

**Os trilhos da modernidade na Amazônia: Uma leitura da obra *The Jungle Route*, de Frank Kravigny****Luciana Marino Nascimento**

**Resumo:** A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – EFMM considerada como a “ferrovia da morte”<sup>1</sup>, “ferrovia do diabo”, “trem fantasma,”<sup>2</sup> é um importante episódio na história do Brasil. O projeto da ferrovia foi pensado em um momento em que os ideais de civilização, progresso e empreendedorismo levaram países como Inglaterra e Estados Unidos, com capacidade econômica para atrair investimentos capitanearem obras de grande porte como foi o caso do Canal do Panamá e da ferrovia em tela. As obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré possuem contornos de uma epopeia que ficou marcada no imaginário como “uma aventura na selva”. Neste trabalho, temos por objetivo ler a história da ferrovia narrada na obra *The Jungle Route*, de Frank Kravigny tendo em perspectiva a narrativa das memórias de um de seus trabalhadores, o que corresponde ao movimento da chamada “história vista de baixo,” pois a escrita autobiográfica desse trabalhador corresponde a “uma evocação material das coisas lidas, apreendidas ou pensadas,” de acordo com os postulados de Michel Foucault acerca da “escrita de si.”

**Palavras-chave:** Memória; autobiografia; Amazônia; Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; história.

**Abstract:** The construction of the Madeira-Mamoré Railway - EFMM considered as the “railway of death”, “railway of the devil”, “ghost train”, represents an important episode in the history of Brazil. The railroad project was conceived at a time when the ideals of civilization, progress and entrepreneurship made countries with economic capacity to attract investments, like England and the United States of America, command huge construction work such as the Panama Canal and the target railroad. The building history of the Madeira-Mamoré Railway has the outline of an epic that was imaginarily marked as “an adventure in the jungle”. In this paper, we aim to read the railway history narrated in the book *The Jungle Route*, by Frank Kravigny, having the narrative of one of the worker's memories as the main perspective. This perspective is related to a movement called “history seen from below” since the autobiographical writing of this worker corresponds to “a material evocation of read, apprehended and thought things”, according to Michel Foucault's postulates about “writing the self.”

**Key Words:** Memory; autobiographical writing; Amazon; Madeira-Mamoré Railway; History.

---

<sup>1</sup> Referência à Ferrovia entre Bangkok e Myanmar (antiga Birmânia) construída pelo Japão, durante a Segunda Guerra Mundial.

<sup>2</sup> C.f. HARDMAN, 2005.

## I. Introdução

A imagem da Amazônia como paraíso, inferno verde ou Eldorado foi moldada a partir dos textos de viajantes europeus, que por lá estiveram e pela potência de seus registros, os quais marcaram no imaginário social as citadas imagens. Ao proferirmos a entrada lexical “Amazônia,” reportamo-nos a uma região onde se tende a atribuir uma identidade homogênea no todo, o que se explica pelo longo decurso de tempo em que este espaço foi, por diversas vezes, “inventado”<sup>3</sup> e “reinventado” a partir de apropriações de imagens que a delimitaram como “a grande floresta detentora da maior biodiversidade do mundo.”

No entanto, a Amazônia urbana que é o que se quer aqui destacar pouco sobressai na maioria dos estudos acerca da cultura e da literatura amazônicas. Nesse sentido, cabe-nos destacar que assim como em todas as cidades do mundo as capitais da Amazônia possuem uma imagem, dentre tantas imagens que as identificam, como por exemplo, em Rio Branco, o Palácio Rio Branco; o histórico Primeiro Distrito; em Boa Vista, a escultura do “monumento ao garimpeiro”; o “Centro Cívico”; em Manaus, o Teatro Amazonas; a orla da Ponta Negra; o Teatro da Paz, o Mercado Ver-o-Peso, de Belém; em Macapá, a orla do rio Amazonas; o Marco Zero do Equador, e em Porto Velho, sobressai a imagem das *Três Marias* (três caixas d’água de ferro que a princípio serviram para abastecer a construção da ferrovia) e o conjunto dos vagões da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ou seja, esses elementos na paisagem urbana funcionam como se cada capital amazônica tivesse o seu Cristo Redentor ou sua Torre Eiffel como ícone.

No que se refere à Estrada de ferro Madeira-Mamoré cujo empreendimento grandioso constituiu uma das faces da modernidade na Amazônia, conforme assinalou Foot Hardman, ao nomear tal evento como a inserção da “modernidade na selva.” Sua construção se deve a uma das exigências previstas no “Tratado de Petrópolis,” de 1904, que previa construção de uma ferrovia que escoasse a produção boliviana em troca da anexação do Acre ao Brasil. (BUENO, 2012).

A ferrovia, hoje, incorporada à paisagem urbana de Porto Velho, ícone representativo reproduzido em cartões postais e *souvenirs* aponta para uma epopeia amazônica e para um discurso de mito fundador da modernidade no estado que teve Rondon como a figura do desbravador da marcha a Oeste. Toda a epopeica narrativa da

---

<sup>3</sup> GONDIM, 2007.

construção da Madeira-Mamoré foi inventariada pelo escritor Marcio Souza em *Mad Maria*, mas, anteriormente, outras produções deram conta de tematizar a EFMM, como foi o caso do fotógrafo estadunidense Dana Merrill; dos Jornais “*The Porto Velho Times*” ou pelo “*The Porto velho Courier*” editados em inglês durante o primeiro ano da construção; pelo “*Relatório Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira: itinerario e trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré: impressões de viagem por um dos membros da mesma comissão,*” de Ernesto Maia Forte; pela narrativa “*A Ferrovia do diabo*”; de Manuel Rodrigues Ferreira; “*O Romance da Madeira-Mamoré*”, de Bastos Ferreira; “*Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição,*” do escritor estadunidense Neville Craig e também pela narrativa autobiográfica *The Jungle Route*, de Frank Kravigny.

Como autobiografia, seguindo a concepção de Philippe Lejeune, a obra de Kravigny entrelaça ficção e história demonstrando que através do discurso o saber e o poder caminham lado a lado na “escrita de si.” (FOUCAULT, 1992).

## II. A Madeira-Mamoré na memória de um escriturário



Figura 1. “Grupo de Norte-Americano com Dois Engenheiros Fiscais Brasileiros e Frank W. Kravigny (com uma Máquina de Escrever) – Museu do Patrimônio da USP.jpeg.” Fonte: “By Dana B. Merrill, Public Domain,” <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=74578604>

Utilizando uma analogia muito simples, podemos dizer que a construção da ferrovia Madeira-Mamoré foi uma espécie de simulacro do canal do Panamá na história de nosso país, pela sua grandiosidade, cuja construção que se deu nos últimos decênios

do século XIX e pelos trágicos acontecimentos no decorrer das obras. O Canal do Panamá teve sua construção iniciada pelos franceses em 1879, entretanto, a “Companhia Universal do Canal Interoceânico do Panamá,” do francês Ferdinand de Lesseps (o mesmo que havia criado o Canal de Suez) faliu em 1889, devido aos muitos desabamentos e também mortes de funcionários em decorrência de doenças tropicais. E em 1904, os Estados Unidos com a insolvência da companhia francesa, deu início à construção do Canal, inaugurando-o em 1914. (NAVARRO, 2015, p. 15). Frank Kravigny compara as duas grandiosas obras mencionadas: “The great year of Railroad expansion [...] in the jungles of South America a railroad was being built under far great difficulties than those encountered in the building of the Panama Canal, and under circumstances that have had no parallel in engineering history.”<sup>4</sup> (KRAVIGNY, 1940, p. 2).

A edificação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré teve início em 1871 por iniciativa do governo boliviano a cargo da Companhia PT&Collins, que iniciou a demarcação da ferrovia, conforme assinala Neville Craig, (CRAIG, [1907], 1947), tendo seu percurso novamente estudado em 1883, já sob as ordens do Imperador D. Pedro II, pelo brasileiro Carlos Alberto Morsing, a partir da Comissão Morsing.<sup>5</sup> (BUENO, 2012, p. 82).

Posteriormente, a construção passou a cargo da empresa May, Jekill & Randolph do estadunidense Percival Farqhar, em 1907, que iniciou os trabalhos não mais em Santo Antonio, mas em um ponto a 7 km distantes rio-abaxo, ocasionando o surgimento da cidade de Porto Velho. Essa etapa da construção da Madeira-Mamoré foi levada adiante pela Companhia de Farqhar, Frank Kravigny, em *The Jungle Route*, recria através de suas memórias. (BUENO, 2012, p. 83-84).

Kravigny foi um escriturário que trabalhou durante um ano junto às obras de construção da Madeira-Mamoré. Trinta anos depois, já residindo nos Estados Unidos, Kravigny publicou a obra *The Jungle Route*. Frank Kravigny reconta suas experiências

---

<sup>4</sup> Todos os trechos da obra serão citados na língua original, pois não há edição em língua portuguesa. Nesse sentido, utilizaremos as notas de rodapé para inserir a nossa tradução.

O grande ano da expansão da Ferrovia nas florestas da América do Sul estava sendo construída sob grandes dificuldades, as mesmas que encontramos na construção do Canal do Panamá. (KRAVIGNY, 1940, p. 2).

<sup>5</sup> Neville B. Craig narra todos os detalhes dos antecedentes da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em sua obra, *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. História trágica de uma expedição*, [1907]. Trad. Moacir N. Vasconcelos. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1947. Não constitui escopo do presente trabalho reconstituir os antecedentes da construção da EFMM, mas sim, estudar a narrativa de Frank Kravigny, que participou da última tentativa de construção desta ferrovia, embora Kravigny tenha sido leitor de Neville Craig, conforme afirmo na introdução de sua obra, *The Jungle Route*.

durante um ano em que esteve na Madeira-Mamoré, convivendo diariamente com a malária, a gestão e o *modus operandi* inadequados para erigir a Ferrovia sobre os rios Madeira e Mamoré. Em seu prefácio, o autor explicita sua motivação para escrever e publicar a obra. [Foreword]. A ideia de escrever a obra, de acordo com Kravigny, foi o fato de ter recebido uma carta, em 1937, escrita por Edgar Smith, um importante engenheiro que vivenciou a “*Jungle adventure*” juntamente como o narrador. Naquele momento, o engenheiro organizava um encontro dos sobreviventes da Madeira-Mamoré a ser realizado durante New York World’s Fair, em 1939.

Para conferir um “efeito de real”<sup>6</sup> à sua narrativa, o autor menciona que se baseou no editorial do Jornal Herald Tribune, intitulado “Survivors of a Railroad”<sup>7</sup>, no auxílio da contista Miss Ruth Berry, além de incluir ao longo da narrativa, recortes de jornal, cópias de cartas, contratos de trabalho e fotos de autoria de Dana Merrill, o fotógrafo oficial contratado pela Madeira-Mamoré Railroad: “Dana Merrill, whom I meet at this time, and whom I am indebted for many of the photographs used in this book, was the oficial photographer of the railroad.”<sup>8</sup> (KRAVIGNY, 1940, p. 39).

A modalidade “escrita de si” postulada por Foucault (1992) se caracteriza pela dicção de um sujeito que pode fazê-lo tanto por meio de cartas como também em um caderno de notas. Segundo o autor, “os cadernos de notas, que, em si mesmos, constituem exercícios de escrita pessoal, podem servir de matéria-prima para textos que se enviam aos outros.” (FOUCAULT, 1992, p. 145). A inserção de variados gêneros textuais dentro da narrativa *The Jungle*, tais como: relatórios, contratos de trabalho, recortes de jornais e cartas constitui um exercício de convocar a memória, tecendo esquecimento e lembrança, analogamente ao ofício que exerce o caderno de notas, conforme assinalou Foucault:

O papel da escrita é constituir, com tudo o que a leitura constituiu um corpo, ou seja, o próprio corpo daquele que, ao transcrever as suas leituras, se apossou delas e fez sua a respectiva verdade: a escrita transforma a coisa vista ou ouvida em forças e em sangue. (FOUCAULT, 1992, p. 143).

Nesse sentido, Frank Kravigny elucida que se trata de uma narrativa de uma aventura vivida na selva, escrita trinta depois e adverte ao leitor que não se trata

---

<sup>6</sup> BARTHES, 1987. p. 131

<sup>7</sup> Os sobreviventes da ferrovia. (KRAVIGNY, 1940, p. XV). Tradução nossa

<sup>8</sup> Dana Merrill, a quem conheci neste tempo e a quem estou em débito por muitas das fotografias usadas neste livro, era o fotógrafo oficial da ferrovia. (KRAVIGNY, 1940, p. 39). Tradução nossa.

somente de uma aventura bem sucedida, pois, o sucesso é raramente registrado ao longo da obra: “This story, written thirty years later, not only concerns a glorious adventure, but also - something which is seldom recorded in this fashion - what its ultimate results were after such a period time.”<sup>9</sup> (KRAVIGNY, 1940, p. 39). O narrador assim apresenta a obra:

I am particularly impressed with the vividness of these recollections, my original fear of haziness being almost entirely dispelled, and I am quite prepared to affirm that is factually correct. If the reader can place himself in a mental attitude of living these experiences with me, he will better understand this version, written first, as it was, for the survivors of the Madeira-Mamoré Railroad. (KRAVIGNY, 1940, p.XIV.).<sup>10</sup>

Kravigny ao afirmar que utilizou memórias vívidas revela para nós, leitores que embora ele lance mão de um relato, a ficção se expressa também na “aventura” de adentrar a floresta amazônica, termo muito utilizado por ele. Ainda que tenha vivido aquele episódio ele nos contará de acordo com a sua percepção e convida o leitor a reviver com ele suas experiências, o que, evidencia o que Philippe Lejeune designou de “pacto autobiográfico.” (LEJEUNE, 2008, p.16).

De acordo com Lejeune, o texto autobiográfico se caracteriza por ser uma narrativa, através da qual, alguém conta seu passado, ao focalizar sua própria história ou de sua própria personalidade. (LEJEUNE, 2008, p.14): “A autobiografia se inscreve no campo do conhecimento histórico (desejo de saber e compreender) e no campo da ação (promessa de oferecer essa verdade aos outros) tanto quanto no campo da criação artística.” (LEJEUNE, 2008, p. 104). Ou seja, estamos diante de um discurso voltado ao seu virtual leitor, que objetiva constituir uma associação entre autor e leitor, criando uma identidade entre ambos: “para que haja autobiografia (e, numa perspectiva mais geral, literatura íntima), é preciso que haja identidade entre o autor, o narrador e o personagem.” (LEJEUNE, 2008, p. 15). Nessa perspectiva, a leitura da autobiografia se diferencia da leitura de outros gêneros, por ser, conforme o teórico francês, um objeto

---

<sup>9</sup>Esta história escrita trinta anos depois não é somente uma preocupação com uma gloriosa aventura, mas também algo que raramente é registrado dessa maneira - quais foram seus últimos resultados após esse período de tempo.

<sup>10</sup>“Estou particularmente impressionado com a vivacidade dessas lembranças, meu medo original da nebulosidade sendo quase inteiramente dissipado, e estou bastante preparado para afirmar que essa obra é factualmente correta. Se o leitor puder se colocar em uma atitude mental de viver essas experiências comigo, ele entenderá melhor esta versão, escrita primeiro, como o foi, para os sobreviventes da Ferrovia Madeira-Mamoré.” (KRAVIGNY, 1940, p.XIV.).

de amor, através do qual o leitor será uma espécie de “testemunha.” (LEJEUNE, 2008, p.20).

No capítulo I da obra *The Jungle Route*, o narrador conta o porquê se candidatou a uma vaga para trabalhar na Madeira-Mamoré Railroad Company e decidiu se embrenhar na Amazônia. Conforme o narrador, New York em 1909 era uma cidade efervescente, com muitos acontecimentos importantes naquele momento, tais como: a mudança do novo presidente para a Casa Branca, mudança da Broadway para um novo quarteirão, celebração de 100 anos da navegação na Baía de Hudson e inúmeros anúncios de oferta de empregos nas obras da ferrovia. Ou seja, o sonho americano, a promessa de altos ganhos em terras distantes e a modernidade chamam a atenção do narrador e contribuem para a sua decisão de ir para a Madeira-Mamoré:

In the Spring of 1909, New York was a city of many changes. The “Gay White Way” was a new phrase on the tongues of New Yorkers, coined to describe the theatrical district which was then moving up to Broadway and Twenty-third Street. An important topic of the day was the eight-cent Gas Law Case and kidnapping of Willi Whitla. The Robert Fulton was once again to steam up the Hudson River to celebrate the One Hundredth Anniversary of steam navigation and a man named Peary was to announce on April 6th of this year that he had discovered the North Pole. A new President of the United States had just moved into the White House. Ex-President “Teddy” Roosevelt had gone to Africa and was even the contemplating the trip of exploration in the Amazon jungles that he later made his son Kermit, in 1913. [...]

The great year of railroad expansion in the United States was 1909; but 4000 miles away in the jungles of South America a railroad was being built under far greater difficulties than those encountered in the building of the Panama Canal, and under circumstances that have had no parallel in engineering history. The building of this road had been attempted once before and had been abandoned. Now in 1909, it was forging ahead, under direction of Percival Farquhar who two years before had awarded the contract for survey and construction to an American firm.

[...] I might have learned something of those men and that far off railroad in a land where ants are over and inch long, spiders look like crabs, and beetles are as large as a man’s hand, but until March, 1909, it never occurred to me that I, too, might enter into this great railroad adventure. [...]

One day during the last week in March, while on a search for a better job [...], I walked into the employment department of the

Underwood Typewriter Company in New York City.  
(KRAVIGNY, 1940, p. 1, 5-6)<sup>11</sup>

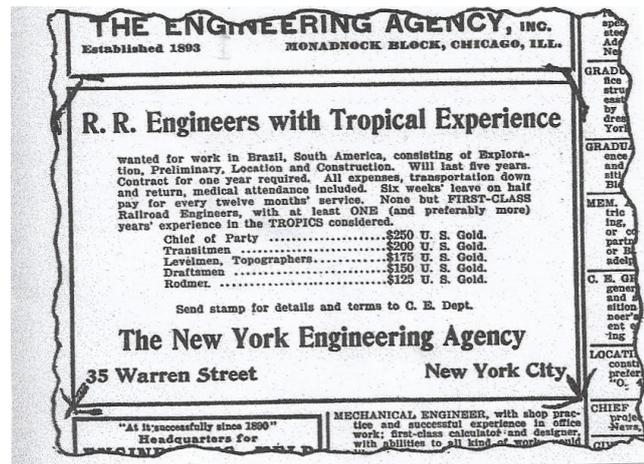


Figura 2. Engineering News. KRAVIGNY, 1940, p. 3

A resposta de Kravigny ao anúncio do jornal se deu em função de sua aguçada curiosidade. Ele se candidatou, foi convocado e embarcou no Navio do Lloyd Brasileiro rumo ao Pará via Barbados. A narrativa da viagem é descrita por Kravigny como tranquila, porém, o narrador apresenta um estranhamento em relação à comida, por não ter o tradicional breakfast com ovos, presunto e bacon e mais adiante ele conta que alguns dos companheiros de trabalho estavam preparando ovos no café da manhã, mas estes seriam segunde ele, ovos de tartarugas.

[...] After hurried preparations, I boarded the S.S. Sergipe of the Lloyd Brazileire Steamship Company, bound for Para by way of Barbados. I was in almost ignorance of the nature of my destination, and my personal equipment for a year's stay in the jungle was unusual, to say the least. [...]

The first of the many changes of diet to which I was to become accustomed in the next twelve months came on the first morning after

<sup>11</sup> Na primavera de 1909, Nova Iorque era uma cidade com muitas mudanças. “Gay White Way” era a frase que mais se ouvia da boca dos nova-iorquinos, criada para descrever a região teatral que havia se mudado para a Broadway, o distrito teatral, situado na 23th street. Nota: Gay White Way se referia à iluminação elétrica da Broadway e era o título de um musical de sucesso na época. Um importante tópico do dia era o caso da lei do gás de 80 centavos e o sequestro de Willie Whitla. [médico e político irlandês]. Nota: O caso da Lei do Gás de 80 centavos ficou assim conhecido pela proibição da Corte Americana para que essa taxa entrasse em vigor.

Mais uma vez, Robert Fulton navegou pelo rio Hudson para celebrar o centésimo aniversário da navegação a vapor e um homem chamado Peary tinha anunciado em 6 de abril deste ano que havia descoberto o Polo Norte. Um novo presidente dos Estados Unidos acabara de se mudar para a Casa Branca. O ex-presidente “Teddy” Roosevelt foi para a África e havia contemplado a viagem de exploração nas selvas amazônicas que mais tarde fez seu filho Kermit, em 1913.

O grande ano de expansão da ferrovia nos Estados Unidos foi em 1909; mas a 4000 milhas de distância, nas selvas da América do Sul, uma ferrovia estava sendo construída sob dificuldades muito maiores do que as encontradas na construção do Canal do Panamá e em circunstâncias que não tiveram paralelo na história da engenharia. A construção desta estrada havia sido tentada uma vez antes e havia sido abandonada. Agora, em 1909, avançava, sob a direção de Percival Farquhar, que dois anos antes havia cedido o contrato de pesquisa e construção a uma empresa americana.

[...] Eu poderia ter aprendido algo sobre aqueles homens e sobre aquela estrada de ferro, em uma terra onde formigas têm mais de um centímetro de comprimento, aranhas parecem caranguejos, e besouros são tão grandes quanto as mãos de um homem, mas até março de 1909, nunca me ocorreu que eu também pudesse entrar nessa grande aventura ferroviária. [...] Um dia, durante a última semana de março, enquanto eu procurava um emprego melhor [...], entrei no departamento de empregos da Underwood Typewriter Company, em Nova York.

my departure, when my breakfast was brought to my cabin berth by the Brazilian steward. Accustomed to ham and eggs and the usual Brooklyn accessories, I ate the six animal crackers and drank the cup of black, Brazilian coffee, then waited for the rest of my breakfast to arrive. It did – four hours later, or to be exact, when I went into the dining room for what the officers called breakfast, a meal corresponding to a full course dinner. Four o'clock in the afternoon, brought tea and more animal crackers, which tided us over until seven, when another meal of several courses was served. The animal crackers stood out into once we reached the jungle. (KRAVIGNY, 1940, p. 7-8).<sup>12</sup>

No capítulo “From Para into the Unknown,”<sup>13</sup> Frank Kravigny menciona o que seria a Belle Époque amazônica como fruto do sucesso da economia da grande produção de borracha, o que destoa do que ele veria mais tarde ao chegar a Porto Velho:

While waiting in Para for a steamer connection to take us up to Amazon to Manaus, we spent a pleasant week at a commercial hotel, where we enjoyed good food and lodgings.[...] There was a large theatre in para, the Theatro da Paz (Peace Theatre), a sort of government opera house, of the stone construction and centrally located in a public park. The evening I attended the theatre, the main attraction was a moving picture of our wild west type of thriller. (KRAVIGNY, 1940, p. 21)<sup>14</sup>

Em 04 de julho de 1909, ao chegar a Porto Velho, o narrador Kravigny assinala que o Jornal “*The Porto Velho Times*,” de propriedade da Madeira-Mamoré Railroad Company, editado em inglês, traz em seu editorial uma homenagem à Independência dos Estados Unidos comemorada naquela data. Após a extinção do único número editado do *The Porto Velho Times*, devido à doença de seu editor, foi criado o jornal *Porto Velho Courier* e Frank Kravigny passou a exercer o cargo de editor assistente.

<sup>12</sup>Após os preparativos apressados, embarquei no S.S. Sergipe da Companhia Lloyd Braileiro, com destino ao Pará via Barbados. Eu praticamente ignorava a natureza do meu destino, e meu equipamento pessoal para estar na selva por um ano era pouco usual, para dizer o mínimo. [...] A primeira das muitas mudanças na dieta com as quais eu me acostumei nos doze meses que se seguiram, ocorreu na primeira manhã após a minha partida, quando meu café da manhã foi trazido para a cabine pelo garçom brasileiro. Acostumado a presunto, ovos e os acessórios habituais do Brooklyn, comi as seis bolachas para animais [biscoito de cachorro] e bebi a xícara de café preto brasileiro, depois esperei o resto do meu café da manhã chegar. Foi o que aconteceu - quatro horas depois, ou para ser exato, quando entrei na sala de jantar para o que os funcionários chamavam de café da manhã, havia uma refeição correspondente a um jantar completo. Às quatro horas da tarde, trouxeram chá e mais bolachas para animais, que nos serviram até as sete, quando outra refeição de vários pratos foi servida. Os biscoitos para animais ganharam maior importância quando chegamos à selva. (KRAVIGNY, 1940, p. 7-8).

<sup>13</sup> “Do Pará para o desconhecido.”

<sup>14</sup> Enquanto esperávamos no Pará por uma conexão no vapor que nos levasse até ao Amazonas, para Manaus, passamos uma semana agradável em um hotel comercial, onde desfrutamos de boa comida e acomodações. [...] Havia um grande teatro no Pará, o Theatro da Paz, uma espécie Casa de ópera de propriedade governamental, de construção em pedra e localizado centralmente em um parque público. Na noite em que assisti ao teatro, a principal atração era uma imagem em movimento de nossos filmes do tipo de suspense do oeste selvagem. (KRAVIGNY, 1940, p. 21).

Of particular interest in Porto Velho was the celebration of Independence Day in this far clime where the hearts of these American pioneers beat all the faster in the realization of the distance from their homeland, here in the impenetrable jungles. On this July 4<sup>th</sup>, 1909, we inaugurated and published for the first time in printed form, the *Porto Velho Times*, which was now entered in the Post Office as first class matter. [...] My gravitation to the publishing field came about when the editor of *The Times* was taken ill.[...] I started the *Porto Velho Courier*, fully realizing that there was not a large enough field for a competitive venture here, but not wishing to prevent the future publication of the older paper.

We encountered no difficulties in disembarking over the temporary landing staged at Porto Velho.[...] I was assigned to a room in the “Mad House” Annex, which despite its name was a very pleasant two-story frame building, containing some twelve rooms on each floor.[...].

The view up the river from Porto Velho around a gentle sweep of the Madeira was of slight difference from the others hundreds of miles that I had already traversed.[....]

San Antonio houses were made of colored stucco, the largest building in the town being occupied as a warehouse and office by a firm of brothers who were the virtual dictators of the rubber gathering industry in this section of the Amazon Valley. (KRAVIGNY, 1940, p.40, 45, 59 e 63).<sup>15</sup>

Kravigny narra o dia a dia da construção da ferrovia e de seus trabalhadores, vindos do Panamá, do Caribe e também espanhóis da região da Galícia, tendo a floresta como pano de fundo. O autor observa ainda episódios inusitados, tais como: a reunião dos maçons no interior da floresta:

By 1909 the supply of common labor for the railroad was rapidly being depleted, by sickness, death and desertion. While negroes in Barbados were getting less than a shilling a day, a top of twenty cents, to be accurate, - here laborers were offered opportunity to earn as much as 8\$000 (eight milreis) per day, at the time equal to two dollars forty cents gold. [...]

Laborers from Spain and the West Indies were being recruited in large numbers at this time, for the Panama Canal, and besides extensives. [...]

<sup>15</sup> De particular interesse em Porto Velho foi a celebração do Dia da Independência, neste clima distante, onde os corações desses pioneiros americanos batiam mais rápido, quando se davam conta da distância de sua terra natal, estavam aqui nas selvas impenetráveis. Em 4 de julho de 1909, inauguramos e publicamos pela primeira vez, em formato impresso, o *Porto Velho Times*, que passou a ser registrado nos Correios como matéria de primeira classe. [...] Minha circulação no campo editorial surgiu quando o editor do *The Times* [*The Porto Velho Times*] ficou doente. [...] Iniciei o *Porto Velho Courier*, percebendo plenamente que não havia um campo suficientemente grande para um empreendimento competitivo aqui, mas não desejava impedir a publicação futura do antigo jornal. [...]

Não encontramos dificuldades em desembarcar durante o pouso temporário realizado em Porto Velho. [...] Fui designado para uma sala no anexo “Mad House”, que apesar do seu nome era uma estrutura de dois andares muito agradável, contendo cerca de doze quartos em cada andar.[...]

A vista do rio Madeira a partir de Porto Velho tinha em torno uma suave varredura que era ligeiramente diferente das outras centenas de quilômetros que eu já havia percorrido. [...]

As casas em Santo Antonio eram feitas de estuque colorido, o maior edifício da cidade estava sendo ocupado como armazém e escritório por uma empresa de irmãos que eram os ditadores virtuais da indústria de coleta de borracha nesta seção do vale do Amazonas (KRAVIGNY, 1940, p. 45 e 84).

The cavalcade traveled all day, passing through Camp Number 11, which had some time ago been the scene of very unusual gathering in this jungle, a meeting of Free Masons. (KRAVIGNY, 1940, p. 45 e 84).<sup>16</sup>

Ao término de um ano, Frank Kravigny abdica de seu labor na Madeira-Mamoré Railroad Company, chegando à sua terra natal - New York, no dia 04 de julho de 1910. Para sua surpresa, no dia anterior o jornal “Brooklyn Eagle” publicou uma homenagem ao jovem que havia ido trabalhar na Madeira-Mamoré Railroad Company: “BOOKLYN BOY BUILDS RAILROAD IN BRAZIL.”<sup>17</sup> (KRAVIGNY, 1940, p.185). Sem dúvida, a vivência no interior da floresta amazônica, certamente, modificou os referenciais do escritor acerca do mundo, conforme ele mesmo afirma: “Impressions gained at this formative age of my life, had a marked influence in the molding of my future, spiritual, moral and physical.”<sup>18</sup> (KRAVIGNY, 1940, p. 185-186).

### III. Considerações finais.

Em *The Jungle Route*, Frank Kravigny, ao narrar o vivido no interior da floresta amazônica “escovou a história a contrapelo” com bem afirmou Benjamin (1986). Conforme o autor, em geral, conhecemos somente aquilo que ocorreu, conforme registra a história oficial, mas é possível também descortinar aquilo que poderia ter sido e, certamente, podemos afirmar que Kravigny, ao relatar o que viveu trinta anos depois, “escovou a história a contrapelo.” Embora a experiência na Amazônia tenha marcado profundamente o narrador, ele saúda a civilização e afirma que tal vivência fez com que ele apreciasse ainda mais “*the blessings of civilization*” e fecha a sua narrativa com uma citação de Darwin, nos apontando a impossibilidade de “domar” a floresta amazônica, pois são como espécies de “templos divinos.”<sup>19</sup>

<sup>16</sup> Em 1909, o suprimento de mão-de-obra para trabalho comuns para a ferrovia estava rapidamente esgotado, por doença, morte e abandono do trabalho. Enquanto os negros em Barbados recebiam menos de um xelim por dia, no máximo vinte centavos, para ser mais preciso - aqui os trabalhadores tiveram a oportunidade de ganhar até 8\$000 (oito mil réis) por dia, na época igual a dois dólares quarenta centavos do padrão-ouro. [...] Nota: Padrão-ouro era um sistema monetário internacional que adotava uma banda cambial atrelada ao ouro.

[...] Trabalhadores da Espanha e das Índias Ocidentais (Caribe) estavam sendo recrutados em grande número naquele momento, para o Canal do Panamá, além dos arredores. [...]

O grupo montado a cavalo viajou o dia todo, passando pelo acampamento número 11, que há algum tempo fora palco de reuniões muito incomuns nessa selva, uma reunião de maçons livres. (KRAVIGNY, 1940, p. 45 e 84).

<sup>17</sup> “Rapazes do Brooklyn constroem ferrovias no Brasil”. (KRAVIGNY, 1940, p. 185).

<sup>18</sup>As impressões recebidas nesta idade de formação da minha vida tiveram uma influência marcante na talhe do meu futuro, espiritual, moral e físico. (KRAVIGNY, 1940, p. 185-186).

<sup>19</sup>“Charles Darwin aptly said, “No man can stand in the tropic forests without feeling that they are temples filled with the various productions of the God of Nature and that there is more in man than the breath in his body.” (KRAVIGNY, 1940, p. 186.).

Mas, “o último capítulo da história da ferrovia não foi escrito,”<sup>20</sup> de acordo com o narrador e as imagens da bancarrota e da decadência são as que ficaram marcadas no fechamento de suas memórias. Após inúmeras lutas, enfermidades e óbitos, a ferrovia encolheu em tamanho e em atividade.

Kravigny apensa um artigo da Revista “*Engineering News Record*” (1939) para exprimir a sua nota de decepção com a fabulosa obra, alimentada pelo discurso do progresso e da modernidade, o que nos mostra que a “inserção compulsória do Brasil na modernidade”<sup>21</sup>, parafraseando Nicolau Sevcenko (1989), se deu por uma modernidade pelo alto que mascarou as péssimas condições de trabalho, sem considerar as peculiaridades locais e culturais.

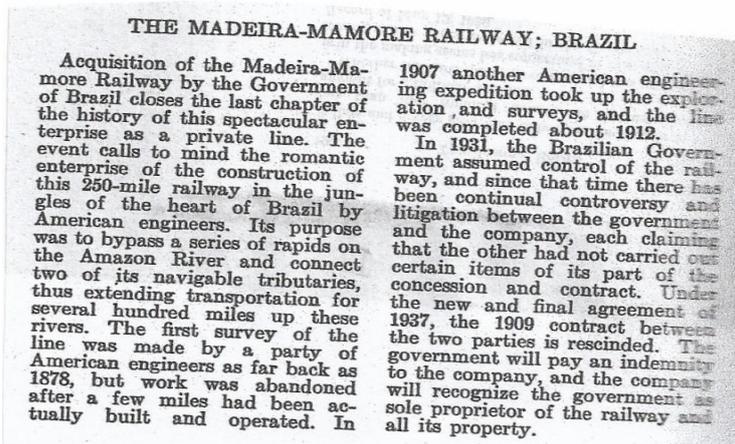


Figura 3. Engineering News Record of May, 1939. In: KARVIGNY, 1940, p. 190.

#### IV Referências

BARTHES, Roland. O efeito de real. In: **O rumor da língua**. Trad. Antonio Gonçalves. Lisboa: Edições 70, 1987, pp.131-136.

BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito de história. In: \_\_\_\_\_. **Magia e Técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. 2. ed. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1986.

BUENO, Ricardo. **Borracha na Amazônia**: as cicatrizes de um ciclo fugaz e o início da industrialização. Porto Alegre: Quattro Projetos, 2012.

KRAVIGNY, Frank W. **The Jungle Route**. New York: Orlin Termaine Publishers, 1940.

<sup>20</sup> “The last chapter of the Railroad has not been written.” (KRAVIGNY, 1940, p.187.).

<sup>21</sup> A expressão de Sevcenko é: “Inserção compulsória do Brasil na Belle Époque.” (SEVCENKO, 1989, p. 35).

FONSECA, Dante Ribeiro da. A Madeira-Mamoré e o imperialismo na Amazônia. In: **Anais**. IV Congresso Brasileiro de História Econômica e 5ª Conferência internacional de História de Empresas, São Paulo/2001(FEA-USP), 2001. p.1-19. Disponível em <http://www.abphe.org.br/arquivos/dante-ribeiro-da-fonseca.pdf>. Acesso em 06 de março de 2020.

FOUCAULT, Michel. A escrita de si. In: \_\_\_\_\_. **O que é um autor?** Trad. José A. Bragança de Miranda e António Fernando Cascais. Lisboa: Passagens. 1992. p. 129-160.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. 2 ed. Manaus: Valer, 2007.

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

LEJEUNE, Philippe. **O pacto autobiográfico**: de Rousseau à internet. Trad. e org. Jovita Maria Gerheim Noronha; Maria Inês Coimbra Guedes. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

NAVARRO, Deus. O Canal do Panamá: política e estratégia. In: **Universitas**, Relações Internacionais, Brasília, Vol. 13, n.2, p.99-106, jul./dez, 2015. Disponível em <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/relacoesinternacionais/article/viewFile/3554/2891>. Acesso em 03 de março de 2020.