

AFROS & AMAZÔNICOS



PORTO VELHO EM LONDRES

Porto Velho City in London

*Hélio Rodrigues da Rocha**

*Suelen Regina Graciano***

Resumo: Este artigo traz à tona algumas notícias que foram publicadas em um jornal de Londres nos idos de 1911, quando de a última fase de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM). Estão disponibilizadas no sítio [Swanseadocks](#) e foram vertidas para o português brasileiro durante uma disciplina ministrada no curso de Letras-Ingês da Universidade Federal de Rondônia. O processo tradutório de tais notícias foi conduzido pelos autores deste texto com a participação de alguns discentes. O objetivo inicial foi exercitar a prática tradutória e então divulgar essas notícias sobre acontecimentos do cotidiano em Porto Velho na fase final de construção da EFMM.

Palavras-chave: Porto Velho; Londres; Notícias; Tradução.

Introdução

Porto Velho – capital do Estado de Rondônia, no coração da Amazônia – brotou, como uma imensa roseira em flor, do primeiro canteiro de obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) e, desde a abertura dessa imensa clareira na mata virgem da margem direita do Madeira, na segunda metade do ano de 1907, a cidade não parou de crescer. Sobre a abertura dessa clareira, de acordo com uma passagem de *O mar e a selva*, de H. M. Tomlinson, ficamos sabendo – por meio do velho Jim, personagem desse relato – que

ele (Jim) estava naquele lugar desde 1907. Começara o trabalho ali. Porto Velho não existia ainda. (...). Seu filho caçula, um primo e dois negros estavam em sua companhia; e ele havia começado a ferrovia. Disse-nos que não podiam enxergar três jardas de distância dentro da mata; mas ela tinha sido derrubada”. (TOMLINSON, 2014, p. 232).

Essa narrativa acerca da derrubada da mata para a edificação do primeiro canteiro de obras da EFMM faz parte, no mundo histórico-literário, da *odisseia* da ferrovia e do surgimento da cidade de Porto Velho. Como narra H. M. Tomlinson, quando da chegada, em 1910, do S. S. *England* (Figura 01), cargueiro transatlântico em que veio a Porto Velho,

Havia uma *clareira* considerável, com muitos edifícios de característica diferente de qualquer outra comunidade que tínhamos visto na região. No fim da *clareira*, a floresta, ainda não conquistada pelo homem, começava novamente, erguida de um lado a outro de nosso curso, como uma barreira alta; porque, saindo de Porto Velho, o rio virava a oeste, quase em ângulo reto, e desaparecia; era como se agora o rio tivesse se arranjado conosco. Tínhamos chegado. Uma ponte-cais tosca estava sendo construída com toras de madeira para nos receber, mas não estava pronta. Ancoramos a trinta pés de profundidade e aproximadamente a trinta jardas da margem do rio e, na tranquilidade que veio com o desligamento das máquinas do navio, esperamos pelo passo seguinte; todas as mãos cobrindo a amurada de um lado do *Capella*, examinando esse lugar, sobre o qual, com frequência, tínhamos ouvido falar. Obviamente, esse *não era um povoado comum. Muitos me-*

* Professor Adjunto na Universidade Federal de Rondônia – UNIR, Departamento de Línguas Estrangeiras – DALE.

** Graduanda em Letras-Ingês da Universidade Federal de Rondônia – UNIR.



Figura 01: Cargueiro transatlântico S. S. England atracado em Porto Velho



Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP. Domínio público: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_fotografias_de_Dana_B._Merrill.

tros cúbicos de árvores tinham sido derrubados recentemente, deixando uma grande clareira na mata. A terra ainda estava com as marcas de um recente ataque, no que tinha sido inviolado desde o início dos tempos. Valas e novos cortes vermelhos marcavam a floresta; e clareiras na mata tinham sido abertas no lado da colina. Podia-se pensar que o homem tinha atacado a floresta ali com fúria, mas tinha gastado sua força num pontinho, como se ele tivesse atacado uma ferida novamente e novamente. A luta tinha terminado. O fundamento tinha vencido, uma base, talvez, para campanhas mais adiante, porque casas de madeira, galpões e barracões tinham sido construídos. (TOMLINSON, 2014, p. 232).

A narrativa tomlinsoniana da derrubada da mata para o estabelecimento do canteiro número 01 da futura ferrovia nos dá uma ideia do surgimento de Porto Velho, cidade de base norte-americana, uma vez que os três empreiteiros, May, Jekyll & Randolph, bem como os primeiros engenheiros ferroviários, topógrafos e médicos vieram dos Estados Unidos, isto é, a administração da ferrovia estava nas mãos des-

sa nação. No entanto, é importante ressaltar que homens e mulheres de outros países fizeram parte desse empreendimento na selva.

Do trecho citado do relato de Tomlinson, podemos destacar a chegada do S.S. *England*, nominado *Capella* em seu relato e alguns outras cenas interessantes: 1) a chegada do navio a vapor S. S. England ao ponto inicial da ferrovia; 2) a recente derrubada da mata; 3) a construção de um píer (ponte-cais) para o navio atracar; 4) a construção de casas de madeiras, galpões e barracões; 5) abertura de valas etc. Nota-se, assim, o trabalho ferrenho e o cotidiano dos homens que viajaram de várias partes do mundo para trabalhar na ferrovia.

Vale afirmar que há outras obras que falam do cotidiano da ferrovia. Dentre elas há o registro da conversa de um médico com um capataz de certo acampamento, personagens de *Two boys in South America Jungles; or Railroadng on Madeira-Mamoré* [*Dois rapazes nas selvas sul-a-*



mericanas; ou assentando trilhos na Madeira-Mamoré], de Grace B. Jekyll (1929), esposa de Arthur Jekyll:

“Falava-se vinte e uma línguas ao mesmo tempo numa ala do Hospital da Candelária”.

“Aqui nunca vai ter greve” – disse o capataz.

“São de muitas nacionalidades. Não conseguiriam se entender e, se pudessem, nunca chegariam a um acordo”. (JEKYLL, 1929, p. 57-8).¹

Diante da citação acima, sabe-se que havia tantas línguas sendo faladas cotidianamente nos canteiros de obras, no escritório, nos acampamentos, no hospital e nos diversos outros locais da EFMM. É provável, todavia, que os trabalhadores que falavam a mesma língua trabalhassem e vivessem o cotidiano de acordo com as suas nacionalidades, ou seja, para que o trabalho progredisse, certamente eram colocados num mesmo local de trabalho, acampamento e moradia, quando possível.

Talvez se possa avaliar que, apesar de o inglês e ou o espanhol serem as línguas majoritárias em número de falantes, havia indivíduos de várias outras nacionalidades e isso levou Grace Jekyll, que esteve na ferrovia em 1911 e 1912, a colher informações e produzir essas representações de cenas do cotidiano na EFMM (para evitar repetição do termo ferrovia).

Ao escrever o prefácio para a primeira edição de seu livro, Grace Jekyll esclarece que

Foi durante os anos de 1911 e 1912 que passei grande parte do meu tempo em Porto Velho e observei a construção da estrada. Visitei cada acampamento, enquanto os trilhos iam sendo assentados e passei muitos dias e noites na via de passagem muito “à frente da linha-férrea”. Dormi em vagões e morei em palhoças fincadas à beira de cachoeiras e corredeiras barulhentas. Fiquei encharcada

1. “There were twenty-one languages at one time spoken in one ward of the hospital.” “Never can have a strike here,” said the foreman; “too many nationalities. They couldn’t understand each other, and if they could they’d never agree.” (JEKYLL, 1929, p. 57-8).

de água de chuva dos trópicos, enquanto sacolejávamos adiante em completa escuridão, ao longo dos trilhos, até chegarmos a algum acampamento; sentia-me sufocada pelo cheiro quente e úmido da vegetação, que crescia e se decompunha rapidamente; meus ouvidos eram tomados pelo silêncio insuperável da selva. Experimentei a vida como ela era e, finalmente, cravei o “prego de ouro” no último dormente da ferrovia em Guajará-Mirim. (JEKYLL, 1929, p. ix)².

Certamente, as vivências de Grace Jekyll na EFMM serviram para a escrita de sua obra ficcional. O livro *Two boys in South-America Jungles* (1929), ainda não traduzido para o português brasileiro, narra as aventuras vividas por dois irmãos gêmeos, Phil e Reddy, que abandonaram o curso de Engenharia no Instituto Pratt, em Nova York, embarcaram em um velho cargueiro chamado *Cecília*, desembarcaram em Belém do Pará, visitaram o Ver-o-Peso e outros pontos da cidade, navegaram adiante até a cidade de Itacoatiara, onde havia um entreposto da Empresa de Fariquhar, embarcaram no *Madeira-Mamoré*, barco da Companhia, adentraram o rio Madeira e depois de uma viagem repleta de aventuras, desembarcaram em Porto Velho. É a partir do acampamento número 01 que as aventuras desses dois irmãos se desdobram. Essa é outra odisseia.

Voltando às notícias publicadas em um periódico londrino, pode-se dizer que são de autoria de H. M. Tomlinson, pois essas histórias estão expandidas em seu relato de viagem – mencionado anteriormente – e, como sabemos que Tomlinson trabalhou no jornal matutino “*Morning Leader*”, certamente as notícias foram escri-

2. It was during the years of 1911 and 1912 that I spent much of my time at Porto Velho and watched the building of the road. I visited every camp as the rails were laid and spent many days and nights on the right-of-way far “ahead of track.” I slept in box cars and lived in little palm shacks by the side of the noisy rapids. I was soaked in the drenching tropical rain as we stumbled in the thick darkness along the trails into camp; I was stifled by the warm dank smell of vegetation quickly grown and quickly decaying; my ears were blanketed by the surpassing silence of the jungle. I experienced the life as it was and finally I drove the golden spike in the last rail at Guajará-Mirim (JEKYLL, 1929, p. ix).



tas por ele como forma de divulgação de suas “férias de ouro” na selva amazônica. A informação referente a essa assertiva autoral pode ser comprovada em uma das notícias aqui traduzidas.

De acordo com uma carta escrita por Tomlinson vários anos após a viagem a Porto Velho, disponível numa página da internet chamada *Swansea and Port Talbot Docks History* (História das Docas de Swansea e Port Talbot), o *S. S. England* partiu de Swansea, País de Gales – onde Tomlinson embarcou – no dia 19 de dezembro de 1909 e a história dessa viagem magnífica está registrada fielmente em sua obra *O mar e a selva*. Os recortes de jornais, que estão inseridos abaixo, estão na língua inglesa e em português. O objetivo, como já informado, é divulgar essas representações inglesas sobre o cotidiano de homens que estiveram nos canteiros de obra dessa cidade-empresa, que nasceu da construção da ferrovia que leva o nome de dois rios amazônicos: Madeira & Mamoré.

Recortes de jornais que vinculam representação sobre Porto Velho

O processo tradutório dos textos em língua inglesa para o português brasileiro foi feito pelos autores Hélio Rodrigues da Rocha e Suelen Regina Graciano, e pelos discentes do curso de Letras-Ingês da Universidade Federal de Rondônia – UNIR Chaila Vanessa de Souza Felício, Daniele Gualaça Menandro, Filipe Henrique Reis Ribeiro, Giselle Rossana de Souza Rodrigues, Isabelle Tourinho Hayden. Seguem as notícias com suas respectivas traduções.

Every-day burials

Porto Velho is still not much more than a cutting which lets the light into the forest. Its most important building is its hospital. Every day about five of the native labourers were buried, for human life is there as yet hardly supportable, malaria and black water fever being the usual ailments. All necessities there are at famine prices, and the deck hands and firemen of the *England* realising their opportunities, held a regular market on board. “They went to an extreme in selling their clothes”, said an

officer. “I know they made a lot of money by the prolonged ‘drunks’ they had when they got back to civilization. But I’ve never had to work such a scandalously dressed crowd before”.

In such a vivid description of Porto Velho, Mr Crew the chief engineer, said it was the last place you would expect to see a big ship. “It is the centre of a continent and the absolute tropics. I’ve been practically everywhere, but it was a novelty to me to be kept awake in a steamer’s cabin by the roaring of jaguars in the forest outside. They were a perfect nuisance at times. No less than five orchid hunters have been lost in that neighbourhood of late, and the Indians say it is the jaguars.”

Enterros diários

Porto Velho ainda é tão somente uma clareira, por onde os raios do sol penetram na mata. A construção de maior importância é o Hospital da Candelária. Cerca de cinco trabalhadores nativos são enterrados todos os dias, pois a malária e a febre de água preta são as doenças mais comuns e tornam a vida praticamente impossível. Todas as necessidades básicas à sobrevivência são obtidas a preços exorbitantes e os marinheiros de convés e ajudantes de foguistas ingleses, aproveitando-se dessa situação, mantêm um comércio regular a bordo do *S. S. England*. “Chegam ao extremo de vender as suas próprias roupas” – disse um oficial de bordo. “Eu sei que fizeram muito dinheiro pela bebedeira que fizeram, quando de volta à civilização. Eu nunca tinha trabalhado antes com uma multidão com vestes tão indecorosas”.

Numa descrição acalorada de Porto Velho, Mr. John B. Crew, o comandante do *S.S. England*, disse que era o último lugar do mundo em que se esperaria ver um navio de grande calado. “Fica bem no centro do continente sul-americano. Eu já estive praticamente em todos os lugares, mas foi uma novidade ouvir o rugido de onças na mata, quando ainda acordado na cabine do navio. Às vezes, eram uma combinação perfeita de rugidos. Nada menos que cinco coletores de orquídeas desapareceram na mata circunvizinha e os indígenas disseram que tinham sido pegos pelas onças”.

Exciting voyage: English Steamer 600 feet Above Sea Level

It seem impossible that a large ship nowadays could make a voyage which no

other vessel had made before, but the S. S. England, which recently entered the Surrey Commercial Dock, has achieved that distinction. Her officers are all experienced men, who have visited most of the ports "between Iquique and Callao round by the south and east"; but their last trip was the event of their lives.

"It was the kind of extraordinary trip" said the second engineer yesterday, "that a man never makes twice in his life. I don't expect to see so many novelties again till I make the voyage 'downstairs. You see when we were at our destination we were actually 600ft above sea level."

The S.S. England, which is a splendid specimen of an up to date British tramp steamer owned by Messrs, Fred. Drughorn, Limited, of London, drawing 20ft, has steamed into the very centre of the South American Continent, and to within five miles of San Antonio Falls, near the Bolivian frontier. In fact she got within 700 miles of the Andes going west from Para.

Uma viagem extraordinária: Navio inglês com calado de 600 pés acima do nível do mar

Nos dias atuais, parece impossível que um transatlântico a vapor pudesse empreender uma viagem que nenhum outro navio havia feito antes, mas o S. S. *England*, que ancorou recentemente nas Docas Comerciais de Surrey, conquistou essa distinção. Seus oficiais são todos experientes, e já visitaram a maioria dos portos "entre Iquique e Callao, dando a volta pelo sul e leste; mas a última viagem foi o acontecimento de suas vidas.

"Foi uma viagem extraordinária" – disse ontem o segundo foguista – "que um homem nunca faz duas vezes na vida". "Não espero ver tantas novidades até fazer a viagem aos trópicos novamente". "Veja, quando na rota da viagem, na verdade, estávamos 600 pés acima do nível do mar".

O S. S. *England*, que é um navio a vapor britânico espetacular, de propriedade da Fred Drughorn Limited, de Londres, com 20 pés de calado, navegou até o centro do continente sul-americano e a cerca de cinco milhas da Cachoeira de Santo Antônio, próximo à fronteira Brasil-Bolívia. Na verdade, o cargueiro ancorou a 700 milhas dos Andes, navegando no curso oeste do Grão Pará.

The crew's amusements

Most of the staff were seasoned men, but in spite of the heat they were like a lot of boys again with their novelties about them.

Something bizarre happened, every day to keep us interested. One day an anaconda swimming along side was noosed and we got the big serpent on the deck. I've never been anywhere that so swarmed and crawled with all sorts of life. The heat and the moisture spawned it everywhere.

The swarms of giant and brilliant butterflies in that Porto Velho clearing were astonishing. One of our men got a box full of them and a few whacking hairy spiders and sold them £5 at Rotterdam.

One night I thought a bird was in the cabin. It banged about and kept up a constant whistling. Then I found it was a beetle half as big as a shoe brush.

The forest our skipper forbade us to go into, as a matter of safety. It was dark as the gloom in a cathedral beneath the trees. So we tried fishing from the deck. We caught nothing till one of the shore staff showed us the right method. He fired a dynamite cartridge and such a collection of prehistoric monsters as came up I never saw. One big brute was new even to the Indians. It was cased in armour and from each armour plate projected a big spike. It was the wonder of the camp till it went bad, and even then it was wonderful.

The S.S. England stayed there a month and then returned to Europe. She leaves again today, and shortly is proceeding again to the South American forest.

O passatempo da tripulação

A maioria da tripulação era de homens maduros, mas, por causa do calor, eram como um bando de garotos novamente, pois tudo era novidade.

Todos os dias acontecia algo bizarro para nos manter entretidos. Um dia uma anaconda que nadava por perto foi capturada e nós trouxemos a grande serpente para o convés do navio. Eu nunca estive em nenhum lugar tão enfeitado de tantos tipos de vida. O calor e a umidade fazem com que se reproduzam em todos os lugares.

Os bandos de borboletas gigantes e brilhantes na clareira de Porto Velho eram surpreendentes. Um dos nossos homens

encheu uma caixa de borboletas e de algumas aranhas peludas e a vendeu por cinco libras em Roterdã.

Certa noite, achei que havia um passariño na cabine do navio. Ele se debatia e chilreava sem parar. Então vi que era um besouro quase do tamanho de uma escova de engraxate.

Por segurança, o capitão do navio nos proibiu de entrar na mata. Era tão escura quanto uma catedral sob as árvores. Então tentamos pescar do convés. Não pegamos nada, até que alguém da margem do rio nos mostrou o método certo. Jogou uma banana de dinamite e apareceram vários monstros pré-históricos, que eu nunca tinha visto antes. Boiou um grande e esquisito, que nem mesmo os nativos conheciam. Era revestido de uma couraça e, de cada parte dessa couraça saía um esporão. Foi o entretenimento do acampamento até que morresse, e ainda assim, esse peixe era uma verdadeira maravilha.

O S.S. *England* ficou atracado no cais de Porto Velho por um mês e então retornou para a Europa. Ele zarpa hoje novamente, e logo adentrará na floresta sul-americana.

Fight with Nature

Last year the England loaded railway material for Porto Velho. This cannot be verified by looking for that port on the map. It isn't there. Strenuous American enterprise is only trying to get it there. When it is there it will be a town on the Upper Madeira, 1,600 miles from the Atlantic, and tapping, by railway to La Paz and thence by rail across the Andes to Antofagasta, much of the trade which now goes via Cape Horn. It is the Madeira Mamore Railway which is being built. The engineers have already laid about 30 miles of it in a jungle where they rarely see the sun. Once British enterprise attempted it, but the pioneers were conquered by floods, fevers, heat, insects, alligators, and jaguars, and other dulcet consequences of places near the line.

They cut a clearing into the forest about 800 miles from Serpa at the junction of the Madeira with the Amazon. But the fever and the forest won. The invaders were driven away, what was left of them, and gross primeval luxuriance poured back in a swift green flood over the bones, the

work and the stores. The wilderness grew quiet again.

But direct communications from the Atlantic to the Pacific was badly wanted, and Americans have now commenced the work again. They never let their supply of quinine fall below 1,000 lb, and have established a private cemetery for the use of the staff, to show they mean to stop any way; and they pour petroleum on the water courses to kill the mosquitoes. But as to the latter, as was said pathetically on the ship yesterday, "you might as well squirt weed killer into the forest to kill the trees. A little vessel which followed us up lost 11 of her crew through malignant malaria."

A luta contra a Natureza

Ano passado, o S. S. *England* levou material ferroviário para Porto Velho. Não se consegue verificar esse acontecimento procurando esse lugar em carta náutica. Não consta no mapa. A incansável empresa americana está tentando chegar lá. Quando conseguir, será uma cidade no Alto Rio Madeira, a 1.600 milhas do Atlântico, e chegando, por via férrea, a La Paz e daí por via férrea, via Andes, a Antofagasta, grande parte do comércio que agora é transportada pelo Cabo Horn. É a Ferrovia Madeira-Mamoré que está sendo construída. Os engenheiros já assentaram cerca de 30 milhas de trilhos em uma selva onde raramente se vê o sol. Os ingleses já tentaram antes, mas os pioneiros foram vencidos por enchentes, febres, calor, insetos, jacarés, onças e outras coisas de lugares próximos ao linhão. Abriram uma clareira na mata a cerca de 800 milhas de Serpa, na foz do Madeira com o Amazonas. Mas a febre e a floresta venceram. Os invasores foram expulsos, ou o que restou deles, e a exuberância primitiva e selvática voltou a se esparramar numa rápida vegetação verde sobre os ossos, o trabalho e as provisões. O deserto se aquietou novamente.

Mas a comunicação direta do Atlântico com o Pacífico era necessária, e agora os americanos começaram o trabalho novamente. Eles nunca deixam o suprimento de quinino ficar abaixo de 1.000 libras e abriram um cemitério particular para uso das turmas, para mostrar que não pretendem parar a empreitada; e despejam óleo queimado nos cursos de água para matar os mosquitos. Mas, quanto ao último, como foi dito pateticamente no navio ontem, "você pode muito bem esguichar

herbicida na mata para matar as árvores. Uma embarcaçõzinha que nos seguia perdeu 11 tripulantes para a malária maligna”.

Voyage up the Amazon

After a short stay in Para the England continued her voyage up the Amazon to Serpa. Near there she entered the tributary, which at the juncture is so vast an expanse of water that it looks like the sea. Capt Bennett found as much as 60 fathoms in the main stream. With the native pilot they commenced the experiment of taking a big vessel up the Madeira. Though usually deep and wide, that river narrowed at times till the jungle brushed the England's and sides, and they only had 3ft of water below the keel in places where the surface of the water was broken by snags of rocks. The propeller in the shallow places disturbed the rotting vegetation on the riverbed, and then the combined heat and stench was unbearable.

“The pilots were perfection. I think they would have undertaken to navigate the ship over a field if the dew was heavy enough. They watched the eccentricities of the great logs floating down which we were always fearing would smash our propeller blades, for facts about the stream, and every dimple in the current had something to say to them.”

Navigation was ruled by the inspection of the next few feet ahead, so the vessel moved at only 4 knots, and anchored every night. In about nine days they reached Porto Velho.

Viagem rio Amazonas acima

Depois de uma pequena pausa em Belém do Pará, o *S. S. England* continuou a viagem pelo Rio Amazonas até Serpa. Perto dali entrou em um de seus afluentes, que na sua foz tem uma extensão tão grande de água que parece o mar. O capitão Bennett mediu até 60 braças no fluxo principal. Com o piloto local começaram a experiência de subir o Madeira numa embarcação grande. Embora geralmente seja fundo e largo, às vezes, o rio se estreitava até que as árvores da margem roçassem os lados do *S. S. England*, e eles tinham apenas 3 pés de água abaixo da quilha em locais onde a superfície da água era quebrada por pedaços de rochas. Nos lugares mais rasos, a hélice roçava a vegetação apodrecida no leito do

rio, e então o calor e o fedor combinados eram insuportáveis.

“Os pilotos locais eram um primor. Acho que teriam conduzido o navio por um campo, se o orvalho fosse suficientemente denso. Observavam as excentricidades dos grandes troncos de árvores à deriva, os quais sempre temíamos que esmagassem as pás de nossas hélices, porque qualquer coisa no rio, e cada ondulação na correnteza principal, os alertava de algum período.

A navegação era regida pela inspeção dos próximos metros à frente, de modo que a embarcação se movia a apenas 4 nós e ancorava todas as noites. Em cerca de nove dias chegaram a Porto Velho.

Brushing the Jungle

In navigating the Madeira River, a tributary of the Amazon, the England some times had the jungle growth brushing her rigging on either side, bringing down leaves and twigs upon her decks. Yesterday she was off again for further adventures, but a “Leader” representative had the good fortune to learn something of her last astonishing voyage before she went down river.

It is generally supposed the romance of ships, so far as modern commerce is concerned, is a fake of authors, and that Captain Kettle never lived in any sense, though he makes jolly interesting reading. Well I interviewed Capt Kettle yesterday (writes a “Leader” representative) and can guarantee his absolute life-likeness, more astonishing still, and better than anything of Kettle's, the story of Capt. W. R. Bennett of the England, reminded me of the tropical passages in that most magical of modern English narrative, Conrod's “Man Who Knew”.

One can understand the easy supremacy of the British merchant service while owners can count on shipmasters like the England's skipper. The sublime confidence and complete knowledge which got a big steamer through uncharted difficulties and brought all the crew through a malarial voyage without the loss of a hand, is not easily matched.

Escovado pela selva

Ao navegar no rio Madeira, um afluente do Amazonas, algumas vezes o *S. S. England* era escovado pela vegetação selvática, que roçava seus cordames de ambos os lados, deixando folhas e galhos em seu



convés. Ontem o navio partiu novamente para novas aventuras, mas um representante do “Morning Leader” teve a sorte de aprender algo sobre a surpreendente última viagem do S. S. *England* antes dele zarpar.

Geralmente, se supõe que as histórias romanescas de navios, no que diz respeito ao comércio moderno, são falácias de seus autores, e que o capitão Kettle nunca tenha vivido o que foi narrado, embora seja uma leitura muito interessante. Bem, entrevistei o capitão Kettle ontem (escreve um representante do “Morning Leader”) e posso garantir sua absoluta verossimilhança com a vida, muito mais surpreendente ainda e melhor do que qualquer coisa de Kettle, a história do capitão W. R. Bennett do S. S. *England*, me lembrou das passagens tropicais na mais mágica das narrativas modernas inglesas, “Man who knew”, de Conrad.

Pode-se entender a fácil supremacia do serviço mercante britânico, enquanto os proprietários podem contar com comandantes como o capitão do S. S. *England*. A confiança sublime e o conhecimento completo, que o levaram a conduzir um navio a vapor através de dificuldades desconhecidas e trazer toda a tripulação de volta para casa, numa viagem em meio à malária, sem a perda de ninguém, não são equiparados facilmente.

Conclusões

Após a apresentação das notícias publicadas em Londres, conforme consta no resumo deste artigo, algumas considerações são relevantes. A presença do escritor e jornalista londrino, Henry Major Tomlinson, em Porto Velho e adjacências, o registro em seu diário de suas aventuras ao longo da viagem no oceano Atlântico, no rio Amazonas e Madeira, bem como as suas andanças pelos trilhos da EFMM e a viagem ao Caldeirão do Inferno, na companhia do texano Marion Hill, possibilitaram a escrita de seu romance da viagem e são fontes histórico-literárias da construção da ferrovia e do surgimento da cidade de Porto Velho.

Além da confirmação da visita de Tomlinson à EFMM, temos Grace B. Jekyll como uma presença feminina em Porto Velho em 1911-1912, como afirma no prefácio de seu livro. Essas personagens

históricas, a britânica e a estadunidense, respectivamente Tomlinson e Grace Jekyll, contribuem significativamente com a história literária dessa região amazônica. Outrossim, nos possibilitam um olhar sobre o trabalho e o cotidiano – com menção aqui ao trabalho de Ana Carolina Monteiro Paiva (2022) – dos homens e mulheres na construção da estrada que ficou conhecida mundialmente como “A ferrovia do diabo”. Assim, não surpreende que crônicas do cotidiano na EFMM fossem publicadas em jornais europeus e, certamente, são valiosas fontes para pesquisas vindouras.

Referências

JEKYLL, Grace B. *Two boys in South America Jungles; or Railroading on Madeira-Mamoré*. 1. ed. New York: E. P. Button & Co., 1929.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. *Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1097-1919)*. 1. ed. João Pessoa: Editora UFPB, 2022.

CAPELLA, S. S. *Swansea and Talbot Port Docks History*. Disponível em: <http://www.swanseadocks.co.uk>. Acesso: 23/05/2023.

TOMLINSON, H. M. *O mar e a selva*. 1.ed. Trad. Helio Rocha. São Paulo: Paco Editorial, 2014.

-----//-----

Abstract: This article deals with some news that were published in a London newspaper in 1911, when the last phase of construction of the Madeira-Mamoré Railroad took place. They are available on the website [Swanseadocks](http://www.swanseadocks.co.uk) and were translated into Brazilian Portuguese during a course taught in the English-Course at the Federal University of Rondônia. The translation process of such news was conducted by the authors of this text with the participation of some students. The initial objective was to exercise the translation practice and then disseminate these news about daily events in Porto Velho in the final act of the Madeira-Mamoré Railway construction.

Key-words: Porto Velho; London; News; Translation.

Recebido em: 20 de junho de 2023.

Aceito em: 30 de junho de 2023