimento

1.1 Frank Kravigny e seu relato de viagem *The jungle route*

A exemplo do que aconteceu com os trabalhadores que realizavam serviços braçais na obra de construção da EFMM, é correto afirmar que a integração de Frank Kravigny como membro da expedição norte-americana se deu a partir de um sistema global de arregimentação de mão de obra planejada e executada pela empreiteira responsável e companhias de Percival Farquhar, conforme podemos depreender no registro de Kravigny a seguir:

Um dia, durante a última semana de março, enquanto procurava por um emprego melhor do que eu tinha, caminhei até o departamento de empregos da Underwood Typewriter Company em Nova Iorque. Quando fui informado que não haveria vagas que fossem de meu interesse, aconteceu que olhei para baixo em direção à mesa no momento que levantava e lá, sobre a mesa, observei uma carta endereçada à Madeira-Mamoré Railroad Company. Tomado pela curiosidade li a primeira parte da carta onde dizia que a Underwood lamentava, mas não havia nenhum interessado em trabalhar para uma companhia ferroviária no Brasil. Gravei na memória o endereço da companhia ferroviária, na 25 Broad Street, e acabei fazendo uma ligação para a mesma.¹⁰

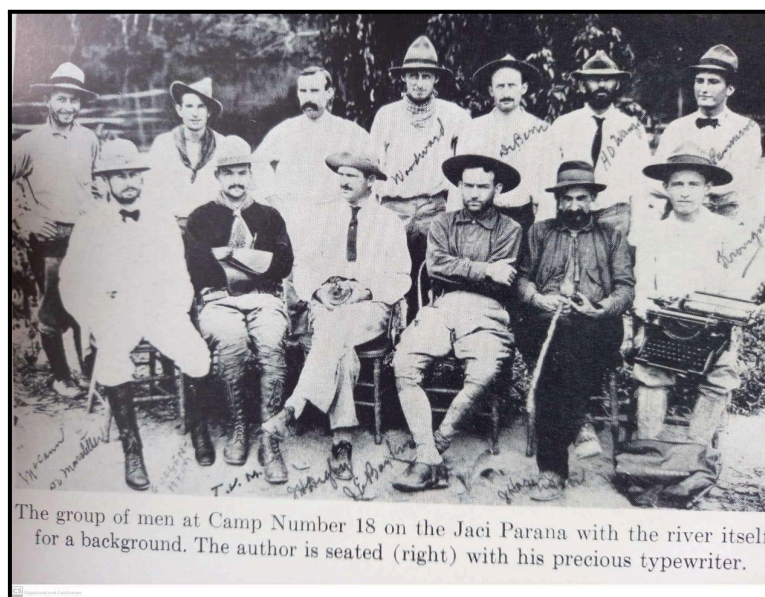
Pelo fragmento apresentado anteriormente, percebemos que a escolha de Kravigny para compor o grupo de trabalho reflete um dos desafios enfrentados pela terceira expedição: a dificuldade de contratar e fixar trabalhadores na floresta amazônica. Por isso, temos um jovem que apesar de ser menor de idade e não possuir experiência no ramo, assinou em 19 de abril de 1909, contrato para trabalhar no Brasil por um ano, às vésperas da partida do vapor S.S. Sergipe que levaria a nova leva de trabalhadores até Belém.

¹⁰ KRAVIGNY, Frank W. *The jungle route*. p. 05-06. Tradução nossa.

A viagem de Kravigny e sua participação nas obras da ferrovia em solo brasileiro ocorreu entre junho de 1909 a julho de 1910. No entanto, o início da escrita do relato sobre sua atuação na empreitada, narrada em *The jungle route*, data de 1937; por sua vez, a publicação do relato ocorreu apenas em 1940 - 30 anos após suas vivências em terras amazônicas. Trata-se, portanto, de uma obra memorialística, sobre as reminiscências preservadas tanto na memória do autor, quanto em seus registros feitos na época da expedição ou posteriormente.

Kravigny participou da editoração e escrita de dois jornais publicados em Porto Velho, onde usou uma máquina de datilografar como instrumento de trabalho. Provavelmente, o mesmo instrumento foi utilizado para registrar suas vivências durante o tempo em que estava a serviço da empreiteira. Na sequência, apresentamos, na Figura 1, Frank Kravigny com sua máquina de datilografar sobre o colo, posando para foto com outros empregados da ferrovia.

Figura 1: Frank Kravigny junto ao grupo de empregados da ferrovia¹¹.



Sobre as motivações para dar início à escrita, Kravigny dá os devidos esclarecimentos no prefácio da sua obra:

Foi no final do ano de 1937 que recebi uma carta de Edgar Smith, agora um proeminente engenheiro de Newportville, Pensilvânia. Isso me trouxe à mente, de um passado de quase trinta anos atrás, um de meus

¹¹ KRAVIGNY, Frank W. *The jungle route*. p.77.

companheiros nesta aventura na selva, da qual nós dois estávamos entre os poucos sobreviventes.¹²

A carta de Smith propunha a busca por outros sobreviventes da empreitada norte-americana nos trópicos, bem como a criação de uma espécie de associação dos remanescentes. A proposta era celebrar o encontro do grupo durante uma feira mundial que aconteceu na cidade de Nova Iorque, em 1939. Juntamente com o convite, Kravigny recebeu a proposição de compor uma espécie de resumo histórico da expedição. Tal material deveria ser entregue aos participantes, uma espécie de lembrança do encontro.

Embora relutante, Kravigny aceitou o convite e deu início aos trabalhos de escrita; então, a partir de um pequeno *souvenir*, o autor se sentiu encorajado em registrar o assunto que ainda era de grande interesse à época, conforme podemos perceber na citação a seguir:

Quando eu descobri que o assunto era de interesse público, que dentre muitas notícias publicadas a respeito do encontro incluía-se um editorial no *Herald-Tribune* intitulado, “Sobreviventes de uma ferrovia”, eu fui encorajado a levar o trabalho de escrita a um campo mais amplo do que eu havia previsto originalmente.¹³

Kravigny menciona contribuições dadas à escrita de seu relato feitas pela escritora Ruth Berry, além da colaboração de outros empregados remanescentes da ferrovia, a exemplo de Dana B. Merrill¹⁴, coronel J. W. Krueger, Edgar Smith, assim como “muitos outros que contribuíram significativamente para reavivar o interesse que eu já havia sentido anteriormente em escrever esta história”¹⁵. Contudo, o autor não menciona qual tipo de ajuda recebeu dos colaboradores, embora consideremos razoável que na narrativa de Kravigny estejam presentes, de maneira anônima, muitas outras vozes.

Logo no prefácio de *The jungle route*, o autor demonstra todo o seu entusiasmo com a oportunidade de registrar os fatos, apesar de transcorrido tanto tempo. No entanto, ele tinha consciência da importância de seu relato para o registro da história da EFMM, conforme podemos depreender da citação a seguir:

¹² KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p.XIII . Tradução nossa.

¹³ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**.p. XIV. Destaque do autor. Tradução nossa.

¹⁴ Dana Merrill foi o fotógrafo estadunidense contratado por Percival Farquhar para registrar em imagens o andamento das obras da construção da ferrovia. É de autoria dele o maior acervo de imagens até hoje disponíveis sobre esse empreendimento e seus personagens. Ao longo do corpo da obra de Frank Kravigny encontram-se algumas dessas imagens de autoria do fotógrafo, a exemplo das imagens apresentadas no corpo do trabalho aqui apresentado.

¹⁵ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. XIV. Tradução nossa.

Eu estou particularmente impressionado com a vivacidade dessas lembranças, meu medo inicial sobre as incertezas quase que totalmente dissipado, estou bastante confiante em afirmar que toda a história aqui apresentada é factualmente verdadeira. Se o leitor conseguir colocar-se mentalmente em meu lugar, **irá melhor compreender esta versão, escrita inicialmente, por assim dizer, para os “sobreviventes”** da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.¹⁶

Pelo fragmento apresentado anteriormente, notamos que Kravigny considera que a versão apresentada durante o encontro de remanescentes era um demonstrativo do que seria divulgado posteriormente para a sociedade em geral; ou seja, não se tratava de um relato descompromissado, com o intuito de somente compartilhar memórias entre confrades. Para além dos registros de suas vivências nas obras da ferrovia, Kravigny narra a partir de uma perspectiva colonizadora em consonância com a ascensão dos Estados Unidos da América como uma potência imperialista emergente.

O relato de Kravigny é constituído por 12 capítulos, além dos anexos. O autor apresenta, em síntese, três momentos predominantes no curso de sua narrativa, dentre os quais destacamos: (1) justificativas sobre as motivações da escrita do relato; (2) registros da viagem dos Estados Unidos ao Brasil, momento em que narra suas impressões sobre o trajeto e lugares percorridos entre Belém e Porto Velho; (3) notas de suas vivências nas obras da ferrovia.

A partir dessa estrutura construída pelo autor, ao analisarmos o relato em sua forma e conteúdo à luz da perspectiva pós-colonial de Mary Louise Pratt, o relato de Kravigny pode ser caracterizado como relato de aventura, sentimental e de sobrevivência; ou seja, “os eventos acontecem para ele, que os suporta e sobrevive”¹⁷. Pratt enfatiza ainda que, “sensibilidade e *sensibilité* começaram a se firmar no relato de viagem mais ou menos ao mesmo tempo que a ciência, a partir da década de 1760”¹⁸. De acordo com a autora, esse fato tornou os leitores afeitos às “dramatizações da zona de contato”¹⁹. Como pretendemos demonstrar a partir da apresentação de alguns fragmentos de *The jungle route*, o relato de Kravigny é permeado por essas características apontadas por Pratt.

¹⁶ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. XIV. Tradução nossa, grifo nosso.

¹⁷ PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação. SP: EDUSC, 1999. p. 142. p. 7.

¹⁸ PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação. p. 155.

¹⁹ PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação. p. 155.

Sobre a concepção do gênero narrativo literatura de viagem, Hélio Rodrigues da Rocha considera:

Os relatos de viagens como uma possibilidade de retorno ao passado representado de um povo, às instituições constitutivas de certa existência, de certos modos de vida e de outras construções imaginárias - são fontes valiosíssimas relacionadas a esta construção de Estado-Nação, a essa ligação entre o político e o cultural, entre o individual e o universal entre o *real* e o mítico.²⁰

A partir da abordagem de Pratt²¹ e Rocha²², estruturamos nossa discussão sobre as características do gênero presentes no relato *The jungle route*; consonantes também com a proposição de Edward Said, ao afirmar que:

[...] devemos, pois, ler os grandes textos canônicos, e talvez também todo o arquivo da cultura europeia e americana pré-moderna, esforçando-nos por extrair, estender, enfatizar e dar voz ao que está calado, ou marginalmente presente ou ideologicamente representado.²³

Nesse sentido, tais discussões nos conduzem ao acesso do relato memorialístico de Kravigny para compreendermos como o autor narrou, criou e inventou aquela Babel Amazônica por meio de suas lentes.

1.2 A Babel Amazônica de Frank Kravigny

Em junho de 1909, Kravigny já estava em Porto Velho, local da sede administrativa e início da ferrovia. Durante os primeiros seis meses, Kravigny atuou na sede administrativa da ferrovia, sendo o encarregado pelas prestações de contas dos trabalhos realizados pelos subempreiteiros. Kravigny descreveu a estrutura dos escritórios na sede administrativa da ferrovia da seguinte maneira:

O prédio dos escritórios era uma estrutura de dois andares localizada numa pequena elevação, a cerca de cinco metros acima do nível do rio e a cem metros de distância da margem. A frente do primeiro andar era ocupada pelo cronometrista, tesoureiro, caixa e agente dos correios, cada um com seu próprio escritório e na parte de trás ficava o refeitório. Conectado por uma passagem havia um pequeno prédio usado como cozinha. No andar

²⁰ 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.

²¹ PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação.

²² ROCHA, Hélio Rodrigues da, 1965 – **O mar e a selva**: relato de viagem de Henry Major Tomlinson ao Brasil: estudo e tradução.

²³ SAID, Edward W. **Cultura e Imperialismo**; tradução Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.p. 123.

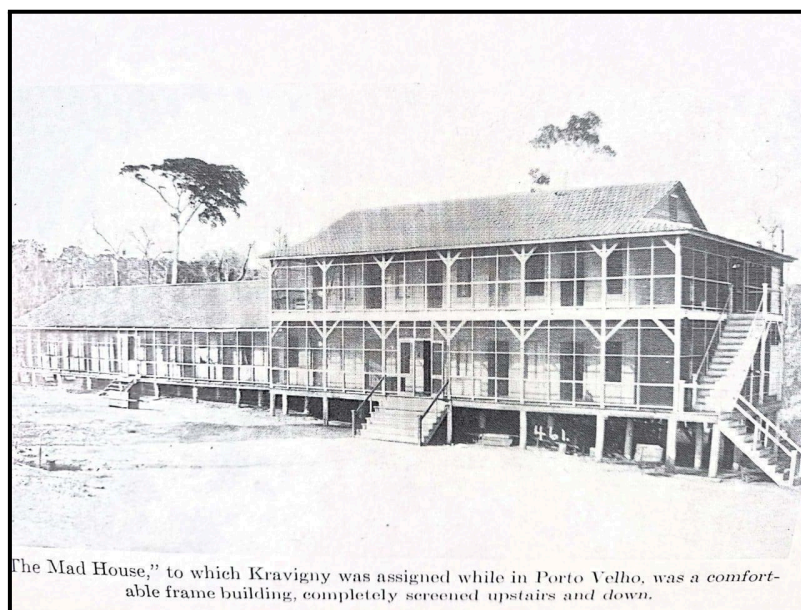
de cima ficavam os escritórios administrativos, exceto um quarto que era reservado, mas raramente ocupado por Lombard, o mensageiro de campo, e fora aí que um escritório foi atribuído a mim e no qual realizava meu trabalho.²⁴

A respeito de seu local de morada, assim descreve o autor:

Naquela noite, fui designado para um quarto no anexo chamado de “Mad House”, “Casa Louca” em português, que apesar do nome era um prédio de dois andares muito agradável, com cerca de doze quartos em cada andar, cada quarto com confortáveis camas de ferro ocupado por dois homens. Os quartos se abriam para uma varanda totalmente telada que se estendia por todo o prédio, do mesmo modo era o piso superior.²⁵

Kravigny ainda enfatiza que, embora cada prédio fosse batizado com um nome diferente, *Mad House*, *Brain House*, *Wise House* ou *Bull Pen*, isso não significava diferenciação entre as construções, que segundo ele apresentavam os mesmos padrões de conforto. Na sequência apresentamos a imagem de um desses estabelecimentos descritos por Kravigny.

Figura 2: Vista panorâmica da *Mad House*, onde ficou instalado Frank Kravigny em Porto Velho²⁶.



Cumprе destacar que no relato de Kravigny as estruturas físicas da sede administrativa da ferrovia em Porto Velho que abrigavam empregados de alto

²⁴ KRAVIGNY, Frank W. *The jungle route*. p. 37-38. Tradução nossa.

²⁵ KRAVIGNY, Frank W. *The jungle route*. p. 38. Tradução nossa.

²⁶ KRAVIGNY, Frank W. *The jungle route*. p. 34.

escalões de ofício e outros cargos de menor *status*, predominantemente ocupados por empregados estadunidenses, eram descritas como mais modernas e agradáveis quando comparadas com as descritas por outros cronistas a respeito de expedições anteriores da EFMM. Provavelmente, as estruturas mais modernas faziam parte das estratégias da *Madeira-Mamoré Railway Company* para fixar trabalhadores no local; garantindo também maior proteção contra insetos, principalmente contra os temidos mosquitos causadores da malária e febre amarela.

Também é importante enfatizar que a terceira expedição teve como ponto inicial da ferrovia a localidade conhecida à época por Ponto Velho. Com o início das obras, a localidade passou a ser denominada de Porto Velho, diferente do que ocorreu nas expedições anteriores, onde a localidade de Santo Antônio, localizada a 7 Km de Porto Velho, foi eleita como ponto inicial. Embora não seja consenso na historiografia oficial sobre os reais motivos da mudança de localidade da sede administrativa da ferrovia, Fonseca apresenta cinco possíveis argumentos, a saber:

- (1) Pela impossibilidade do ancoradouro de Santo Antônio receber navios de grande calado;
- (2) Exigibilidade de espaço, tanto do porto como de locais suficientemente amplos para a instalação da administração, logística e manutenção dos equipamentos ferroviários;
- (3) Insalubridade constatada no povoado de Santo Antônio;
- (4) Controle da mão de obra, a transferência dificultaria o acesso dos operários ao consumo de bebidas alcoólicas.²⁷

O quinto fator corresponde à mudança de jurisdição estadual, que passou de Mato Grosso para o Amazonas. Para os propósitos da presente pesquisa somos partícipes da hipótese defendida por Fonseca; ou seja, a de que o mais provável dentre os fatores elencados era, de fato, o controle sobre os trabalhadores.

Essa hipótese também é defendida ao longo de nosso estudo sobre a EFMM, onde destacamos que havia naquele espaço amazônico uma espécie de poder paralelo de polícia, visto que o tratamento dado aos estadunidenses que ocupavam os cargos de maior escalão, a exemplo dos engenheiros, médicos, cargos de chefia era diferente do tratamento atribuído aos demais trabalhadores, como exemplificaremos em nossa análise a partir da apresentação de algumas passagens do relato de Kravigny ao longo desta subseção.

²⁷ FONSECA, Dante Ribeiro da. **A Madeira-Mamoré e o Imperialismo na Amazônia**. p. 58.

Observaremos que as relações naquelas zonas de contato²⁸ eram marcadas pela colonialidade do poder, onde os estadunidenses exerciam o controle sobre corpos; espaço-tempo amazônico, onde raça e nacionalidade constituíam identidades que determinavam os diferentes papéis e hierarquias. Nesse sentido, na proposição de Anibal Quijano “ambos os elementos, raça e divisão do trabalho, foram estruturalmente associados e reforçando-se mutuamente, apesar de que nenhum dos dois era necessariamente dependente do outro para existir ou para transformar-se”²⁹.

Contrastava de um lado Porto Velho, cidade empresa que nascia para otimizar a produtividade e validade da mão de obra, com espaço higienizado, casas teladas, hospital, cemitério, energia elétrica, água tratada, lavanderia, fábrica de gelo etc., e no outro extremo, apenas a sete quilômetros dali, o antigo ponto de início das obras da ferrovia. Na localidade de Santo Antônio habitava uma massa de corpos indesejados, os bêbados, andarilhos, vagabundos, prostitutas, desempregados, desterrados, todos a serem evitados e proibidos de adentrar na cidade que nascia sob a administração estadunidense.

Embora Kravigny não tenha acompanhado o andamento das obras fora do espaço da sede administrativa durante os primeiros seis meses, ele apresenta informações importantes sobre a convivência entre os trabalhadores no espaço da sede administrativa em Porto Velho. Ganha destaque nessa parte da narrativa de Kravigny o relato de acidentes e conflitos entre os trabalhadores, um indício das relações assimétricas de poder estabelecidas naquela zona de contato, a exemplo da seguinte passagem:

Tiros eram frequentes, para citar um exemplo, certo dia o responsável pelo armazenamento de mantimentos de um dos acampamentos da linha atirou em um dos *hombres* que invadiu o armazém. O homem insistiu em entrar no armazém mesmo com a proibição do lojista. O lojista, friamente pegou uma espingarda que estava pendurada próxima a ele, e atirou.³⁰

²⁸ “Zona de contato” - conceito que Mary Louise Pratt define como os “espaços sociais, onde culturas díspares se encontram, se chocam, se entrelaçam uma com a outra, frequentemente em relações extremamente assimétricas de dominação e subordinação – como o colonialismo, o escravagismo, ou seus sucedâneos ora praticados em todo o mundo”. PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação. SP: EDUSC, 1999. p. 27.

²⁹ QUIJANO, Anibal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber**: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, setembro 2005. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar>>, Acesso em: 10 fev. 2018. p. 108.

³⁰ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 39. Destaque do autor. Tradução nossa.

Nos registros de seu relato, Kravigny não tece qualquer julgamento sobre esse tipo de conduta dos estadunidenses contra os empregados e trabalhadores de outras nacionalidades. Essa conduta dos estadunidenses em relação a outros trabalhadores era ainda mais perceptível em relação àqueles que não tinham vínculo empregatício com a companhia, os chamados tarefeiros, que recebiam por produtividade e atuavam nas obras da ferrovia na execução dos serviços mais pesados. Essa postura do autor pode ser considerada como uma estratégia discursiva colonizadora, a qual Pratt denomina de “anticonquista”, ou seja, o “Termo com o qual me refiro às estratégias de representação por meio das quais os agentes burgueses europeus procuram assegurar sua inocência ao mesmo tempo em que asseguram a hegemonia europeia”³¹. Essa mesma lógica é estabelecida por parte dos estadunidenses frente às obras da ferrovia em relação aos empregados das demais nacionalidades.

Isso indica que o discurso de Kravigny estava comprometido com os interesses não só da *Madeira-Mamoré Railway Company*, mas também com as pretensões hegemônicas dos Estados Unidos da América para com os países latinos. Nesse contexto, a posse de armas de fogo era permitida apenas aos estadunidenses, que as detinham como equipamento de trabalho. Naquele espaço amazônico os estadunidenses faziam a sua própria lei e justiça à revelia das leis brasileiras.

Outro exemplo das relações de poder no espaço da administração da ferrovia pode ser observado quando Kravigny relatou a chegada de trabalhadores alemães a Porto Velho. Segundo Kravigny, diante a dificuldade de angariar mão de obra, “[...] foi proposto por um engenheiro alemão em serviço que ele deveria ir à busca de um suprimento de homens na Alemanha”³². A primeira leva de alemães chegou em Porto Velho no final do ano de 1909. Sobre esses trabalhadores, Kravigny registrou que: “eram um bom tipo de homens, como costuma ser aquela classe, mas de uma disposição mais determinada que os latinos e negros, aos quais estávamos acostumados”³³.

Em seu discurso, Kravigny naturaliza as superioridades e inferioridades entre a mão de obra que compunha o corpo de trabalhadores da ferrovia. Sobre as relações de raça e trabalho no sistema capitalista colonial/moderno, Quijano argumenta que:

³¹ PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império**: relatos de viagem e transculturação. p. 32.

³² KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 48. Tradução nossa.

³³ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 48. Tradução nossa.

No curso da expansão mundial da dominação colonial por parte da mesma raça dominante – os brancos (ou do século XVIII em diante, os europeus) – foi imposto o mesmo critério de classificação social a toda a população mundial em escala global. Consequentemente, novas identidades históricas e sociais foram produzidas: *amarelos e azeitonados* (ou oliváceos) somaram-se a brancos, índios, negros e mestiços. Essa distribuição racista de novas identidades sociais foi combinada, tal como havia sido tão exitosamente logrado na América, com uma distribuição racista do trabalho e das formas de exploração do capitalismo colonial. Isso se expressou, sobretudo, numa quase exclusiva associação da branquitude social com o salário e logicamente com os postos de mando da administração colonial.³⁴

Foi, justamente, essa ordem racial de organização da força de trabalho que colocou, frente a frente, os alemães arregimentados, brancos europeus, diante dos estadunidenses que controlavam as ações nas obras da ferrovia. Esse acontecimento protagonizou, no relato de Kravigny, um dos momentos de maior tensão ao tempo de sua permanência na sede administrativa. Ironicamente, Kravigny relata: “Aparentemente aqueles homens tinham a impressão de que estavam indo para um verdadeiro Jardim do Éden para ajudar a construir uma ferrovia”³⁵. Colabora com essa visão o registro de que:

Em várias paradas ao longo do rio Amazonas, a sua desilusão aumentara tanto que quando finalmente chegaram a Porto Velho, eles se recusaram a desembarcar exceto sobre suas próprias condições, entre estas a garantia de que os contratantes garantiriam o retorno à Alemanha de todos os que ali não quisessem permanecer.³⁶

Diante da situação atípica, a administração da ferrovia prontamente se recusou a atender as exigências do grupo de trabalhadores alemães; determinando, ainda, que não seria fornecida alimentação para os alemães amotinados no navio. Parafraseando Frantz Fanon³⁷, aqueles trabalhadores de origem europeia passavam a perceber que o colonialismo não dava presente algum. Porém, “organizados e armados os alemães anunciaram que iriam a terra buscar a comida de que necessitavam através da força”³⁸.

³⁴ QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas.** p. 119. Destaques do autor.

³⁵ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route.** p. 48. Tradução nossa.

³⁶ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route.** p. 48-49. Tradução nossa.

³⁷ FANON, Frantz. **Os condenados da terra.** Tradução Enilce Albergaria Rocha, Lucy Magalhães. Ed. UFJF – Juiz de Fora, 2013.

³⁸ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route.** p. 49. Tradução nossa.

Diferentemente de outras situações em que eram os norte-americanos que tinham a exclusividade do porte de armas de fogo nos espaços que compreendiam as obras da ferrovia, se deparavam naquele momento com outro grupo armado. Diante da situação, Kravigny relatou que “foi então que recebi ordens de cuidar das lojas de materiais, onde fui colocado de guarda juntamente com Rowlee e outro homem. Recebemos instruções para atirar para matar quem tentasse entrar nas lojas”³⁹. Metodologia semelhante foi traçada para garantir a proteção dos demais armazéns de mantimentos, cada um com sua guarda armada, formaram uma fileira de civis armados, dispostos em frente à embarcação para intimidar os revoltosos. De acordo com Kravigny, tais medidas surtiram efeito na contenção dos ânimos, ainda que, “Neste momento as autoridades assumiram uma atitude conciliatória que satisfazia algumas das demandas dos alemães, o que nos salvou de participar de uma guerra civil na selva”⁴⁰.

Embora se tenha evitado um derramamento de sangue em um possível conflito, o destino da maioria daqueles trabalhadores alemães não foi de melhor sorte. Nas palavras de Kravigny:

Pouquíssimos alemães optaram por permanecer e grande parte deles desceu o rio novamente por diversos meios. Um grupo de nove integrantes tentou descer o rio a favor da corrente em uma jangada improvisada. Nenhum destes fora visto com vida novamente e as cabeças de cinco destes foram encontradas mais tarde flutuando no rio. De qualquer modo as chances de chegarem à costa em uma jangada eram mínimas, nesta terra de jacarés e mosquitos mortíferos, mesmo que não tivessem que passar pela terra dos não amistosos Parintintins e dos Acanga Pirangas (Cabeças Vermelhas) do rio Jamari. Quando essas notícias chegaram à Alemanha, o governo alemão pôs fim à emigrações dessa natureza.⁴¹

De acordo com Ferreira⁴², no ano de 1909 foi contabilizada pela administração da ferrovia o quantitativo de 45 mortes de trabalhadores alemães, número restrito ao de contratados que morreram no hospital da Candelária ainda a serviço da empreiteira. Segundo relatado por Kravigny, havia centenas de trabalhadores alemães na embarcação que chegou a Porto Velho, mesmo que somente uma minoria tenha permanecido para trabalhar nas obras. A partir dessas informações nos é possível conjecturar que uma quantidade muito maior de

³⁹ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 49. Tradução nossa.

⁴⁰ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 49. Tradução nossa.

⁴¹ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 49. Tradução nossa.

⁴² FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**.

alemães não retornou ao país de origem e perdeu a vida ao longo do caminho na tentativa de regresso.

Após os seis primeiros meses de trabalho dedicados às atividades na sede administrativa em Porto Velho, Kravigny passou a desempenhar a função de pagador dos subcontratantes, ao longo da linha da ferrovia. Esse fato proporcionou ao jovem estadunidense vivenciar novas experiências no meio amazônico. Assim, ele descreveu suas primeiras impressões sobre um dos acampamentos de trabalhadores ao longo do traçado da ferrovia:

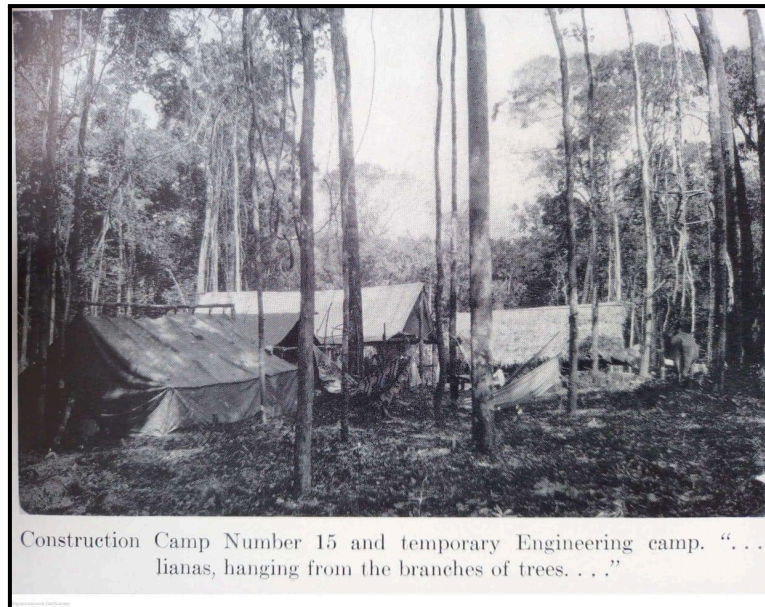
O Jaci (Paraná, que significa rio) era um córrego de cerca de 60 metros de largura, com uma corrente de quatro milhas neste ponto. Estava excepcionalmente límpida, a água era quase preta como tinta, em comparação com a lamacenta do Madeira. Na margem oposta começava o terreno plano que permitia aos engenheiros traçar uma tangente de dez quilômetros, quase sem preenchimento ou corte. O acampamento foi construído em uma pequena elevação do terreno, do qual cerca de um quilômetro de mata havia sido derrubado, embora ainda não houvesse nenhuma tentativa de retirar os tocos das árvores. Um incêndio havia sido iniciado algum tempo antes de nossa chegada para queimar a vegetação rasteira e limpar a vida animal, e foi essa massa carbonizada que nos recebeu ao sairmos da selva. Cerca de meia dúzia de barracas de palmeiras ao longe, completavam o quadro.⁴³

Como é possível observar pela descrição acima, as acomodações e estruturas encontradas por Kravigny nos acampamentos, ao longo da linha, contrastavam bastante com as que ele estava habituado na sede da companhia, em Porto Velho. Pela dinâmica de sua nova ocupação, Kravigny se deslocava à medida do avanço das obras, de acampamento em acampamento. Abaixo podemos observar a rusticidade de um dos acampamentos ao longo da linha da ferrovia.

Figura 3: Vista panorâmica do Acampamento 15⁴⁴.

⁴³ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 90. Tradução nossa.

⁴⁴ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 163.



Para além das novas condições de trabalho e moradia, Kravigny vivenciou naquele segundo semestre do ano de 1909 a chegada do inverno amazônico, caracterizado principalmente pela intensidade das chuvas. Na prática, significou mais áreas alagadiças e pantanosas ao longo do traçado da ferrovia e, conseqüentemente, o atraso no andamento dos trabalhos. Sobre o período, Kravigny faz a seguinte descrição: “aquele mês parecia mais lento, as chuvas deixavam os trabalhadores ociosos e nenhum subcontratante estava conseguindo cumprir seu cronograma”⁴⁵. A respeito da ação da natureza frente aos ditames do progresso, Fanon faz interessante correlação ao sentenciar que “a resistência das florestas e dos pântanos à penetração estrangeira é aliado natural do colonizado”⁴⁶. Em nossa leitura, ao pensarmos no contexto das obras da ferrovia, por contraste à afirmação de Fanon, consideramos que a natureza descrita por Kravigny se mostrava inimiga dos homens do progresso, do desenvolvimento, dos colonizadores; ou seja, naquele espaço-tempo amazônico, não obstante a batalha travada contra as epidemias que assolavam a região das obras da ferrovia e consumiam o tempo útil da mão de obra, as intempéries climáticas também representavam um obstáculo a ser superado.

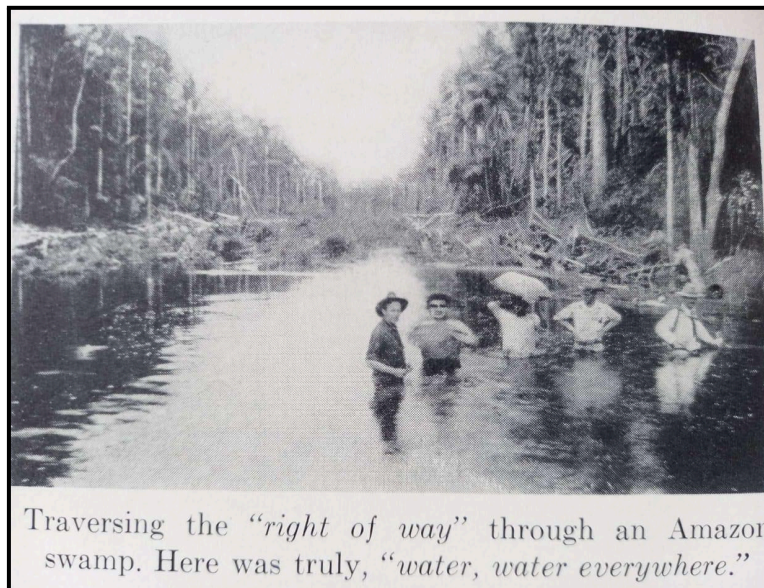
Na Figura 4, vemos o registro feito por Dana Merrill de um dos trechos alagados ao longo da linha da ferrovia.

Figura 4: Trabalhadores em área alagadiça no período do inverno ao longo do traçado

⁴⁵ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 167. Tradução nossa.

⁴⁶ FANON, Frantz. **Os condenados da terra**. p. 340.

da ferrovia.⁴⁷



Embora Kravigny vivenciasse a falta de várias comodidades nos acampamentos ao longo da linha, e convivesse com trabalhadores que padeciam de enfermidades, onde a morte se fazia rotina, o autor faz a seguinte reflexão:

Um homem ambicioso por progresso estava mais plenamente satisfeito aqui do que em qualquer outro trabalho que experimentei desde então. As promoções eram rápidas, e a promoção significava não apenas um emprego melhor, mas sempre um aumento de salário. A essa altura, eu sentia que eu também estava subindo a escada do sucesso.⁴⁸

A ascensão profissional nas obras da ferrovia tinha estreita relação com a baixa de algum outro trabalhador, seja por motivos de saúde, seja pelo abandono do posto de trabalho, ou por óbito - que, aliás, ocorria com certa frequência. O jovem Kravigny estava ciente disso e registrou que sua promoção se dava em virtude da "dizimação das forças do escritório, por morte, doença ou deserção"⁴⁹. Notamos no discurso de Kravigny a lógica do capitalismo colonial/moderno; ou seja, o autor do relato se reconhece como parte daquela engrenagem. Trabalhavam aqueles homens para a manutenção da colonialidade naquele espaço-tempo, onde progresso, desenvolvimento e civilização, palavras/conceitos, são artimanhas da modernidade⁵⁰.

⁴⁷ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 181.

⁴⁸ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 144. Tradução nossa.

⁴⁹ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 144. Tradução nossa.

⁵⁰ Para os propósitos do presente trabalho assumimos a concepção de Modernidade proposta pelos estudos Decoloniais, ou seja, a partir do deslocamento geopolítico e epistêmico das bases da

As obras da EFMM progrediam ao custo de vidas perdidas e trabalhadores inválidos para o trabalho. Nessa perspectiva, Fernando Coronil afirma que “a exploração social é inseparável da exploração natural”⁵¹ e sentencia que “o valor das pessoas pode ser comparado ao valor das coisas somente porque ambos foram reduzidos ao capital”⁵². Ali naquele espaço amazônico, o jovem Kravigny era convertido em cifras de dólar, estava, pois, “subindo na escada do sucesso”⁵³. Para Kravigny, conforme argumenta Coronil: “o mercado apresenta-se como uma estrutura de possibilidade e não como um regime de dominação, este cria a ilusão de que a ação humana é livre e não limitada”⁵⁴. Sobre esse viés capitalista de exploração, Hardman argumenta que:

Exércitos de proletários nômades eram recrutados nas franjas periféricas do sistema e conduzidos até os pontos mais insalubres da Terra. Para os patrocinadores desses projetos, cada quilômetro vencido significava ter chegado mais perto dos céus; para os operários que construíam essas Torres de Babel, contudo, cada dormente a fixar era como transpor mais um degrau do inferno.⁵⁵

No exército de proletários que compõem a Babel Amazônica da EFMM, muitos trabalhadores perderam a vida, seja nas obras, no hospital da Candelária, ao longo dos barrancos do rio Madeira, ou nas embarcações em busca pelo regresso. Outro exemplo da consumição de vidas ao longo das obras da EFMM foi relatado por Kravigny ao parar no acampamento 16, no rio Caracol, quando estava na companhia do médico William Emrich, momento em que descreveu o estado de um dos trabalhadores:

Acompanhei-o até o barracão dos trabalhadores, uma cabana de palha, sem paredes, e ali ele atendeu a um português que estava deitado num estado meio inconsciente em um leito sem o mosquito. O homem estava sem nenhum acompanhamento e bastante incomodado com as moscas. Dr.

Modernidade situadas no Iluminismo e Revolução Francesa, no século XVII e XVIII, para o século XV, a partir da chegada, invasão e exploração do europeu ao continente que passou a denominar-se Americano, o Novo Mundo.

⁵¹ CORONIL, Fernando. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas.** Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, setembro 2005. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar>, Acesso em: 10 fev. 2018. p. 51.

⁵² CORONIL, Fernando. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas.** p. 56.

⁵³ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route.** p. 144. Tradução nossa.

⁵⁴ CORONIL, Fernando. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas.** p. 58.

⁵⁵ HARDMAN, Francisco Foot, 1952 – **Trem fantasma: a modernidade na selva.** p. 120.

Emrich balançou a cabeça e murmurou: “muito tarde”. Mais tarde, naquela mesma noite, o homem morreu de febre pela ação malária.⁵⁶

Não é possível afirmar se a morte desse trabalhador português foi registrada na contabilização oficial dos óbitos. Pelos registros da companhia, no ano de 1909, 74 portugueses perderam a vida nas obras da ferrovia, de acordo com os números oficiais computados pela empreiteira, segundo o relato de Ferreira⁵⁷.

Além das passagens apresentadas anteriormente, que ilustram as relações distintas existentes entre os diferentes sujeitos que integravam a expedição, destacamos, ainda, o episódio ocorrido nas dependências do acampamento de Jaci-Paraná, onde Kravigny e os demais membros do acampamento tinham à disposição o que ele definiu de “garoto da casa”; espécie de criado a serviço dos demais empregados, “um brasileiro de cerca de 40 anos, cujas funções eram: arrumar as camas, limpar o barracão, lavar nossos sapatos e garantir os cuidados com nossas mulas de montaria e curral. Sua obrigação mais importante era manter o suprimento d’água do nosso chuveiro sempre cheio”⁵⁸.

O empregado Manoel ganha maior importância com os fatos narrados por Kravigny na sequência do relato quando o autor narra sobre uma punição sofrida pelo criado brasileiro. Passagem que transcrevemos na íntegra a seguir:

Algum tempo depois, fui atraído por um grupo de trabalhadores reunidos na margem do rio e, para meu espanto, vi que uma das duas figuras centrais era meu próprio criado, despido de seu sempre presente suéter listrado de Jersey [sic]; suas costas eram uma massa crua de carne sangrando, resultado de um açoitamento. Ele estava sendo punido, segundo me disseram, por uma tentativa de assalto ao prédio do comissário, onde ficava meu escritório. Eu havia chegado à cena no momento em que ele tinha permissão para ir ao rio para lavar o sangue, e ele ainda tinha que escolher a outra parte de sua punição, que seria a escolha de como ele iria ser marcado para o resto da vida como um ladrão, colocando sua orelha ou seu dedo em um torno esmagador. Manoel escolheu ter o dedo esmagado. Pode parecer ter sido um tratamento mais do que necessariamente severo para esse crime, mas sabe-se que as penalidades em relação à detecção do crime são mais severas em proporção à facilidade de cometimento. Além disso, descobriu-se que a tentativa de roubo não era para mantimentos do mesmo prédio, mas sim por ele e seu cúmplice terem ficado sabendo das grandes quantias de dinheiro que eu sempre mantive em mãos. Se a imposição da pena tivesse sido deixada nas mãos dos ferroviários, poderia não ter sido tão severa, mas a infeliz presença em Jaci naquele momento dos três soldados brasileiros em viagem de inspeção deixou o assunto em sua jurisdição. O exército nesta parte do Brasil assumiu quase toda a autoridade policial. Uma semana depois, fui

⁵⁶ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 86. Destaque do autor. Tradução nossa.

⁵⁷ FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo**.

⁵⁸ KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. p. 96. Tradução nossa.

novamente atraído para este mesmo local, e desta vez descobri que a causa da excitação era um corpo que havia sido encontrado boiando no rio. A identificação posterior comprovou tratar-se do comparsa de Manoel. Ele evidentemente amarrou uma corda no pescoço e se jogou no rio para morrer. O corpo estava em bom estado de conservação, exceto pelo inchaço e pela carne do pescoço, que aparentemente havia sido comida. Nesse meio tempo, Manoel desapareceu e nunca mais o vi.⁵⁹

O suposto comparsa de Manoel, sem nome e sem nacionalidade, na condição de indigente, provavelmente não teve seu óbito computado pela companhia, no ano de 1909, nem tampouco o brasileiro Manoel. Ambos somaram aos milhares de espectros da ferrovia. Em *The jungle route*, Kravigny não apresentou qualquer prova sobre a acusação que pesou contra Manoel e seu possível comparsa. Ainda, devemos considerar que os dois homens, sobre forte tortura, poderiam ter confessado qualquer coisa que lhe acusassem. Kravigny opta mais uma vez pelo uso da estratégia da anticonquista, ao se colocar na condição de *seeing man*, ou seja, o “observador”, “aquele cujos olhos imperiais passivamente vêem e possuem”⁶⁰.

Kravigny encobre a violência “sob o manto embelezador das missões civilizatórias e planos de modernização”⁶¹. No espaço das obras da ferrovia, a tortura, açoites e mutilação são práticas disciplinadoras que remontam ao *modus operandi* dos colonizadores para com os povos indígenas da América e povos traficados do continente Africano. Nessa estratégia narrativa, Kravigny exime a si mesmo e aos demais estadunidenses qualquer responsabilidade sobre as torturas impostas a Manoel e seu possível comparsa.

Sobre essa postura discursiva, retomamos a afirmação de Fanon, ao destacar que: “no contexto colonial, não há conduta de verdade. E o bem é simplesmente tudo aquilo que faz mal a eles”⁶². Por “eles”, no contexto discutido no presente texto, devemos entender como: os indígenas, os escravos, os negros, os mestiços, os caboclos, os seringueiros, os empregados, os subcontratados e todos que estavam abaixo dos objetivos dos projetos colonizadores e imperialistas; em suma, os que estavam à mercê da colonialidade.

Considerações Finais

⁵⁹ KRAVIGNY, Frank W. *The jungle route*. p. 102-103. Tradução nossa.

⁶⁰ PRATT, Mary Louise. *Os olhos do império*: relatos de viagem e transculturação. p. 33.

⁶¹ CORONIL, Fernando. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. In: LANDER, Edgardo (org). *A colonialidade do saber*: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. p. 51.

⁶² FANON, Frantz. *Os condenados da terra*. p. 67. Destaque do autor.

Reconhecemos *The jungle route* de Frank Kravigny como um dos mais importantes relatos sobre a construção da EFMM, juntamente com o relato do brasileiro Ernesto Matoso Maia Forte⁶³ (1885) e do estadunidense Neville B. Craig⁶⁴ (1907), pois essas três obras constituem, respectivamente, o maior acervo de narrativas sobre a efetiva construção, estudos e tentativas de construção da EFMM.

Para o nosso estudo, o relato de Kravigny foi selecionado como objeto de análise por apresentar importantes informações ao longo da narrativa a respeito das relações estabelecidas entre os empregados estadunidenses e demais trabalhadores de outras nacionalidades naquelas zonas de contato. Apesar de Kravigny não ter permanecido na região até a conclusão da ferrovia, que ocorreu somente no ano de 1912, seus registros são fonte singular sobre esse período da construção da EFMM e as interações entre as gentes naquele contexto amazônico; conforme demonstrado ao longo da presente pesquisa, um espaço marcado pela diversidade de povos que constituíam espécie de Babel Amazônica.

De acordo com o estudo de Ferreira⁶⁵, o número de mortes registradas pela companhia à frente das obras da EFMM foi de 1552 empregados, diante dos mais de 21 mil trabalhadores engajados ao longo dos cinco anos de duração da obra, provenientes de diversas partes do globo. Contudo, o estudo de Ferreira adverte para o grande número de subnotificações relativas aos óbitos de trabalhadores, uma vez que os números da companhia eram restritos aos formalmente contratados; ou seja, aos empregados, de forma que Ferreira sugere ter sido o número de mortes na proporção de três vezes esse quantitativo apresentado pela *Madeira-Mamoré Railway Company*. Esses personagens anônimos formam um contingente de seres esquecidos pela historiografia e pela palavra, espécie de espectros da EFMM.

Consideramos que, diante dos apagamentos dos sujeitos e vozes silenciadas, em contraste com a influência e poder atribuídos aos indivíduos de nacionalidade estadunidense, retratados no discurso de Frank Kravigny, em *The jungle route*, é possível inferirmos algumas pistas sobre as relações assimétricas de

⁶³ Ver mais em: FORTE, Ernesto Mattoso Maia. **Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira. Itinerário e Trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré:** Impressões de Viagem por um dos membros da mesma comissão. Rio de Janeiro: Typ. a. Vap. De Soares & Niemeyer, 1885.

⁶⁴ Ver mais em: 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.

⁶⁵ FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A Ferrovia do Diabo.** p. 301.

poder estabelecidas no espaço-tempo que envolvia a construção da ferrovia na floresta amazônica, bem como os ideais de progresso e desenvolvimento norteadores para a região.

Nossa análise aponta para uma narrativa comprometida com certo ideal de modernidade, diante de espaço-tempo amazônico que está em estado de permanente porvir dos atributos inerentes a uma modernidade europeizada, branca e hegemônica. Um estado do “moderno” que, aparentemente, só pode ser alcançado por meio das ações e intervenções de agentes externos àquele meio e suas gentes.

Ainda que a narrativa de Kravigny acene para a emergência comercial dos Estados Unidos, iniciada nos primórdios do século XIX, quando a Doutrina Monroe convergiu com a ideologia do Destino Manifesto, sob a égide de pretensões utópicas, de uma América unida, foi os Estados Unidos da América que assumiu para si mesmo o papel de potência hegemônica frente às outras nações do continente. De modo que vislumbramos na narrativa de Kravigny a naturalização de superioridades por parte dos estadunidenses frente aos demais sujeitos, onde a racialização dos corpos e capital, convertido em mão de obra legítima as ações de cunho colonizador e imperialista.

Referências das Fontes Citadas

CORONIL, Fernando. Natureza do pós-colonialismo: do eurocentrismo ao globocentrismo. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas.** Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, setembro 2005. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar>, Acesso em: 10 fev. 2018.

FONSECA, Dante Ribeiro da. **A Madeira-Mamoré e o Imperialismo na Amazônia.** CLIO – Revista de pesquisa histórica. V.17, n.1, 1998.

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.

GAULD, Charles A. **Farquhar, último Titã.** Charles A. Gauld; Tradução Elian Nogueira do Vale. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.

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

KRAVIGNY, Frank W. **The jungle route**. New York: Orlin Tremaine Company, 1940.

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

QUIJANO, Aníbal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: LANDER, Edgardo (org). **A colonialidade do saber**: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, setembro 2005. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar>>, Acesso em: 10 fev. 2018.

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.