

70

Ana Carolina Monteiro Paiva

**TRABALHO E COTIDIANO
NA ESTRADA DE FERRO
MADEIRA-MAMORÉ
(1907-1919)**

P7



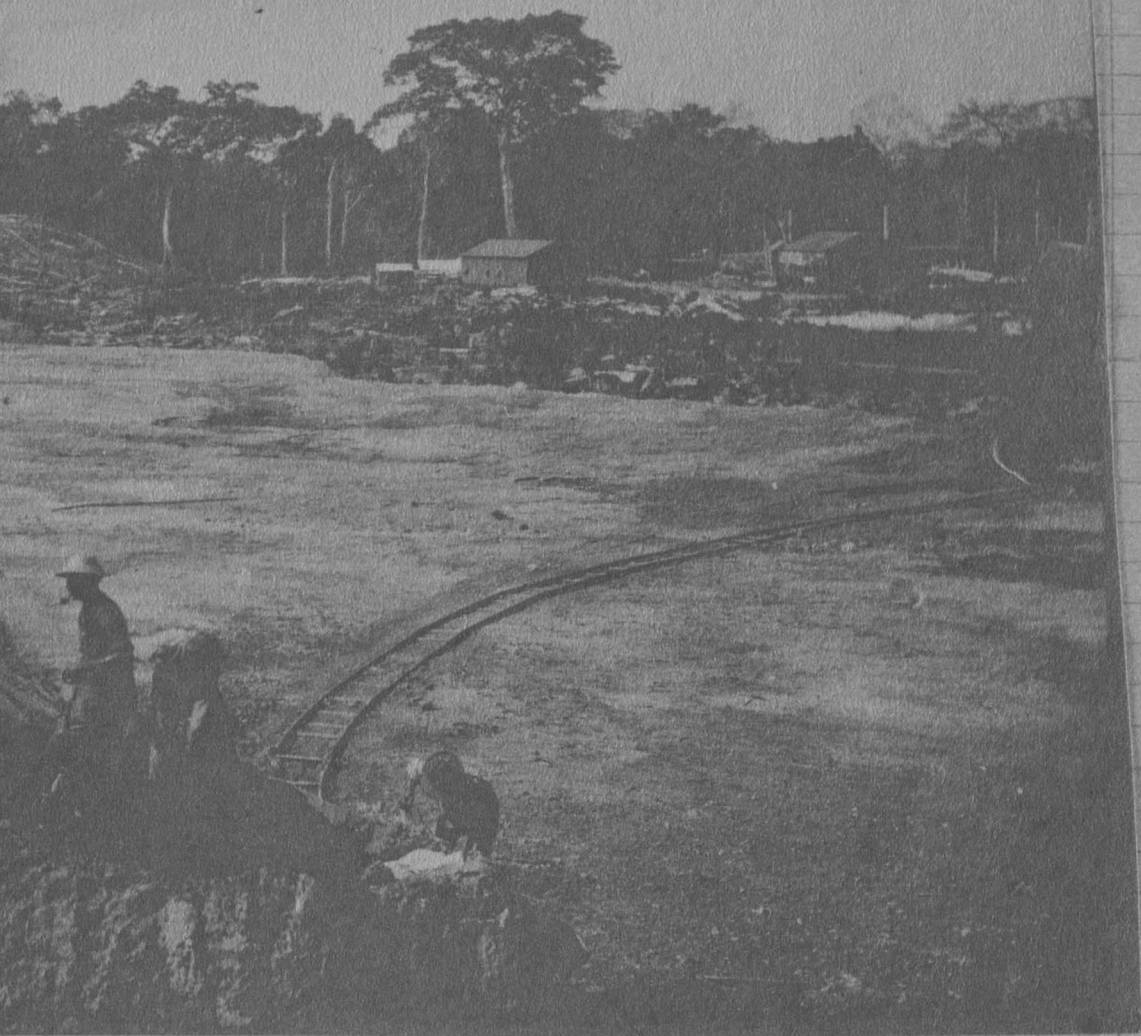
EU Editora
UFPB

Aug 10 1935

70

TRABALHO E COTIDIANO
NA ESTRADA DE FERRO
MADEIRA-MAMORÉ
(1907-1919)

P7



neg 10235



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA

Reitor
Vice-Reitora

Valdiney Veloso Gouveia
Liana Filgueira Albuquerque



EDITORA UFPB

Diretor
Diretor da Divisão de Administração
Diretor da Divisão de Editoração
Gestora de Sistemas

Natanael Antonio dos Santos
Everton Nascimento
Gregório Ataíde Pereira Vasconcelos
Ana Gabriella Carvalho

Conselho Editorial

Cristiano das Neves Almeida (Ciências Exatas e da Natureza)
José Humberto Vilar da Silva (Ciências Agrárias)
Julio Afonso Sá de Pinho Neto (Ciência Sociais e Aplicadas)
Márcio André Veras Machado (Ciência Sociais e Aplicadas)
Maria de Fátima Alacantara Barros (Ciências da Saúde)
Maria Patrícia Lopes Goldfarb (Ciências Humanas)
Elaine Cristina Cintra (Linguística e das Letras)
Regina Celi Mendes Pereira da Silva (Linguística e das Letras)
Ulrich Vasconcelos da Rocha Gomes (Ciências Biológicas)
Raphael Abrahão (Engenharia)

Editora filiada à



Ana Carolina Monteiro Paiva

**TRABALHO E COTIDIANO
NA ESTRADA DE FERRO
MADEIRA-MAMORÉ
(1907-1919)**

Editora UFPB
João Pessoa
2022

Direitos autorais 2022 – Editora UFPB.

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS À EDITORA DA UFPB.

É proibida a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio.

A violação dos direitos autorais (Lei nº 9.610/1998) é crime estabelecido no artigo 184 do Código Penal.

O CONTEÚDO E A REVISÃO TEXTUAL/NORMALIZAÇÃO DESTA PUBLICAÇÃO É DE INTEIRA RESPONSABILIDADE DO(S) AUTOR(ES).

Projeto Gráfico	Editora UFPB
Editoração Eletrônica e Design de Capa	Rildo Coelho
Revisão Gráfica	Alice Brito
Imagem da Capa	Fotografia da Construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Acervo Digital da Biblioteca Nacional.

Catálogo na fonte:

Biblioteca Central da Universidade Federal da Paraíba

P149t Paiva, Ana Carolina Monteiro.
Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907 - 1919) [recurso eletrônico] / Ana Carolina Monteiro Paiva. - Dados eletrônicos - João Pessoa : Editora UFPB, 2022.

E-book.
Modo de acesso <http://www.editora.ufpb.br/sistema/press/>
ISBN 978-65-5942-176-3

1. Trabalhadores - Cotidiano. 2. Ferrovia. 3. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. I. Título.

UFPB/BC

CDU 316.343-058.14"37"

Livro aprovado para publicação através do Edital Nº 01/2020/Editora Universitária/UFPB - Programa de Publicação de E-books.

EDITORA UFPB Cidade Universitária, Campus I,
Prédio da editora Universitária, s/n
João Pessoa – PB
CEP 58.051-970
<http://www.editora.ufpb.br>
E-mail: editora@ufpb.br
Fone: (83) 3216.7147

A Madeira-Mamoré não é apenas
dois trilhos colocados lado a lado
que se separam paralelamente
e se estendem na mesma direção.
É a morte de sonhos enterrados
com aqueles que tombaram na missão.
(...)

Que se levante o povo desta terra
contrário à nossa história mutilada.
Vinte e cinco quilômetros é pouco
mas o bastante para ser lembrado,
os que fizeram o nosso futuro
e não merecem ficar sem passado.

Antônio Cândido Silva,
A importância da Madeira-Mamoré

Sumário

Apresentação 9

Prefácio 15

Introdução 19

“Bem-vindos, insanos estranhos” 25

“Tudo em seu lugar” 98

“Mas você sabe, alimento meus demônios” 174

“A postos para adoecer” 233

Considerações finais 313

Posfácio 318

Fontes 327

Referências 328

Sobre a autora 342

Apresentação

O Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba (PPGH-UFPB), situado no Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes (CCHLA), tem se constituído, ao longo de seus 15 anos, como referência na área de História, tanto na Paraíba quanto no Nordeste, com profícuas e constantes interlocuções com outros centros de investigação do Brasil, assim como interessantes repercussões internacionais.

Como unidade responsável por sólida formação de discentes promotores de pesquisas autônomas na área de História, são diversas as Dissertações de Mestrado que se afirmam por sua qualidade.

No primeiro semestre de 2021, a Direção do CCHLA envidou esforços para a publicação de livros de seus departamentos e programas de pós-graduação junto à Editora UFPB. Além disso, para a avaliação do quadriênio 2017-2020, a CAPES instituiu a indicação de diversos destaques da produção intelectual de todos os programas de pós-graduação do país durante este período. Entre outros, foi requerida a indicação de (apenas) 5 destaques de dissertações defendidas entre 2017 e 2020.

Frente a essa coincidência de fatores, o PPGH-UFPB decidiu pela utilização de sua cota para publicar 1 dessas 5 dissertações, ao passo que, generosamente, recebeu as cotas do polo da UFPB do Mestrado Profissional em Ensino de História (ProfHistória) e do Departamento de História (DH), o que permitiu a publicação, neste instante, de 3 títulos. Trata-se de uma oportunidade de conferir maior visibilidade pública à produção desenvolvida pelos discentes do PPGH-UFPB, estruturado na área de concentração “História e Cultura Histórica” e nas linhas de pesquisa “História e Regionalidades” e “Ensino de História e Saberes Históricos”.

Para a realização desta difícil e trabalhosa tarefa, foi constituída uma Comissão própria, formada

pelos 6 docentes ingressantes no programa neste início de 2021: Cláudia Lago, Damião de Lima, Fernando Pureza, Guilherme Queiroz, Monique Cittadino e Tiago Gil.

Esta Comissão decidiu pelo seguinte resultado:

1° – Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907-1919), de Ana Carolina Monteiro Paiva;

2° – Ensino e Memória – uma perspectiva a partir de textos literários egípcios do Reino Médio, de Victor Braga Gurgel;

3° – Espaços de autonomia e negociação: a atuação dos deputados provinciais paraibanos no cenário político imperial (1855-1875), de Myraí Araújo Segal;

4° – O novo patrimônio católico: a projeção de uma atuação pastoral para uma cidade em mudança (1894-1953), Lucas Gomes Nóbrega;

5° – Um caminho para a liberdade: a Lei Rio Branco na crise do sistema escravista paraibano, Giuseppe Emmanuel Lyra Filho.

Também foi emitida **Menção Honrosa** aos seguintes trabalhos: **Páginas de um novo tempo: a invenção do corpo infantil e as imagens da infância no Boletim da Legião Brasileira de Assistência na Paraíba**

*(1947-1955), de José dos Santos Costa Júnior; **Corpos, Gênero e Cultura: as representações das mulheres nas personagens dos Role Playing Games**, de Loyze Nayama Pereira Gomes; e **Nas veredas negras do sertão: histórias de vida familiar de escravizados no sertão brasileiro**, de Anicleide de Souza.*

O leitor tem em mãos, portanto, uma versão, agora em formato de livro, de dissertação que passou por duplo processo de rigorosa análise acadêmica: primeiro, pela Banca Examinadora, formada por especialistas no tema, e que decidiu por sua aprovação e atribuição do título de Mestre ao/à seu/sua autor/a; segundo, pela Comissão Interna que deliberou por premiá-la com a presente publicação.

Toda atribuição de um prêmio é muito difícil de fazer. Diversas dissertações que não figuram na lista acima, tanto as defendidas entre 2017 e 2020, quanto as de períodos anteriores, desde 2006, certamente poderiam figurar entre tantas e tantas outras listas de produções de destaque. Por isso, parabenizamos as/os egressas/os citadas/os acima e suas/seus orientadoras/es, assim como as/os demais que obtiveram seu título de Mestre em História no PPGH-UFPB desde suas origens. Seu empenho e dedicação durante o desenvolvimento de suas atividades foram e continuam sendo fundamentais para reforçar

nossa convicção sobre a importância estratégica do PPGH-UFPB como *locus* de produção do conhecimento histórico e de formação de profissionais qualificadas/os a exercerem nossa profissão junto às suas comunidades. O PPGH-UFPB tem muito orgulho de todas/os suas/seus egressas/os e esperamos continuar mantendo canais de diálogo com vocês por muitos e muitos anos.

Faz-se necessário o registro público de agradecimentos: à Comissão Interna que trabalhou com afinco no cumprimento desta árdua e difícil tarefa de escolha dos títulos a serem publicados; às Bancas Examinadoras, que participaram do processo de avaliação das dissertações; ao CCHLA, pelo esforço em promover essas publicações em meio a um contexto de cortes de verbas; ao Mestrado Profissional em Ensino de História e ao Departamento de História da UFPB, pelo concessão de suas cotas para ampliar o número de títulos do PPGH-UFPB a serem publicados; à Editora UFPB, que, mesmo com o acúmulo de trabalho, aceitou dar conta de todo o processo de editoração e publicação dos títulos; a todas/os as/os docentes, discentes, egressos, técnico-administrativo e estagiárias, que constituem a pujança do PPGH-UFPB desde sua instalação em 2005, em especial neste último e muito árduo quadriênio que nos

impôs tantos e tantos novos desafios, contra os quais, juntas/os, jamais pensamos em sucumbir.

Não poderíamos também nos abster de prestarmos nossa solidariedade às/aos familiares e amigas/os das, até aqui e segundo os números oficiais, quase 570.000 vítimas fatais da Covid-19 e das formas escolhidas pela gestão de seu enfrentamento. Manteremos nosso dever de ofício: não nos esqueceremos.

Seguimos juntas/os nos combates pela e em defesa da História.

João Pessoa, 15 de julho de 2021.

Tiago Bernardon de Oliveira
Coordenador do PPGH-UFPB

Prefácio

Trabalhadoras e trabalhadores como sujeitos da história

*Francisco Foot Hardman*¹

Em meio a um mundo em que se degradam, dia a dia, as condições socioambientais do trabalho, em que se esmagam direitos trabalhistas, sindicais e previ-

¹ Francisco Foot Hardman é professor titular do Instituto de Estudos da Linguagem da UNICAMP. Foi professor do Departamento de Ciências Sociais da UFPB, campus de João Pessoa, e do programa de pós-graduação em Política e Trabalho no Brasil, no período 1980-1988. Foi nesta fase que escreveu e publicou, com outro ex-colega da UFPB, Victor Leonardi, *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte* (Global, 1982; Ática, 1991). Também, de sua autoria, é *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva* (Comp. Letras, 1988; 2005).

denciários, em que o Brasil, lamentavelmente, se põe na vanguarda desses retrocessos, foi como um bálsamo de resistência acadêmica ter tido o privilégio de examinar, em dezembro de 2020, na comissão julgadora presidida pelo seu orientador, Tiago Bernardon de Oliveira, a dissertação de mestrado de Ana Carolina Monteiro Paiva sobre trabalho e cotidiano na estrada de ferro Madeira-Mamoré, nas primeiras duas décadas do século passado.

Em ótima hora esse excelente trabalho vem a público. E sua escolha em processo seletivo que culminou nesta edição em livro, pela UFPB, não constitui surpresa, para os que, como eu, tiveram a felicidade de lê-lo antes. Reafirmo aqui o que disse, sem nenhum exagero de retórica, durante nossa reunião de banca. No meio da parafernália de teses e dissertações, muitas vezes apressadas e lacunares, com que nos brinda a atual burocratização desqualificadora de nossa vida universitária, a pesquisa sóbria e o texto articulado de Ana Carolina colocam esse ensaio num patamar de excelência. E não me furto a dizer que, a rigor, seu nível se equipara às melhores teses de doutorado em ciências humanas que podemos acompanhar pelo Brasil fora e, também, alhures.

E isso, entre outros motivos, porque a autora fugiu, desde o início, do malfadado especialismo que

tem dominado boa parte de nossa cena acadêmica, e que se revela, com honrosas exceções, um fator de empobrecimento intelectual e de reprodução de discursos irrelevantes.

Aqui, não. E as leitoras e leitores deste livro logo poderão averiguar. A pesquisadora não foge à luta, e dá ao seu tema uma extensão cronológica e uma profundidade analítica dignas da grandeza da escolha.

E, junto com seus protagonistas, resgata-se a força epistemológica e crítica da história do trabalho. Fugindo tanto das armadilhas de micro-histórias muitas vezes sensaboronas – o identitarismo parece ser um mal crescente da fragmentação de “selfies” e egolatrias dispersas –, quanto dos teoricismos ao mesmo tempo redundantes e distantes da realidade, Ana Carolina vai, de trilho em trilho, descortinando o mundo esquecido de uma ferrovia emblemática, nos corpos sofridos dos seus construtores e trabalhadores e nas vozes que eles e elas nos legaram.

Além das fontes primárias textuais, da bibliografia geral e histórica ampla, a autora incorpora tabelas, mapas e imagens, essas últimas nas fotografias inesquecíveis, entre outros, de Dana Merrill. Tudo compõem um longo percurso, que poderá agora ser lido com pertinência pelos historiadores da área, mas

também pelo público interessado em boas narrativas críticas da história subterrânea do Brasil.

Pois, como pontua muito bem Ana Carolina em suas considerações finais: “(...) é preciso avançar e ir além da rememoração para viabilizar a reinserção destes trabalhadores, homens e mulheres, no palco da luta de classes e da narrativa histórica da ferrovia Madeira-Mamoré”.

Ter produzido este importante trabalho já é uma ação de resistência. Que se completará com a leitura ativa de muitíssimas pessoas que este livro atrairá.

São Paulo, agosto de 2021.

Introdução

A ferrovia Madeira-Mamoré foi objeto de escrita em literaturas de viagem, poemas, produções acadêmicas e catálogos fotográficos.

A pesquisa de Evandro Lopes (1995) configura um primeiro movimento de se compreender o cotidiano dos trabalhadores a partir das condições de vida, trabalho e morte. Francisco Hardman (2005, p. 139-140) observou um aspecto que consiste no questionamento primordial para a proposta deste livro, a de que uma história do trabalho sobre a Madeira-Mamoré ainda está para ser feita. Neste sentido, escolhi como objeto de estudo o “exército de trabalhadores” envolvidos no período da construção e funcionamento, sobre quem, para

o autor, esse “esquecimento havido revela-se tanto mais grave”.

O objetivo deste livro consiste em articular, sob a perspectiva do trabalho, a história da construção e funcionamento da ferrovia Madeira-Mamoré, em meio à estruturação de um sistema administrativo e às relações sociais de trabalho estabelecidas, como elementos fundamentais para a configuração do cotidiano dos trabalhadores da ferrovia, escolhendo para as análises aspectos considerados da vida cotidiana.

O norte de compreensão conflui nas discussões da história social do trabalho, contribuindo para os estudos sobre as experiências das pessoas “comuns” e de suas reações a estas experiências no cerne das análises sobre ação social.² Aventurando-se nas experiências históricas, esta pesquisa tenta trazer para os estudos sobre a ferrovia os “homens e mulheres cuja existência é tão frequentemente ignorada, tacitamente aceita ou mencionada apenas de passagem na principal corrente da história” (SHARPE, 1992, p. 42).

Duas concepções teóricas centrais estão interligadas e norteiam as análises: trabalho e cotidiano. Investigar o cotidiano a partir do ângulo das relações de

² De acordo com as considerações de Hebe Castro (1997) a respeito da História Social e Edward P. Thompson (1966) sobre a história vista de baixo.

trabalho é uma escolha em consonância com a perspectiva de Agnes Heller (2004, p. 32), que concebe organização do trabalho, a vida privada, lazeres e atividade social como partes “orgânicas” da vida cotidiana.³ Aqui, “cotidiano” é compreendido diferentemente da noção usualmente aplicada de sinônimo de “dia-a-dia” ou como pano de fundo para o desenrolar de acontecimentos rotineiros. É Silvia Petersen (1995) quem discorre sobre o cotidiano possuir um significado flutuante em que poucos autores se propõem a uma reflexão teórica mais abrangente como forma de ruptura com o sentido comum e genérico de “vida de todo dia”. Para Petersen, o cotidiano não se esgota pela repetição e pela rotina, é o momento de vida onde se dão as interações e subversões imprevistas. É ancorada nessa percepção que buscarei compreender a categoria de cotidiano como uma rede de relações pautadas no trabalho analiticamente significativas, ultrapassando a ideia de um conjunto de características meramente fenomênicas da vida dos trabalhadores.

O estudo abrange as duas primeiras décadas do século XX. O ano de 1907, marca o envio pela empresa construtora das primeiras turmas para a

3 Cito ainda a importância dos estudos de Maria Izilda Matos (2019), Sidney Chalhoub (2012), Maria Inez Machado Pinto (1994) e Maria Auxiliadora Guzzo Decca (1983).

região, atuando nos serviços iniciais. Em 1919, o norte-americano dirigente da Companhia Madeira-Mamoré, o empresário Percival Farquhar, fora substituído por W. Cameron Forbes, iniciando uma nova fase da ferrovia administrada por acionistas ingleses que tentariam reaver o capital aplicado na obra.

O recorte espacial limita-se à estrutura física montada pela Companhia Madeira-Mamoré e empresa construtora para os trabalhos da ferrovia. A estrada de ferro inicia em Porto Velho e segue até o ponto final na cidade de Guajará-Mirim. Entre os dois pontos, constituiu-se vários entrepostos, acampamentos, vilas e cidades criadas a partir da implementação da ferrovia. As análises se centram principalmente dentro de um espaço limitado em Porto Velho, local de maior implementação da estrutura da ferrovia. A esse espaço denomina-se “cidade-empresa”, “complexo central” ou “complexo administrativo da ferrovia”.

Os títulos dos capítulos são versos de poemas do trabalhador R. S. Stout. São os poemas “Despertando em Porto Velho”, “O homem que sabe” e “Algumas palavras de conforto aos companheiros que sofrem na quarentena”, escritos entre 1909-1911, que compõe *The Dana Merrill Collection* da *New York Public Library* e estão na obra de Gary e Rose Neeleman (2011). A ideia

foi conciliar os objetivos dos capítulos com as próprias palavras do componente principal desse estudo, os trabalhadores.

Muitos ajustes foram feitos nesse texto para que se transformasse em livro. Tópicos, notas de rodapé, materiais como fotografias e análises tiveram que ser cortadas, sintetizadas ou adaptadas. De modo que, para o leitor com maior interesse no aprofundamento das discussões sugiro a leitura da Dissertação, disponibilizada para acesso público no repositório da Universidade Federal da Paraíba⁴.

O livro está dividido em quatro capítulos. O *Capítulo 1* trata da estruturação do sistema de trabalho a partir do processo de recrutamento dos trabalhadores para a construção da ferrovia; a divisão técnica, social e hierárquica do trabalho; e a discussão sobre a força de trabalho a partir da etnia e gênero. No *Capítulo 2*, discute-se a organização espacial a partir dos espaços de trabalho, moradia e agrupamentos; e as sociabilidades entre os trabalhadores, na interseção com os habitantes de Porto Velho. No *Capítulo 3*, investiga-se as normas de conduta, aparatos de controle, os tipos de conflitos, as resoluções e atuação da Justiça Pública. Por fim, o Capítulo 4 centra-se nas reflexões sobre as condições sanitárias;

⁴ Link de acesso: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/20305>

medidas profiláticas; atuação da estrutura médico-sanitária estabelecida pela Companhia e poderes regionais/nacionais; e os impactos da produtividade em acidentes de trabalho e na saúde mental dos trabalhadores.

A construção da ferrovia Madeira-Mamoré foi constituída e apresentada como um empreendimento pioneiro, heroico, civilizatório e moderno em suas tentativas anteriores e na efetiva construção, simbolizando a cidade criada com a implementação da linha férrea, Porto Velho. No entanto, a construção constituiu-se a partir de uma outra face pouco abordada, a do processo de exploração do trabalho humano.

Antes de uma história da ferrovia, este é um estudo sobre o cotidiano estabelecido aos e pelos trabalhadores e trabalhadoras dessa ferrovia.

“Bem-vindos, insanos estranhos”

Trabalho, meu irmão, sempre trabalho:
O trabalho jamais acaba.
Trabalha, meu irmão, é a tua pugna:
O trabalho não acaba nunca.

B. A. Bourbel, *Work*

O estabelecimento de inovações tecnológicas, visando uma conexão produtiva e comercial sob a égide do capital industrial, produziu significados novos enquanto símbolos da emergente modernidade e progresso, noções que potencializam os discursos políticos entre os séculos XIX e XX, era do triunfo do capital.

Os trilhos de ferro são traços característicos de nações em expansão, como os Estados Unidos, com um surto de crescimento através da construção de vias de comunicação, que ligariam os longínquos territórios do país, alterando os padrões de tempo, comercialização e hábitos de trabalho, como reporta Eric Hobsbawm

(1986). Em meio a esse processo de expansão do capitalismo, novos padrões de exploração do trabalho também são estabelecidos por todos os continentes (WOOD, 2001, p. 13)

Ana Cristina de Oliveira Garcia (2009) situa o Brasil no contexto do imperialismo e divisão internacional do trabalho. Formalmente soberano em termos políticos, o Brasil do início do século XX manteve-se como exportador de produtos e recursos primários e importador de bens industrializados. Com isto, se configurou como dependente e subordinado aos ritmos e interesses do capital externo, o que impediu o desenvolvimento de um setor industrial competitivo próprio em escala internacional, abrindo os caminhos para os países estrangeiros controlarem os seus projetos de infraestrutura.

Entre esses projetos estavam as companhias de eletricidade e transporte ferroviário, atividades concebidas como áreas de responsabilidade pública, mas cujo domínio do setor era estabelecido através de concessões emitidas pelo governo federal. Nesses espaços de investimento de capital de infraestrutura, as “atividades de serviços” eram criadoras de “um novo espaço de subordinação do trabalho” (CRUZ, 1990, p. 12).

Isto posto, a ferrovia Madeira-Mamoré foi uma das iniciativas desse projeto maior de modernização. Do edital de 1905, organizado pelo governo brasileiro, coube a concessão para Joaquim Catrambi, que passou a responsabilidade da construção a Percival Farquhar, fundando em 1907, nos Estados Unidos, a *Madeira Mamoré Railway Company*, e assinando com o governo brasileiro, em 25 de fevereiro de 1909, um contrato de arrendamento da estrada de ferro por um período de 60 anos, a contar de 1º de julho de 1912, ano previsto para conclusão dos trabalhos.

Logo, em 1907, iniciou-se a construção da Madeira-Mamoré. Em 1908, foi alterado o que havia sido disposto no *Tratado de Petrópolis* a respeito do ponto inicial da ferrovia: agora, o ponto inicial seria Porto Velho e não Santo Antônio. Santo Antônio, em comparação a Porto Velho, representava os fracassos das tentativas anteriores de construção, enquanto Porto Velho seria erguida pelo capital estrangeiro, instituindo um novo marco à região do Madeira.

Percival Farquhar, formado em engenharia e exercendo atividades empresariais, participou da administração de várias empresas nos Estados Unidos e nos anos de 1900 obteve concessões para abastecimento de eletricidade e construção de ferrovias em Cuba e

na Guatemala. Farquhar tinha experiência no ramo de exploração dos serviços na América Latina, onde atuava dentro do jogo de interesses econômicos e políticos. Sua primeira atividade empresarial no Brasil ocorreu em 1904, com a fundação da *Rio de Janeiro Light & Power*.

De acordo com seu biógrafo (GAULD, 2006, p. 132-133), o estadunidense Percival Farquhar investiu nesta que seria a terceira e última tentativa de construção da ferrovia por acreditar “no mito de que era fácil construir grandes fortunas na Amazônia”, possuir fascínio “por desafios à tecnologia e ao capitalismo do século XX” e estar amparado pela forte “plataforma tecnológica ferroviária dos Estados Unidos”. Havia nestes empresários e financistas, como Farquhar, uma conjunção de “otimismo tecnológico e modernizador”, patriotismo de “tomar posse” de todo o território nacional e “motivação propriamente financeira” pelo “desejo do lucro” criada, na fase histórica econômica norte-americana conhecida como *The Gilded Age*.⁵

A *Brazil Railway Company*, constituída em 1906, nos Estados Unidos, era um *holding* formado por um grupo de empreendedores, investidores e criadores

⁵ De acordo com José Augusto Drummond (2013), ao discorrer sobre *Railroaded: the transcontinentals and the making of modern America*, estudo de Richard White (2011).

de empresas ferroviárias, que também era chamado de “grupo de Farquhar” ou “Sindicato Farquhar” (CORRÊA, 2017, p. 4), no sentido de um agrupamento de empresários. O funcionamento da *Brazil Railway Company* consistia no controle direto ou indireto das empresas ferroviárias, adquirindo boa parte das ações em nome de alguma ou várias empresas que faziam parte desse *holding*.

Esse *holding* assumiu concessões de ferrovias pelo Brasil e se firmava por atividades econômicas que garantissem a efetividade das ferrovias através da geração de lucros. Para isso, criava-se uma estrutura de atividades interligadas e interdependentes possibilitada pelo “modelo de concessão ferroviária brasileira” (CORRÊA, 2017, p. 5), que concedia para a empresa direito de exploração das terras de ambos os lados da linha, liberação de tarifas, perdão de dívidas, garantias, isenção de impostos e apoio e favores menores de governos locais (DRUMMOND, 2013, p. 181). A infraestrutura criada pela *Brazil Railway Company* se baseava em três atividades:

(...) transporte (que era a atividade principal), a colonização (para atrair pessoas para trabalhar nos empreendimentos e gerar movimentação de capital) e atividade extrativista e/ou de de-

envolvimento de base – como o extrativismo da madeira e serralherias para a venda de dormentes para ferrovia, ou para carvão (CORREIA, 2017, p. 5).

Três meses após o início dos trabalhos de construção da ferrovia Madeira-Mamoré, em 1907, foi fundada a *Companhia Madeira-Mamoré Railway*, que seria a responsável pela construção da ferrovia, com capital acionário dividido entre a *Brazil Railway Company* e a *Port of Pará*, sendo Percival Farquhar chefe do conglomerado de empresas.

Para atuar nas três atividades acima descritas, Farquhar criou companhias subsidiárias para a atividade extrativista da *Madeira-Mamoré Railway Company* e complementar à atividade principal, que era a própria ferrovia: *Guaporé Rubber Company*, *Madeira-Mamoré Trading Company* e a Companhia de Navegação da Amazônia, que atuavam na exploração da borracha, transporte de suprimentos para os seringueiros, administração da fábrica de gelo, tinturaria, sistema de cabos para transportar objetos de/para Porto Velho e navegação (GAULD, 2006, p. 190).

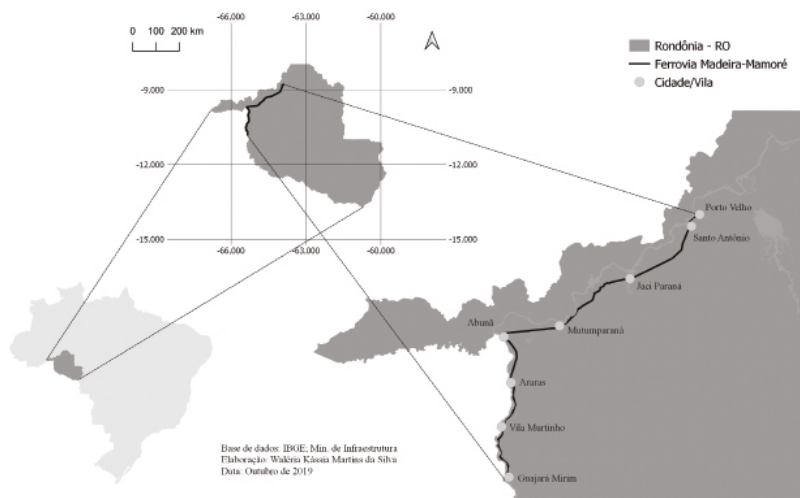
Porém, o mesmo ano de inauguração da ferrovia, 1912, marca o início do declínio do principal produto a

ser escoado pela ferrovia: a borracha.⁶ A partir de então, os comerciantes do vale do alto Madeira e a Companhia entraram em conflito devido às tarifas da ferrovia.⁷ Analisaremos como foi estruturada a organização do trabalho a partir do recrutamento dos trabalhadores, com os tipos de anúncios e ofertas de salário, os fluxos migratórios e a divisão técnica, social e hierárquica do trabalho da força de trabalho.

6 Em 1876, o botânico inglês Henry Wyckam contrabandeou sementes de seringueira, planta de onde se extrai o látex para a produção da borracha natural, para a Inglaterra. Isto levou ao início da plantação, em 1895, nas *plantations* asiáticas, até então domínio do Império Britânico. Os primeiros resultados logo foram perceptíveis no preço da comercialização da borracha devido à mão-de-obra barata utilizada pelos ingleses em comparação com a mão-de-obra do vale amazônico (o seringueiro, trabalhador “livre”, e, portanto, mais caro). Na disputa pelo mercado internacional, a borracha brasileira perdia espaço.

7 Para a Bolívia, a conclusão do Canal do Panamá, em 1914, permitia que suas duas ferrovias que desciam do altiplano para o litoral despachassem seus navios, já não era mais tão necessária a ferrovia Madeira-Mamoré (FERREIRA, 1969, p. 115).

Imagem 1. Mapa localizando a Estrada de ferro Madeira-Mamoré.



Recrutamento

Para organizar um exército de trabalhadores e iniciar as obras, era necessário montar uma campanha de recrutamento, promovida pela Companhia e a empreiteira construtora *May, Jekyll & Randolph*, formada pelos norte-americanos Robert H. May, Arthur B. Jekyll e John Randolph – que haviam trabalhado na construção

do Canal do Panamá –, para mobilizar prioritariamente trabalhadores que tivessem experiência nos trópicos.⁸

Segundo Ferreira (2005, p. 208), Robert H. May, Arthur B. Jekyll e John H. Randolph eram “componentes altamente especializados em construções de ferrovias na América Central” e descritos como “associados de Farquhar”. Robert May organizava os suprimentos e recrutava os operários, passando grande parte do tempo em Manaus e Itacoatiara, ponto de baldeação de homens e suprimentos para a ferrovia. Arthur Jekyll e John Randolph ficavam em Porto Velho, controlando os trabalhos de construção, mas Randolph logo se retirou de Porto Velho, ficando Jekyll como o único responsável no canteiro de obras da Madeira-Mamoré.

A partir de 1907 montou-se um esquema que acabou por introduzir, a cada mês, novas levas de trabalhadores para substituir os mortos ou os que, concluídos os contratos ou receosos do trabalho, não quisessem permanecer na região.

Para chamar atenção de uma nova força de trabalho, foram utilizados os anúncios em jornais e,

8 Conforme Ferreira (1969), “o mais popular deles era mr. May, mantinha contacto com todo o pessoal. Mr. Jeckey era técnico e Mr. Randolph, contabilista”. Somente a partir de 1910 Randolph entra como sócio.

como pontua Manoel Ferreira (2005), o aliciamento por agentes especiais espalhados em diversas partes do mundo, tendo como público alvo três grupos: os europeus, que iriam para a região com a esperança de se tornarem agricultores após a conclusão da estrada; os sujeitos provenientes de países de padrão de vida inferior ou que estivessem passando por uma crise econômica causadora de um excedente de mão-de-obra; e os aventureiros e viajantes “livres”, que eram atraídos àquelas terras pelas riquezas que as representações feitas sobre o vale amazônico no início do século XX prometiam.

Nos Estados Unidos, os anúncios de oferta de emprego figuravam no jornal *Engineering News*, entre 1908 e 1910, dirigido ao público especializado vinculado às engenharias. O anúncio *R. R. Engineers with Tropical Experience* fora redigido pela agência *The New York Engineering*, oferecendo empregos para a formação de turmas de Exploração, Locação e Construção, trabalho que levaria cinco anos com contrato anual. Dos elementos atrativos, todas as despesas de deslocamento de ida e volta em primeira classe e atendimento médico inclusos, requerendo um ano ou mais de experiência nos trópicos.

Os anúncios causavam efeito, segundo o futuro escriturário Frank Kravigny: “os homens estavam descendo para as selvas da América do Sul – homens com e sem experiência tropical ou ferroviária, e muito poucos deles haviam retornado vivos para relatar qualquer experiência que tivessem adquirido” (KRAVIGNY, 1940, p. 2).

O método de aliciamento a partir de anúncios não era algo novo para o recrutamento da força de trabalho. Na tentativa anterior de construção da ferrovia, liderada pelos ingleses em 1877, também circularam pelos Estados Unidos anúncios convocando trabalhadores, levando “milhares às portas dos escritórios dos construtores P & T Collins na disputa por vagas” (CÂNDIDO, 2019, p. 159).

Em seus relatos, Henry Tomlinson menciona como ocorreu sua própria contratação entre 1909 e 1910. A partir de telegrama sobre o anúncio de uma vaga para escriturário nos trópicos, fez uma entrevista de emprego, em que foi observada principalmente sua “boa condição física”.

Somam-se às formas de recrutamento por anúncios os contatos da Companhia e da empresa empreiteira no estrangeiro e em terras brasileiras com escritórios e, possivelmente, outros centros que pudessem recomendar os trabalhadores.

A experiência de ter trabalhado nos trópicos ou ao menos a de falar um idioma que pudesse ser útil para o desenvolvimento dos serviços na região não eram requisitos estritamente essenciais. Kravigny (1940, p. 157) compartilhou que, afora o espanhol ser a língua mais comum falada entre “os nativos”, ele desenvolveu conhecimento o suficiente sobre a língua portuguesa para os trabalhos de exploração dos terrenos durante sua atuação nos primeiros serviços da Madeira-Mamoré.

Havia uma restrição de idade, como demonstra o primeiro dos relatórios médicos, firmado por H. P. Belt, em 1908, que não recomendava o recrutamento de trabalhadores com menos de 18 e mais de 45 anos de idade. Mas na prática, a faixa etária real na linha férrea chegou a variar entre os 13 aos 70 anos. Além disso, em 1910, um engenheiro diplomado pela Universidade de Illinois conseguiu induzir vários jovens, “a maioria de uma turma de formandos a juntar-se ao comando da EFMM.” (GAULD, 2006, p. 189).

Charles Gauld (2006, p. 138) narra que houve o empenho do próprio Percival Farquhar, juntamente com Antonio Lavandeyra, engenheiro cubano-americano, e T. B. Southgate, gerente-geral inglês da *Port of Pará*, no “recrutamento de operários e profissionais qualificados”, tanto para as obras do porto do Pará, como para a ferrovia Madeira-Mamoré.

Enquanto Frank Kravigny lia os anúncios no *Engineering News*, em Nova York, em 1907, Francisco Ferreira Brandão, em terras manauaras, conversava com o sr. Leão, um caixeiro-viajante, que propôs ao maranhense ir para Santo Antônio, já que em breve seria retomada a construção da Madeira-Mamoré. Francisco apresentou-se já na primeira leva de trabalhadores composta, em sua maioria, por brasileiros. O sr. Leão era um agente da Companhia que ganhava dez mil-réis por pessoa que conseguisse aliciar.

Como ele, aliciadores a serviço da Companhia faziam o mesmo com trabalhadores de outras partes do mundo. Em 1911, o grego Antonio Psarudakis e outros residentes da ilha de Creta tomaram conhecimento pelo conterrâneo João Frangulach das vantagens de trabalho na Madeira-Mamoré. Logo depois, 68 gregos, incluindo Antonio Psarudakis e Manuel Manussakis, se dirigiram a Porto Velho. O que eles descobriram na chegada à região era que João Frangulach atuava como aliciador, recebendo oito libras por indivíduo grego que conseguisse trazer para a construção.⁹ Em Lisboa e pela França, Frangulach continuava o aliciamento enviando

⁹ Antonio Psarudakis relata que João Frangulach havia se destinado à construção do Canal do Panamá fugindo após assassinar o diretor da alfândega do porto de Moclo, na ilha de Creta. Abandonando o serviço no Canal, chegou para a construção da ferrovia em 1910, onde passou da função de trabalhador braçal para aliciador.

outro grego até Creta para recrutar mais trabalhadores e extorquindo auxílio para as passagens.

Os aliciadores estavam espalhados nos mais distintos pontos do globo e presentes em diferentes círculos sociais. Em 1909, no Brasil, o italiano Trivério Quinto foi abordado por um “agente especial” da Companhia que pagou os custos de sua passagem do porto de Santos até Santo Antônio para se juntar à força de trabalho. Estes intermediários movidos por interesses financeiros ocupavam as brechas, atuando como “recrutador de trabalho” (*labour recruiter*), “o agente ou contratador” que florescia entre “uma grande demanda por trabalho de um lado” e “uma população ignorante das condições no país escolhido de outro” (HOBSBAWM, 2000, p. 208).

Os recrutadores também agiam nas obras em fase de conclusão:

Había muchos españoles llevados de Cuba y Panamá, cuyo canal se habia terminado. Como para atraer gente a parajes tan inhóspitos había que hacer propaganda em los puntos donde las empresas querían atraer a esa gente; dar los pasajes gratis y aun entregar a los pretendientes certa cantidad inicial, todo lo que habia de más podrido em Cuba, Panamá, Jamaica y otras islas del Caribe, fué a dar allí com sus costillas (BOUZAS, 1950, p. 32).

Em 1908, segundo o engenheiro A. F. Nye (1922), era aguardada a chegada de 350 homens – entre contramestres, ferreiros, cozinheiros e capatazes – que iam sendo dispensados dos seus trabalhos em Cuba. Para Ferreira (2005), a intenção dos empreiteiros era enviar periodicamente um navio a Cuba para trazer mais “trabalhadores com prática” à medida que os trabalhos de locação o permitissem. A propaganda era feita ressaltando a oportunidade de trabalho e a concessão de “vantagens”, como passagens gratuitas e adiantamento do pagamento.

É importante perceber como alguns anos depois a regulagem entre oferta de empregos e demanda por braços constituiu cenários diferentes do início da construção, quando se precisava cada vez mais de levas de força de trabalho para suprir os inválidos, mortos e desistentes. Em 1913, quando os serviços mais intensos de exploração, locação e construção da ferrovia, que necessitavam de demasiada mão-de-obra, haviam sido realizados, o recrutamento passou a ser para manutenção da ferrovia:

Leite de tal, contractante de serviços da estrada de ferro Madeira Mamoré, alliciou em fins de agosto, nesta capital, cerca de trinta homens para aquelles trabalhos, os quaes fez embarcar a dez de setembro no Rio Machado, com destino a Porto Velho, sendo ali entregues ao contrac-

tante José Ribeiro. (...) E ao chegarem estas, determinaram que nada fosse feito, ficando, por isso, despedidos os trabalhadores, a quem, segundo afirmam os nossos informantes, foram negadas passagem de retorno.

Agora o cenário era de desperdício de força de trabalho recrutada, em que neste caso não fora ofertado mais mecanismos de “vantagens” de pagamento de passagens de retorno, pois “há mais operários que aqueles que à burguesia interessa empregar”, estando estes “desprovidos de quaisquer recursos, passando grandes amarguras a morrer de fome”.¹⁰ Assim, os homens aliciados por Leite de tal seguiram a pé para o Abunã, encontrando enfermidades, miséria e morte. O investimento da Companhia no emprego específico de operários braçais era baixo, o que facilitava sua dispensa sem acarretar maiores prejuízos.¹¹

Ainda sobre o processo de contratação, é perceptível que desde o início do recrutamento, seja por meio do aliciamento como a contratação, há a venda do discurso de um trabalho que é necessário, inadiável, valorizando a participação do sujeito na realização

10 Nas regiões do Madeira. *Jornal do Commercio*, Amazonas, 15 out. 1913.

11 “A introdução de um trabalhador representava a importância de 186\$000; a de um profissional estrangeiro, 930\$000” (NOGUEIRA, 1959, p. 38).

de uma obra de proporções colossais para o progresso humano.

Eu não compreendi o trabalho ao todo. Não o compreendo agora. Brewster deixou muita coisa de fora. Não havia nem começo nem fim. Dificilmente um centro. (...) que a simples indicação transmitia uma sensação de um enorme empreendimento, difícil, importante e necessário (TOMLINSON, 2014, p. 252).

A ideia passada era a de um trabalho árduo, mas recompensante, porque é um “empreendimento” inovador, mesmo que o recrutado fosse mais um no exército de homens guiados por “grandes financiadores” e “generais”:

Mas pelo menos eu faria parte do trabalho, um daqueles homens fazendo parte desse importante empreendimento para as futuras gerações. Esta é uma ideia compartilhada por um grupo. (TOMLINSON, 2014, p. 252).

Este tipo de discurso presente no relato de Tomlinson estava presente na imprensa norte-americana, cuja tônica dos artigos não feria os interesses econômicos da Companhia. Já a atuação da imprensa brasileira dava expressão para outros acontecimentos, como o navio que partiu de Cuba com 350 homens. Em sua chegada ao

Pará, em 1908, apenas 65 destes homens continuaram a viagem até chegar no canteiro de obras da ferrovia. Entre as razões para a debandada, figura o suposto sensacionalismo da imprensa no trato sobre condições sanitárias das obras.¹² Esses artigos ainda teriam ganhado repercussão internacional, sendo “reproduzidos pela imprensa de todo o Brasil, Portugal, Hespanha e Italia”, segundo A. F. Nye (1922, p. 3).¹³

Estas cenas de desistência e retorno dos trabalhadores regularmente aconteceram nos anos iniciais da construção. Isso atrasava o andamento dos serviços, mas não era de longe um impedimento para o capitalista Farquhar. Com as dificuldades de recrutamento em países que proibiram ou limitaram o fluxo emigratório em consequência das notícias, esta restrição parece ter ajudado o empresário a recrutar para a ferrovia “centenas de caboclos – camponeses rijos e seringueiros mestiços dos arredores de Belém” (GAULD, 2006, p. 138).

Portanto, o que se tem é um recrutamento de força de trabalho, primeiramente realizado através de

12 “Os jornaes do Pará publicaram sensacionais artigos sobre a mortalidade nos trabalhos da construcção” (NYE, 1922, p. 3); “o navio foi inundado por rumores e folhetos tão alarmantes sobre as febres rio acima” (GAULD, 2006, p. 138); “os jornais do Pará juntaram-se ao povo com publicações exageradas” (FERREIRA, 2005, p. 210)

13 Lopes (1995, p. 10) observa que “o Estado brasileiro não intervia na formulação de contratos entre patrões e empregados”.

anúncios, contatos e aliciamento; por agentes especiais, recrutadores, empresários e outros ligados ou não à ferrovia, que recebiam por cada sujeito recrutado; nos portos, universidades, escritórios e demais espaços nos países estrangeiros e no Brasil.

Salários

Um elemento fundamental e atrativo no processo de recrutamento consistia nos salários ofertados. O “atrativo” configurava o “essencial” para a sobrevivência, uma vez que o capitalismo constitui o mercado de trabalho como condição compulsória para a sobrevivência do crescente exército de trabalhadores expropriados dos meios de produção. Afinal, o “operário moderno” que aparenta ser livre por não ser vendido de uma forma definitiva de um proprietário para o outro, aos poucos, pela jornada de trabalho, “vende-se ele mesmo” (ENGELS, 2010, p. 121).

Segundo Kravigny (1940), os escriturários em Nova York recebiam na época um salário de cerca US\$65,00 mensais, mas, para induzir um escriturário a ir para a construção da ferrovia, os aliciadores ofereciam US\$150,00, com as viagens de ida e volta em primeira classe e a estadia pagas pela Companhia, enquanto para

outras funções o salário poderia chegar a US\$300,00, como engenheiros chefes e médicos.¹⁴ Estampavam nos anúncios ainda os valores oferecidos mensalmente para Chefe da Divisão, US\$250,00; Homens de Trânsito, US\$200,00; Niveladores e Topógrafos, US\$175,00; Desenhistas, US\$150,00.

Para os trabalhadores operários, o pagamento feito pela jornada de trabalho de um dia também se destacava. Enquanto em Barbados os trabalhadores recebiam menos de 1 shilling por dia, na construção da ferrovia na Amazônia chegou a ser oferecido pagamento de até 8\$000 réis em determinadas funções, o que equivaleria a 12,80 *shilling* por dia.¹⁵ Vejamos um trecho do relato do engenheiro A. F. Nye sobre o ano de 1908: “toda a construção soffreu pela necessidade de angariar

14 Consta na segunda cláusula do contrato: “a Companhia Ferroviária pagará seu salário e transporte por rota direta e lhe fornecerá ou pagará por sua subsistência, hospedagem e atendimento médico necessários a partir da data de sua partida de Nova York até seu retorno ao mesmo porto fornecido” (KRAVIGNY, 1940, p. 12).

15 Segundo Kravigny (1940), 8\$000 equivalia a US\$2,40 (moedas de ouro americanas) por dia naquela época. Para Hugo Ferreira (1969), quase todos os ordenados eram calculados na base do dólar, que naquela época equivalia a 3,250 réis, enquanto a libra era cotada em 12,500 réis. Para se ter uma noção do caso da oferta salarial aos por ele denominados barbadianos, 20 *shillings* (aproximadamente 20 dias de trabalho) equivaliam a 1 libra. Considerando estes dados, foi possível chegar ao cálculo de que 8\$000 réis equivaleriam a 12,80 *shillings*, ou seja, a 12,8 vezes mais o que um trabalhador barbadiano recebia em sua terra natal para vir trabalhar na construção da Madeira-Mamoré.

trabalhadores de valor inferior, principalmente negros das Antilhas inglesas, aos quaes foi preciso pagar altos salários diários” (NYE, 1922, p. 3). O entendimento é de que o elevado pagamento configurou uma situação atípica em que foi preciso garantir uma força de trabalho específica para um momento crucial da construção.

Algumas alterações nos preços do salário estavam previstas no contrato do trabalhador. Na terceira cláusula havia a especificação de que qualquer período de licença solicitado, após cada doze meses de serviço contínuo, o salário seria a metade do que havia sido acordado e pago apenas quando o contratado retornasse aos serviços. Além disto, a quarta cláusula garantia que a demissão dos serviços poderia ser feita a qualquer momento por incompetência, sempre que o Engenheiro Chefe achasse necessário ou quando entendesse que seu comportamento ferisse os interesses da Companhia (KRAVIGNY, 1940, p. 12).

Os acordos ou contratos firmados e assinados pelos trabalhadores assemelham-se quanto às normas e valores salariais, mas diferem-se quanto ao pagamento das viagens a ser descontado de seus salários, como Tomlinson e Kravigny que não arcaram com os custos;

e quanto à terceira cláusula sobre férias, concebível para quem sobrevivesse a um ano de trabalho.¹⁶

Havia a possibilidade dos trabalhadores desertarem em prol de outras ofertas de trabalho, devido à variação dos valores de pagamento. De acordo com Manoel Ferreira (2005), a Companhia pagava aos operários a jornada de 4\$000 réis, equivalente a US\$1,50, enquanto nos seringais essa jornada poderia render 7\$000 réis, ou US\$2,30, oferta que chegava quase ao dobro da proposta pela Companhia. Em 1910, registra-se que pela jornada de trabalho de dez horas diárias os “trabalhadores” recebiam 8\$000, e os “tarefeiros” entre 8\$500 a 16\$000 réis, em comparação com o realizado nos seringais, onde os trabalhadores poderiam ganhar de 17\$000 a 100\$000 réis por jornadas menores, de apenas quatro horas (FONSECA, 2017, p. 185).

Com a alta do preço da borracha, em 1910, intensificou-se a debandada para os seringais e Farquhar encontrou dificuldades para manter os operários na ferrovia:

16 Frank Kravigny (1940, p. 168) sobre a sua experiência de poder sair de férias durante o ano de 1910: “Aqui estava um exemplo raro da conclusão de um ano de trabalho na selva com a saúde dos melhores; bem abastecido com dinheiro por causa do meu salário ao longo do ano; as despesas pagas para Nova York, bem como o salário a ser pago pelos meus três meses de férias”.

Agora, o que se via era uma multidão de caboclos, inclusive os retirantes da seca do nordeste, optando pelo trabalho de extração de borracha. Farquhar disse que o típico espírito de jogador dos latino-americanos, que os levava a jogar na loteria em vez de fazer poupança, também os fazia optar pela extração de borracha, apesar do risco de morrer de doenças. Na foz de cada riacho da zona extrativista havia sempre um comércio de algum mercador ganancioso, geralmente um imigrante levantino ou português, que mantinha seus fregueses seringueiros em permanente débito com ele, conforme observou Farquhar (GAULD, 2006, p. 187).

Entre dois tipos de trabalho e a “preferência” do contingente de trabalhadores, Farquhar tentava apresentar seu empreendimento como trabalho não-exploratório ou menos-exploratório, como se a estrutura da Companhia também não causasse aos trabalhadores situações de permanente débito.

Quanto ao “espírito de fazer poupança”, os salários dos trabalhadores eram consumidos através da alimentação, hospedagem, vestuário, hospital, tabaco, lavagem de roupas, apostas nos jogos de *poker* e ainda conseguiam enviar parte do salário para a família. No geral, o dinheiro era destinado para a própria subsistência, como viviam os espanhóis Eduardo Saavedra, Rafael Paredes Veiga e Heliodoro Fuentes:

(...) eram três bêbados decadentes. Eles só trabalhavam quando nenhum deles tinha um centavo; se conseguissem alguns dólares, faziam alguns suprimentos de batatas e bacon e acampavam no meio do mato. Lá eles filosofavam e discutiam política internacional até acabar a última batata (BOUZAS, 1950, p. 43).

No ano de 1911, devido à súbita queda no preço da borracha, a Companhia “conseguiu manter no emprego 500 trabalhadores não qualificados, com salário entre US\$4 e US\$6 dólares por dia, e cerca de 3 mil trabalhadores não qualificados, locais ou importados (...) com diárias entre US\$1,60 e US\$3 dólares, com alojamento incluído”, segundo relata Gauld (2006, p. 190). O aumento das diárias funcionava como regulagem para garantir uma força de trabalho suficiente para o andamento do serviço.

Em 1925, com novo aumento da borracha, a Companhia continuaria a ter que lidar com trabalhadores que abandonavam os acampamentos com destino aos seringais, agora encarregados da conservação da linha férrea:

Os trabalhadores que se dedicavam ao serviço da lenha, estão igualmente abandonando os seus postos, de modo que, dentro de pouco tempo, sentiremos inevitavelmente uma gran-

de crise, porque com a falta de braços, a vida vai ainda mais encarecer. (...) Parece, que estão todos aturdidos com a alta do preço da borracha, pensando somente nos lucros extraordinários da sua exploração (...) Não será exagero prevêêr que tenhamos até paralisação do tráfego da entrada de ferro, á falta de combustível, pois que escasseia a lenha, dada a insignificante quantidade de operários que se encarregam do seu preparo.¹⁷

As funções de trabalho citadas pela notícia que estão se dispersando são as menos qualificadas, porém de grande importância no período da construção e funcionamento da ferrovia e que sempre foram um desafio para a Companhia manter em seus serviços.

Apesar da concorrência com os seringais, a ferrovia continuava a incorporar trabalhadores assalariados da região. Em 1914, o espanhol Benigno Bouzas, ao avaliar que ganhava “muito pouco” trabalhando em um hotel em Santo Antônio, decidiu seguir pelos acampamentos da ferrovia:

Acampamento 3, não houve vagas; campos 4, 5, 6, 7 e 8, idem. Não havia empregos para mim. No acampamento 8 estava meu primo José Cortizo, funcionário do armazém. Ele ganhava trezentos mil réis por mês com comida.

¹⁷ *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 jul. 1925.

Parecia um excelente salário. Subi pela ferrovia, acampamentos 9, 10 e 11 (...) depois de conversar com o chefe, um norte-americano que falava um espanhol bastante compreensível, consegui um emprego como auxiliar médico. Cento e cinquenta mil réis de salário e comida. (BOUZAS, 1950, p. 41).

Após a conclusão da ferrovia, em 1912, essa dificuldade ocorria devido a desaceleração dos serviços outrora fundamentais.

Com serviços de manutenção e funcionamento, os salários sofreram ajustes, como relatou Hugo Ferreira (1969) ao tratar de seu desembarque pela primeira vez em Porto Velho, em 1913. Neste ano, as cifras para o trabalhador, ainda pagas pela jornada de trabalho diária, regulavam entre 6\$000 a 10\$000 (com pagamento de hora extra); para a função de Capataz variavam entre 15\$000 a 20\$000; dos empregados, o Agente de Estação recebia 625\$000, o Ajudante ganhava 400\$000, e o Conferente, 300\$000. O que ele denomina “mensalista” representava os empregados que recebiam entre 250\$000 a 700\$000, uma alta esperada para os primeiros anos de funcionamento, aquecendo o comércio da região. Com a eclosão dos conflitos da Primeira Guerra Mundial, a Companhia implementou providências de cortes de

gastos, uma delas, rebaixar em 25% do ordenado de todos os empregados.

Toda essa movimentação de um grupo de trabalhadores flutuante agindo de acordo com o preço da borracha e as variações dos salários se justifica dentro do processo de expropriação que leva ao operário vender-se como uma mercadoria, e “tal como uma mercadoria, seu preço aumenta e diminui” de acordo com a procura pela sua força de trabalho (ENGELS, 2010, p. 121).

Com os pagamentos calculados mensalmente ou pela jornada de trabalho, com base na produtividade, o pagamento era efetuado todo dia 15 do mês seguinte:¹⁸

A identificação era uma chapa metálica com as iniciais dos Contratistas, M. & J ou da Companhia construtora M-M Ry Co., numeradas o correspondente ao mês. Alguns que não tinham necessidade do dinheiro, guardavam as chapas e depois recebiam todas de uma vez, [...] quando se retiravam (FERREIRA, 1969, p. 45).

18 Como recorda Hugo Ferreira (1969, p. 61), durante o tempo em que, por acidentes de trabalho ou doença, estivesse impossibilitado de realizar os trabalhos, o empregado “de forma alguma, durante esse tempo figurava nas folhas de pagamento”. Era o dilema da produtividade: se estivessem no leito do hospital, não produziam, e, portanto, não eram pagos. Se viessem a óbito, a dívida era encerrada por si só. Se sobrevivessem, a dívida aumentava, porque ao sair do hospital estes trabalhadores precisavam de alimentação e outros suprimentos, recorrendo neste momento a um adiantamento de dinheiro, uma espécie de empréstimo, que seria paulatinamente descontado em seus salários.

Segundo Kravigny (1940, p. 101), as chapas metálicas eram um pequeno disco de latão com um número estampado e funcionavam como “etiquetas”, as quais a maioria dos homens carregavam em seus bolsos. Eram numeradas para identificação, pagamento, obtenção de suprimentos, adiantamentos em dinheiro (sistema de crédito) e estadia nos hotéis, pensões ou casarões. Estas chapas em posse dos trabalhadores, quando mortos, eram confiscadas para saldar dívidas dos sujeitos com a Companhia, recolhidas para pagamentos de custos – tabelião e escritório, por exemplo – e, por fim, se restasse alguma quantia, recolhida aos cofres do Estado do Amazonas.¹⁹

Para Hugo Ferreira (1969), este sistema de identificação funcionava sem distinções para todos, do gerente geral da ferrovia até o “trabalhador mais simples”. Consistia, portanto, não somente em uma das formas da Companhia identificar seus trabalhadores, mas também um dos meios para: distinguir “os seus” dos demais aventureiros e sujeitos atraídos pela ferrovia para o complexo ferroviário e dependências; e controlar a movimentação financeira dos salários pagos,

19 Processo civil (arrolamento). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira. nº 00024. Caixa 002. 1913.

principalmente aos operários, que recebiam pelo serviço diário, ao permitir as cartas de crédito.

O sistema de concessão de crédito, até a inauguração da ferrovia, parecia estar centralizado na administração da Companhia. A partir de 1912, outros estabelecimentos além dos pertencentes à Companhia passaram a realizar este sistema de concessão de crédito para os trabalhadores.

De modo que, ao desembarcarem para a construção, alguns trabalhadores já precisavam ampliar suas jornadas de trabalho para saldar os custos anteriores de seus deslocamentos até Porto Velho pagos pela Companhia.

Fluxos migratórios

O período de construção da ferrovia Madeira-Mamoré, entre 1907 e 1912, foi o mais intenso de fluxos migratórios para a região, dentro da temporalidade desse estudo, em alguns momentos com maior expressão de imigrantes, em outros, de migrantes das regiões Norte e Nordeste.²⁰ Isto porque foi o processo de exploração,

20 Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entende-se as regiões Norte e Nordeste dentro da divisão regional do Brasil em macrorregiões (Região Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste).

locação e construção da ferrovia que necessitava de um contingente maior de força de trabalho, tanto pela quantidade de serviços como pelos altos índices de mortalidade.

Tabela 1. Número de imigrantes chegados no Brasil por ano.

Fonte: *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 de janeiro de 1920.

Ano	Número de Novos Imigrantes chegados no Brasil
1907	67.787
1908	94.695
1909	85.410
1910	88.564
1911	135.967
1912	180.182
1913	192.683
1914	82.572

A *Tabela 1* indica que os anos de 1911, 1912 e 1913 concentram os maiores números de imigrantes para todas as regiões do país. Maria Izilda Matos (2019, p. 299) identifica que era esperado desse imigrante, considerado “laborioso, disciplinado, vigoroso”, que ele reabilitasse o ato de trabalhar, imprimindo “características

civilizadoras ao trabalho”, havendo uma predileção por esse tipo de imigrante na figura de trabalhador assalariado. Os sujeitos emigravam sobretudo por razões econômicas para escapar às más condições de vida, de modo que os pobres emigravam mais do que os ricos, quando as condições de vida se tornavam difíceis ou impossíveis, sendo assim esse imigrante pobre e trabalhador (HOBSBAWM, 2000, p. 209).

Conforme Ferreira (2005) e Hardman (2005), os anos de 1910 e 1911 são os anos que registram maior número de sujeitos “importados” para a ferrovia. Por “importados” entende-se tanto os brasileiros como estrangeiros registrados oficialmente pela Companhia. Vejamos a seguinte tabela:

Tabela 2. Número de trabalhadores contratados pela Companhia Madeira-Mamoré por ano. Fonte: *Brazil Railway Co.*, 1913; Ferreira (2005) e Hardman (2005).

Ano	Número de Homens Contratados pela Companhia
1907	446
1908	2.450
1909	4.500
1910	6.024
1911	5.664
1912	2.733
Total	21.817

Embora faltem-nos dados mais precisos, e considerando que os anos de construção (1907-1912) foram os de maior presença estrangeira na ferrovia, podemos dizer que grande parte dos números da *Tabela 2* corresponde aos imigrantes, restando uma pequena parcela de migrantes provenientes de várias partes do Brasil.²¹

Considerando os números acima como razoáveis, Hardman (2005, p. 164) e Ferreira (2005,

21 Esta divisão acontece porque a ferrovia é construída em um ponto que não há um núcleo populacional. Assim, qualquer sujeito de regiões vizinhas que se destinasse para a ferrovia estaria migrando.

p. 301) concordam que a estimativa seja maior do que o registrado, uma vez que:

(...) pelo menos 50% da força de trabalho efetivamente ocupada não possuía contrato formal com a empresa, mas era engajada por intermédio de subcontratantes ou composta de trabalhadores avulsos que chegavam ao local por conta própria, poderíamos calcular o número total de trabalhadores em mais de 30 mil. (HARDMAN, 2005, p. 164).

Ainda utilizando os relatórios da *Brazil Railway Company*, são identificadas cerca de quarenta diferentes nacionalidades que ocuparam funções na ferrovia, entre elas: brasileiros, espanhóis, antilhanos, portugueses, alemães, italianos, colombianos, americanos, bolivianos, venezuelanos, franceses, russos, cubanos, chineses, gregos, ingleses, porto-riquenhos, austríacos, mexicanos, turcos, árabes, peruanos, suecos, belgas, canadenses, chilenos, japoneses, dinamarqueses, escoceses, húngaros, irlandeses, noruegueses, panamenses, granadianos, argentinos, equatorianos e hindus.²²

Manoel Ferreira (2005) relata que em 1907 havia uma média de 140 trabalhadores brasileiros da

22 Informações obtidas na lista de óbitos por nacionalidade, de junho de 1907 a dezembro de 1912.

região Nordeste, principalmente do Ceará, que se encontravam na região amazônica devido ao fluxo migratório impulsionado pela borracha. Alguns se dirigiram à região devido à experiência de trabalho durante a construção da Estrada de Ferro de Sobral, em 1879-1881, e pelas expedições anteriores da Madeira-Mamoré, como a de Collins, em 1878. Além destes, havia os homens do Pará, Manaus e Santo Antônio, que circulavam em busca de trabalho.

O segundo semestre de 1909 foi marcado por uma expressiva presença dos germânicos, homens que, do ponto de vista do norte-americano Kravigny (1940, p. 48), eram mais determinados e dispostos do que “os Latinos e os negros”. Entretanto, a imigração germânica foi cessada após repercussões negativas sobre as situações de trabalho em que 600 homens partiram de Hamburgo e apenas 60 voltaram vivos.²³ Segundo o jornal, as autoridades alemãs publicaram avisos em Hamburgo “pedindo a todos os alemães que se recusassem a trabalhar no Brasil”, proibindo a imigração direta para a linha férrea da Madeira-Mamoré, posicionamento que foi seguido pela Espanha, Portugal e Itália.

23 Foram avisados que receberiam \$2 e não \$3, como constava no contrato. Com isso, tentaram retornar à Alemanha, mas adoeceram e, durante a viagem, “não havia remédio ou médico a bordo para atender às suas necessidades”. Tales of cruelty come from Brazil. *The Washington Times*, Washington [D.C.], 10 jan. 1910.

Nas informações sobre o ano de 1910, apresenta-se o seguinte panorama:

chegaram a Porto Velho, contratados pela companhia, 6.090 homens. Desses, 494 eram engenheiros, maquinistas, mecânicos e outras categorias profissionais afins, de diversas nacionalidades. O restante, 5.596, era constituído de operários, assim classificados por nacionalidades: brasileiros e portugueses, 1.636; Antilhas e Barbados, 2.211; espanhóis, 1.450; procedência desconhecida, 299 representantes de todas as nacionalidades” (FERREIRA, 2005, p. 212).²⁴

Nota-se que o autor pontua a chegada de 494 “engenheiros, maquinistas, mecânicos e outras categorias profissionais afins”, ou seja, de profissionais especializados, e acrescenta que estes são de “diversas nacionalidades”, sem diferenciações. Enquanto o restante, que configura a esmagadora maioria de 5.596, por sua vez, formam o grupo dos “operários” e são especificados não pelas suas funções, mas pelas suas nacionalidades.

²⁴ Há uma diferença entre o número de contratados em 1910 da *Tabela 2* (6.024) e a soma dos números mencionados na citação (que totaliza 6.090). Essas diferenças são comuns em vários relatórios do período da construção sobre os números de trabalhadores. Segundo Ferreira (2005), os dados contidos na *Tabela 2* foram publicados em fins de 1912 e não sofreram contestação.

Os maiores grupos de trabalhadores durante a construção vinham das ilhas das Antilhas e Barbados, Portugal, Espanha e do próprio Brasil. A presença de portugueses em serviços de construção ferroviária ocorria além da Madeira-Mamoré. Matos (2019, p. 72) analisa que os anos de 1910 a 1914 marcam a vinda do maior contingente de portugueses em São Paulo. Muitos desses portugueses se engajaram no setor de transportes e energia elétrica, exercendo funções de motorneiros, cobradores, carpinteiros, serralheiros, marceneiros, condutores, e eram preferidos para trabalhos nas ferrovias e obras do porto de Santos.

Porém, como explicar a imigração de trabalhadores das Antilhas e Barbados numa sociedade que havia eleito o imigrante europeu para “elevar a ‘raça brasileira’ através do branqueamento”? (ROCHA & ALLEYNE, 2012, p. 306).²⁵ O governo brasileiro criou barreiras para a limitação da imigração de trabalhadores provenientes da China, Índia e países africanos, através do decreto nº 538 de 28 de junho de 1890 sobre trabalhadores es-

25 Em termos biológicos, não existe “raça”. Segundo Antonio Guimarães (1995), como conceito construído historicamente, “raça” expressa por realidade natural preconceitos, interesses e valores sociais negativos. É usado para atribuir comportamentos, capacidades e habilidades inerentes a uma etnia como inferiores, classificando segundo critérios ambíguos e determinando restrições aos indivíduos. Essa concepção racista é desenvolvida e estimulada por políticas de Estado.

trangeiros, instituindo que “pessoas vindas da Ásia ou da África só poderiam ingressar no país mediante autorização específica” (ROCHA & ALLEYNE, 2012, p. 307). Mesmo com agentes fiscalizadores no cumprimento do decreto, muitos imigrantes desembarcaram no porto de Belém no início do século XX, contratados por companhias inglesas para “projetos como a ferrovia ou em outras obras de modernização das capitais do Pará e do Amazonas”.

A introdução destes imigrantes nos serviços da ferrovia foi justificada pela experiência que os antilhanos adquiriram nos trabalhos realizados no Canal do Panamá, no Canal Francês e pelas ferrovias de outras partes do mundo. Os funcionários do governo brasileiro permitiram o desembarque devido à dificuldade de se convencer trabalhadores para os empreendimentos da região.

Dentro desse processo de aliciamento, Rocha & Alleyne (2012) identificaram denúncias em jornais de Barbados (*Agricultural Reporter* e *Jamaica Gleaner*) sobre um recrutador de mão de obra chamado W. B. Spillers, dono de um cassino e conhecido pelas autoridades dos Estados Unidos por “recrutamento ilegal de trabalhadores [*labourers*] no Caribe para locais de trabalho em toda a América do Sul e Central, [que] veio a Barbados em maio

de 1910 com seu navio o *Oteri* e levou 160 barbadianos sem autorização legal ao Brasil para trabalhar para as empreiteiras da ferrovia” (ROCHA & ALLEYNE, 2012, p. 17). Por constituir maior contingente dentro da imigração das ilhas, este grupo passou a ser designado durante o período de construção até os dias atuais como “barbadianos”.²⁶

Após 1912, com a conclusão dos serviços de construção da ferrovia, houve uma alteração no quadro dos processos migratórios. A emigração não era necessariamente permanente, como analisa Hobsbawm sobre fins do século XIX:

Emigrantes – em que proporção não sabemos – sonhavam em fazer sua fortuna no exterior e depois voltar para casa, ricos e respeitados. Uma grande proporção – entre 30 e 40% – realmente o fez, embora na maioria das vezes pela razão oposta, porque não tinham gostado do Novo Mundo ou tinham tido dificuldades em lá se estabelecer. (HOBSBAWM, 2000, p. 210).

26 As Antilhas se subdividem-se em “pequenas Antilhas”, que corresponde a Barbados, Granada, Trinidad, Tobago entre outros; e as “grandes Antilhas”, que compreende o Haiti, Jamaica, República Dominicana e mais outros. Todos estes territórios resumiam-se, no contexto da construção da ferrovia e posteriormente, ao grupo de “barbadianos”. Cledenice Blackman (2015) e Maria Roseane Corrêa Pinto Lima (2006; 2013) propõem a utilização do termo “comunidade antilhana”, por abranger não somente Barbados, mas as demais ilhas caribenhas que também constituíram fluxos imigratórios intensos para a região do alto Madeira.

Acrescentamos a esses motivos os vínculos familiares deixados nos países de origem e a inserção desses homens no mercado de trabalho composto por uma rede de empreendimentos, como construções e serviço de ferrovias, portos e canais, que gerava a mobilidade desse “exército de proletários nômades” (HARDMAN, 2005, p. 152) quando recrutados. Isto permitia ao capitalista, sempre que necessário, convocar o serviço de homens experientes em que seu trabalho fora testado anteriormente e aprovado.

Por outro lado, isto não anula a existência de “movimento não-permanente temporário”, por estações ou meramente nômade, características que Hobsbawm (2000) considera recorrentes na construção das estradas de ferro. Muitos estrangeiros que haviam imigrado para a construção da ferrovia podem ter permanecido trabalhando para a Companhia, principalmente em Porto Velho, ponto central da Madeira-Mamoré. Vejamos a *Tabela 3*:

Tabela 3. População de Porto Velho em 1917.Fonte: *Alto Madeira*, 27 set. 1917.

Brasileiros	1.133
Estrangeiros	712
Total	1.845

Considerando que o período entre 1907 e 1912 foi marcado por uma intensa presença estrangeira, a partir de 1913 um gradual aumento da população brasileira em comparação aos estrangeiros pode ser perceptível, culminando nos dados de 1917 em que a população brasileira em Porto Velho, independente de função de trabalho, atinge quase o dobro da população de estrangeiros. No recenseamento de 1917, foram identificados habitantes de 17 estados brasileiros, sendo os maiores grupos do Amazonas (278), Ceará (205), Rio Grande do Norte (119) e Pará (111), estados que compunham a principal força de trabalho da extração da borracha e de seu comércio.²⁷ Observemos a divisão por países a partir da *Tabela 4*:

²⁷ Os demais estados são, por quantidade expressiva: Maranhão, Pernambuco, Paraíba, Alagoas, Piauí, Bahia, Sergipe, Mato Grosso, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Espírito Santo. As informações das *Tabelas 3* e *4* possibilita ter um parâmetro do movimento imigratório e de nacionalidades que se estabeleceram em Porto Velho, uma vez que o território da ferrovia também compunha a cidade e continuava a receber funcionários estrangeiros.

Tabela 4. População de Porto Velho por países de Origem em 1917. Fonte: *Alto Madeira*, 27 set. 1917.

País	Número de Habitantes
Portugal	204
Possessões inglesas	174
Espanha	79
Síria	68
Inglaterra	49
Bolívia	32
França	18
Peru	15
China	13
América do Norte	11
Marrocos	8
Itália	8
Japão	7
Turquia	6
Colômbia	4
Grécia	4
Áustria	3
Rússia	2
Alemanha	2
Venezuela, Argentina, África, Romênia, Dinamarca (cada)	1

Entre os estrangeiros, os portugueses, espanhóis e provenientes de Barbados e Antilhas continuam como os maiores grupos, enquanto os norte-americanos, que formavam a maioria dos empregados da seção de engenharia e contadoria, decrescem ao longo dos anos, à medida que os trabalhos de construção passam a ser substituídos pelos serviços de manutenção. Por outro lado, o recenseamento não registrou os que estavam temporariamente na cidade exercendo algum trabalho em residências temporárias, como em hotéis e pensões da ferrovia.

Dito isto, fica evidente que ocorreu uma articulação entre venda de força de trabalho e fluxos migratórios pela qual os sujeitos se tornavam “trabalhadores” da ferrovia. Vejamos como esses trabalhadores foram organizados na implementação de um sistema de divisão do trabalho, a começar pelos termos que os distingue.

Divisão do trabalho

Os termos condicionam diferentes funções de trabalho, que, conseqüentemente, determinam diferentes experiências que formam o cotidiano dos envolvidos com a ferrovia Madeira-Mamoré.

Marcel Van Linden (2009, p. 22) discute como os conceitos centrais que compõe a história do trabalho são formulados a partir das experiências dos países do Atlântico Norte, e que, portanto, devem ser criticamente reconsiderados nos estudos sobre outras sociedades.

O escriturário norte-americano Frank Kravigny (1940, p. 47) utiliza “*laborers*” para se referir aos espanhóis da Galícia e “*common labor*” para denominar o tipo de trabalho que estava sendo realizado ao longo do assentamento dos trilhos. Na língua portuguesa por falta de palavras que expressem a distinção dessas concepções, a tradução dos termos “labor” e “work” é simplesmente “trabalho”.

O médico norte-americano H. P. Belt, nos seus registros mensais sobre as atividades de construção, em 1908, relatou que “Por ‘empregados’ são designados todos os outros que não latinos e negros” (BELT, 1913 *apud* FERREIRA, 2005, p. 227). Esta definição remete a um

tipo de articulação direta atribuída entre determinadas funções de trabalho consideradas inferiores e as “raças inferiores”, segundo as hierarquias racistas da época. O autor Manuel Ferreira conclui, seguindo esta linha de raciocínio, que os “empregados (de categoria)” eram os norte-americanos, restando uma extensa leva de sujeitos de outras nacionalidades que permeavam entre esses dois grupos e acabavam por, de forma geral, também sendo designados por “trabalhadores”.

Ainda Manoel Ferreira (2005), dentro dessas perspectivas, considera que os “empregados” seriam os engenheiros, topógrafos, médicos e aqueles que não se envolvessem diretamente no serviço mais intenso ao longo da via férrea, enquanto os “trabalhadores” eram os operários, maquinistas, foguistas e mão-de-obra para a instalação dos dormentes. Dentro do grupo de envolvidos nos trabalhos da ferrovia havia dois tipos: os “contratados” pela Companhia e os trabalhadores dos “tarefeiros” (subempreiteiros acionados pela Companhia). Os contratados recebiam seu salário diretamente da Companhia, mas quando não conseguiam trabalhar, eram substituídos por pequenas turmas de “trabalhadores” que não estavam ligados por contrato direto com a ferrovia, mas organizadas pelos tarefeiros para a realização de serviços braçais esporádicos.

A essas turmas reunidas pelos tarefeiros, geralmente de 10 homens, deu-se o nome de “quadrilhas”:

O termo parece ser proveniente do espanhol “cuadrilla”, pois esses trabalhadores eram em maior número e impunham o seu sistema de trabalho e também o seu vocabulário. Os trabalhadores da quadrilha recebiam do tarefeiro, o qual, por sua vez, recebia da firma construtora, depois de realizada a tarefa, ou parte dela. Esses trabalhadores dos tarefeiros não recebiam ordenado diário fixo, mas sim, pelo que produziam, razão por que podiam perceber salários superiores aos dos trabalhadores contratados (FERREIRA, 2005, p. 218).

O uso dessas diferentes denominações passou a integrar a sociedade de Porto Velho na organização e relações do cotidiano. Mara Nogueira (2008, p. 55) discute como, em Porto Velho ao longo do século XX, os termos “empregados” e “trabalhadores” foram transformados em “pessoas de categoria” ou “categas”, termo que abrange sujeitos com vínculo empregatício com a ferrovia, funcionários públicos e grandes comerciantes, enquanto o restante da população, por não serem qualificados ou possuírem estes vínculos, eram considerados “mundiças”, termo pejorativo que

provém da palavra “imundice”, utilizado para designar as camadas populares mais empobrecidas.

Nos processos judiciais também se identifica estas formas de distinção, perceptível no erro do escrivão durante a identificação do cearense Antonio Rodrigues, que trabalhava em um dos armazéns da ferrovia: “com quarenta e três annos de idade, cazado, natural do Estado do Ceará, filho de Antonio Rodrigues, *empregado da estrada, digo, trabalhador da Estrada de Ferro*, residente nesta vila”.²⁸

Conforme Kalina Vanderlei Silva e Maciel Henrique Silva (2009, p. 401), o Ocidente criou uma diferenciação entre o trabalho braçal e o trabalho intelectual considerando este último superior ao braçal, em diferentes períodos históricos. O que parece mais substancial de afirmar é que a diferenciação entre os termos nas fontes examinadas está pautada no tipo de trabalho realizado (assim como em “*labor*” e “*work*”).

Ao contrário do entendimento do autor Manoel Ferreira, que reduziu a “empregados” como “todos aqueles que prestavam serviços na sua construção, independentemente da nacionalidade e da categoria funcional” (FERREIRA, 2005, *apud.* LOPES, 1995,

28 Grifo meu. Processo criminal (ameaça). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00046. Caixa 005, 1916.

p. 11), para entender o cotidiano daqueles que prestaram serviço na ferrovia, é primordial o aprofundamento nas questões de terminologia, principalmente por ressaltar a heterogeneidade de experiências que compõe esse cotidiano.

A partir dessas considerações, reorganizamos os termos da seguinte maneira: Capitalista, Empreiteiros, Subempreiteiros e Trabalhadores. O grupo dos trabalhadores, por sua vez, abrange Operários (quadrilhas, maquinistas, foguistas, diaristas entre outras funções) e Empregados (engenheiros, topógrafos, médicos, enfermeiros, vigia, agente da estação, escriturários entre outras funções). O que fundamenta essa distinção, nas fontes, é a separação do trabalho manual, que envolve esforço físico, do trabalho intelectual. Assim, no conjunto, todos aqueles que, de alguma forma trabalharam para a Companhia na ferrovia Madeira-Mamoré, são compreendidos aqui como “trabalhadores”.²⁹ Nesta configuração os “tarefeiros” não figuram entre Subempreiteiros e Trabalhadores, considerando que possivelmente não executavam as tarefas junto aos seus contratados.

29 O termo “operários” é condizente para o tipo de trabalho manual/mecânico, pois carrega em sua significação o sentido de força física: “o que trabalha em uma arte ou ofício, ou em fábrica” e “Operar: Fazer realizar (algo) em resultado de trabalho ou esforço próprio; executar. Produzir (qualquer efeito). Fazer funcionar” (AURÉLIO, 1989, p. 500).

Porém, é preciso ter consciência de que o termo “trabalhadores” é muito generalizante e pode atribuir a falsa impressão de que todos estavam em iguais condições de trabalho. Assim, endossamos o uso dos termos “empregados” e “operários” para distinguir os tipos de trabalhadores. Estudaremos a seguir como estes trabalhadores, entre empregados e operários, foram organizados na estrutura de trabalho instituída pela Companhia.

Funções

O homem que sabe um ofício/Sabe-o melhor que você,/E sempre se intrometendo (...)/É seu chefe – obviamente –,/E está aí para irritá-lo,/ Detido em cada detalhe/Até encher bem seu saco./Se você for um carteiro,/Atento a fazer o certo,/Ele vai mudar as regras,/Até pô-lo em desespero./Se trabalha em escritório/E tem muita experiência,/O tipo não tem nenhuma/Mas de tudo tem certeza./Pois aqui em Porto Velho/ Seu número é incontável: (...) Você o acha em toda parte,/Toda classe e condição/Vai pro inferno – maldição. (...)/Então paro por aqui./As falhas alheias saram – Como dizia Klienpaul –/ Quando nos cortam o salário.

R. S. Stout, *O homem que sabe*

O cotidiano dos trabalhadores é marcado por inúmeras funções que foram prestadas durante o período de construção e funcionamento da Madeira-Mamoré.

Nos arquivos do departamento de engenharia, consta a lista de empregados de 1907 a 1912, onde encontramos, por funções e número: engenheiro residente (25), projetista (23), engenheiro (14), chefe de seção (11), estenógrafo (10), escriturário (9), topógrafo (7), intérprete (4), segundo assistente de engenheiro (4), almoxarife (4), engenheiro de divisão (4), fotógrafo (3), chefe projetista (2), assistente do engenheiro chefe (1), engenheiro chefe (2), assistente do engenheiro chefe (2), tradutor (1), assistente do engenheiro (1), tipógrafo (1), engenheiro de escritório (1), construtor de campo (1), contador (1). Além do setor de “telegrafia”, com os cargos de contador, escriturário e operador de telegrafia. Esses cargos eram ocupados por uma maioria “americana” (186), seguido de “britânica (13), brasileiros (8), germânicos (5), canadenses (4), suecos (3), peruanos (3), suíços (2), noruegueses (2), colombiano (1), cubano (1), mexicano (1), dinamarquês (1), francês (1), espanhol (1), austríaco (1)”³⁰.

30 List of Employees. From May 1907 to April 1912. Engineering Department. Madeira-Mamoré Railway Company.

Destes números, é perceptível o elevado número de engenheiros e de norte-americanos. Segundo Gauld (2006, p. 195), mesmo após a inauguração da ferrovia, em 1912, cerca de 70 americanos, que supomos engenheiros, continuaram “gerenciando milhares de trabalhadores” nos serviços de lastreamento e construção de pontes até 1915. Parece predominar, entre os norte-americanos, engenheiros e empregados de outras funções.

O inglês Henry Tomlinson, que trabalhou como escriturário, fala sobre a função de topógrafo:

Dois topógrafos eram os responsáveis pela viagem; havia um australiano para superintender a distribuição das provisões em cada acampamento; e o australiano tinha um assistente italiano, e havia alguns negros barbadianos ali para carregarem as mercadorias (TOMLINSON, 2014, p. 285).

A função de “topógrafos” não está relacionada a alguma nacionalidade específica. Subentende-se que, ao falar sobre esta e outras funções, estava implicado a qual nacionalidade era designado o ofício, neste caso, os norte-americanos, enquanto as funções de “superintender a distribuição das provisões” e “assistente” eram desempenhadas, respectivamente, por australianos que até

os primeiros anos do início do século XX constituíam uma das colônias britânicas e um italiano. Em seguida, há juntamente com o corte de nacionalidade a distinção pela cor/“raça”, comumente referenciado à comunidade antilhana quando citada nos relatos, cabendo a estes – e aos mulatos latinos – o ofício de uma atividade que exigia maior força.

Ao ingressar no período de funcionamento completo da ferrovia, em 1913, Hugo Ferreira (1969) complementa a lista das funções com: condutores e maquinistas americanos, foguistas barbadianos, fiscais, bagageiros e alguns *brekistas* brasileiros, condutor de automóveis, conferente, agente da estação, assistente do chefe do Tráfego, chefe do Tráfego, condutor de *Motor-Cars*.³¹

A partir do cruzamento das informações de Frank Kravigny (1940) e Marco Henrique Zambello (2005) podemos listar as Oficinas como um setor da Locomoção que reunia as funções de contramestre, torneiros, caldeireiros, funileiros, ferreiros, carpinteiros, serralheiros e diversos trabalhadores sem função

31 Na narrativa de Hugo Ferreira (1969, p. 10), percebe-se como as funções que os trabalhadores desempenhavam eram atreladas aos seus nomes, fazendo parte do processo de construção de suas identidades e reconhecimento destas pelos seus pares: “o Alfredo “Capataz das Mulas”, “o funcionário Antonio “Faroleiro” encarregado de colocar e retirar todos os dias os faróis semafóricos”.

especificada. O setor da Tração congregava as funções de chefe dos maquinistas, maquinistas e foguistas. No Tráfego havia os conferentes e seus chefes, bilheteiros, agentes de estação, chefes do Tráfego e assistentes, condutores, manobreadores, vigias, fiscais e telegrafistas. Na Linha, os engenheiros chefes de linha, engenheiro ajudante do chefe de linha, engenheiros residentes e assistentes, mestres de linha, pedreiros, serventes. E os contadores, encarregados de depósitos (e seus chefes), carteiro, condutor de *moto-cars*, bagageiros, cronometristas. Os “escriturários” estavam presentes em vários setores.

Havia uma preferência em admitir para funções como bilheteiros, conferentes, telegrafistas e agentes de estação, empregados com uma escolaridade mediana, pois era necessário “receber um telegrama, como também cobrar uma passagem, faturar uma mercadoria, fazer um despacho, emitir uma conta de frete” (SEGNINI, 1982).

O recenseamento da população de Porto Velho, de 1917, evidencia as possibilidades de trabalhos prestados para a ferrovia, uma vez que a estrada de ferro continuava a concentrar as oportunidades de serviços: haviam 446 “operários, compreendidos os da Madeira-Mamoré, estivadores, serventes, criados, carroceiros, cozinheiros etc.”; 228 “negociantes, empregados e

auxiliares do comércio e da Empresa Madeira-Mamoré”; 167 “artistas, compreendidos marceneiros, carpinteiros, maquinistas, alfaiates, barbeiros, pedreiros etc.”; cinco engenheiros e três mecânicos.³²

Frank Kravigny (1940, p. 40) listou como “informais” outras funções desempenhadas regularmente ao longo da linha férrea que não correspondem de forma nítida a um setor. Uma destas foi desempenhada pelo espanhol Benigno Bouzas, que relata sua experiência:

Fiz um acordo com a empresa ferroviária e fui para a selva fazer travessas para a estrada. A vida era dura, exaustiva e as pessoas ganhavam muito mal para comer (...) Perdi a noção do dia, da semana e muito mais. Trabalhei frequentemente (...) (BOUZAS, 1950, p. 78)

Esse tipo de trabalho prestado configurava os serviços necessários tanto no período da construção como no funcionamento da ferrovia. Liliana Segnini (1982), estudando a ferrovia paulista em 1891, discorre sobre o trabalho exercido por maquinistas e foguistas “sob calor intenso, por causa das caldeiras (adoeciam mais facilmente), e as jornadas de trabalho eram mais longas do que as geralmente cumpridas pelos outros ferroviários”,

32 *Alto Madeira*, Porto Velho, 27 set. 1917.

funções que exigiam treinamento demorado, sendo uma mão-de-obra de difícil substituição. No caso da Madeira-Mamoré, as identificações de homens pertencentes à comunidade antilhana no exercício dessas funções são recorrentes, retomaremos essa questão mais adiante.

No que se refere à jornada de trabalho, era a mesma durante a construção e funcionamento. Eram 12 horas diárias dedicadas à ferrovia, divididas em dez horas de trabalho e duas horas para o almoço, a todos os trabalhadores, com exceção para os operários que trabalhavam por tarefas, como a escavação por metro. O horário de trabalho iniciava às 6 horas da manhã e seguia até 11h30, retomando das 13h30 às 18h, de segunda-feira a sábado; o domingo era o único dia de descanso na semana. O expediente era marcado por apitos, como o trabalhador Hugo Ferreira recorda: “Os apitos eram: um longo às 5,30, dois médios às 5,45 e outro às 6 horas. À tarde, os mesmos que atualmente, somente diferenciando a hora.” (FERREIRA, 1969). Entretanto, um escritor anônimo denuncia em versos que o trabalho extrapolava os horários determinados:

Pegando pesado sem parar
Para terminar a ferrovia (...)
Eles trabalham de manhã,
Eles trabalham ao meio-dia,

E algumas noites trabalham
À luz que a lua irradia.³³

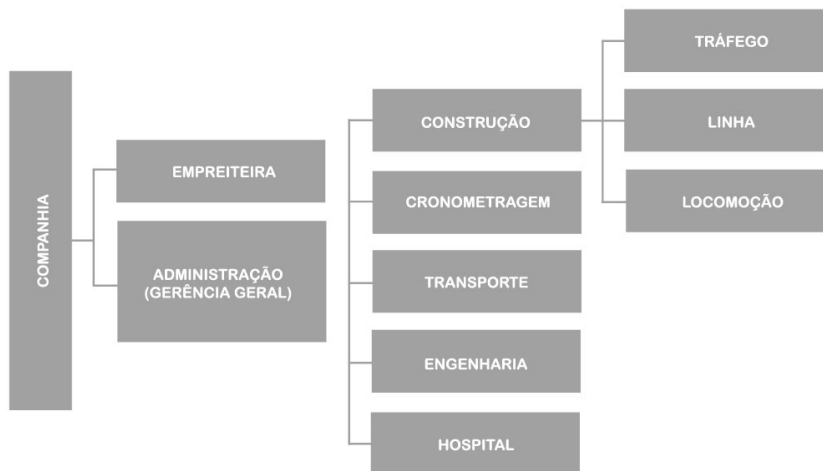
A organização dos trabalhos da ferrovia Madeira-Mamoré muito se assemelha aos fundamentos do sistema divisionário da “administração científica”, característico das ferrovias norte-americanas, nas quais havia a separação da ação de planejamento da ação de execução:

Pensar, planejar, era tarefa que só os serviços técnicos, “divididos pelas diferentes especialidades”, poderiam realizar. Esta chefia funcional era dividida em departamentos (...) Os departamentos e as divisões encontravam-se sob a autoridade única do chefe geral de administração. (SEGNINI, 1982, p. 70).

Seguindo os apontamentos de Hugo Ferreira (1969) e Bennit (1913), é possível visualizar as divisões na organização do trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré:

33 Anônimo, *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 1911.

Tabela 5. Organograma administrativo simplificado de setores e departamentos da Companhia.



Dentro de uma estrutura hierárquica, todos respondiam à Companhia: a empreiteira, formada por *May, Jekyll & Randolph*; a administração, na figura do gerente-geral, instaurada após a inauguração da ferrovia. Os setores de construção, cronometragem, transporte e hospital, eram subdivididos em departamentos com chefes, como o de construção é dividido em tráfego, linha e locomoção, ou ainda o departamento de engenharia; estes departamentos podiam ser subdivididos em seções com outros chefes. De modo que todos os trabalhadores respondiam a chefes, que, por sua vez, respondiam à

empreiteira ou administração geral, e por fim respondiam à Companhia.

Dos departamentos, além do de engenharia, tem-se o de construção, que incluía todos trabalhos no leito da estrada e pontes; cronometragem, que tratava dos salários, comissários, materiais e pagamento dos “subcontratados”; transporte, encarregado do “manuseio de homens e materiais no rio” por carroças de mulas ou trens de carga; o operacional, que estava relacionado com “a manutenção de estruturas, vias, equipamentos de material rodante e a realização de transporte de carga” (BENNIT, 1913, p. 35); o departamento médico, com um aparato criado para dar suporte aos trabalhos de construção através de médicos, ajudantes dos médicos, enfermeiras e enfermeiros; trabalhadores responsáveis pelas dependências da Companhia e seus auxiliares; e um pequeno grupo para policiamento, que percorria os acampamentos do ponto inicial até as atividades de construção.

As atividades subsidiárias à ferrovia, não inseridas nessa divisão, eram feitas por trabalhadores que respondiam diretamente à Companhia, como os serviços prestados na lavanderia, cinema, restaurantes, hotéis e domésticos. Uma das funções domésticas era desempenhada pelo “menino da casa”, “*house boy*” ou

apenas “boy” (FERREIRA, 1969, n.p; KRAVIGNY, 1940, p. 96), como o responsável para arrumar as camas, limpar o barraco (ou acampamento), lavar os sapatos e cuidar das mulas usadas para locomoção.

Este era o modelo de “administração profissionalizada” que, segundo Corrêa (2017, p. 6-7), marcava os empreendimentos da *Brazil Railway Company*. A diretoria era coordenada pelo gerente geral, responsável por todas as atividades econômicas de transporte, colonização e extrativismo.

Nas considerações de Edgar Decca (1988, p. 14), essa era uma divisão técnica e social do trabalho, com uma divisão por produtividade e apropriação dos saberes, como Stout observa no poema inicial, “O homem que sabe um ofício/Sabe-o melhor que você”. Aqueles que detêm um saber se tornam mais imprescindíveis para a imposição do processo de trabalho e autoridade, liderando o processo à medida em que aos demais trabalhadores é vetada a possibilidade desse saber.

Os pressupostos desse modelo burocrático de administração racional consistem na separação entre o “trabalho intelectual” e o “trabalho manual”, onde cada uma apresenta uma exigência diferente dos trabalhadores, que são “separados, classificados e grupados segundo suas qualidades dominantes” (SEGNINI, 1982, p. 35).

A engrenagem dessa estruturação funciona com uma sujeição à hierarquia.

Hierarquias

Vejam os artigos do jornal *Alto Madeira*, de 12 de maio de 1918:

No tempo da construção todo serviço, aqui em Porto Velho, por insignificante que fosse, tinha um chefe. O pastoreio e guarda dos animais de carga da Companhia não podia, pois, deixar de ter o seu. Era o *chefe dos burros*. Exercia essa “alta função” um tal Fontenelle, matuto dos confins do Ceará, individuo ratão, alto, esgrouviado e de incultíssimo intellecto.³⁴

A reminiscência exprime de modo cômico a estruturação do trabalho pautado em hierarquias, liderado por chefias, onde todos gostariam de ser chefes, até mesmo o pastor “matuto” cearense Fontenelle.

Benigno Bouzas (1950, p. 41) também comenta sobre a função de chefia, em que o chefe dos campos (ou acampamentos) “sempre foi um americano”, assim como o “apontador” e “comissário”, mas que havia ainda

³⁴ Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 de maio de 1918.

alguns da América do Sul e América Central. É de se notar a expressiva quantidade de funções exercidas por um “chefe”, que por sua vez congregava assistentes e auxiliares, formando uma rede de fragmentação do poder, com subdivisões que possibilitavam que as relações de hierarquia fossem disseminadas em pequenas comissões chefiadas por sujeitos com uma fração de poder sobre os outros.

Entre 1910-1911, Stout observava essas relações de poder a que possivelmente estava submetido através do seu verso: “É seu chefe – obviamente –/E está aí para irritá-lo/Detido em cada detalhe/Até encher bem seu saco”. Com aparente insatisfação, Stout e outros trabalhadores parecem ter consciência da existência de uma correlação de forças, práticas e relações de poder que eram engendradas dentro da estrutura de trabalho.³⁵

Hobsbawm (2000, p. 224) afirma que as companhias de estradas de ferro adotaram, além do modelo burocrático de organização, um modelo militar de gerenciamento em grande escala para a implementação da disciplina dos trabalhadores.

Segundo Cruz (1990, p. 13), essa forma de organização revela “condições de exploração” em que

35 Considerações de Roberto Machado, sobre as concepções de poder em Michel Foucault (1995).

estes trabalhadores parecem ter experimentado uma relação de controle por empresas muito maior do que as implementadas pelo Estado. Dividindo o trabalho a ser feito, aquele que detém os meios de produção poderá comprar a quantidade de força de trabalho e habilidade que julgar necessária para cada operação. Desse modo, nos momentos em que precisou recrutar e repor homens para realizar os trabalhos mais árduos, a Companhia sabia qual tipo de força de trabalho precisava e quais homens deveriam realizá-la. Esse intrincado de reproduções das formas e relações de dominação constitui o cotidiano das relações de trabalho e das relações sociais dos trabalhadores da Madeira-Mamoré.

Apesar de admitidos e organizados para exercer um ofício, as mudanças de atividades em torno da ferrovia são recorrentes durante o período de construção e após a conclusão, visível nas notas de nível e trânsito: “Harry Street, que foi encarregado do Armazém da Commissária, agora está mantendo a posição de Agente de Carga na Candelária”.³⁶

A constante mudança de funções também fez parte da experiência de Hugo Ferreira:

36 Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, jan. 1911.

(...) na data em que completava um mês de condutor de automóveis, recebia um memorando ordenando-me que daí a dois dias seguisse transferido para a estação de Guajará Mirim, como conferente. Esse memorando estava assinado por mr. Willy Wissing Andersen, assistente do Chefe do Tráfego (...) O agente da estação, sr. Manoel Soares, foi ao Chefe do Tráfego para conseguir o cancelamento da transferência e conseqüentemente a minha permanência no serviço que vinha desempenhando. Isso sem me consultar e portanto fiquei muito satisfeito em não ser ele atendido (...) (FERREIRA, 1969, p. 57)

Hugo denuncia a intromissão do agente de estação, que sem lhe consultar tentou promover a transferência. Há, portanto, um movimento “espontâneo” de troca de funções, em que o trabalhador pode “escolher” prestar diferentes serviços (escavação, fazer travessias etc.) de acordo com o tempo de trabalho (hora ou dia); e uma troca que foge ao controle do trabalhador, sendo determinada por seu chefe e hierarquias superiores. Essa movimentação de troca de funções representa o elemento dinâmico do cotidiano, a partir do trabalho. Mesmo que não haja um elemento excepcional na instabilidade das funções, isso não faz do cotidiano algo banal, sem importância ou trivial (MESQUITA, 1995).

De acordo com as discussões levantadas por Rocha & Alleyne (2012), havia chances distintas de mobilidade, no sentido de ascensão a postos. Homens brancos, empregados, norte-americanos tinham mais chances de estabilidade funcional no topo da hierarquia do que operários, homens pardos e negros, espanhóis, brasileiros e provenientes da comunidade antilhana que formavam um grupo de “imobilidade”. Não havia rupturas nas estruturas hierárquicas internas: aqueles que haviam sido destinados como empregados continuavam como empregados, e os operários continuariam como operários. Enquanto a imobilidade da ascensão pode ser vista como característica do operariado, a instabilidade do seu trabalho se assemelha a situação do operariado inglês descrito por Engels:

O operário sabe que, se hoje possui alguma coisa, não depende dele conservá-la amanhã; sabe que o menor suspiro, o mais simples capricho do patrão, qualquer conjuntura comercial desfavorável podem lançá-lo no turbilhão do qual momentaneamente escapou e no qual é difícil, quase impossível, manter-se à tona. (ENGELS, 2010, p. 70).

Hugo Ferreira tinha sua preferência de função de trabalho, mas caso fosse efetivada sua transferência, ele deveria obedecê-la como um operário lançado aos caprichos da Companhia. Situação diferente para R. S. Stout, o autor dos versos “Então paro por aqui. As falhas alheias saram (...) Quando nos cortam o salário”, que trazem reclamações abertamente sem receio de sofrer com represálias e reais perigos da instabilidade de serviços, como os operários.

Trabalho, raça e gênero

Atentemos mais de perto para alguns grupos étnicos-raciais que compuseram o contingente de trabalhadores da ferrovia e as funções ocupadas dentro do sistema de trabalho, como os trabalhadores indígenas, os trabalhadores da comunidade antilhana e trabalhadoras.

De acordo com Manoel Ferreira (2005), à medida que os grupos de exploração, locação e construção avançavam para o ponto terminal da ferrovia, Guajará-Mirim, aumentava a apreensão sobre os contatos com aldeias indígenas do alto Madeira que poderiam acontecer de forma conflituosa ou amistosa. O jornal *The Sunday Star*, dos Estados Unidos, publicou o relato de Dennis Melville, um engenheiro que havia retornado dos

trabalhos da ferrovia, em 1912, à respeito dos indígenas que não se sujeitavam às ordens hierárquicas e às “regras laboriosas”: “A filosofia de vida nativa descrita pelo Sr. Melville não se adapta muito bem aos planos dos que pretendem desenvolver o país, embora possa funcionar muito bem para os índios.”

A lógica dos valores atribuídos ao trabalho pela “civilização” não correspondia à lógica da estrutura social, econômica e cultural dos indígenas caripunas, karitianas, guaravos, parintins, caxararis, mundururus, habitantes do alto Madeira. Estas culturas tinham suas próprias noções de trabalho e divisão social de trabalho. Tais visões construídas sobre os indígenas como avessos ao trabalho e não adaptáveis aos “planos dos que pretendem desenvolver o país” configuram discursos colonialistas que converteram a população indígena em obstáculos para o progresso.

Embora, na esfera do discurso, não representassem uma força de trabalho compatível com os interesses da Companhia, alguns indígenas desempenharam um espaço pequeno, porém, presente dentro da divisão do trabalho. As funções eram desempenhadas indiretamente, no transporte de carga: “feito por contrato com os brasileiros, que traziam em grandes batalões de dez ou vinte toneladas remados por índios domesticados”

(BENNIT, 1913, p. 16), e em serviços das frentes de trabalho, juntamente com brasileiros, ajudando no corte da vegetação e orientando nas pequenas embarcações e abertura de trilhas.³⁷

No panorama dos estudos sobre as relações de trabalho entre a comunidade antilhana e a ferrovia Madeira-Mamoré, há uma perspectiva de que “Os ingleses da ilha de Barbados não trabalharam aqui como construtores e sim em *igual condição com os operários* de várias partes do mundo, apesar de parecer que tinham certas regalias” (grifo meu, CÂNDIDO, 2007, p. 65).

Porém, a estrutura de trabalho em torno da ferrovia Madeira-Mamoré não proporcionava iguais condições, tanto entre operários como empregados. Analisemos o relato do engenheiro alemão Guilherme Voss transcrito pelo autor Manoel Ferreira:

Aconteceu na ocasião em que Mr. Randolph [sócio da empreiteira construtora] embarcou com a família em Manaus para ir a Porto Velho, desejava embarcar um moço (mulato) no mesmo vapor. Mr. Randolph o fez esperar em Manaus. Como este moço ia trabalhar no escritório dos engenheiros, eu fui chamado por Mr. H. F. Dose [engenheiro] para perguntar aos companheiros do escritório se eles consentiam um “colored” no meio. Como foi negado o auxílio dele

37 *The Sunday star*, Washington, [D.C.], 14 jul. 1912.

no escritório, telegrafou-se imediatamente para Manaus. Como o rapaz tinha contrato para um ano, foi pago o contrato e a passagem de volta para Nova Iorque (FERREIRA, 1961, p. 161).³⁸

Este “moço” foi negado a juntar-se aos trabalhos no escritório como auxiliar pelo Mr. Randolph e Mr. H. F. Dose após uma consulta feita pelo próprio Guilherme Voss aos demais “companheiros do escritório”. É notório que, ao não especificar a função que seria desempenhada pelo sujeito, mas apenas que o “auxílio” dele não foi consentido, Voss reforça que a razão principal pela dispensa do serviço não era devido à falta de necessidade ou conhecimento. Fica evidente a obstinação da Companhia em não permitir que um “*colored*” frequentasse o mesmo espaço dos setores hierárquicos mais altos, como o escritório dos engenheiros, arcando até mesmo com os custos de uma rescisão do contrato.

Dentro do processo de importação da força de trabalho da comunidade antilhana, é constantemente citado que houve exclusivamente para estes trabalhadores a permissão de levarem seus familiares consigo para a região, medida que havia sido concedida apenas para

38 O termo *colored*, referenciando a cor da pele, tem seu uso datado aproximadamente desde o século XVIII e utilizado até a década de 1960 como um “eufemismo difundido na sociedade norte-americana” para se referir aos indivíduos de origem africana. Seu uso atual é largamente considerado como ofensivo.

os empregados de hierarquias mais elevadas e cargos administrativos da Companhia. Esse é um elemento, por vezes, visto como privilégio.

A presença de mulheres no espaço da ferrovia ficou expressamente proibida logo após o início dos serviços da construção, com a justificativa de que causavam distrações. Estas primeiras mulheres ocupavam as funções de enfermeiras no setor hospitalar: “mas elas eram casadas e levadas tão constantemente que foi votado um fracasso”.³⁹

No entanto, a Companhia abriu uma exceção para as mulheres da comunidade antilhana em algumas funções, como enfermeiras e principalmente lavadeiras. Essa presença feminina no espaço da cidade-empresa (núcleo pertencente à Companhia) era somada com as esposas dos empregados da alta hierarquia (médicos, engenheiros, empreiteiros), que vinham participar de solenidades, como a inauguração da linha férrea, e acompanhar seus maridos durante temporadas.

No primeiro momento de construção, as funções da enfermaria eram ocupadas por trabalhadoras brancas que também tinham experiência neste tipo de

39 A vida em um acampamento de ferrovia. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 15 out. 1910.

empreendimento, como destaca o jornal *The Sun*, em 1907:

O hospital de Porto Velho está bem equipado. Nele há quatro médicos americanos e uma equipe de enfermeiras treinadas que já tiveram experiência no Panamá. Elas são as únicas mulheres brancas naquela parte do Brasil. Os empreiteiros tiveram suas esposas lá às vezes, mas elas não ficaram.⁴⁰

Eric Hobsbawm (2000) afirma que a viagem para o burguês consiste em viagem de verão, tempo de descanso em um lugar do campo, enquanto a viagem para o trabalhador é movimento migratório para vender sua força de trabalho. Muitas mulheres da comunidade antilhana, após a liberação da imigração para a ferrovia, atuaram no grupo de enfermeiros e enfermeiras do hospital da Candelária.

Mara Genecy Nogueira (2015, p. 39) observa a permissão da imigração de mulheres para a EFMM como uma “habilidade” de Percival Farquhar para “resolver situações de conflitos”. Aurélia Banfield aborda em seu relato um destes conflitos:

40 *The sun*, Nova York [N.Y.], 27 out. 1911.

(...) sem suas companheiras, os homens voltavam para Barbados, desistiam do serviço, de modo que para a empresa não atrasar a obra, tiveram que permitir, (...) Não traziam mulheres, os trabalhadores eram só homens mesmo. Agora depois que eles viram que os homens não ficavam, com três meses eles iam voltando. Eles resolveram trazer as mulheres. (BANFIELD, Aurélia. Entrevista cedida ao Centro de documentação do Estado de Rondônia, Porto-Velho, 14 maio de 1985. Secretaria do Estado de Cultura, Esporte e Turismo *apud*. RODRIGUES, 2010, p. 94-95).

Aurélia através de seu relato sobre a história dos pais nos permite entender esse “privilégio” como uma medida de garantia da força de trabalho masculina diante de uma constante evasão de trabalhadores. Da mesma forma, Antônio Cândido (2007) parece justificar a preferência da Companhia por esses imigrantes e a concessão de possíveis privilégios também pelo idioma. Outra vantagem era a permissão para a comunidade morar dentro dos limites territoriais da ferrovia.

Na realidade, falar a mesma língua dos americanos servia apenas como meio de comunicação entre o pessoal da Companhia e as filhas e esposas dos barbadianos, que eram empregadas para fazerem os trabalhos domésticos e os serviços de lavanderia, pesados demais para serem fei-

tos pelas mãos delicadas das mulheres brancas. (CÂNDIDO, 2007, p. 59).

Podemos inferir então que essa concessão ou já era previamente articulada pela Companhia, ou fez com que esta pensasse em formas de aproveitamento da força de trabalho destas mulheres que chegavam à ferrovia. É o caso da enfermeira Ester Armstrong, referenciada por “Ester barbadiana, viúva de Tommy da Tipografia”, que trabalhou durante todo o tempo de funcionamento do hospital da Candelária como uma das primeiras enfermeiras que atuaram na região.⁴¹ As lavadeiras, função estritamente ligada às “barbadeanas e martinicanas” (NOGUEIRA, 1959, p. 21-22), prestavam serviço na lavanderia da Companhia e serviços particulares. Além disso, exerciam, sem vínculo de trabalho direto com a ferrovia, a função de costureiras, empregadas domésticas, vendiam bolos e outras comidas, fabricavam chapéus e cuidavam de suas próprias casas, maridos e filhos.⁴² Estes trabalhos excediam as fronteiras de ambientes de

41 História Antiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1981.

42 Charles Gauld (2006, p. 191), em sua biografia sobre Percival Farquhar escrita a partir de orientações do próprio biografado, diz: “Foi permitido acesso a bebidas e a prostitutas negras de Barbados – oficialmente contratadas apenas como lavadeiras”. Investigações históricas, como a de Blackman (2015), têm caminhado no sentido de desconstruir essa visão de que as trabalhadoras lavadeiras eram prostitutas contratadas, a partir de relatos orais de descendentes dessas famílias.

trabalho e moradia, onde “o domicílio não era apenas lugar exclusivo da reprodução, incluindo-se a produção.” (MATOS, 2019, p. 106).

Nesta linha, o conjunto de atividades realizadas na esfera doméstica/privada promove as condições necessárias para que um trabalhador possa executar seu trabalho fora de casa. Estas mulheres negras da comunidade antilhana estavam imersas em jornadas duplas de trabalho (até múltiplas, ligadas à ferrovia e cidade) e pelo trabalho de reprodução social que muitas exerciam em seus próprios lares, de modo que “as mulheres providenciam o suporte principal do capitalismo fora do local de trabalho através de seu trabalho não remunerado” (BHATTACHARYA, 2009, p. 105). É um tipo de trabalho invisível, repetitivo e exaustivo.⁴³

A constituição das funções atribuídas às mulheres se dá em relação ao trabalho dos homens dentro da construção da ferrovia. Dos homens, era esperado os serviços de planejamento, construção e manutenção; das mulheres, as atividades de suporte para que esses trabalhadores homens se mantivessem sadios, produtivos e aptos para o trabalho. Para as mulheres brancas, na função de enfermeiras e esposas. Para as

43 Conforme as discussões sobre “reprodução social” de Sabrina Fernandes (2019) e Angela Davis (2016, p. 226).

mulheres negras, o dever estava no trabalho remunerado nas enfermarias, lavanderias e serviços particulares e na esfera de sua própria casa, cuidando dos seus maridos. Na perspectiva da Companhia, esta última consistia em zelar pela força de trabalho – principalmente nos casos de mão-de-obra qualificada, como os maquinistas e foguistas. E como essas tarefas domésticas não geravam lucro, “o trabalho doméstico foi naturalmente definido como uma forma inferior de trabalho, em comparação com a atividade assalariada” (DAVIS, 2016, p. 230). Dito isto, não foram um componente integrante da estrutura de trabalho da construção e manutenção da ferrovia, mas uma “precondição”.

Fica evidente a necessidade de atentarmos separadamente para os trabalhadores negros, trabalhadoras negras e trabalhadoras brancas, além das funções e nacionalidades, para compreender a heterogeneidade das relações de trabalho e decompor o cotidiano na ferrovia, compreendendo as razões das “experiências encobertas” (MATOS, 2019, p. 16).

“Tudo em seu lugar”

Nesta febril ferrovia.
Não há tempo para alegria.
Aos prazeres sempre diga “Outro dia”.
O trabalho nunca termina.

B. A. Bourbel, *Work*

Com a construção e implementação do sistema de trabalho, outro pilar compõe a vida cotidiana: as divisões espaciais e as relações sociais. Essas relações são as interações entre sujeitos e grupos, construídas por relações de trabalho e relações em uma comunidade maior.⁴⁴

⁴⁴ Conforme Maria Ciavatta (2012), “relações de trabalho” se estabelecem entre os que possuem os meios de produção, o capital, as empresas e os que vendem a força de trabalho.

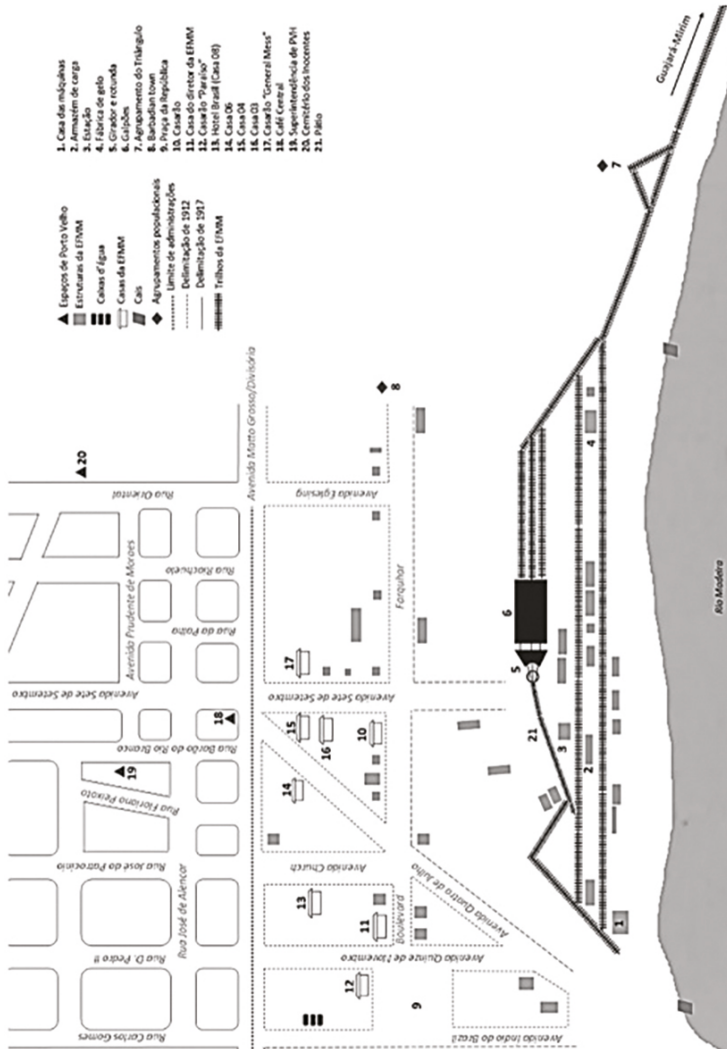
Para tentar compreender o emaranhado dessas relações, vejamos como os trabalhadores são organizados (e se organizam) no espaço, pensando como as relações sociais e as sociabilidades constroem o dinamismo na vida cotidiana dos trabalhadores.

Organização espacial

O que se aproximava de um temporário esmaecimento das fronteiras que dividiam os trabalhadores entre empregados e operários ocorria quando os empregados, em seus escritórios, eram movidos a realizar algumas tarefas ao longo da linha de assentamento (ROCHA, 2011, p. 246). Enquanto os acampamentos configuravam um “lugar comum”, havia uma divisão espacial estabelecida pela Companhia que correspondia às divisões hierárquicas da organização interna do trabalho.

As funções desempenhadas pelos trabalhadores condicionavam ou estavam diretamente ligadas ao tipo de moradia que ocupavam. Para se estabelecer, principalmente na região e ao longo da via férrea, a Companhia investiria, primeiramente, na construção de uma infraestrutura para garantir a efetivação do trabalho a ser realizado e posteriormente, para a manutenção e predomínio dos seus interesses.

Imagem 2. Planta da divisão territorial da Madeira-Mamoré em Porto Velho (1907-1919).



Conforme afirma Borzacov (2007, p. 78), a empreiteira instalou-se em duas zonas distintas: “a primeira, denominada Porto Velho, local onde foi instalado o centro industrial; a segunda, Candelária, (...) onde foi implantado o centro de serviços sanitários composto do hospital da Candelária e de postos situados na construção e exploração da linha”. Essas duas zonas formavam o perímetro de propriedade da Companhia.

Na *Imagem 2*, tem-se as edificações montadas em Porto Velho, centro das atividades de construção da ferrovia, dentro dos limites territoriais pertencentes à Companhia.⁴⁵ Analisaremos essas estruturas a partir de dois conjuntos: espaços de trabalho e espaços de moradia no complexo central de atividades em Porto Velho, e nas estruturas móveis ao longo da linha férrea até o ponto final da ferrovia em Guajará-Mirim.⁴⁶

Conforme as discussões de Danielli Colucci e Marcus Souto (2011, p. 115-116), o espaço é formado pela inter-relação entre “meio físico” e as esferas sociais,

45 O mapa da área pertencente à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, suas edificações e adjacências com Porto Velho foi elaborado a partir da intersecção entre a planta geral de Porto Velho, em 1912; planta da cidade de Porto Velho, em 1917; informações de Fonseca (2017) e Borzacov (2007). As distâncias e localizações não são precisas.

46 A Companhia também implementou edificações em outros pontos e núcleos populacionais ao longo da linha férrea até Guajará-Mirim, como “casas de turma, armazéns e a estação.” (LOPES, 1995, p. 24).

de modo que essa interação é construída de diversas formas, a partir da apropriação dos recursos produtivos e do estabelecimento de relações de produção. Sua divisão possui uma dimensão física e simbólica das relações sociais ali estabelecidas – ou, no caso, da forma como seus idealizadores pretendiam que fossem estabelecidas.

Espaço e território são elementos interconectados. Quando falamos em “território” entendemos o estabelecimento de relações de poder institucional sobre o espaço, a partir das relações sociais. O espaço delimita, na extensão de terra, onde se dará a apropriação dos recursos e existência humana. O território define as relações de poder sobre esse espaço delimitado por extensão de terra e dinâmicas sociais. Quando falamos de “local” estamos falando daquilo que é “próprio do lugar”, das especificidades, das vivências, da interação maior entre os sujeitos (COLUCCI & SOUTO, 2011, p. 116). Escritórios, armazéns, oficinas, lavanderia, casas, residências, acampamentos, barracões, refeitórios, ruas e demais vias são locais que compõem os espaços de trabalho, moradia e circulação. Estes locais pertencem ao território, que por sua vez, é a extensão de terra pertencente à Companhia.

Considerando o relatório do engenheiro A. F. Nye (1922) sobre as edificações implementadas entre

1908 até 1914 pela Companhia, em Porto Velho, temos:

a) *espaços de trabalho*: serraria, lavanderia a vapor, fábrica de gelo, dois depósitos do comissariado, escritório da construção, escritório dos engenheiros, escritório e residência do engenheiro chefe (um mesmo edifício), almoxarifado, depósito de arreios, um barracão para artifícios, barracões e depósitos provisórios, comissariado de vendas a retalho, depósito de cimento, escritório e residência para o chefe do movimento e superintendente da linha (um mesmo edifício), “restaurante hespanhol”, uma carpintaria, uma padaria, cadeia, depósito de feno, almoxarifado das oficinas, escritório do mestre mecânico, sala de refeições e recreações, “garage”, tipografia, dois armazéns do porto, depósito de óleos, caixa forte para plantas, depósito para estopa, depósito de explosivos, estação, escritório do gerente, três armazéns do porto, escritório para a “Secção Fluvial”, três depósitos para cimento, cal e gasolina, armazém da estação e o armazém alfandegado para o Governo; b) *espaços de moradia*: a “moradia para engenheiros”, o hotel, quinze residências, um barracão para mecânicos, seis “barracões para trabalhadores”, casas 1, 2, 3, 4, 6 para “empregados de primeira classe”, a residência do gerente e outras casas não especificadas.

Essas edificações, ocupadas por empreiteiros e trabalhadores, coexistiam e configuravam a “cidade-empresa” na região amazônica. Segundo Charles Gauld (2006, p. 180), a formação de Porto Velho se dá com “detalhes tropicais tomados de empréstimo ao canteiro do Panamá”. O aspecto “empresa” implicava uma ocupação que tinha como prioridade o estabelecimento dos sujeitos e locais de trabalho.

Espaços de trabalho

Os espaços de administração da ferrovia eram formados, sobretudo, por escritórios situados ao longo da via férrea, na floresta – que podiam ser montados de forma mais simples ou melhor estruturadas de acordo com a complexidade do acampamento – e próximos aos galpões e oficinas, à margem do rio Madeira. Eram construções de madeira com dois pavimentos, sendo o primeiro ocupado pelo cronometrista, tesoureiro, caixa e carteiro, cada um com seu próprio escritório, e aos fundos um refeitório. No segundo andar, ficavam os escritórios administrativos e um quarto. Já no complexo central da ferrovia, em Porto Velho, havia o escritório geral localizado na Avenida Farquhar (*ver Imagem 3*).

Havia uma diferença entre os escritórios e oficinas no que se refere à utilização dos materiais que compunham a estrutura. Conforme relata Bennit (1913, p. 31-33), “Os escritórios e alojamentos dos empregados (...) eram grandes estruturas, construídas sobre pilares de concreto. As oficinas mecânicas, depósito, casa redonda e casa de força eram estruturas de estrutura de aço.”

As oficinas mecânicas localizadas nos galpões, casa redonda – inferimos que Nye (1922) esteja se referindo ao girador e rotunda, local em que as máquinas eram direcionadas para as oficinas –, casa de força e depósito eram ambientes de trabalho dos operários onde realizavam atividades que requeriam força física tanto em ambiente fechado, como no pátio das oficinas (*ver Imagem 4*).

Alguns locais foram construídos para prestar suporte às atividades de trabalhos como restaurantes, comissariado (*Comissary*) e lavanderia. Funcionando como restaurante, havia o casarão chamado *General Mess*, que em tradução livre significa “bagunça generalizada”. Este restaurante é identificado como “dos empregados e operários de certa categoria”, com quatro salões, nos quais a Companhia fornecia 2 mil refeições por dia, “fora os “*desaiúnos*” (café pela manhã)”. O controle dessas refeições era feito a partir do fornecimento pela

Companhia de *tickets*, de primeira e segunda classe, que eram descontados nos pagamentos dos trabalhadores.⁴⁷

Hugo Ferreira (1969, p. 61), em suas memórias sobre a *Comissary*, relata que era “um armazém que fornecia toda a classe de utilidades e comestíveis do bom e do melhor”, com mercadorias tanto de alimentação como vestuário, calçados e outros artigos domésticos importados.⁴⁸ Esse estabelecimento foi construído entre a avenida Farquhar e o pátio central da ferrovia, mas grupos de três ou quatro funcionários percorriam a linha férrea, passando pelos acampamentos e barracões, levando suprimentos do armazém.

Os serviços de água tratada, esgoto e iluminação, eram de comum uso para todos os sujeitos situados dentro das dependências da Companhia. A lavanderia, localizada próximo à fábrica de gelo, era de uso comum para os trabalhadores que podiam pagar pelo seu serviço.

47 Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, 9 de maio de 1918; Ferreira (1969, p. 45).

48 Apesar da grande diversidade de suprimentos “certos produtos proibidos em Porto Velho, e inexistentes no armazém da *Comissary*, eram procurados em Santo Antônio” (FONSECA, 2017, p. 173-174), entre eles, as bebidas alcoólicas.

Imagem 3. Prédio da administração e escritório central da ferrovia em Porto Velho. (1909-1910). Foto nº 981 de Dana Merrill.
Fonte: Neeleman (2011).

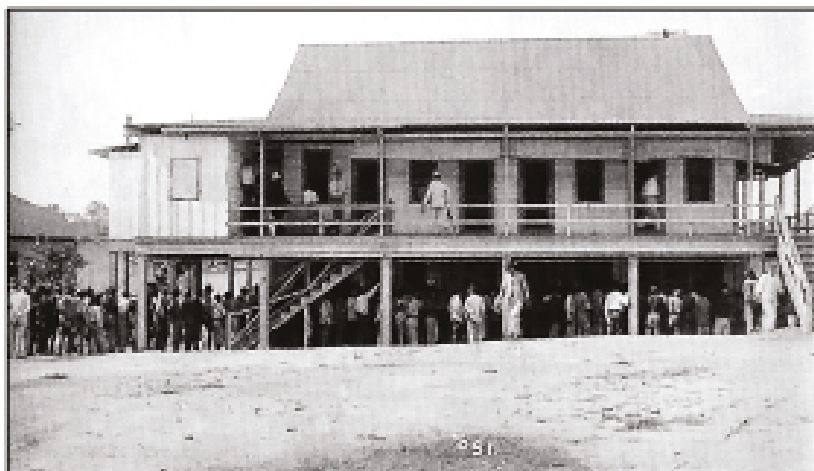


Imagem 4. Trabalhadores na oficina da ferrovia Madeira-Mamoré, em Porto Velho (1910). Foto nº 576 de Dana Merrill.
Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



Imagem 5. Trabalhadoras da lavanderia e o chefe norte-americano responsável pelo setor. Foto nº 626 de Dana Merrill.

Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



A partir de Boris Kossoy (2001, p. 41), vamos observar o assunto de cada fotografia como um “fragmento selecionado do real” composto por informações. Na *Imagem 5*, é possível identificar o cenário da foto composto por homens, mulheres e um objeto: um cesto de roupas escrito “*Porto Velho Laundry*”. O objeto é o símbolo do trabalho que une estes sujeitos. Ele é o marcador, no primeiro momento, que informa e justifica a união desses homens e mulheres que estão em torno do cesto.

Quando o fotógrafo é incumbido de retratar um personagem e/ou o andamento de uma obra, as fotos representam sempre um meio de informação e conhecimento. No posicionamento dos sujeitos na foto, o chefe da lavanderia (identificado como norte-americano) está centralizado. Os demais estão ao lado e atrás do chefe, compondo o grupo dos trabalhadores e trabalhadoras do setor. A divisão dos espaços na foto não se dá entre homens (3) e mulheres (8), mas entre funções de trabalho chefe (1) e trabalhadores e trabalhadoras (10), de modo que houve um uma “atmosfera cuidadosamente arquitetada” (KOSSOY, 2001, p. 50) e intenção na produção da fotografia.

Dentro da narrativa fotográfica produzida por Dana Merrill, orientada pelas exigências da Companhia

(contratante), é possível argumentar que para essas trabalhadoras cabe um específico lugar, o do trabalho na lavanderia.

Espaços de moradia

Segundo Maria Auxiliadora Guzzo Decca (1983, n.p), mesmo quando fora dos locais de trabalho, o “quadro de vida” dos trabalhadores é circunscrito e atravessado pelos interesses do capital. A autora Liliana Segnini (1982, p. 53) observa esse fenômeno a partir da construção de casas para os trabalhadores de ferrovias. Em sua pesquisa sobre a Companhia Paulista, identificou que o aluguel para esses “ferroviários” oferece habitações junto ao trabalho, como “único meio de tornar o pessoal estável e garantir regularidade dos serviços”, principalmente para os grandes grupos de trabalhadores inconstantes nos serviços.

No caso da ferrovia Madeira-Mamoré, foi possível identificar moradias que foram edificadas de acordo com os serviços de construção e manutenção da linha férrea, de diversos tipos, dentro do planejamento da Companhia e em alguns casos organizados independentemente. Examinemos os barracões, acampamentos, casas, casarões e agrupamentos para compreender como o

cotidiano é marcado por distinções hierárquicas e situação instável de moradia para grande parte dos trabalhadores.

A turma da Exploração e Projeto era responsável por “desbravar” o território. Para tanto, exigia maior locomoção. E como a picada que a turma da exploração fazia não era definitiva, por estar em constante movimento para se avançar no terreno, os barracões tornaram-se práticos por serem armados com maior rapidez. Estes barracões poderiam ser de lona ou palha de coqueiro e eram dispostos de 10 em 10 quilômetros. Em teoria, cada trabalhador recebia uma rede e um mosquiteiro, fornecimento de medicamentos e assistência de um médico, tinha acesso a um posto telefônico e ao depósito de suprimentos, todos fornecidos pela Companhia, ao que consta, de forma gratuita. É dito que, apesar dos suprimentos da *Comissária*, alguns “preferiam” organizar sua própria cozinha, com caçadores profissionais.⁴⁹

Os barracões se diferenciavam pela qualidade do material utilizado para cobertura do teto; pelos seus recursos, que em alguns trechos da ferrovia podiam ser escassos devido à distância dos barracões ao posto (ou ponto central do complexo ferroviário) mais próximo;

49 Evandro Lopes (1995, p. 24) identificou no complexo central da construção habitações coletivas organizadas de acordo com as funções de trabalho: “barracão para mecânicos (edifício n.º 12); o barracão para artífices (edifício n.º 5) e outros identificados como barracão para trabalhadores (edifícios n.º 14, 16, 17, 18, 53 e 54).”

e, de acordo com os homens a serem acomodados, como os trabalhadores responsáveis pelos serviços sob a supervisão de um técnico para fiscalização e os engenheiros temporariamente a serviço pela linha férrea. A precariedade dessas habitações pode ser vista no relato de Bennit (1913, p. 31-33): “Os *baracoes* possuíam as virtudes de serem à prova d’água, bem ventilados e frescos, mas não eram à prova de vermes.” Juntamente com os barracões há referências de “cabanas de palmeira”, semelhantes na estrutura e ocupadas por operários (*ver Imagens 6 e 7*), enquanto “carros com beliche” (*ver Imagem 9*) e barracões mais elaborados com dois pavimentos eram fornecidos para o capataz e seus assistentes. Ora referidos como “cabanas”, ora como “acampamentos”, as estruturas precárias de lona, madeira e palha abrigavam empregados e operários de modo provisório principalmente nos trabalhos iniciais de exploração da terra (*ver Imagem 8*).

Após a inauguração, o que eram estadias temporárias para operários e empregados tornou-se moradia de alguns trabalhadores, homens e mulheres, que encontraram nos barracões algo semelhante ao que Friedrich Engels descreveu para o caso da Manchester da década de 1830: “uma existência momentaneamente suportável – para um trabalho duro, um salário razoável,

uma habitação decente e uma alimentação passável” (ENGELS, 2010, p. 115-116).

Imagem 6. Cabana com estrutura de madeira e folhas de palmeira. (1909-1910). Foto nº 886 de Dana Merrill.
Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



Imagem 7. Cabana mais simples, apenas com folhas de palmeiras.

Na entrada, trabalhadores fazem suas refeições. (1909-1910).

Foto nº 508 de Dana Merrill.

Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



Imagem 8. Empregados técnicos em “acampamento”, com estrutura de madeira, lona e palha (1909-1910).

Foto nº 898 de Dana Merrill.

Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



Imagem 9. Acampamento feito com vagões cobertos de folhas de palmeiras. (1909-1910). Foto nº 869 de Dana Merrill.
Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



As turmas de construção, por permanecerem meses no mesmo local, poderiam ter acampamentos mais organizados. Ao que consta, estes acampamentos poderiam ser simples, semelhantes à organização dos barracões de lona, ou com uma estrutura melhor, construídos com madeira – com mosquiteiros, mas sem a proteção de arame nas portas como nas casas e residências de Porto Velho.

Kravigny (1940), ao descrever dois acampamentos por onde passou, nos mostra que eram acomodações mais desenvolvidas que os barracões. No acampamento nº 20 havia uma casa para o médico, um prédio dos comissários, refeitório, cozinha e uma casa com duas divisões: uma sala para escritório e dormitório extra, e outra que consistia em um dormitório. No acampamento nº 18, em “um pequeno canto do prédio do comissário”, havia sido montado um escritório para o pagamento dos trabalhadores que se encontravam espalhados nos serviços da construção da linha. Esta medida visava disseminar o poder da Companhia ao longo do trajeto da ferrovia e servir como entreposto de controle dos trabalhadores, principalmente operários, evitando que estes retornassem ao complexo central de Porto Velho e fossem tentados a abortarem os trabalhos para regressarem aos seus países de origem.

Médicos, engenheiros, comissários, cronometristas e os escriturários Frank Kravigny e Henry Tomlinson foram alguns dos homens que temporariamente habitaram esses acampamentos. Tomlinson relata suas impressões a respeito:

Havia acampamentos nos entremeios que tinham sido abandonados quando o trabalho ferroviário progredia. (...) O trabalho do humano, quando ele o deixa para a selva, que ele venceu com muito sofrimento, tem um apelo próprio (TOMLINSON, 2014, p. 287)

Alguns acampamentos cresceram em aglomeração, atraindo o comércio, servindo como entrepostos para a Companhia e constituindo em vilas posteriormente à conclusão da ferrovia. Outros eram montados de forma mais improvisada, com cabanas de lona e próximo aos serviços realizados na linha férrea (*ver Imagem 10*), de modo que havia a praticidade de desmontar a estrutura à medida que os trabalhos avançavam. Por outro lado, alguns transformaram-se em estruturas abandonadas, à medida que os homens concluía seus trabalhos, eram transferidos para outros serviços ou, no pior dos casos, eram vencidos pela selva.

Imagem 10. Acampamento 15 ao longo dos trilhos da ferrovia. (1910-1911). Foto nº669 de Dana Merrill.
Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



As casas, ou casarões, foram construídas em Porto Velho para acomodar os trabalhadores. Eram numeradas, nomeadas, divididas pelas funções desempenhadas no trabalho, pelas proveniências dos sujeitos e pelo estado civil. Nas considerações de Borzacov (2007), Hugo Ferreira (1969) e Kravigny (1940), estas casas possuíam dois pavimentos iguais, onde cada andar possuía doze quartos e cada quarto possuía duas camas de fer-

ro para dois homens. Os quartos tinham uma abertura para uma varanda protegida por telas, contra os insetos e mosquitos, que se estendia por toda a casa.

Essa estrutura é descrita para a Casa nº2, conhecida por “*Mad House*”; a Casa nº3, para os trabalhadores da seção de Mecânica, era conhecida como “casa dos animais ferozes”;⁵⁰ a Casa nº4, para os solteiros e empregados do Tráfego; a Casa nº6, tanto para os empregados norte-americanos de categoria menor como para os trabalhadores latinos, havendo uma divisão central do casarão para separar estes dois grupos. O anexo dos trabalhadores levava a alcunha de “Bairro Latino”, que pode ser descrito pela perspectiva de proveniência de seus moradores, genericamente tratados por “latinos” todos os homens naturais dos países falantes da língua espanhola e portuguesa, ou seja, um grande contingente de trabalhadores que desenvolviam atividades braçais e auxiliares. Subentende-se também que, além das Casas nº4 e nº6 descritas como “para solteiros”, as outras (nº2 e nº3) também o sejam, já que os autores supracitados apontam a existência de outras casas para as famílias.

De acordo com Lopes (1995), essas casas coletivas eram “administradas” pelo zelador, o *house boy*, que

50 Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, 9 de maio de 1918.

também controlava as entradas e saídas dos trabalhadores e proibia o acesso de mulheres.

Observemos o que Kravigny (1940, p. 38-39) informa sobre as denominações das casas:

O nome aplicado à casa [Casa nº 2, *Mad House* ou Casa dos Loucos] foi dado pela equipe erudita de engenharia, que reservou para o seu próprio domicílio o título “*Brain House*” (Casa do Cérebro) e diferencialmente concedeu o nome de “*Wise House*” (Casa Sábia) a outro alojamento dos empreiteiros. Nunca descobri quem havia atribuído o nome “*Bull Pen*” ao primeiro prédio em Porto Velho, que era usado pelos mestres mecânicos e superintendentes. Os nomes não servem para indicar ao leitor que houve alguma diferença nas acomodações, pois eram todas do mesmo padrão de conforto.⁵¹

Para Michel Foucault (1995, p. 16), a disciplina, um dos aspectos da divisão de trabalho instituída, é um tipo de organização do espaço em que consiste na “técnica de distribuição dos indivíduos através da inserção dos corpos em um espaço individualizado, classificatório, combinatório”. Esse mecanismo de organização

51 Registramos a identificação da “*Bull Pen*” apenas em Kravigny (1940). Por ter sido a primeira casa a abrigar tanto os mecânicos como os superintendentes, a denominação pode ter sido feita por uma distinção das funções, da mesma forma que o “Bairro Latino”. Assim, seria atribuído à força de trabalho mecânica, o “*Bull*” (Touro), e aos superintendentes, “*Pen*” (Caneta).

está nesse conjunto de casas construídas, que seguiam uma estrutura superficialmente padronizada para os operários e os empregados de categoria menor. Apesar da ressalva de Kravigny, a forma de ocupação e habitação desses espaços juntamente com os nomes atribuídos a estas casas explicitam uma distinção que considera como critérios de seleção o conhecimento científico e as nacionalidades destes homens.

O ato de pôr nomes aos casarões é feito pelos “eruditos” engenheiros – em sua maioria, como vimos, norte-americanos –, que, dentro da divisão do trabalho, são detentores do conhecimento científico e responsáveis pela aplicação da técnica e planejamento. Isso está expresso na sua autodenominação como os residentes da *Brain House*. No entanto, um casarão não seria o suficiente para a habitação de todos os engenheiros, que juntamente com os desenhistas ocupavam os quartos da *Wise House*, constituindo assim os dois epítetos de símbolo do conhecimento: cérebro e sabedoria. Sobre os moradores da *Mad House*, encontramos registros de que os quartos deste casarão eram destinados para os empre-

gados da firma construtora de *May, Jeckyll & Randolph*,⁵² e para os mestres-de-obras e mecânicos.⁵³

Vejam os nomes dos edifícios com suas nomenclaturas e chefes de departamento responsáveis publicada pelo jornal *The Porto Velho Marconigram*:

Brain House, Alojamento nº1: Superintendente do Terminal;

Mad House Anexo, Alojamento nº2: Contador; Novo Hotel nº1, Alojamento nº3: Chefe da Mecânica;

Novo Hotel nº2 (recém construído), Alojamento nº4: o Superintendente do Terminal; Alojamentos na Colina, Alojamento nº5: Superintendente do Terminal.

O *Bull Pen* e o *Mad House* mantêm seus nomes antigos, mas serão demolidos em breve. Eles estão sob a supervisão do Superintendente do Terminal e do Chefe da Mecânica, respectivamente.

O *Bull Pen* e o *Mad House* estavam entre os primeiros edifícios a se elevar acima do solo em Porto Velho como as primeiras marcas da civilização e encaram o desafio na selva sombria.⁵⁴

52 Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, 9 de maio de 1918.

53 Segundo Charles Gauld (2006, p. 180): “Os americanos, espirituosos jogadores de pôquer, apelidaram o dormitório dos engenheiros de “Casa dos Cérebros” e o dos mestres-de-obras e mecânicos de “Casa dos Loucos”.” Estes moradores podem ter dividido o espaço ou ocuparam em momentos diferentes.

54 *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, 14 jan. 1911.

Para além da simbologia em manter os nomes das primeiras edificações estabelecidas pela Companhia, é perceptível a preocupação em distinguir a ocupação dos espaços não somente nos espaços de trabalho, mas também destinados à moradia. As formas de organização e controle desses trabalhadores continuavam e se aprimoravam com os chefes de departamento agora encarregados pelos edifícios.

Apesar da divisão territorial entre espaços destinados ao trabalho e espaços destinados à moradia – teoricamente ligada à esfera do íntimo e particular –, as relações de hierarquia eram implantadas na organização dos casarões, lideradas por chefes e superintendentes na vigilância e obediência aos códigos disciplinares: “A causa de tudo era com o propósito de classificar os homens em edifícios e a colocação de seus respectivos Chefes de Departamento encarregados de tais edifícios.”⁵⁵

Do conjunto de fotografias de Dana Merrill sobre as casas, é perceptível que não há registros do interior, cômodos e moradores. Como são casas planejadas e montadas pela Companhia para trabalhadores, em termos estruturais são muito semelhantes, porque seguem um modelo. As diferenças consistem no tipo de trabalhadores e seus costumes que ali habitam, de modo

55 *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, 14 jan. 1911.

que, o registro fotográfico do exterior dessas casas produz uma noção de “padronização” e de superficial igualdade, mesmo que haja pequenos detalhes que distinguem.

Havia transitoriedade na ocupação das casas de acordo com os trabalhos e transferências de local, notemos:

Domingo foi dia de mudança em Porto Velho. A maioria das pessoas carregava um baú, mala ou qualquer outro meio que eles tivessem para carregar seus pertences e mudar para novos aposentos.

Sacos, caixas, baús, etc., continuavam voando pelo ar o dia todo, com homens agarrados ao outro lado, como se fossem crinas.⁵⁶

Principalmente o período de construção da ferrovia, para alguns trabalhadores, é marcado por uma constante transitoriedade nas funções de trabalho, nos salários, nas moradias, e conseqüentemente nos vínculos que criam nas relações sociais mais amplas no interior do território da própria Companhia. Ainda assim, essa característica também é detectável nos anos seguintes. Como opção para dar suporte às estadias temporárias, foi inaugurado o Hotel Brasil, em 1912, com dois andares, dezesseis quartos e salão de refeições.

⁵⁶ *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, 14 jan. 1911.

Essa organização das casas no território da Companhia, complexo central dos trabalhos, pode estar pautada no estabelecimento de trabalhadores (mas não todos) que seriam solicitados a qualquer momento.⁵⁷ Como a jornada de trabalho iniciava com a sirene, emitida na região do pátio da estação, esta era mais audível nas instalações mais próximas:

Em 1911, “A equipe do contador mudou-se do quarto número 5 para o quarto número 2 no domingo. Isso os aproxima do lugar de seus trabalhos diários e, sem dúvida, ouviremos o zumbido suave da máquina de escrever cedo e com frequência no futuro.”⁵⁸

Os interesses do capital ultrapassavam as fronteiras do público/particular, de modo a cada vez mais criar uma unidade entre “o trabalhador e o seu meio de trabalho” a partir da fixação do sujeito dos espaços determinados pela Companhia (SEGNINI, 1982, p. 54).

57 Liliana Segnini (1982, p. 54) discute em seus estudos que os trabalhadores solicitados eram aqueles “cujo trabalho era diretamente ligado ao trem”, como “maquinistas, guarda-trens, foguistas, ajustadores, eletricitas e pessoal da estação.” Maria Auxiliadora Decca (1983, n.p) acrescenta os “mestres e contramestres que era necessário reter e controlar junto à produção.”

58 *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, 21 jan. 1911.

Imagem 11. Vista externa da Mad House,
Casa 02. (1910-1911).

Foto nº 461 de Dana Merrill. Fonte: Kravigny (1940).



As casas erguidas para os empregados de hierarquias mais altas, como os representantes oficiais, empreiteiros e diretor da ferrovia, eram estruturadas com mosquiteiros melhor elaborados em comparação às casas coletivas, com uma “tela de finíssimo arame de cobre que praticamente envolvia toda a residência” para evitar os mosquitos (FERREIRA, 2005, p. 244). Geralmente eram compostas apenas por um pavimento e esteticamente recriavam um ambiente que não se distanciava do modo de vida distinto dos países de origem “civilizada” dos moradores. Borzacov (2007) cita

que o primeiro casario montado para hospedagem de algumas famílias foi chamado de “Paraíso”.

Os registros do interior de uma das residências, pelo fotógrafo Merrill, são compostos por objetos (móvel, espreguiçadeiras, jornal, decoração), duas pessoas e no ângulo exterior, um jardim. Eric Hobsbawm (2000, p. 237-238) busca nos interiores do “lar burguês” compreender a configuração de um ambiente e que podemos ver transferido para o espaço da ferrovia. Desse modo, os objetos bem elaborados, como uma móvel trabalhada, expressavam seu custo e simbolizavam o *status* de seus moradores, que, juntamente com o jornal (elemento de informação e comunicação com o mundo exterior), revelavam tanto “valor em si mesmo como expressões de personalidade, como sendo o programa e a realidade da vida burguesa” (*ver Imagem 12*).

Assim como as casas coletivas para os trabalhadores, a parte de fora permanecia “funcional” na tentativa de estabelecer um arquétipo de moradia dentro do espaço da Companhia. Contudo, Alain Corbin (1987) coloca o jardim e “o horizonte desimpedido” como um marcador de diferenciação entre as classes, “o rico” e “o pobre”, que podemos identificar no contexto das casas para trabalhadores e as residências dos empreiteiros.

Imagem 12. Área interna da residência do empreiteiro Randolph e sua esposa no complexo da ferrovia em Porto Velho. (1909-1910). Dana Merrill.
 Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



Por “espacialidades” entende-se como “novas maneiras de reconstrução da existência” (COLUCCI & SOUTO, 2011, p. 117-118). A ocupação de espaços pelos trabalhadores, que não os instituídos pela Companhia para a moradia, pode ser visto como uma “manifestação de independência” ao não se submeter constantemente às regras da organização da empresa e como um “agrupamento humano” em torno das funções e/ou nacionalidades em comum que uniam esses sujeitos

como uma forma de sobrevivência (FONSECA, 2017, p. 194). Dois casos de espacialidades representam esse movimento dentro do território da Companhia, o Triângulo e *Barbadian Town*.

A partir de 1914, próximo à linha férrea, diversos operários passam a construir habitações de taipa com telhado de folhas de palmeira, semelhantes aos barracões, formando com os anos um núcleo habitacional denominado “Triângulo”, que na segunda metade do século XX se configura como bairro de Porto Velho. O nome surge como referência ao “triângulo de reversão”, local em que os trilhos formavam um triângulo para manobras das locomotivas, próximo ao complexo central. Com o passar das décadas, foi configurado seu limite com o *Barbadian Town* ou Alto do Bode.⁵⁹

Nos autos de processos judiciais e segundo Yedda Borzacov, muitas famílias de descendentes dos imigrantes caribenhos moravam no Triângulo. Em 1916, esses barracões eram habitados por três ou mais trabalhadores, como relata Joseph Muggs: “(...) morando em companhia do ofendido Fiths Clarke, do acusado James Nataniel Allayme e de outros seus patrícios em

59 “Bairro Triângulo – Por Yêdda Pinheiro Borzacov”. Disponível em: <<https://www.gentedeopiniao.com.br/colunista/yedda-pinheiro-borzacov/bairro-triangulo-por-yedda-pinheiro-borzacov>> Acesso em: 31 de ago. 2020

um barracão existente no lugar triangulo vizinha a esta villa (...)”.⁶⁰ Joseph Muggs, Fiths Clarke e James Allayme eram todos naturais da ilha de Barbados.

O movimento de agrupamento é perceptível principalmente com o imigrante, quando inserido em um lugar desconhecido. Essa atmosfera, segundo Hobsbawm (2000, p. 207), fazia com que o imigrante naturalmente se voltasse “para o único agrupamento humano que lhe era familiar e que podia ajudá-lo, a companhia dos compatriotas”, acabando por viver em um “gueto auto-imposto”, mantendo “velhas tradições e nas memórias do antigo país” mesmo se adaptando à nova realidade.

Outro agrupamento de moradia que se instituiu foi o *Barbadian Town* (em tradução, bairro dos barbadianos), também conhecido como Alto do Bode, uma faixa territorial dentro do complexo ferroviário da Companhia formado por cearenses e imigrantes antilhanos.⁶¹ A designação carrega algumas prováveis justificativas:

60 Processo criminal (homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00085. Caixa 094, 1916.

61 Rodrigues (2010) afirma que a área para a edificação do bairro foi concedida pela empresa. Enquanto Hugo Ferreira (1969, p. 47) relata que a Companhia “localizou-os numa pitoresca colina ao Sul de Porto Velho”, onde foram construídos barracões pela Companhia e pelos próprios moradores. Aqui, pensamos o Barbadian Town como uma espacialidade, por criar um espaço que possibilitou reproduzir os padrões culturais e modo de vida um grupo em comum.

1) que essa comunidade recebeu esse nome, em consequência da grande quantidade de bodes que os/as antilhano/as criavam; 2) devido à língua falada (o inglês barbadiano, idioma oficial utilizado na Comunidade Antilhana) que os brasileiros associavam ao balido dos bodes, ou seja, que os antilhanos não conversavam e sim baliavam; 3) em função de alguns antilhanos possuírem barbichas fazendo alusão ao bode ou 4) que o apelido “Alto do Bode” está associado ao mau cheiro característico [segundo os preconceitos racistas] da raça negra que lembra o odor do bode (BLACKMAN, 2015, p. 50).

Sobre a origem do termo, Berenice Johnson, filha de barbadianos, atribui a ligação do nome “Alto do Bode” com “mau cheiro da raça negra” como uma visão racista perpetuada pela historiografia, afirmando que: “os nordestinos que também moravam na vila não entendiam o inglês barbadiano, mantido como idioma oficial. Daí passaram a chamar as conversas de berreiros, barulho dos bodes.” (RODRIGUES, 2010, p. 94).

As casas que formavam o Alto do Bode estavam localizadas em um ponto mais alto do terreno do Complexo, na colina em frente aos galpões e à usina de luz. Percebidas pelos seus aspectos culturais, o Alto do Bode gradativamente constituiu-se como uma organização social dentro do complexo da Companhia ao longo dos anos. Dentro da divisão do trabalho, o *Barbadian*

Town era o “reino das lavadeiras, das costureiras e das cozinheiras” (BORZACOV, 2007, p. 99). É de se notar que a localização do Alto do Bode é muito próxima dos locais de trabalho dos galpões e lavanderia, enquanto a primeira residência para famílias dos altos cargos é uma das mais afastadas dos locais de trabalho.

Um dos trabalhadores moradores do *Barbadian Town* foi Norman Percival Davy, conhecido como Mr. Davy, natural da ilha de São Vicente, das Antilhas. Em 1959, Manoel Ferreira (1961, p. 156), ao encontrá-lo, relata:

Nunca apanhou malária, e embora reconheça que morreu muita gente na construção, acha que tudo o que se diz é muito exagerado. [...] É dono, em Porto Velho, do Hotel Davy. [...] Leciona língua e literatura inglesas, como também datilografia e música (órgão, piano e violino). É um “gentleman”, que usa suspensório e camisa branca impecavelmente alva e engomada.

A garantia e manutenção de um específico grupo de trabalhadores que realizavam serviços mais “qualificados” pode estar presente na configuração desse agrupamento (com a permissão da Companhia), uma vez que era preciso uma força de trabalho “civilizada”, provavelmente representada pela parte da comunidade

antilhana pertencente à Guiana Inglesa, como a ilha de São Vicente, do “gentleman” Mr. Davy. Dessa forma, a Companhia encontrava uma junção ideal dos seus interesses econômicos, em uma parte da comunidade antilhana, a obediência e civilidade necessárias do “inglês fiel e leal vassalo de Sua Majestade” (FERREIRA, 1961, p. 156) na construção da ferrovia.

Conforme Nogueira (2015, p. 40), as casas do *Barbadian Town* seguiam o mesmo padrão de estrutura exterior das casas dos “engenheiros e trabalhadores especializados”, mas em tamanho menor. Quanto ao interior, assim como a transferência do “lar burguês”, as casas refletiam o estilo de casa e bens móveis que estavam acostumados em Barbados.

Assim, a formação do *Barbadian Towne* Triângulo consiste em movimentos “espontâneos” norteados por aproximações (considerando nacionalidades, funções de trabalho e, conseqüentemente, condição financeira), configurando espacialidades. Essa ocupação dos espaços de trabalho e moradia (planejados ou não) é construída pelas relações sociais a partir da convivência entre sujeitos e grupos, porque o local é a esfera de interação.

Em síntese, os de categoria mais alta, como empreiteiros, moram em residências de melhor qualidade e mais afastadas do local de trabalho; trabalham em

escritórios melhor estruturados, o que proporciona melhores condições de realizar o trabalho; e sua interação ocorre grande parte do tempo em círculo limitado de homens. Os que moram em barracões geralmente são operários, trabalham ao ar livre no leito da estrada ferro, onde residem e trabalham no mesmo espaço; por serem moradias que vão se distanciando do complexo central, há um esmaecimento do controle da Companhia sobre esse território, fazendo com que outros trabalhadores livres somassem-se aos barracões. Os moradores dos acampamentos podem ser operários ou empregados; alguns acampamentos possuem estrutura melhor, outros não. No acampamento, escritórios e trabalho na linha férrea são os locais de trabalho, em que alguns possuem um conforto maior do que outros, mas conjuntamente em algum momento podem compartilhar uma precariedade independente das funções. São acampamentos próximos do local de trabalho. Os moradores das casas coletivas são operários e empregados, mas convivem na moradia e no lugar de trabalho em grande parte com seus semelhantes (na nacionalidade e função de trabalho). São casas próximas umas das outras e do local de trabalho. O *Barbadian Town* congregou locais de trabalho (com a atuação das trabalhadoras da comunidade antilhana) e moradia. As casas ali erigidas são próximas do local de

trabalho (lavanderia) e localizam-se no alto, como um agrupamento visível por todos e ao mesmo tempo um local em que há mais possibilidade de ver o que ocorre embaixo. Os moradores unem-se por funções de trabalho/nacionalidade, podendo ser operários ou empregados. O Triângulo é formado por barracões, nos quais são identificados traços de uma “superpopulação” de três ou mais pessoas por unidade. É relativamente afastado do complexo central, ou seja, há um distanciamento entre local de trabalho e local de moradia. É um espaço formado predominantemente por barbadianos e operários que compartilham uma situação de precariedade.

Com isto, a ocupação destes dois bairros é determinada pelas relações de trabalho, que produz diferentes modos de vida cotidiana, em que o elo que congrega esses modos distintos de viver em um mesmo “cotidiano dos trabalhadores” é o trabalho com a ferrovia.

Os milhares de sujeitos de diferentes partes do mundo, integrados a um sistema de trabalho, precisavam de algumas diretrizes quanto às formas de comunicação para que pudessem compreender as ordens de seus chefes sobre os serviços. Nos campos de construção, de acordo com o Kravigny (1940) e Hugo Ferreira (1969), era falado geralmente espanhol ou inglês e muito pouco o português, exceto nos atos oficiais. A placa

de avisos, exibida nos escritórios onde eram realizados os pagamentos, continha o aviso da data dos salários nos três idiomas: inglês, espanhol e português. Avisos, ordens, correspondências administrativas e relatórios da Companhia também seguiam essa lógica, predominando os ofícios em inglês nos escritórios:

Era [o Manoel Santos] o chefe de polícia e sub-delegado de Porto Velho (...) assinava invariavelmente o nome de todos os estrangeiros que aqui existiam. Mr. May era *miste Mé*; Mr. Jeckill era *miste Jeque*; Mr. Templeton era *miste Trempe*; Mr. Randolph era *miste Rodorfo*; Mr. Middow era *miste Mêdo*; o dr. Lovelace era *dr. Louves*. E assim por diante.⁶²

Os sujeitos se adaptavam à predominância de determinados idiomas nos diferentes espaços de trabalho, durante a construção e na primeira década de funcionamento, como evidenciado na leitura de Manoel Santos dos nomes ingleses. A partir de mediações e ajustamentos, os principais grupos envolvidos na construção da ferrovia conseguiam se articular tanto nos ambientes de trabalho como nos demais espaços em que ocorriam outras relações sociais, agregando-se a cada

⁶² Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 de maio de 1918.

grupo as nacionalidades que linguisticamente mais se assemelhavam ao idioma utilizado.

Raymundo Moraes, ao relatar suas experiências em Porto Velho no início do século XX, afirma que ali os jornais “dão ideia segura de que a civilização, em múltiplos detalhes, invade, conquista, domina a barbaria” (1936, p. 197). Vejamos alguns jornais que circularam entre os trabalhadores, para investigar o cotidiano através das relações sociais de trabalho tecidas durante o período de construção e na primeira década de funcionamento da ferrovia.

O jornal *The Porto Velho Marconigram* foi inaugurado e publicado pela primeira vez em 4 de julho de 1909. Inicialmente, foi redigido na Casa nº3 *Mad House*, Autodenominado como “artigo de primeira classe”, o jornal tinha uma circulação para “todos os empregados brancos” da Companhia.⁶³

Elaborado e produzido na região amazônica brasileira, o jornal era formado e direcionado para um grupo de empregados específicos. Desde o seu formato com o nome *The Porto Velho Times*, para o qual a empresa construtora “enviou uma fonte do tipo e uma prensa, e o papel apareceu com mais ou menos regularidade”, as publicações eram feitas nos setores de tipografia dos

63 *The Porto Velho Times*, Porto Velho, 4 jul. 1909.

escritórios, portanto, sob a supervisão da empresa, que encontrava assim interesse em um periódico que reunisse as informações dos acontecimentos ao longo da ferrovia.

O processo de elaboração dos conteúdos era aberto para que os interessados pudessem encaminhar suas contribuições. A distribuição apoiada nesse suporte técnico também cresceu, sendo feita para os principais setores da construção como a *Comissary*, departamentos de engenharia, acampamentos e chefes das divisões. Um indício disto pode ser visto na quarta página da edição do dia 15 de outubro de 1910, no qual o canto superior direito há em manuscrito “Karnopp’s Party”, indicando o pertencimento ao engenheiro norte-americano Edwin B. Karnopp, chefe da Divisão (*Chief of Party*), ou a responsabilidade creditada na sua chefia para fazer circular a edição entre os demais trabalhadores.

Apesar do conteúdo do jornal ser todo em idioma inglês, a epígrafe que abre as edições publicadas, “*La vida sin literatura y quinina es muerte*”, foi escrita em espanhol, idioma da maioria dos operários e utilizado pelos empregados, empreiteiros e Companhia nas questões relacionadas ao trabalho. A frase simboliza os dois elementos essenciais para se garantir a vida em torno da construção da Madeira-Mamoré: a literatura, representada através da produção e circulação do jornal, e

o quinino, medicamento profilático receitado para todos no campo de construção da ferrovia contra a malária.

Na vida cotidiana, com o trabalho e convívio, criavam-se empatias e vínculos entre homens distantes de suas famílias e amigos, saudosos de seus países e angustiados. Estas relações podem ser sentidas nos jornais, em nota de pesar⁶⁴ e no registro de um momento de renovação e assunto para os próximos dias:

Terça-feira, com seu saco de correspondência registrada de “Casa”, trouxe de novo, pensamentos de Natal. Muitos eram os rostos sorridentes e expressões felizes entre os Engenheiros. (...) as pequenas lembranças de casa acendem a centelha fumegante de “o que costumava ser” e criam força e coragem renovadas, aumentando nosso orgulho no trabalho e o desejo de fazer as coisas melhor do que qualquer outra pessoa. Vários romances tardios estavam entre os pacotes e estes serão uma fonte de recreação para toda a equipe da sede.⁶⁵

64 “A palavra da manhã de sexta-feira foi recebida por telegrama que o pai do Sr. W. G. Cooper havia morrido. Nós estendemos nossa sincera simpatia” (Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 4, 22 out. 1910, p. 03).

65 Notas de nível e trânsito. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 2, 14 jan. 1911.

As correspondências procuravam renovar o estímulo para o trabalho, e ainda geravam comentários sobre os relacionamentos amorosos. Enquanto isto, as reuniões nos momentos de descanso também são descritas:

Enquanto estava jogando poker no outro dia
Um jogador de pôquer ouviu dizer
Com a vida eu estaria contente
se eu tivesse apenas o dinheiro que gastei... –
*On looker.*⁶⁶

O envolvimento com jogos de *poker* parece ser uma prática comum dos trabalhadores de diferentes funções, de acordo com Gauld (2006) e Kravigny (1940). Homens que ganhavam a soma de um ano de trabalho logo em seguida perdiam tudo em mais outra partida. Desses momentos de socialização mais simples, vejamos as confraternizações a partir da notícia *Natal na Candelária*, sobre a comemoração natalina no hospital da Candelária:

Pensar que estavam a 8 mil quilômetros de casa era difícil para aqueles que jantaram na Candelária no último domingo. (...) A noite foi aberta por catorze convidados do doutor Lovelace, famintos mas felizes, e não demorou muito para

66 O poeta de pôker. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 15 out. 1910.

que a felicidade os fizesse esquecer a fome. (...) Por volta de 9h30, a dança foi interrompida por uma serenata para o doutor Lovelace feita pelos operários oriundos da Espanha e de Barbados, seguidos pelo contingente chinês, um pouquinho menor em número, mas igualmente sincero. O Natal de 1910 será lembrado por muito tempo pelas quinze pessoas que concordavam que a vida no Brasil estava longe de ser tão negra quanto a pintavam.⁶⁷

Tratava-se de uma comemoração atípica, especial, com banquete, música e dança, o que implica dizer que estas práticas não faziam parte do dia a dia de todos os trabalhadores. A celebração especial deste Natal seria lembrada por quinze pessoas, dentre o contingente de cerca de vinte mil homens, “que concordavam que a vida no Brasil estava longe de ser tão negra quanto a pintavam”. Pelos demais acampamentos, as comemorações eram feitas entre os chefes e subordinados:

Parecia certo o Natal quando o chef Martin trouxe sua propagação de Natal. Assado de porco e molho de maçã. Hum! E isso não foi tudo também. Houve outra coisa. Algo que veio em garrafas. Foi Natal tudo bem.⁶⁸

67 *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 31 dez. 1910.

68 Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 31 dez. 1910.

Estes momentos fraternos, compartilhamento de uma ceia em uma celebração simbolicamente íntima, familiar e estimada por um grupo de trabalhadores não se limitavam às relações de companheiros entre os homens. Os “romances tardios” coexistiam com os novos romances que eram criados, ou ao menos este foi o caso de Bertha Fairall e J. C. Burgess, que se conheceram durante a construção e noivaram:

Conforme planejado, a lua de mel se estenderá para a Europa, através de Bridgetown, Barbados, onde alguns dias – ou semanas – serão gastos entre as brisas limpas, e os molhos perfumados, um local ideal para uma lua de mel.⁶⁹

Além do mais, a notícia continua com “A Sra. Fairall ganhou muitos amigos durante a curta estadia aqui”, corroborando para os serviços de enfermagem que necessitam de cuidado, atenção e empatia que pode criar vínculos afetivos e de gratidão dos pacientes e da comunidade. Apesar de estimada e com muitos amigos, Bertha e Burgess receberam a repercussão do envolvimento, como coloca o jornal: “Embora o segredo tenha sido cuidadosamente guardado (...)”. Receio que

⁶⁹ Um romance bonito na candelária. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 29 abr. 1911.

possivelmente se devia ao fato de serem empregados da Companhia, o que poderia acarretar eventuais consequências, como a suspensão da contratação de enfermeiras mulheres.

Outro jornal, o *Alto Madeira*, nasceu como um “jornal independente”, em um período pós conclusão da ferrovia e de significativo crescimento de Porto Velho. A sede do jornal era localizada na avenida Sete de Setembro, fora da área pertencente à ferrovia.⁷⁰ Segundo Souza (2002), o jornal foi criado em 15 de abril de 1917 por Joaquim Augusto Tanajura durante sua superintendência em Porto Velho, apoiado pelo financiamento de patrões seringalistas e grandes comerciantes que formavam uma oligarquia na região.

A linha editorial seguia os propostos de fazer uma propaganda efetiva em favor da região. O público-alvo era amplo, incluindo os coronéis que financiavam a produção e circulação do jornal, que tratava de temas de interesses a este grupo. Quanto à venda, era realizada nas casas comerciais da cidade.⁷¹

70 A historiografia registra como os primeiros jornais regionais produzidos em Santo Antônio e Porto Velho: em 1909, O Bilontra, produzido em Santo Antônio; em 1913, o Extremo Norte, editado por Joaquim Tanajura; em 1915, O Município, criado pelo superintendente Fernando Guapindaia no ano de instalação de Porto Velho como município.

71 Nas edições de 01 de julho de 1917 (nº 13) e 12 de agosto de 1917 (nº 25), consta respectivamente as assinaturas “Coronel Adrião Nepomuceno. Manãos” e

Na epígrafe das edições entre 1917 a 1919, o trabalho surge em latim: *Labor Omnia Vincit Improbis*, ou *O trabalho vence tudo*. Elevado à condição de município em 1914, Porto Velho se fortalecia tomando como princípio norteador o trabalho, ideia primordialmente assentada em cada dormente pela Companhia em seus trabalhadores.⁷²

O início da produção desse jornal coincide com a fase da ferrovia em que a Companhia torna-se independente do grupo financeiro de Percival Farquhar, sendo assumida por um grupo de ingleses que passaram a ocupar os cargos mais altos, como da direção geral da ferrovia. A Companhia utilizava este espaço da imprensa para comunicados oficiais, além do registro de homenagens e participação em atos solenes.

O constante deslocamento e condições de instabilidade, provocadas pelas relações de trabalho, que abrangia parte dos trabalhadores ganha visibilidade em alguns momentos no jornal:

Quem souber onde se acha Naziazeno Florentino dos Santos, natural de Pernambuco, com 35

“Coronel João Baptista de Farias. Manáos.”.

⁷² O jornal também exercia uma extensão do poder da superintendência, pois era o suporte de publicação de leis, decretos e requerimentos que caracterizam o funcionalismo público da cidade.

annos de idade, que foi empregado da estrada de ferro, fará uma obra de caridade dando noticias d'elle ao seu irmão Tertuliano Florentino dos Santos, escrevente da armada, no gabinete do Sr. Ministro da Marinha, Rio de Janeiro.⁷³

Com a conclusão da ferrovia, muitas funções que antes mobilizavam enormes grupos de trabalhadores foram reduzidas, mantendo-se os serviços necessários e transformando em uma excedente mão-de-obra, exército de reserva, que reiniciaria o ciclo, levando assim homens, como o pernambucano Naziazeno, a procurarem novas ofertas de trabalho. Outro movimento comparado com as notas de nível e trânsito do *The Porto Velho Marconigram* segue no *Alto Madeira*:

Por se achar licenciado o sr. Raymundo Maia de Oliveira, conductor de malas postaes na E. F. Madeira e Mamoré, foi nomeado para substitui-lo, interinamente, o sr. José Gregório da Costa.⁷⁴

Mr. P. H. Ashmead, que foi engenheiro-chefe da Madeira-Mamoré, em 1910, vem de ser nomeado major de engenheiros das estradas de ferro dos Estados Unidos.⁷⁵

73 Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 3 jul. 1919.

74 Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 maio 1918.

75 Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 maio 1918.

Estas notas anunciavam as nomeações e as transferências no presente, como também novos cargos assumidos por antigos empregados da ferrovia, tendo espaço conciliatório os homens que fizeram parte do passado da Madeira-Mamoré. Ainda, tal movimentação que intensificava a cidade com um fluxo de deslocamento dos trabalhadores ligados à Companhia, que transitavam a serviço da ferrovia ou por motivos pessoais. Na seção de *Vida Social*, encontramos os aniversariantes:

Transcorreu no dia 27 do mez pretérito o natalício do distinto joven Idalino Callado, zeloso auxiliar da Estação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, filho do nosso amigo sr. Minervino Callado, digno guarda da Collectoria Regional, neste município.⁷⁶

Nos votos e estimas são usadas linguagens distintas devido às funções que desempenham e os grupos que exprimem. O jovem Idalino representava dois grupos sociais significativos, ao exercer uma função dentro da Companhia e ter a procedência familiar, a partir da figura paterna, em uma função política do município. Outros trabalhadores também eram

76 Notas mundanas – Sociais. *Alto Madeira*, Porto Velho, 3 jun. 1917.

lembrados, mas de uma forma mais breve, sem muitos destaques para suas trajetórias:

No mesmo dia defluiu o aniversario natalício do sr. Achiles Serra Lima, chefe da Garage Madeira Mamoré. Decorre no dia 24 do fluente o natalício do Mr. Samuel Lancter, empregado da Madeira-Mamoré.⁷⁷

As distinções sociais estabelecidas entre as profissões também eram perceptíveis na esfera do íntimo, como em uniões matrimoniais:

Vem de contractar casamento com a gentil senhorita Norma Lima o correcto moço e estimado cavalheiro sr. Abel Augusto Martins de Macedo, esforçado secretario da Madeira Mamoré Railway Company. A jovem noiva, um dos mais graciosos ornamentos da elite portovelhense, possuidora de bellissimos predicados Moraes e intellectuaes, é filha da respeitável viúva Gemino Lima e sobrinha do sr. Archeláo Lima, negociante nesta villa.⁷⁸

Com a conclusão da construção da ferrovia, as relações sociais de companheirismo, fortemente

77 Notas mundanas – Sociais. *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 de maio de 1917.

78 Os que se casam. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 de maio de 1917, p. 02.

presentes nos tempos de construção entre os trabalhadores, davam espaço para um novo momento e novas relações edificantes da vida cotidiana: as notas sobre matrimônios e formação de famílias. No trecho destacado, os adjetivos acompanhavam ambos os nomes do enlace promovido por uma família de comerciantes. Essa notícia era vendida como um destaque digno de orgulho a ser compartilhado, integrando um “correto” empregado da ferrovia Madeira-Mamoré com uma distinta senhorita local, modelo “ideal” para a formação de uma sociedade porto-velhense.

Outras relações sociais são expostas na seção *Necrologia*, como a nota sobre a morte e enterro de Dario José Baptista, servente da Fiscalização da Madeira-Mamoré, que reuniu “todas as classes sociaes de Porto Velho”:

Esse nome, evoca em Porto Velho e Santo Antônio do Madeira, a pessoa de um preto que soube ser bom fiel e amigo a todos quantos lhe distinguiram com a amisade. (...) seus modos delicados, sua preocupação de bem servir, seu cavalheirismo, empolgavam a todos quantos lhe viam pendente o sorriso dos lábios, deixando entrever aquella linha de dentes de côr do marfim, como a assignalar um predestinado, que teve a sua vida devotada a honestidade, tendo como escopo o trabalho e a obediencia cega aos seus superiores.⁷⁹

79 Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 jan. 1918.

A estima por Dario é ressaltada pelo seu comportamento dentro da comunidade, mas não somente isto, por “um preto que soube ser bom fiel e amigo a todos”, aspecto que se supõe ser consequência por ter “como escopo o trabalho e a obediência cega aos seus superiores” ao exercer sua função de servente. Portanto, na perspectiva racista vigente, Dario representava um tipo de relação amistosa desejável para alguém de sua “raça” dentro da função e sistema de trabalho em que pertencia.

De acordo com os estudos de Decca (1983), os grupos dirigentes (a administração da Companhia), grupos de empregados (aqueles que estavam à frente do *The Porto Velho Marconigram*) e o poder público (o jornal *Alto Madeira*) evidenciavam e produziam tipos de trabalhadores e representações do trabalho. Assim, tais jornais operam enquanto reguladores sociais de comportamento, acontecimentos e dentro de um discurso de valorização do trabalho na ferrovia, onde constroem e organizam o cotidiano, a partir de suas perspectivas.

A partir de 1907, simultaneamente aos serviços de construção, atuava a Comissão Rondon na região do alto Madeira.⁸⁰ À medida que a Comissão avançava

80 Ou Comissão de Linhas Telegráficas, consistiam em expedições criadas duran-

com a implantação da via de comunicação, estes serviços eram incorporados aos ramais da ferrovia e dependências da Companhia, nos escritórios e residências. De acordo com Souza (2002), a Comissão também representava os interesses do governo brasileiro em garantir seu domínio na região.

A relação entre interesses privados e regionais provocaram impasses administrativos, pautados na exploração e ocupação do território, entre a Companhia e a emergente Porto Velho, entre 1907 e 1919. No meio dessas questões, estavam os trabalhadores da ferrovia: gradualmente tornavam-se submetidos a mais formas de controle (Companhia, superintendência e órgãos de poder local/regional), pelas quais a circulação em diferentes espaços criava outras relações sociais.

Porto Velho, que até então contava apenas com representantes oficiais e superintendentes do Amazonas e da federação, a partir de 1915 passou a ter um superintendente municipal. Os primeiros superintendentes municipais no período entre 1915 e 1919 foram um

te o governo do presidente Affonso Penna (1906-1909) e lideradas pelo coronel Cândido Mariano da Silva Rondon para incorporar e integrar os “sertões do noroeste”, que correspondem aos atuais Estados de Mato Grosso, Rondônia e Amazonas. O atual estado de Rondônia, onde foi construída a ferrovia Madeira-Mamoré, foi assim nomeado em homenagem ao marechal Cândido Rondon.

major engenheiro e um médico, responsáveis pela administração do aglomerado multicultural de Porto Velho.⁸¹

O privilégio de exploração das terras da linha férrea concedido a empresas privadas é algo observável em outros empreendimentos ferroviários no Brasil, como Segnini (1982) identifica na *São Paulo Railway*, de capital inglês. No caso da Madeira-Mamoré, para a Companhia foi estipulado a exploração por 60 anos dos territórios “compreendidos na faixa de 150 metros para cada lado do eixo da linha” que correspondiam “a duas áreas em quadro de 5.000 metros de lados em cada uma daquelas cidades”, de Porto Velho e Guajará-Mirim.⁸² Era permitido à Companhia o direito de explorar a extração de madeira, transporte fluvial, loteamento e venda de terras, impedindo qualquer outro tipo de atividade e ocupação, como moradias, estabelecimentos e o acesso de transeuntes.

De acordo com Lopes (1995), entre 1915 e 1916, medidas mais conflituosas foram tomadas pelo superintendente Fernando Guapindaia, que proibiu a

81 O major engenheiro do exército Fernando Guapindaia esteve à frente da superintendência de Porto Velho até 1917. O médico Joaquim Augusto Tanajura foi prefeito da comarca de Santo Antônio, em 1908, integrou a Comissão Rondon, e tornou-se prefeito de Porto Velho, em 1917.

82 Segundo Cândido (2007, p. 141), citando o decreto 8.776 de 1911.

distribuição de lotes de terras por parte da Companhia, o corte de árvores e a retirada de lenha e dormentes, alegando serem extrações realizadas na área do município. Como resposta, a Companhia exigiu a desocupação das casas colocadas à disposição da superintendência e acentuou a restrição de acesso dos moradores de Porto Velho à área da ferrovia.

Colaborou para essa medida de restrição a formação de uma aglomeração de estabelecimentos e moradias que avançava dentro dos limites territoriais pertencentes à Companhia. Estas ocupações eram formadas por homens e mulheres atraídos pela movimentação social e econômica que a ferrovia impulsionava, chegando aos poucos de Santo Antônio, Manaus, Belém e outras vilas vizinhas. Consistiam em aventureiros, migrantes, comerciantes, seringueiros, operários despedidos da ferrovia (e que, portanto, não tinham mais acesso às casas dentro do complexo ferroviário) ou que “embora mantendo o emprego, preferiram morar fora do pátio, talvez para gozar de maior liberdade” (NOGUEIRA, 1959, p. 14), passando a formar um outro lado de Porto Velho contrastante com a “cidade-empresa” idealizada.

Diante dessas situações, a Companhia não conseguia impor o domínio sobre sua área, de modo que foi obrigada a implantar, segundo Cândido

(2007), uma cerca conhecida como “linha divisória” ou “avenida divisória” que marcava os limites entre as duas áreas. Esron Menezes relata que a avenida divisória era delimitada por uma cerca de arame, “onde” a turma que moravam nas Casas Três e Seis toda vez que amarravam um fogo ficavam enganchados porque não procuravam os portões para passar.”⁸³ Ou seja, a separação entre as duas populações não impedia a construção de relações sociais.

Com temor de que perdesse o controle sob seus trabalhadores, a Companhia passou a criar dificuldades para aqueles que não estavam diretamente ligados à ferrovia e que começavam a residir em Porto Velho. No entanto, ao mesmo tempo que se institui uma separação entre os trabalhadores ligados à ferrovia, da “cidade-empresa” e os demais trabalhadores da região (seringueiros, comerciantes, carroceiros, entre outras categorias) quando economicamente necessário, a Companhia os mobiliza, pela razão de que esta “(...) precisava também do lixo dos portos, da escória, dos enjeitados pelo sistema que compunham um exército de trabalhadores de reserva” (FONSECA, 2017, p. 177-178).

83 História Antiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1984.

As práticas de poder pela Companhia (no caso da limitação da circulação) podem ser percebidas para impedir o exercício de modo “livre” de suas atividades, gerindo e controlando os seus movimentos e relações sociais, de modo que seja possível para a Companhia aproveitar o máximo da potencialidade de força de trabalho desses sujeitos. O cerceamento, com a linha divisória, é uma expressão de territorialidade, tanto por uma divisão concreta de terras como para uma ocupação controlada do território.⁸⁴

Por mais que a Companhia tenha se empenhado em sufocar a esfera íntima das práticas e relações sociais entre os trabalhadores da ferrovia (e entre outros tipos de trabalhadores e moradores da região), esta esteve presente desde o momento inicial da construção da ferrovia.⁸⁵

Pelos anos de 1914, Benigno Bouzas observa que durante a construção da ferrovia, as “relações homossexuais” eram um hábito frequente e aparentemente justificado pela escassa presença de mulheres, havendo

84 De acordo com as análises de Michel Foucault (1995) sobre o corpo humano como alvo do poder, no sentido de aprimoração e adestramento.

85 Segundo o sociólogo Maffesoli (1995), sociabilidades ou socialidades são as relações mais íntimas, a celebração conjunta de datas, a congregação em momentos religiosos e esportivos. Acrescenta-se a essas práticas as organizações sociais, que são a vida e fecundidade. Tais elementos muitas vezes são observados superficialmente, mas contribuem para o entendimento do cotidiano.

apenas algumas dos “prostíbulos do Pará e Manaus.” (BOUZAS, 1950, p. 32). A transitoriedade dos trabalhadores, com estadias temporárias em prol dos trabalhos, dificultava criação de vínculos mais duradouros, como o casamento, mas estimulava envolvimentos efêmeros, como o suposto relacionamento entre Lydia Xavier e um empregado da ferrovia:

(...) foi enterrada uma mulher brasileira que era amante de um funcionário grandão da ferrovia. Ela se suicidou depois de uma briga e, para abafarem o caso, enterraram a pobre mulher nesse cemitério. (D. Carmem, 90 anos, moradora do Bairro do Mocambo. Depoimento citado em NOGUEIRA, 2015, p. 101).

Consta que, em 1914, Lydia, solteira, natural de Pernambuco e sem vínculo de trabalho declarado cometeu suicídio ingerindo sublimado corrosivo. Assim como o relato de D. Carmem, tem sido transmitido entre as gerações que houve um envolvimento proibido entre um “funcionário grandão” – em alguns relatos referido como “engenheiro” e “empregado de categoria” – e Lydia, moradora de Porto Velho, que supostamente discutiram pelo motivo do empregado concluir os trabalhos e retornar para seu país, levando Lydia ao suicídio. O fascínio com o caso parece estar no mistério

do envolvimento (teoricamente proibido entre os dois grupos aos quais pertenciam, ou mal-visto pela sociedade porto-velhense e a Companhia), na tragicidade do desfecho (o suicídio) e no espaço que Lydia ocupou pós-morte: seu túmulo com inscrições em inglês no cemitério da Candelária, um cemitério pertencente à Companhia e inicialmente de uso restrito.

Percival Farquhar, compartilhando suas memórias para o biógrafo Charles Gauld (2006, p. 96), lembra quando conheceu um “aventureiro tropical”, nas suas palavras, um “americano ruivo que tinha a fama de produzir crianças mestiças sardentas como *suvenires* de sua estada nos vilarejos da América Central ao longo das ferrovias.” Aqui, não se trata de aprofundar na análise sobre a morte de Lydia Xavier. A partir da memória de Farquhar sobre outras experiências em que houve o nítido envolvimento de trabalhadores com a comunidade local, a questão consiste em perceber o que há de concreto no caso de Lydia. Ou seja, como a construção social de um possível relacionamento entre um empregado da ferrovia e uma migrante nordestina (supostamente de condições financeiras e vínculos de trabalho distintos) revelam uma realidade possível, existente, que não representa o modelo de relações sociais defendidos para aquela

sociedade. Trata-se de identificar que essa construção social se dá com elementos plausíveis.

Outras relações de sociabilidades se davam na formação de atividades coletivas, ou algum tipo de associação mais ou menos formal. Times de futebol, confrarias, comemorações coletivas, desfiles e associações representam um movimento de integração das funções de trabalho e socialização entre os trabalhadores da ferrovia.

Uma comemoração desde os momentos iniciais de construção da ferrovia era praticada por grande parte dos trabalhadores, principalmente os empregados: o 4 de julho. No entanto, se em 1913 a independência dos Estados Unidos era celebrada com canhões e salvas de tiros, em 1918 perde força. O número de norte-americanos diminuiu consideravelmente após a conclusão das obras, porém, o dia ainda era rememorado pela remanescente colônia norte-americana. Tais diferenças de comemoração exprimem as transformações do cotidiano.

Ainda em 1913, Hugo Ferreira e seus amigos Carvalhinho e Argemiro decidiram não permitir que o 7 de setembro fosse comemorado de forma inferior ao 4 de julho:

(...) hasteamos solenemente o Pavilhão Nacional com uma salva de 21 tiros intercalados entre os dois rifles. Quando estávamos pelo meio dessa homenagem à Pátria, eis que apareceu o Subdelegado de Polícia Manoel Dutra, (...) com dois soldados, intimidando-nos a parar com aquela barulheira porque estávamos incomodando os americanos! Indignados, apontamos os rifles para eles e os pusemos em debandada. Ao meio-dia repetimos a cerimônia (FERREIRA, 1969, p. 65)

A construção do cotidiano também acontece nas escolhas, geralmente conscientes, das datas de comemoração. Nos estudos de Heller (2011), as comemorações, e a escolha do evento a ser comemorado, permitem a “reprodução dos indivíduos”. A comemoração do 4 de julho em terras amazônicas ganhava um sentido diferente quando celebrada por trabalhadores, principalmente empregados, norte-americanos longe de seu país. Isso intensificava a forma como se reconheciam, heróis e pioneiros. Já Hugo, Carvalhinho e Argemiro reproduzem no 7 de setembro, independência do Brasil, como se sentem e expressam. Trata-se de uma análise de identificação.

O 1º de Maio, Dia do Trabalho, ganhava anualmente a primeira página do *Alto Madeira*. No caso de Porto Velho do final da década, em 1919, ao menos nessa primeira década de estudo, o Dia do Trabalho era comemorado como uma exaltação do

caráter edificante do trabalho, um processo visto como algo positivo na relação entre o homem e a natureza, princípios norteadores da Companhia e edificantes da região. Era momento de socialização, divertimento, mas ao mesmo tempo organização, troca de ideias. Congregava trabalhadores independentes, comerciantes, funcionários e alguns trabalhadores ligados à ferrovia que se identificavam com o “operariado”.

Os trabalhadores ligados à ferrovia estavam cada vez mais inseridos nessa sociedade em formação de Porto Velho: frequentavam festas, atos solenes, homenagens às autoridades dos círculos do comércio, bares e clubes. Moraes observa e relata a heterogeneidade desses espaços frequentados:

Das 20 às 24 horas, nesse estabelecimento, (...) As zabaneiras profissionais, desde a cearense à turca, desde a boliviana à amazonense, desde a colombiana à rio-grandense, entram e saem saracoteando sob os olhares escaldadiços dos seringueiros de saldo, vindos dos altos rios, mal refeitos ainda de uma longa castidade obrigatória. Por entre esta sociedade suspeita, nas mesmas salas, outra, mais firme, menos adventícia, de advogados, médicos, engenheiros, juízes, promotores, capitalistas, jornalistas, proprietários, e até, santo Deus!, de secretários de Estado (MORAES, 1936, p. 197-198).

A descrição remete ao Café Central, em 1917. Não era o tipo de espaço que a Companhia desejava que seus trabalhadores, principalmente os mais qualificados, frequentassem, uma vez que disciplinar “classes populares” ia muito além do lugar de trabalho e de moradia, alcançando o espaço do lazer (CHALHOUB, 1986).

As sociedades recreativas e associações estavam presentes na vida dos trabalhadores e diretor geral da Companhia. A associação *The Porto Velho Boys Dramatic Association*, criada como representativa do mundo das artes e em prol da questão humanitária, era uma sociedade organizada e dirigida por um grupo de “barbadianos” trabalhadores da Companhia.⁸⁶ A *Associação Instructiva, Recreativa e Beneficente*, que em 1919 teve alteração no nome para *Clube Internacional*, possuía em sua sede amplos salões que os estimados grupos interagiam e dançavam, espaço “do decoro, da finesse e da civilização” (FONSECA, 2017, p. 215).

O clube da *Associação Instructiva* era aberto todas as noites, com as quintas e domingos reservadas para “reuniões dançantes para as famílias” e presidido por Prudêncio Bogeá de Sá, empregado da Companhia. A organização dessa associação atua, segundo Olivar

⁸⁶ Festival de caridade. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 ago. 1917.

(2015, p. 37), como um mecanismo da administração da ferrovia, introduzindo costumes culturais, através de “reuniões dançantes”. De acordo com seus estatutos, o objetivo era desenvolver a “instrução em geral” e especialmente entre seus associados, promover eventos beneficentes e organizar festas nos salões da Associação.⁸⁷ A Associação chegaria a abranger 200 pessoas de 27 nacionalidades diferentes. Estes funcionários, por sua vez, construíram o *Instituto Beneficente dos Empregados da E. F. Madeira-Mamoré*, oficializando uma união dos trabalhadores de significativa importância e peso para a resolução das suas queixas, assim como para o fortalecimento dos seus vínculos pessoais:

Para o núcleo de obreiros que dão força e alma a esse empreendimento, modestos na sua condição social mas, elevados sempre na consideração e no esforço dos que avaliam o valor do operariado, mister se tornava a criação de um grêmio que lhes prestasse o amparo indispensável, na vida e na morte, com a garantia de recursos que lhes poupasse, a sua e a existência de suas famílias, de dificuldades prementes tão comuns num meio como o nosso.⁸⁸

87 Estatutos da Associação Instructiva. *Alto Madeira*, Porto Velho, 11 abr. 1918.

88 Instituto Beneficente dos Empregados da E. F. Madeira-Mamoré. *Alto Madeira*, Porto Velho, 1 de maio de 1919.

Publicando suas aspirações para o simbólico 1º de Maio de 1919, o Instituto à época constava de 210 filiados que exerciam cargos ligados à Companhia. O estímulo criador do Instituto era proveniente “do cérebro sadio do modelar coadjuvante da hierárquica repartição a que pertence”,⁸⁹ e que seus estatutos haviam sido aprovados pelo diretor-geral, o inglês W. J. Knox-Little. Liliane Segnini (1982) percebe as associações como uma forma de “paternalismo”, no sentido da Companhia “acrescentar novos instrumentos que garantissem a continuação da exploração” do trabalho. Ao criar ou se apropriar da direção e formulação de estatutos das associações e sociedades, a Companhia inibia a formação de sociedades e grupos pela própria iniciativa dos trabalhadores, confluindo estes a participar do grupo que esta ajudava e organizava.

Era construído não somente um modo de organização que os tornassem mais representativos diante da hierárquica repartição da Companhia, mas também uma associação que teoricamente servia tanto para os “confortados pela atmospheria pura da família” como

89 Instituto Beneficente dos Empregados. *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 out. 1918.

para os “solitários e expatriados”.⁹⁰ Na prática, nem todos os trabalhadores se associaram.

Identifica-se ainda a criação de uma associação, composta por parte dos empregados, nos Estados Unidos, a *Madeira-Mamoré Association*. Ferreira (1969, p. 16) a caracteriza como um “clube dos Engenheiros” que trabalharam na construção da ferrovia e que se reuniam anualmente. Segundo Neeleman (2011, p. 236), eram “sobreviventes do *staff* administrativo” da ferrovia.

Havia uma preocupação em cercear as relações sociais dos seus trabalhadores também a partir dessas organizações, algo próximo às palavras de Claude Grignon, que expressam bem as preocupações e desconfianças elitistas: “Para ‘salvar o operário’ não há, pois, melhor recurso que subtraí-lo ao cerco pernicioso de seu meio; (...) porque o operário, passando o tempo de lazer com os seus, escapa da influência de seus camaradas de fábrica...”⁹¹ Principalmente o clube, uma atividade de lazer, parece ser um tempo pensado pela Companhia para que os trabalhadores passassem entre os mais qualificados, e não fora do território e longe do monitoramento da Companhia. Nota-se assim, nas sociabilidades, uma di-

90 Instituto Beneficente. *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 out. 1918.

91 Citação de Claude Grignon, em *A moral técnica*, a partir das discussões de Liliana Segnini (1982).

nâmica nas suas práticas e organizações, permeadas pelas relações de trabalho.

Apesar das tentativas de cerceamento, as experiências em comum avançaram no sentido de organização. Em 1919, organizou-se em Porto Velho uma greve exigindo a redução da jornada de trabalho. O primeiro texto a respeito da greve foi publicado no *Alto Madeira* pelo Comitê, com o título “Convite ao operariado em geral”⁹², convidando para deliberar sobre o início de uma greve caso não houvesse resoluções para a implementação da conquista da jornada de 8 horas pela “lei já sancionada”.

A greve formada em Porto Velho congregava trabalhadores de diversas funções de trabalho, “sem distinção de classe ou nacionalidade”, compreendendo trabalhadores da ferrovia, marceneiros, comerciantes e carroceiros.⁹³ Do comitê que assina a publicação, podemos identificar João Veiga, português, artista e contribuinte da *Comissão Portuguesa Pró-Pátria* em Porto Velho, em favor dos órfãos dos soldados mortos na Primeira Guerra Mundial; e Manoel Domingos Maia,

92 Inedictoriaes – Convite ao operariado em geral. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno III, n. 211, 29 de maio de 1919.

93 Neste caso, o termo “classe” tem o sentido de categoria ou função de trabalho e não como “classe social” entendido em termos marxistas.

também português que exerceu o cargo de capataz dos serviços de carpintaria da Madeira-Mamoré.

Essa presença portuguesa com Amadeu Maia, Manoel Maia e João Veiga pode ser identificada em outros movimentos no Brasil. Maria Izilda Matos (2019, p. 74) discute as experiências de trabalho dos portugueses em São Paulo, entre o século XIX e XX, citando as dificuldades que enfrentavam, com “longas jornadas, salários baixos, ameaças constantes de demissão, desemprego e pauperismo”. Diante dessas situações, os portugueses estavam presentes como uma “força de resistência” nas reivindicações. Os demais vinculados à ferrovia que participaram do movimento eram artistas marceneiros, operários das oficinas (principalmente a mecânica) e maquinistas, de modo que dos trabalhadores o grupo maior era formado pelos operários.

Este comitê era uma representação das diversas categorias e tinha a responsabilidade de liderar o movimento, agindo na organização dos *meetings* realizados em praça pública e pelas ruas. Durante uma das reuniões em 5 de junho de 1919, foi produzido e lido um abaixo assinado solicitando a redução das horas de trabalho e dirigido ao gerente geral da Madeira-Mamoré, A. L. Bell, pelos trabalhadores da seção de mecânica, “sem no entretanto terem pensado em constituir-se

em greve.” Ainda conforme relata Raymundo Reis, artista marceneiro da ferrovia, o abaixo-assinado “foi tomado pelo sr. Armando Sotillo, apontador geral de mecânica que lhe deu destino diferente daquele a que collimava.”⁹⁴ O comportamento de Sotillo no mínimo revela as discordâncias existentes entre os operários sobre a razão do abaixo assinado ou a forma de atuação dos trabalhadores na reivindicação das horas de trabalho.

No dia 9 de junho, tanto os trabalhadores gerais (de diversas categorias) como os vinculados à Companhia paralisaram suas atividades, por seus pedidos não terem sido atendidos. Muitos operários da ferrovia não compareceram ao serviço, principalmente nas oficinas, e se reuniram em grupos pelos espaços da Madeira-Mamoré, havendo o registro de tensões:

A atitude grosseira assumida pelos Srs. Leonardo Craney e Domingos Peres, chefe e contra-mestre das officinas, acirrou os ânimos, não se lamentando incidente algum devido a intervenção do illustre delegado de policia, Sr. Guilherme Acelino de Almeida, que conseguiu acalmar os operários.⁹⁵

94 Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 1 jun. 1919.

95 A greve. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919.

Ao que consta, sobre os trabalhadores que reagiram grosseiramente, Leonardo Craney também exerceu a função de “chefe da locomoção”, em 1919, e “chefe da mecânica”, em 1925. Enquanto Domingos Perez trabalhou como “mecânico da Madeira-Mamoré” ou “administrador das oficinas mecânicas” por alguns anos (até 1925).

Essa paralisação dos serviços parece ter sido impulsionada também por uma solicitação da Companhia, já que esta determinou “que os operários da Empresa não tomassem parte em reuniões e meetings promovidos por operários estranhos á mesma” o que pareceu “não ter causado bôa impressão no seio do operariado (...) provocando reparos na classe.”⁹⁶ Junto com a paralisação dos trabalhos nas oficinas, os maquinistas recusavam os serviços na locomotiva. Inicia um pequeno caos de trabalhadores faltando em massa nas oficinas, boatos de depredação do material da locomotiva e corte de energia momentaneamente.

A solicitação pelo gerente geral da Companhia carrega um “temor burguês” sobre a concentração da população, identificadas anteriormente nas medidas planejadas e restritivas de ocupação de espaços, circulação dos trabalhadores e sociabilidades. Isto porque

⁹⁶ A greve. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919.

a concentração acelera um específico “desenvolvimento dos operários”, o de começarem a sentir-se em sua totalidade como uma classe (ENGELS, 2010, p. 160).

Em pouco tempo, após o superintendente municipal conceder a redução da jornada para os trabalhadores em geral, em suas variadas funções de trabalho, o movimento dissipou-se. Mas a concessão do poder local não abrangia os operários da ferrovia, que respondiam ao poder da Companhia. Assim, a retomada dos trabalhos foi feita gradativamente e sem maiores conquistas pelos trabalhadores.⁹⁷ No caso da Madeira-Mamoré, o movimento pode ser entendido como uma expressão pública de seus interesses e organizada em conjunto com as demais categorias de trabalhadores da cidade de Porto Velho.

Quanto à participação dos trabalhadores da Companhia, é possível inferir que a maior participação tenha vindo dos operários. Isto porque há um acentuamento nas diferenças existentes entre os trabalhadores. A partir dos jornais, o destacamento da participação dos operários, maquinistas e os que exerciam funções nas oficinas, possibilita visualizar que estes trabalhadores em seu “viver pobre” e com experiências

97 Um ano após, em 1920, a Companhia reduziu a jornada de trabalho de 10 horas (+2 horas de almoço) para 9 horas.

cotidianas semelhantes se colocavam de forma oposta a outros grupos sociais.⁹⁸ Este “viver pobre” era um elemento do cotidiano experienciado pelo grupo de maior instabilidade das funções de trabalho; de moradia mais precária; do exercício de serviços mais árduos, em um espaço de trabalho mais desconfortável; e funções em que os trabalhadores tinham maior suscetibilidade para doenças e mortes.

É importante compreender que essas experiências, “o modo como homens e mulheres vivem suas relações de produção e segundo a experiência de suas situações determinadas”, fazem com que o processo de consciência de classe aconteça de formas variadas (THOMPSON, 2001, p. 169). A formação do que podemos chamar de “classe trabalhadora” ocorre por experiências sociais e de trabalho de diferentes grupos submetidos ao capital. Dentro desses estão alguns trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré, que congregaram seus pensamentos, interesses e se viram representados dentro de um conjunto maior. Por outro lado, parece ser difícil de acreditar, por exemplo, que o “*staff* norte-americano” reunido na associação de sobreviventes da Madeira-Mamoré, nos Estados Unidos,

98 Utilizando como parâmetro de análise Maria Auxiliadora Decca (1983) sobre “viver pobre”.

se vejam pertencentes a essa “classe trabalhadora”. Não se pode afirmar que a greve foi um movimento dos trabalhadores da Companhia, mas que teve a participação desses trabalhadores que estavam se entendendo como “classe”. Esse entendimento se dá coletivamente e, neste caso, no cotidiano, pois é no cotidiano que o homem forma sua “consciência de nós” e configura sua própria “consciência do eu” (MESQUITA, 1995, p. 21).

A Companhia criou e tutelou as práticas e formas de lazer das relações sociais. Devido ao cerceamento, os trabalhadores desde o início foram “empurrados para uma consciência comum” devido à “polarização social” e um estilo de vida comum (HOBSBAWM, 2000, p. 231). Nessa situação, não há uma “livre e espontânea vontade” no fazer de suas próprias histórias, porque não escolheram as circunstâncias sob as quais estas podem ser feitas, mas existe a possibilidade de intervir sobre as circunstâncias para tentar alterá-las (MARX, 2013, p. 25).

Em síntese, as relações sociais possibilitam analisar a vida cotidiana construída por aspectos dentro e fora dos círculos de trabalho. Através de dois grandes eixos imbrincados, os espaços e as relações sociais, percebe-se como a classificação, combinação e divisão dos trabalhos condicionam a um “viver” cotidiano, alinhado (mas também burlado pelos agentes históricos)

aos interesses da Companhia de disciplinarização. Para além das relações harmoniosas, o cotidiano destes trabalhadores também levaria a “alimentar seus demônios” em conflitos que marcaram a convivência entre trabalhadores, empregados e a comunidade local. Destrinchar as experiências conflituosas será a finalidade do capítulo seguinte.

“Mas você sabe, alimento meus demônios”

Trabalha e trabalha, sem faltas nem falhas,
Mesmo se o trabalho te atrapalha
E as tentações não jogam a toalha.

B. A. Bourbel, *Work*

Para manter a ordem sobre os trabalhadores em seu território, a Companhia implementou uma estrutura de controle e códigos de conduta. No caso da Madeira-Mamoré, diferentemente de outras construções ferroviárias, não havia um núcleo urbano com um conjunto de normas estabelecidas, o que fez com que a Companhia pudesse “criar a sua cidade com leis e regulamentos próprios” (LOPES, 1995, p. 4). Essa ordem

interna, que atravessava os limites da Companhia, à medida em que avançava a construção da ferrovia, se estabeleceu de forma contraditória e conflituosa.

O fato de a implementação da ferrovia ocorrer paralelamente ao desenvolvimento da cidade criou uma “cultura histórica romântica”, que muitas vezes marginaliza os mecanismos tortuosos de controle e exploração que envolvem a ferrovia. Manoel Ferreira (2005, p. 260) fala da relação harmônica entre norte-americanos e demais trabalhadores argumentando que “os norte-americanos que dirigiam a construção eram também assalariados, tanto como os trabalhadores de todos os países que lá se achavam” (FERREIRA, 2005, p. 260). Estudamos a diferenciação dos termos e funções, e que, portanto, as condições de trabalho não podiam ser igualitárias entre norte-americanos e “trabalhadores de todos os países”.

Evandro Lopes (1995) já apontava em sua análise sobre o excessivo controle e exploração sobre os trabalhadores da ferrovia, em que essa formação social da região fazia emergir conflitos e desigualdades que desmistificavam o heroísmo da memória da Madeira-Mamoré.

A identificação de conflitos envolvendo os trabalhadores da ferrovia não anula as relações afetuosas e solidárias também existentes. As relações sociais não são

de todo harmônicas, são compostas também pela faceta do confronto e desentendimento. Os eventos de hostilidades, perturbações da ordem, desentendimentos, roubos e furtos podem ser compreendidos como momentos em que a luta de classes se expressa. Tais conflitos conferem à esfera do privado e do cotidiano desses trabalhadores uma “politização do dia a dia”, no sentido proposto por Matos (2019).

Aqui, o objetivo consiste em compreender qual a lógica de estabelecimento e funcionamento da ordem, pela autoridade da Companhia e autoridades públicas locais, uma vez que os trabalhadores estavam sujeitos a estes dois poderes; e como se estabelecem as rivalidades entre os envolvidos nos conflitos. Assim será possível traçar um breve panorama da criminalidade na vida cotidiana dos trabalhadores. Estas ocorrências envolvem trabalhadores da ferrovia, trabalhadores livres de diversas funções e representantes da Companhia.⁹⁹

99 Há uma escassez de registros policiais como de jornais entre 1912 e 1916, o que dificulta uma análise aprofundada.

Normas de conduta e aparatos de controle

A Companhia estruturou uma divisão de trabalho hierárquica, de modo que essa fragmentação do poder aliviava a carga de responsabilidade na solução de contratempos menores dos empreiteiros da Companhia e, posteriormente, do gerente geral. Essa estrutura implementada por um aparato administrativo determinava os meios de coerção, afastava os representantes da Companhia de uma exposição constante aos trabalhadores durante os serviços, garantindo sua segurança e integridade, e ressaltava a divisão técnica e social das funções, poupando os empreiteiros e gerente geral ao planejamento e administração da ferrovia.

Assim, foram criados cargos que teriam uma responsabilidade maior de vigiar o andamento dos serviços, reunir trabalhadores, aplicar as ordens, guardar os edifícios e controlar a circulação de transeuntes dentro do território da Companhia. Na esteira das análises de Liliana Segnini (1982, p. 34) sobre Max Weber, os níveis hierárquicos e os limites de autoridade de cada nível eram determinados pela detentora do saber, no caso a Companhia, que regulamentava o jogo de subordinação dos inferiores aos superiores na hierarquia dos cargos, fundamentado pela “disciplina do serviço”.

A identificação do “princípio de hierarquia das funções” e do modo burocrático de funcionamento da Companhia torna explícito o sistema de dominação pela autoridade e a exploração do trabalhador para empregar plenamente sua força de trabalho devido à estrutura de vigilância (SEGNINI, 1982, p. 17). O poder e vigilância não vinham apenas de um ponto específico (a Companhia) ou de cargos determinados para o monitoramento (chefes, capatazes e guardas), era disseminado formando uma rede de controle entre os trabalhadores, de modo que havia uma vigilância intraclasse.

Além de atuar nos acampamentos e serviços de manutenção da linha férrea, conforme relatou Julio Olivar (2015), os capatazes armados garantiam a proteção da fronteira entre o território da Companhia e Porto Velho, na linha divisória. No entanto, o fato de ostentarem armas não servia apenas para proteger das “ameaças externas”, mas configurava também uma forma de intimidação aos próprios trabalhadores que tentassem alterar as ordens e ritmos de trabalho. Os guardas vigiavam os edifícios principais dentro do território pertencente à Companhia, em Porto Velho, como os armazéns (*Comissary*), escritórios, depósitos e garagens. Os chefes eram responsáveis por liderar

turmas de construção ou manutenção da ferrovia e realizar pagamentos, trabalhando pela linha férrea (chefes/mestres de linha). O emprego dessas funções não era uma especificidade da Madeira-Mamoré. Segundo Heloisa Cruz (1990), em São Paulo havia feitores, capatazes e fiscais que vigiavam o trabalho de perto nas oficinas, garagens e serviços de manutenção.

Além de funções que ajudariam a manter a ordem interna, foram criadas normas de conduta. Conforme estuda Evandro Lopes (1995, p. 4), no primeiro momento de construção da ferrovia, a ausência do Estado brasileiro cedeu espaço para que a lei fosse prescrita pela Companhia, tanto nas relações de trabalho como nas demais relações sociais, com “proibições que atingiam a liberdade funcional dos ferroviários e de suas famílias”, o que tornou o controle da vida cotidiana dos trabalhadores atribuição específica da ferrovia.

Os códigos de conduta estavam alinhados com as medidas profiláticas recomendadas pelos médicos nos relatórios científicos, e que estão diretamente relacionadas a garantir a sanidade e saúde física do trabalhador necessárias para a execução do trabalho. Assim, foi proibido aos trabalhadores da ferrovia o uso de bebidas alcoólicas, ultrapassar os limites territoriais sem autorização do gerente geral, a livre comercialização na

área pertencente à Companhia, o envolvimento com as mulheres indígenas Caripuna e a circulação de mulheres, prostitutas e demais transeuntes não-trabalhadores da Madeira-Mamoré no pátio ferroviário.¹⁰⁰ Teoricamente, essas regras valiam para todos os ligados à ferrovia, durante e após a construção.

A constante disciplinarização ocorria dentro dos espaços de trabalho, com os chefes e capatazes; na circulação dentro do território, com os guardas; nos espaços de lazer (como as associações beneficentes), na socialização com homens de cargos elevados; nos espaços de moradia, como nas casas coletivas com a vigilância do *house boy*, e em bairros, onde em 1915 um policial foi contratado pela Companhia para manter a segurança do bairro do Alto do Bode. E, por fim, ocorreu também pelo poder local, como consta na denúncia feita no jornal:

Tendo sciencia de que os moradores da Casa 3, empregados na Estrada, portavam-se de maneira indecorosa para com os transeuntes, o digno gerente da Madeira-Mamoré, sr. J. W. Know Little scientificou-nos, por circular da-

100 A conduta de não envolvimento com as mulheres indígenas Caripuna foi pensada por Percival Farquhar após tomar conhecimento da exploração dos indígenas por bolivianos, como Nicolás Suárez, “o barão da borracha” (GAULD, 2006, p. 176).

tada de 13 do corrente que estava disposto a por definitivo paradeiro aos seus abusos e falta de decoro.¹⁰¹

Do trabalhador ligado à ferrovia era esperado um comportamento que não podia haver “abusos e falta de decoro”. A menção de que o gerente geral estava disposto a “pôr definitivo paradeiro” sugere que a falta de decoro era uma denúncia recorrente, havendo possivelmente um constrangimento no fato da Companhia ser chamada atenção pelo jornal sobre a má conduta de seus trabalhadores, uma vez que a empresa enxergava a emergente cidade de Porto Velho como um antro de vícios e desorganização.

Conforme alega Charles Gauld (2006), foi permitido a Percival Farquhar que formasse, de modo sigiloso, sua própria polícia na ferrovia Madeira-Mamoré sob o comando de brasileiros. Essa “guarda armada” ou “polícia ferroviária” administrada pela Companhia tinha o dever de vigiar os trabalhadores, evitar fugas e “viabilizar a administração das doenças, de forma que seus homens não sucumbissem diante do trabalho” (LOPES, 1995, p. 12-13). Com a permissão concedida, em 1910 a Companhia solicitou ao delegado de polícia

101 *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 ago. 1917.

de Vila Nova, em Mato Grosso, que fosse designado um funcionário para dirigir a guarda, que viria a ser o funcionário da polícia Henrique de Torres Bandeira, a fim de “coibir a desordem e os assassinatos ao longo da ferrovia” (CÂNDIDO, 2007, p. 98). Em 1913, no memorial enviado ao Governo brasileiro, a Companhia reclama do pagamento desse custo com policiamento, configurando um valor extra no contrato:

Policiamento – As despesas de policiamento montam até o presente em 680:000\$000 de que a companhia não recebeu até hoje a mínima retribuição. Foi o serviço de policiamento uma das dificuldades inesperadas com que tivemos de lutar, pois que nos acarretou pesados sacrifícios pecuniários com que não contávamos ao assinarmos o contrato. (...) e com justa razão reclamamos do Governo a restituição desta importância, por estar ao cargo do Governo a obrigação de nos garantir (...) (FERREIRA, 2005, p. 311).

A quantia reclamada pela Companhia nunca foi paga. No relatório é perceptível que não estava planejada a organização de uma guarda privada. No entanto, o contingente de trabalhadores de diferentes nacionalidades subjugados ao sistema de trabalho da estrada de ferro se avolumou em Porto Velho e nos acampamentos, segundo o memorial, “sem que uma só medida repressora ou

premonitória fosse tomada pelas autoridades para garantir a vida dos operários e as nossas propriedades”. Com isto, os “crimes, assassinatos, ferimentos, desordens”, que já vinham ocorrendo, reproduziram-se rapidamente junto com a impunidade, o que justificaria a implementação da polícia da Companhia, a compra de armamentos, manutenção dos salários dos guardas e policiais e a construção de uma cadeia (cela) no pátio ferroviário em Porto Velho (LOPES, 1995).

Com a conclusão dos trabalhos, era necessário garantir o bom funcionamento da ferrovia, no transporte de passageiros e cargas, já que atentados eram recorrentes como o sofrido pelo chefe do comboio nº 3, Geminiano Maia durante o trajeto para Guajará Mirim. Em 1919, Germiniano foi atacado por passageiros que se negaram a pagar os bilhetes. A matéria publicada no jornal é assinada pelas testemunhas que presenciaram o ataque no trem, constando no texto adjetivos aos personagens da ação: o chefe do comboio foi “impassível e encorajado pela sublime ideia do cumprimento de um dever”, “empregado honesto”, de “instincto de conservação”; o grupo de homens, “insolentes”, “aventureiros” e “bandidos”; e o acusado de agressão, “preto insolente”, de gesto “dissimulado” e “mão homicida”.¹⁰² Ao final,

102 Atentado no trem. Alto Madeira, Porto Velho, 14 dez. 1919.

dois guardas passaram a dar apoio durante as viagens, para “manter a ordem” (FERREIRA, 1969, p. 58).

No núcleo populacional de Santo Antônio, onde muitos trabalhadores da ferrovia moravam, principalmente entre 1907-1909, quando não havia ainda as edificações da Companhia em Porto Velho, os conflitos eram resolvidos com “sangue nos olhos” e atrocidades (OLIVAR, 2015, p. 54). Abunã, como outras povoações, era chamada de “zona de sangue” devido às ocorrências policiais de morte.

Nos anos de 1915 e 1916, durante o período de superintendência de Fernando Guapindaia, passa a existir de forma mais ativa o policiamento em Porto Velho. A gestão de Guapindaia e a atuação de sua polícia entram em rota de colisão com os interesses econômicos e territoriais da Companhia. A forma de atuação dessa polícia municipal era pautada de acordo com o poder do superintendente, que utilizava de métodos violentos a margem da lei, segundo Menezes (1980, p. 75-76).

A partir de 1917, através do jornal *Alto Madeira* é possível acompanhar a constituição do corpo policial na cidade, composto por militares, “um cabo e três praças”.¹⁰³ As notas veiculadas no órgão público tornavam público que havia uma vívida e movimentada estrutura de

103 Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 set. 1917.

vigilância que deveria ser temida e, fundamentalmente, obedecida. Nos jornais também é possível identificar publicações que se referem indiretamente ou diretamente ao tipo de comportamento que é esperado para se manter a ordem. Os dez “mandamentos de um sábio” deveriam constituir a “regra de conducta da sua vida”, entre estes “Não dispendas o teu dinheiro antes de o teres ganho”, “Considera todas as cousas sob um ponto de vista favorável” e “Quando estiveres contrariado, conta até dez, antes de proferir qualquer palavra; contarás até cem se estiveres encolerizado”.¹⁰⁴

De uma forma mais incisiva, o jornal ressalta os problemas sociais causados pelo consumo desenfreado de bebidas alcoólicas:

Um bêbado que morreu em uma cidade da America do Norte, deixou escripto o seguinte testamento: “Deixo á sociedade um caracter detestável, um exemplo pernicioso, uma memoria horrenda. (...) Deixo aos meus irmão e as minhas irmãs toda a vergonha que lhes causou a minha conducta.” Os bêbados que leiam isto, quando não estiverem embriagados.¹⁰⁵

104 *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 nov. 1917.

105 *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 jul. 1919.

A preocupação dessa imprensa em defender o regramento e a temperança no mínimo permite traçar um diagnóstico sobre as mazelas dessa sociedade, constituída em parte pelos trabalhadores da ferrovia. Tais publicações relacionadas com as sessões policiais do próprio jornal, em que muitas notas evidenciavam desentendimentos por dinheiro ou bebida, tentavam redirecionar e moldar os comportamentos ao definir o que deveria ser uma má e boa conduta social. Temas como o uso do dinheiro, pensar bem antes de agir em momentos de raiva e controlar o consumo de bebidas alcóolicas geralmente foram as causas ou catalisadores das tensões entre os indivíduos.

Esse modo de atuação do jornal atendia os interesses da Companhia em educar e controlar os trabalhadores da ferrovia. Considerando os estudos de Sidney Chalhoub (2012, p. 30), a mente e o espírito dos homens livres eram alvo para a transformação do “agente social expropriado” em “trabalhador assalariado”. Na Madeira-Mamoré, não somente a noção de trabalho deveria ser internalizada, mas também a prudência e boa conduta.

Outra instituição importante como agente controladora e punitiva consiste na Justiça Pública, atuando como aparelho do Estado através da disciplina.

Mas essa atuação não é uma imposição hegemônica a serviço da dominação de uma classe.

Segundo Nilza Menezes (1999), a configuração do Poder Judiciário na região inicia em 1912, com a instalação da Comarca em Santo Antônio vinculada ao Estado do Mato Grosso, enquanto a atividade judiciária de Porto Velho estava vinculada ao Estado do Amazonas. Para a autora, a instalação desse poder demonstrava a preocupação do Estado em manter sob seu controle e domínio uma região importante economicamente na época para o país, como Santo Antônio. A estrutura do judiciário oferecia atendimento jurisdicional para as pessoas, contando com juízes, promotores de justiça e advogados. As localidades tinham delegados, subdelegados, suplentes e escrivães.

Os primeiros registros processuais de Porto Velho datam do ano de 1914, a sede do Judiciário era localizada na cidade, anexada ao prédio da Intendência Municipal, com subdelegacias pelas localidades circunvizinhas. Em alguns processos instaurados em Porto Velho, os inquéritos e sentenças eram encaminhados e proferidos em Humaitá, no Amazonas.

Segundo Boris Fausto (2001, p. 149), podemos entender por “exame do judiciário” a identificação formal dos sujeitos, criando uma categoria de suspeitos a serem

vigiados e as prisões para averiguação. Nessa averiguação ocorre o registro, que permite visualizar a reincidência, pela qual o reincidente, ao invés de ser visto como “autor do crime”, será considerado o “delinquente”, como manifestação do seu “caráter intrinsecamente criminoso”. Observa-se a atuação do judiciário através dos registros policiais, processos cíveis, processos crime e inquéritos, norteadas pelo “enquadramento positivo ou negativo dos personagens em entidades sociais idealizadas”, e não pela “busca da verdade” (FAUSTO, 2001, p. 118). As informações coletadas nos inquéritos, mesmo que não contribuíssem para a resolução do caso, registravam os denunciantes, acusados, vítimas, testemunhas a partir de seus nomes, nacionalidades, profissões, idades e moradias.

A autora Nilza Menezes (1999, p. 50) acredita que não era usual a participação da Companhia Madeira-Mamoré nos registros criminais ou cíveis, utilizando da justiça para “serviços de escrituras, conferência de conta corrente, cessões, contratos e distratos”. No entanto, em alguns momentos é possível identificar o envolvimento da Companhia quando importa os seus interesses, como nas denúncias de furtos de seus armazéns e pedidos de justiça na prisão dos criminosos.

Nos primeiros anos de construção da ferrovia, as prisões foram improvisadas, ganhando uma estrutura melhor de forma lenta, sem acompanhar o desenvolvimento da justiça na região. Assim, havia tanto a cadeia administrada pela Companhia como cadeias públicas. A “casa de prisão” existente no pátio da ferrovia, no complexo central em Porto Velho, funcionou até 1915 quando foi desativada. Essa desativação significou a passagem de uma administração ou responsabilidade, uma vez que em muitos processos criminais da década de 1920 a gerência da ferrovia solicitou a prisão de infratores ao delegado regional, segundo atesta Menezes (1999).

Em 1919, em relatório redigido para a Promotoria da Justiça de Santo Antônio, consta o pedido de providências para a construção de um prédio apropriado para a cadeia pública da cidade, devido às precárias condições: “até ao presente vem funcionando numa espécie de jaula, feita de ferro, onde se encontram sete criminosos, sem ar, sem hygiene, sem as condições mais impresciendiveis a vida em commum” (OLIVAR, 2015, p. 100). Ao que parece, muitas localidades tinham cadeias provisórias para apreensão, enquanto o encaminhamento do acusado na maioria das vezes era

organizado para núcleos maiores, como Porto Velho, Santo Antônio e Guajará Mirim.

A importância dada pela Companhia e poder público na construção desse aparato de vigilância e punição transparece a preocupação de classificar e controlar para a instituição de uma “ordem urbana” garantidora do progresso do trabalho e do bem estar social (FAUSTO, 2001, p. 21). Dessa forma, não podemos olhar para as tensões, roubos, furtos e brigas superficialmente como casos de polícia, mas como uma profunda questão social da vida cotidiana. Discutiremos as situações conflituosas em que estes se envolveram e as formas de resolução que encontraram para superarem as tensões.

O intuito consiste em destrinchar a composição dos conflitos em seus temas, espaços, envolvidos, testemunhas e formas de resolução como expressão de uma “criminalidade” da vida cotidiana dos trabalhadores da ferrovia.¹⁰⁶ Assim, os crimes, denúncias e suspeitas são interessantes mais pelo que sugerem do que pelo que podem explicitar. Vejamos as primeiras tensões que abarcaram os trabalhadores por estarem explicitamente liga-

106 Segundo Boris Fausto, “criminalidade se refere ao fenômeno social na sua dimensão mais ampla, permitindo o estabelecimento de padrões através da constatação de regularidades e cortes; “crime” diz respeito ao fenômeno na sua singularidade” (FAUSTO, 2001, p. 19).

das à hierárquica estrutura de trabalho, como as transgressões das normas de trabalho e convivência, disputas entre autoridades, abuso de poder e maus tratos.¹⁰⁷

É possível identificar casos de perturbação da ordem, brigas e desentendimentos entre 1908 e 1919, com uma ocorrência mais acentuada em 1919.¹⁰⁸

Disputas ocorreram entre uma autoridade vinculada à Companhia e uma autoridade local de Porto Velho, como a tensão entre Antonio Quirino Guabiraba (soldado de polícia, natural de Pernambuco) e José Antonio Abrahão (vigia da EFMM, natural de Minas Gerais).¹⁰⁹ Em 1916, na estação ferroviária de Villa Murтинho, o soldado e o vigia se envolveram em uma discussão. A figura de Antonio Guabiraba foi construída no processo como o mais tempestuoso da discussão. Testemunhas relataram que ouviram-no falar para o vigia “com as mãos abanando ‘você o que pensa, você o que é?’”. Na delegacia, foi avaliado como “intrometido em assumptos pertencentes exclusivamente aos empregados da Estrada de ferro” e que deu provas de ser “um ele-

107 As análises são guiadas pelas investigações de Maria Inez Pinto (1994) e Boris Fausto (2001).

108 Essa expressividade deve ser ponderada, considerando que talvez não represente o ano de maior incidência dos casos, mas sim o ano de maior *corpus* documental que pode ser conservado ao longo do tempo.

109 Processo criminal (ameaça). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00046. 1916.

mento subversivo a boa ordem e moralidade públicas”, sendo, portanto, uma “ameaça as boas relações existentes entre nacionais e estrangeiros”. Guabiraba, como autoridade pública local, parece transgredir os limites de seu poder quando em contato com o vigia da estação, representante da autoridade da Companhia. Em uma escala menor, essa relação se configura como um espelhamento do confronto entre a direção da Companhia com a superintendência de Porto Velho pela questão do controle territorial.

O espancamento e roubo sofrido por Manoel Serafim de Melo (chefe dos guardas noturnos, natural de Pernambuco), cometido durante seu patrulhamento nas proximidades da lavanderia, traz outras questões conflituosas além da agressão física que fora vítima. Manoel alega que foi abordado por três homens, reconhecendo “perfeitamente” os ex-guardas José de Mattos Piedade (natural do Rio Grande do Norte) e Gustavo Monteiro, que foram demitidos por ele “em vista de não serem cumpridores de ordens e serem demasiadamente insubordinados”. Manoel não reconheceu o outro agressor, mas indicou ter sido o ex-guarda José Fernandes (natural do Ceará), também demitido. Os acusados encontrados negaram em depoimento. Um deles, José Fernandes recorreu à imprensa e publicou no *Alto Madeira* sua defesa,

denunciando que, enquanto trabalhou como guarda da Madeira-Mamoré, foi tratado por Manoel com a “máxima desconsideração sem motivo justificado”, provocando sua demissão.¹¹⁰ A defesa de José Fernandes convergiu com denúncias sobre as práticas de má conduta e abuso de poder do chefe dos guardas. O depoimento de José Camargo Lima (ex-contador da Madeira-Mamoré, brasileiro) traz queixas dos próprios guardas de agressões físicas praticadas “n’um preto barbadiano” que foram de ordem do próprio Manoel.

O crime teve repercussão no jornal *Alto Madeira*, segundo o qual Manoel Serafim exerceu “a mais vigorosa vigilância no serviço”, apesar de ter criado “uns tantos desafecctos”:

Uns, afirmam que Serafim é um funcionário recto e disciplinado, ao ponto de estabelecer no seio da corporação, sob a sua chefia, uma hierarchia a militar; outros, entretanto, são de parecer que o mesmo Sr. é despótico, injusto e deshumano. (...) O que é verdade, porem, é que Manoel Serafim, demorando no emprego, traduz patentemente a vontade dos dirigentes da Empreza que melhor sabem conhecer e inferir dos méritos dos seus auxiliares.¹¹¹

110 *Alto Madeira*, Porto Velho, 9 nov. 1919.

111 *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 nov. 1919.

Nas linhas finais, o jornal sugere haver uma preferência da Companhia pelo tipo de trabalho exercido por Manoel Serafim, mesmo que seja agressivo com alguns trabalhadores.

Em outras situações, trabalhadores recorreram à imprensa para relatar casos de maus tratos e má conduta de seus chefes, sem se identificarem. Em 1917, a denúncia foi feita contra um empregado na contadoria da ferrovia “de nacionalidade boliviana e de sangue alemão”, que se referia e tratava os brasileiros de maneira “desabrida, descortês e insolente”.¹¹² Alguns anos mais tarde, operários brasileiros das oficinas da ferrovia se queixaram ao jornal pela maneira como eram tratados por um “contramestre, capataz ou coisa que o valha d’aquelle estabelecimento”, chamado Domingos. Posicionando-se com a responsabilidade de assumir a defesa dos operários brasileiros, alvos dos ataques, o *Alto Madeira* contestou:

Infelizmente nossa generosidade para com certos estrangeiros nos conduz, ás vezes, á levar patadas de elementos da vaza social de outras terras, elevados aqui, por força das circunstancias, á alturas que em seus países jamais atingiriam. Ahi fica a reclamação justíssima desses

112 *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 jul. 1917.

obscuros mas, honrados obreiros, que esperamos ver atendidos por quem competir.¹¹³

A crítica do jornal tem como ponto principal a configuração hierárquica das funções de trabalho, que suscita abusos de poder por exigir o máximo de empenho no serviço e bom comportamento. Como estuda Heloisa Cruz (1990, p. 48), as denúncias de “rigor da disciplina, excesso de hierarquia, prepotência dos chefes” e demissões injustificadas mostravam relações de trabalho excessivamente normatizadas e vigiadas, em que, na impotência de encontrar soluções e com o medo de perder o emprego, os operários faziam seus próprios meios de resolução.

Houve casos em que a insatisfação chegou a soluções mais explosivas de enfrentamento. Foi o caso Brandon (chefe dos conferentes de carga, natural dos Estados Unidos). No início de 1911, em Porto Velho, depois de ter tomado uma “formidável bebedeira”, Brandon tentou assassinar John Randolph, um dos empreiteiros da construção, sendo impedido e demitido do serviço.

113 *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919.

Semelhante ação foi tomada por Alfredo Mattos (trabalhador a serviço, natural da Paraíba do Norte).¹¹⁴ Em setembro de 1918, Alfredo foi despedido por Avelino Rodrigues (capataz, espanhol), com ordens para desocupar o lugar de moradia no acampamento 41, por se recusar a acompanhar a turma de operários rumo ao serviço. Momentos mais tarde, Alfredo apareceu armado de rifle Winchester e atirou em Avelino.

(...) quando apareceu-lhes o referido Alfredo Mattos perguntando porque o despediu da turma, respondendo o capataz que o despedia pela razão não querer lhe obedecer, nesse momento falou Alfredo Mattos “Eu ou você” disparando um rifle que trazia consigo, indo o projectil atingir o braço direito do capataz Avelino Rodrigues.

Após o tiro, Alfredo fugiu pela “matta em vertiginosa carreira, não mais aparecendo”.¹¹⁵ Os registros dos casos de Brandon e Alfredo podem ser entendidos como a saturação da reprodução do trabalho constituinte da vida cotidiana. São os momentos que excedem uma normalidade do dia-a-dia, repetitiva, e

114 Processo Criminal (crime de lesão corporal). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 016. Caixa 10. 1918.

115 *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 out. 1918.

que, portanto, também consiste no cotidiano por ser momento de explosão e subversão da repressão diária. A tentativa de assassinar um dos engenheiros sócios da empreiteira construtora e um capataz o enfrentando, exprimem no mínimo uma coragem ou súbita raiva que sobressai como uma “baforada” de surpresa, vida, ironia ou violência (CHALHOUB, 2012, p. 33).

A violência nos dois casos foi potencializada pelo uso de arma de fogo. É citado na historiografia (FERREIRA, 2005; HARDMAN, 2005) que o porte e uso de armas de fogo era permitido pela Companhia, durante e após a construção, para as funções que zelavam pela ordem, segurança e exigiam maior obediência dos subordinados, como os responsáveis pela distribuição do pagamento dos trabalhadores, pela distribuição e medicação do quinino, os cargos de engenheiros-chefe, chefes ou mestres de linha, capatazes, vigias e guardas da ferrovia. Além desses, informalmente entravam no grupo caçadores e cozinheiros que utilizavam da caça armada para complementar a alimentação. Entretanto, é possível identificar uma circulação das armas entre os demais trabalhadores, principalmente se entrassem em contato com os seringais, onde havia uma elevada movimentação de venda e roubo de rifles Winchester (GAULD, 2006, p. 139).

Em parte, a procura pelos trabalhadores por armas era um modo de garantir sua própria segurança diante situações perigosas na floresta amazônica e região desconhecida, como ataques de animais, indígenas e outros homens. Estes homens podiam ser tanto trabalhadores da ferrovia como a população que entrava em contato à medida que a construção da ferrovia avançava. Charles Gauld (2006, p. 184) justifica que, quando a linha férrea se aproximou de Abunã e outros locais frequentados por bolivianos, houve situações recorrentes em que “americanos enfurecidos – topógrafos, caçadores ou capatazes – tiveram de sacar suas armas”. A insegurança era uma sensação coletiva, em que os trabalhadores se organizavam internamente na criação de tropas, a exemplo da “tropa norte-americana” como forma de sobrevivência. Porém, em alguns casos, os mesmos que exerciam a função de zelar e proteger eram os que mais poder possuíam para lidar com os trabalhadores.

É possível identificar em 1917 a implementação, pelo delegado de polícia, de uma portaria proibindo a utilização de armas em Porto Velho.¹¹⁶ No entanto, anos antes, em 1914, as autoridades policiais locais já reforçavam a proibição do uso de armas de acordo com

116 *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 set. 1917.

o que previa o artigo 377 do Código Penal Brasileiro (1890), que limitava o uso de “armas offensivas” a agentes da autoridade pública em diligência ou serviço e diante licença de uso expedida pela autoridade policial.

Já em 1915, a queixa parte do gerente geral da Companhia, W. J. Knox Little, para a delegacia de polícia de Porto Velho sobre a prisão do empregado G. Graves. José Z. Camargo (suplente do delegado) ignorou o fato, mas argumentou que Graves “ilegalmente andava armado afim de manter a ordem publica, o que exclusivamente compete ao Delegado de Policia deste Termo e a seus auxiliares por nomeações legaes”.

Em 1908, outro caso envolvendo porte de arma foi registrado. Cerca de 500 espanhóis vindos do Canal do Panamá chegaram a Porto Velho e foram enviados para o acampamento 26, localizado na “reta do Abunã”. O trecho era uma planície pantanosa, onde nenhum trabalhador desejava ir. Os espanhóis se recusaram a descer e realizar os serviços. Forçados a desembarcar pelo chefe do acampamento, dois reagiram e o assassinaram com dois tiros.

Kravigny (1940), em seu livro de memórias, relata uma ocorrência, entre 1910 e 1911, em um dos acampamentos envolvendo Marion Hills (engenheiro-chefe da turma de construção, natural do Texas) e dois

“bandidos” do “Bando do Covil do Jackson” (*Jackson Hole Gang*). Um dos sujeitos do bando desentendeu-se com Marion Hills, recusando-se a sair do canteiro de obras. Foi quando “[um dos sujeitos] tirou o revólver para atirar em Marion Hills, mas este foi mais rápido, sacou primeiro e baleou-o. Ferido, o bandido foi levado para o hospital de Candelária, e quando teve alta, foi despachado rio Madeira abaixo e sumiu” (FERREIRA, 2005, p. 257-258).¹¹⁷

Em 1918, fora do horário de serviço, Antonio Felix com o rifle carregado tentou assassinar Antonio Xavier de Oliveira, ambos trabalhadores da turma de conservação da 45ª seção da ferrovia. O capataz da turma, Seraphim Gomes, tomou as medidas necessárias de resolução desarmando o sujeito.¹¹⁸ Em outros casos não houve uma ação rápida no momento para impedir. Foi o caso de Filisk Clarke, em 1916. James Nathaniel Alayme (cortador de lenha para a ferrovia, natural de Barbados) atirou em um barracão no bairro do Triângulo, onde se encontravam Filisk Clarke, Joseph Minggs (trabalhador

117 Segundo Charles Gauld (2006, p. 183), Marion Hills era conhecido por “o selvagem do Texas” que bebia “pinga barata brasileira” quando a conseguia por meio de contrabando. Hills já havia trabalhado em outras construções não especificadas na América Latina, na Madeira-Mamoré, comandava todo o trabalho de terraplanagem: “Hills sobreviveu por dois anos na EFMM e já tinha entrado nos 40 anos ao morrer, disse Farquhar”.

118 Quis virar bicho. *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 out. 1918.

da ferrovia, natural de Barbados), Stelam Clement (foguista da Madeira-Mamoré, natural de Barbados) e outros trabalhadores que exerciam serviços para a Madeira-Mamoré. Por ter se desentendido anteriormente com Stelam, desejava resolver o conflito atirando neste, mas acabou acertando Filisk, que faleceu no caminho para o hospital da Candelária. Nenhum desses homens exercia funções de autoridade para justificar o porte de arma.¹¹⁹

Em 1914, José Alexandrino de Oliveira e João Figueiredo (empregados da Companhia) foram acusados de promover desordens durante um baile, e José Alexandrino de atirar contra Luiz Fernandes, agente de polícia de Porto Velho. João Figueiredo desarmou o companheiro, sendo multado pelo porte de arma e José intimado à delegacia. Clementino G. dos Santos (subdelegado em exercício de Porto Velho) pediu intervenção do gerente geral para que os empregados “sigam o caminho da moralidade e do dever” e “procedam como cidadãos educados que devem ser”, visto que os trabalhadores abusaram da “authority legal”.

119 Processo criminal (homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00085. Caixa 094. 1916. Os nomes aparecem de diferentes formas, geralmente escritos da forma que se pronunciam. O promotor do caso afirma que “tratando-se de nomes estrangeiro é muito natural que o homem de educação rustica faça qualquer confusão”.

Não eram os empregados da Madeira-Mamoré somente os causadores de desordens com o porte de arma, o uso também os expusera a ataques e até mesmo acidentes. Foi o caso de Antonio Ribeiro, maquinista, natural da Espanha, que sofreu um ataque de tiros quando conduzia o trem da Madeira-Mamoré pelo quilômetro 343, saindo ileso.¹²⁰ O acusado, João de Souza (seringueiro, natural do Ceará) atirou por não ter sido atendido quando havia feitos vários sinais para parada do trem, solicitando embarque.

Em outro caso, em 1912, João Herminio da Silva (capataz da pedreira da ferrovia, natural da Paraíba do Norte) estava em seu barracão no acampamento 40 da estrada de ferro quando foi atacado a tiros de rifle por Pedro Nonato (lavrador, natural do Piauí), conseguindo se esquivar, enquanto Pedro foi desarmado.¹²¹ Em sua defesa, Pedro atirou com o rifle de modo que as balas passaram por cima da barraca “e isto fez por ser aquelle dia de festa em toda parte”, já que era comemoração

120 Processo Criminal (tentativa de homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio nº 00111. Caixa 096. 1919; *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 jul. 1919.

121 Processo criminal (perturbação da ordem). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00055. Caixa 093. 1913; Processo criminal (tentativa de homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00016. Caixa 001. 1912.

natalina. Por ser uma celebração, os tiros vinham de um “costume no interior dar-se salvas de rifles em regozijo”.

Os disparos foram a forma de resolução dos desentendimentos da noite anterior, véspera de Natal, em que Pedro Nonato e João Herminio se envolveram em uma confusão generalizada, com agressões físicas, bengalada, ataque de punhal e ameaça de rifle, no acampamento 40, envolvendo, entre outros indivíduos, um guarda do acampamento da ferrovia, um capataz e um lavrador. Pedro foi acusado de constituir “elementos de desordem n’aquelle departamento da Estrada”.

Em muitos casos citados parece haver o que Hobsbawm (2000, p. 154) identifica como “paixão pela autonomia individual com armas”, fenômeno que ocorria nos Estados Unidos. Uma objetificação do poder nas mãos, com o uso de armas, que além de ser perigoso por si só, aliado ao consumo do álcool potencializava a violência dos conflitos.

A atuação da Companhia na proibição do consumo de bebidas alcoólicas parece ter sido mais repressiva nos anos iniciais de construção da ferrovia. O consumo do álcool atrapalhava a qualidade do trabalho, a saúde do trabalhador, o redirecionamento do seu foco o envolvendo em vícios, como também catalisava conflitos entre os trabalhadores: “a bebida contribuía para o

desperdício de tempo como para a exaltação de ânimos” (MENEZES, 1980, p. 315). Mesmo após a inauguração da linha férrea, a questão do álcool continuou sendo mal-vista pela Companhia e sociedade local.

É na sessão “Pela Polícia” que os registros das transgressões da ordem e moral trazem as tensões entre os trabalhadores. Como Tertulino Vieira da Silva (jornaleiro, natural do Parnaíba do Paraíba do Norte) e Pedro Ferreira Lima (empregado da Madeira-Mamoré, natural do Ceará), presos por desordens em um barracão;¹²² e os barbadianos empregados da Madeira-Mamoré, Jorge Cadeil e Milton Murray, que embriagados se agrediram fisicamente “por causa de uma escova de sapatos”.¹²³ Apresentados à polícia, o registro policial funcionava mais como uma identificação para monitoramento na sua reinserção ao convívio na sociedade.

Os dirigentes da Companhia e empresa empreiteira tinham consciência do consumo desenfreado de bebidas alcólicas entre os trabalhadores. Nas memórias de Hugo Ferreira (1969, p. 45), a atuação da Companhia no território de Porto Velho e nos acampamentos era rigorosa: a fiscalização era feita por policiais que não permitiam o desembarque no porto de garrafas com

122 *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 out. 1919.

123 *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 nov. 1919.

conteúdo alcoólico, sendo estas confiscadas e quebradas. Tal rigidez também pode ser pensada segundo as análises de Eric Hobsbawm (2000, p. 242), quando concluiu que a imposição da abstinência total do álcool nos países protestantes e puritanos visava mais uma separação dos indivíduos que demonstravam “pela força pessoal de seu caráter” serem mais respeitáveis do que os “pobres não-respeitáveis”. Assim, exigia-se do trabalhador ferroviário a abstinência como marca de boa conduta e profissionalismo, em detrimento de trabalhadores livres e demais habitantes das regiões circunvizinhas que carregavam a insígnia da “desmoralização”, como Santo Antônio.

Apesar do ostensivo monitoramento, não significa que os “rapazes” da ferrovia não conseguiram ter acesso às bebidas nesses primeiros anos. Tinham como opções a ida para Santo Antônio, os navios a bordo no porto e o contato com outras pequenas vilas e trabalhadores quando os serviços da linha férrea se distanciavam. O crescimento de Porto Velho, com a concentração de bares, cafés e casas de diversão nas proximidades da Avenida Divisória, passou a ser uma opção mais próxima quando era possível os trabalhadores se desvencilharem do controle de seus chefes.

Os trabalhadores da Madeira-Mamoré se envolviam em desentendimentos que rapidamente

catapultavam para uma violência exacerbada. Eram espancamentos, como o sofrido por Victor Conwings (natural de Barbados) cometido por Edward Philipps (natural das Antilhas), ambos carpinteiros;¹²⁴ e Leoncio de Carvalho, espancado por Severino de Mattos Piedade (natural do Rio Grande do Norte), empregados nas oficinas da ferrovia;¹²⁵ luta corporal com mordidas, como ocorreu na Casa 03 com os mecânicos Emilio Sode (natural das Antilhas Francesas) e Ricardo Alonso (natural da Espanha);¹²⁶ ou arremesso de garrafas, uso de terçado como queixou-se James Best (foguista) de Seclais Clement (sem profissão, natural de Barbados).¹²⁷

As relações sexuais era outra questão que levava esses trabalhadores a situações problemáticas. Outras denúncias identificadas consistiam em abusos e estupros. Foi o caso de Manoel Pedro da Cruz (maquinista), acusado de desonestar uma menina de 13 anos, moradora de Porto Velho;¹²⁸ e Demetrio Pappas (capataz, natural da Grécia), acusado de estupro a boliviana Helena Castro.¹²⁹

124 *Alto Madeira*, Porto Velho, 19 out. 1919.

125 *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 nov. 1919.

126 *Alto Madeira*, Porto Velho, 27 jul. 1919.

127 *Alto Madeira*, Porto Velho, 28 set. 1919. Terçado é uma faca de lâmina grande muito usada na região Norte do Brasil para abrir caminho na floresta fechada.

128 *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 ago. 1919.

129 Processo criminal (estupro). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Ma-

Alguns confrontos terminavam tragicamente, como o caso de José de Hollanda (trabalhador de serviço, brasileiro), assassinado em 1916 junto com sua companheira Maria da Silva (brasileira) por José Luiz (trabalhador no acampamento 37, brasileiro), em uma barraca de palha no acampamento 35. O tiro no coração de José de Hollanda e no peito esquerdo de Maria da Silva, orientaram o Poder Judiciário de que José Luiz não havia se conformado com a fuga de sua ex-companheira e união com José de Hollanda. José Luiz fugiu e não foi mais encontrado.¹³⁰

O dinheiro era outro tema recorrente que provocava desentendimentos entre os trabalhadores. No ano de 1912, Francisco Souto Vasquez (capataz na limpeza da linha férrea, natural da Espanha) alega que sofreu extorsão de Mr. Brayn (mestre de linha, natural dos Estados Unidos) em sua barraca no acampamento 41.¹³¹ Consta nos autos que o capataz Francisco era responsá-

deira nº 00045. Caixa 007. 1917; Processo criminal (habeas corpus). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00050. Caixa 007. 1917.

130 Processo criminal (homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00084. Caixa 094. 1916.

131 Utilizamos três processos de 1912 movidos pelo poder público, em Santo Antonio: MR. BRAYE (réu). Processo Criminal (inquérito policial). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00015. Caixa 001. 12 f. CDH/TJRO, 1912; Processo criminal (extorsão). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00014. Caixa 001. 1912; Processo criminal (furto). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00013. Caixa 001. 1912.

vel pelo pagamento dos trabalhadores do serviço, vindo à tona um acordo verbal entre o capataz e mestre de linha para que os lucros fossem divididos igualmente.

Diante do quadro geral dos casos, vamos retomar alguns pontos dos episódios para fazer algumas ponderações. Muitos casos de subversão da ordem, brigas e crimes sexuais ocorreram fora do horário de trabalho, durante a noite, feriados ou em decorrência de festas. Os encontros nas folgas, nos domingos e datas comemorativas, como o Natal, Dia da Independência dos Estados Unidos e Independência do Brasil, aliados aos locais “liberadores da rotina”, potencializavam os conflitos por serem momentos de extravasamento das tensões vividas no trabalho, que se aliavam ao consumo de bebidas alcólicas (FAUSTO, 2001, p. 135-136). Diferentemente da seletividade das instituições, as festas populares espalhadas pelas cidades e acampamentos eram abertas ao público e permissivas, eram espaços das “bebedeiras exageradas, brigas, brincadeiras maliciosas, músicas irreverentes e aconchegos amorosos” (PINTO, 1994, p. 252).

Nos demais casos de perturbação da ordem, as infrações foram nos espaços de trabalho (estação de trem, seção de trabalho, no complexo central da ferrovia),

barracões (no complexo central e bairro Triângulo) e acampamentos.

Configuram como perturbação da ordem casos de disputa de autoridade, desacato entre trabalhadores, desobediência à autoridade, má conduta, abuso de poder com agressão física, porte de arma, embriaguez e de forma genérica “desordens”.

As brigas e desentendimentos tem expressividade em espaços de moradia e fora do horário de trabalho, como em casas coletivas, residência, barracas nos acampamentos e demais bairros na cidade de Porto Velho. As tensões do trabalho parecem acompanhar estes trabalhadores para a esfera da socialização, convivência e do íntimo (no caso das denúncias sexuais), causando atritos, “raiva súbita” e condutas desviantes, muitas vezes como consequência da repressão das emoções e desejos.¹³² Estes casos envolveram trabalhadores, empregados e operários, sendo a maioria trabalhadores prestadores de serviços, em habitações coletivas (casas, barracões, acampamentos) em convivência com demais trabalhadores da região sem vínculo com a ferrovia ou sem ocupação.

132 A “raiva súbita” e “descarga física emotiva” são termos utilizados por Boris Fausto (2001), que podem ser pensados em ações e reações violentas imediatas e, muitas vezes, impensadas.

Muitos comportamentos entendidos como crime podem ser a “expressão de desejos” ou de “potencial de agressividade” reprimidos e explicitados violentamente (FAUSTO, 2001, p. 27). Podemos ter esta perspectiva para os comportamentos de “raiva súbita” e ressentimento dos trabalhadores diante situações de ordens e pressão: o caso de Alfredo Mattos, demitido do serviço por não querer trabalhar; dos espanhóis que se negaram a desembarcar e trabalhar sob péssimas condições; dos trabalhadores demitidos e maltratados que espancaram o chefe Manoel; dos homens que enfrentaram Marion Hills por não aceitarem a ordem de expulsão; e do seringueiro que não teve seu pedido de parada atendido pelo maquinista. Todos reagiram violentamente. Essa “raiva súbita” e violência expressos em uma descarga psicológica também representam sentimentos com “significado social”, interpretado como “ressentimento de classe”, uma vez que “todo sistema de dominação produz feridas à dignidade humana” (MENEZES, 2002, p. 38-39).

Na categoria de brigas e desentendimentos, estão as lutas corporais, espancamentos, insultos, ameaças verbais e com armas (de fogo e garrafas), extorsão de dinheiro. Ainda como “expressão dos desejos” paira a denúncia de estupro cometido por um capataz, o abuso sexual cometido por uma maquinista em uma menor

de idade e o assassinato por ciúmes cometido por um trabalhador a serviço da EFMM.

Na interação, integração e adaptação esses sujeitos desenvolveram “normas próprias reguladoras” dos conflitos (CHALHOUB, 2012, p. 308-309), muitas vezes opostas às normas dos aparatos legais, de forma que resolviam seus próprios conflitos seguindo suas próprias normas. Como os casos de disputa de autoridade, brigas, desavenças, resolvidas com luta corporal, ameaças e disparos com arma de fogo. Quando se deparavam com abusos de poder e maus tratos, reagiam violentamente com espancamentos e procuravam a imprensa para tornar pública a violência.

As sessões destinadas aos delitos, principalmente as notas publicadas sobre transgressões de comportamento, no jornal *Alto Madeira*, atuavam na estigmatização dos “padrões comportamentais dos populares”, adjetivando como encrenqueiros, animais, brutos.

Os casos de perturbação da ordem, brigas e desentendimentos somados representam o maior número de encaminhamentos e detenções na delegacia. No entanto, poucos geraram inquéritos e processos criminais, como os casos de extorsão, assassinatos por vingança/ciúmes e estupro. Nestes três casos não houve prisão dos acusados, sendo a resolução dos autos ao

final inconclusa. Essa desproporção entre prisões e inquéritos é observada nos estudos sobre criminalidade, como em Fausto (2001), Cancelli (2001) e Chalhoub (2012). O fenômeno que parece ocorrer é da detenção como mecanismo de intimidação e vigilância com a identificação do delito e do delituoso.

A respeito de roubos e furtos, há registros desde, aproximadamente, 1910 a 1919, mas gradualmente a partir de 1914 os casos aumentam com concentração nos anos de 1918 e 1919. Configuram casos de roubos a subtração de dinheiro e propriedade (um roçado). De todas as classificações de conflitos, os casos de roubos foram os crimes mais violentos em que todas as vítimas foram assassinadas.

Há uma diferenciação entre roubo e furto de acordo com o Código Penal Brasileiro de 1890, vigente no período. De acordo com o artigo 356, a definição para roubo é subtração de coisa alheia “fazendo violência á pessoa ou empregando força contra a cousa”, já o furto consiste na subtração de coisa alheia “contra a vontade do seu dono”.

Os roubos foram cometidos em edifício de administração da Companhia, na beira do rio Madeira e em residência no complexo central em Porto Velho, por emboscada na linha férrea e em barracão no

acampamento. Cometeram os crimes chefe dos guardas, guardas, trabalhador da fábrica de dormentes, empregado ajudante, trabalhador a serviço, em que os acusados nunca agiram sozinhos, mas em duplas ou trios (chefe de guarda agiu com guardas; e trabalhador da fábrica de dormentes com trabalhador de serviço). As vítimas foram chefe dos guardas, mestre de linha, operários. Nesse ínterim, houve o envolvimento de trabalhadores não ligados à ferrovia, mas que dividiam espaços de moradia e socialização com operários, como lavrador, agricultor e extrator de goma elástica (acusados que agiram coletivamente) e um carregador (vítima).

Entre 1910-1911, Frank W. Kravigny (1940) testemunhou seu empregado brasileiro, Manoel, ser reprimido por soldados e trabalhadores da ferrovia por uma tentativa de roubo de dinheiro no edifício da administração. Analisando o caso, Manoel Ferreira (2005, p. 257) acredita que o roubo é considerado um ato criminoso indiscriminado praticado contra toda a coletividade, em que qualquer trabalhador poderia ser roubado também. Isso provoca uma sensação de eminente perigo e ameaça de subtração, principalmente dos meios que garantiam a sobrevivência (salário e propriedade) e, conseqüentemente, gera também um sentimento de revolta

dos demais trabalhadores à medida que seus amigos e vizinhos tornavam-se vítimas.

Vejam os soldados brasileiros aplicaram sua própria punição no acusado pelo crime de roubo:

Eu [Kravigny] havia chegado ao local da cena no momento em que lhe haviam permitido ir ao rio lavar-se do sangue, e ele ainda tinha de fazer a escolha da outra parte da punição, que consistia em ser marcado como um ladrão para o resto da vida, cortando-lhe uma orelha, ou esmagando-lhe um dedo no torno. Manoel escolheu a segunda opção. [...] A imposição da penalidade não teria sido tão severa, se Manoel e seu companheiro estivessem somente nas mãos dos trabalhadores ferroviários, pois, por desgraça, achavam-se em Jaciparaná três soldados brasileiros numa viagem de inspeção, e eles tomaram os dois sob sua jurisdição. O militar nessa parte do Brasil assumia quase todos os poderes da autoridade policial (civil). (FERREIRA, 2005, p. 256-257).

Os açoites e mutilação marcavam os infratores. A punição efetuada pelos soldados, representantes do Estado brasileiro, é notoriamente contra a lei. Kravigny observa que, mesmo que as punições sejam mais severas do que os crimes, o “justiçamento” dos trabalhadores ferroviários tenderia a ser mais leve do que o dos agentes do Estado brasileiro que agiram fora da lei, sendo que

eles próprios (os militares) deveriam zelar para que a justiça fosse feita dentro das sanções previstas no Código Penal. Tomando para sua jurisdição, os soldados fazem exatamente o oposto: subtraem para si o direito de julgarem, por sua posição de autoridade pública, configurando assim, uma apropriação privada – e, portanto, ilegal – da justiça por parte destes agentes.

Em 1917 e 1918, Horacio Cabral de Vasconcellos (chefe dos guardas), Sebastião Francisco de Salles e Francisco de Souza Leite (guardas da Madeira-Mamoré) se envolveram em dois casos de roubo seguido de morte, que vitimou Tobias de Barros (chefe dos guardas) e Joaquim José Sant’Anna (carregador).¹³³ Do carregador Joaquim, foi roubada uma cinta de meia com cerca de um conto de réis.¹³⁴ Horacio era guarda noturno, tanto dos prédios da Companhia como da “vida dos seus funcionários”.

Em 1914, os assassinatos de Constantino Trifiakis (mestre de linha, natural da Grécia), Cudreas Cassinakis (trabalhador da ferrovia, natural da Grécia), Stelio Capussakis (trabalhador da ferrovia, natural da Grécia), Baslli (trabalhador da ferrovia) e Benicio “de

133 O inquérito não foi localizado. Processo Criminal (pedido de habeas corpus). Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00003. Caixa 016. 1917.

134 *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 dez. 1917.

tal” (brasileiro) repercutiram. Jorge Leon (trabalhador da fábrica de dormentes, natural da Turquia) e Panacios Furtis (trabalhador da ferrovia como condutor da cego-nha, natural da Grécia), armaram uma emboscada para o grupo de trabalhadores com o intuito de se apossar do dinheiro e pertences, pois “todos do mesmo acampamento sabiam de que o mesmo Constantino tinha em seu poder a importância de seis contos de reis”.¹³⁵ Todas as vítimas foram alvejadas por tiros de rifle, faleceram e foram saqueadas. Apesar da tentativa de fuga dos acusados, foram presos pelos guardas da estrada de ferro.

No entanto, nem todos os pertences valiosos podiam ser guardados em cintas. Foi o caso do assassinato de Pedro Ribas (trabalhador da EFMM e lavrador, natural da Espanha). O espanhol foi morto por um tiro de arma de fogo na cabeça, facadas pelo corpo e queimado em meio a troncos de bananeira e pedaços de pau. Os acusados foram Julio Coimbra (extrator de goma elástica, natural da Bolívia), Audelino Rasero (agricultor, natural da Argentina) e Fabiano Senna (extrator de goma elástica, natural da Bolívia), que assumiram o intuito de se apossarem da barraca e roçado pertencentes ao trabalhador espanhol Pedro.

135 Processo cível (arrolamento). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00003. Caixa 003. 1914.

Pedro havia estabelecido uma parceria com seu amigo e conterrâneo Henrique Abella (mineiro, operário e lavrador, natural da Espanha). A sociedade consistia em Pedro dividir igualmente com Henrique o produto do roçado, alternando períodos de trabalho: um prestaria serviços para a ferrovia enquanto o outro se dedicava ao roçado. Esse acordo permaneceria até quando Pedro vendesse o roçado para que os dois pudessem retornar para a Espanha.¹³⁶

Identifica-se nesses casos que os homicídios não foram gestos individuais, mas de “larga influência social” na ação. Essa mudança de perspectiva contribui no estudo da natureza da violência e da participação do Estado e da lei na vida em sociedade: os assassinos de Pedro desejavam se apoderar de um roçado que não possuíam para reproduzirem o mesmo estilo de vida que Pedro.

Compreende-se ainda todos estes conflitos como lutas constituintes da vida cotidiana como expressão das “contradições inerentes a qualquer realidade social”, principalmente quando os envolvidos pertencem a uma estrutura de trabalho hierárquica, normatizadora e exploratória (CHALHOU, 2012, p. 23). Assim, existem as formas de resoluções que seguem uma lógica po-

136 Processo criminal (homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00025. Caixa 003. 1914.

pular e a atuação dos aparelhos repressivos – imprensa, delegacia, justiça pública e a Companhia.

Entre todos os tipos de conflitos, nos roubos foi perceptível um engajamento e revolta popular por justiça, transparecendo na punição do acusado. Nas memórias de Hugo Ferreira (1969), a trágica emboscada que assassinou Constantino Trifiakis e outros trabalhadores da ferrovia quase fez com que os acusados Panacios Futis e Jorge Leon fossem linchados pela população. Ameaça de linchamento também foi registrada no assassinato de Pedro Ribas, no qual os acusados apresentaram “medo de serem linchados pela indignação de que o povo se achava”. Os linchamentos e as tentativas de se fazer justiça com as próprias mãos expressavam “sentimentos de insegurança, revolta e ódio” no desejo de vingar familiares, amigos e membros do grupo social (FAUSTO, 2001, p. 179).

A indignação, tal como nos casos anteriores, consiste na violência da ação e na infração que ameaça a coletividade. Segundo Boris Fausto (2001, p. 162), o latrocínio suscita “a repulsa geral da população”. A repulsa e indignação encontraram no caso de Pedro Ribas a violência contra o trabalhador espanhol, que representava a imagem construída do imigrante no século XX e de muitos imigrantes trabalhadores da

ferrovia, que unia o “árduo esforço de adaptação e luta” com o vínculo não cortado de retornar ao país de origem quando alcançasse êxito financeiramente (FAUSTO, 2001, p. 74).

Quanto aos furtos, os trabalhadores eram vítimas, como C. H. Howe (chefe do tráfego da ferrovia);¹³⁷ e acusados, como Francisco Souto Vasquez (capataz, natural da Espanha) ao furtar bens de Raymundo Martins (trabalhador da *Julio Muller Rubber Estates*).¹³⁸ Nessas denúncias, os objetos furtados foram peças de roupas, bronze, paneiros de farinha, baldes de querosene e frasco de sal.¹³⁹ Parte desses furtos ocorreram nas dependências da Companhia como armazém, depósito e *garage*.

Em 1918, um furto de peças foi registrado pela Companhia. Manoel de Almeida (mecânico, natural de Portugal) foi acusado e preso pelo chefe dos guardas por desviar objetos pertencentes à *garage*. Manoel teria retirado uma bomba de circulação e um carburador, além de outros materiais da Companhia, vendendo ao coronel Octávio dos Reis.¹⁴⁰

137 *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 abr. 1919.

138 Francisco Souto Vasquez é o mesmo capataz que denunciou o mestre de linha Brayn por extorsão. Foi durante a abertura do processo que as autoridades identificaram uma denúncia anterior feita meses antes por Raymundo Martins.

139 Paneiros são cestos feitos na Amazônia, com talos e folhas, para armazenar e transportar alimentos e roupas.

140 Processo Criminal (pedido de habeas corpus). Juízo da Comarca de Porto

Passamos para as duas latas de tintas furtadas por Menseroy Bayne (carpinteiro, natural de Granada) dos armazéns da Companhia. Uma das latas havia sido vendida a um negociante grego na Bolívia e a outra, que estava escondida nos fundos de um quintal, foi devolvida para o depósito de material. Bayne foi acusado por furto e preso. Há uma hipótese sobre este caso colocada pelo subdelegado, a de que furtos ocorridos nos armazéns e depósitos da Companhia, geralmente fiscalizados por guardas envolvia a proteção de "alguém de mais responsabilidade porque de outra maneira d'aquelle armazém nada se pode retirar".¹⁴¹ Essa suspeita de associação encontra expressão no caso conhecido como "o caso da manteiga" em 1919, no armazém da *Comissary*.

Administrado pela Companhia, a *Comissary* representava o monopólio comercial em Porto Velho. O monopólio deste armazém consistia em uma prática antiga de estabelecimento de comércio. Na Guatemala, Percival Farquhar havia organizado armazéns para a venda de comida e roupas aos trabalhadores, segundo Gauld (2006), a preço de custo. Heloisa Cruz (1990) observa nos empreendimentos ferroviários que os

Velho nº 0003. Caixa 016. 1918; Pela Policia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 29 ago. 1918.

141 Processo criminal (furto). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00113. Caixa 096. 1919.

armazéns eram pontos estratégicos para a organização e abastecimento da cidade. Desse modo, havia um consumo das mercadorias pelos trabalhadores, mas também para além dos limites da cidade-empresa.

Contribuiu para o monopólio a implementação da *Comissary* afastada de locais em que houvesse um comércio organizado, como Santo Antônio, e na proibição do cultivo de hortas e roças de subsistência pelos trabalhadores dentro dos seus limites. Para Menezes (1980), os lucros obtidos pela Companhia na venda de seus produtos (alimentação, vestuário, calçados etc.) possibilitaram baratear os custos da construção da ferrovia.

Por outro lado, Evandro Lopes (1995, p. 31) estuda os prejuízos que as importações dessas mercadorias representavam à Companhia, pois as condições climáticas tropicais interferiam na conservação dos estoques, no condicionamento e tempo de armazenamento, de modo que parte desses produtos sofriam deteriorações. Tentando contornar o prejuízo, as mercadorias em boas condições tinham seu valor diminuído, para acelerar a venda, ou até mesmo poderiam ser vendidos deteriorados. Apesar disto, os armazéns da Companhia e os armazéns da região diferiam na diversidade e qualidade de seus produtos. Essa disputa do setor do

comércio, importante economicamente para a empresa e comerciantes, parece ter transparecido no furto de mercadorias do armazém da *Comissary*, da Madeira-Mamoré, praticado por empregados em associação com comerciantes e atravessadores.¹⁴²

Segundo Olivar (2015, p. 181), o cientista Lévi-Strauss, quando descreveu os hábitos de consumo dos seringueiros, classificou como “artigo de luxo” a manteiga. No cenário da ferrovia, os itens manteiga e vinho também eram considerados de luxo pela sua procedência e valor social, uma vez que estes dois produtos juntamente com peças de roupas e latas de tinta eram importados pela Companhia para o armazém da *Comissary*. A tinta, por exemplo, tinha seu valor calculado em libras.

Nesse contexto, a denúncia do furto de mercadorias da *Comissary* partiu da descoberta de um carroceiro ao encontrar uma carga de grande volume em posse de outro trabalhador. Com a abertura do inquérito, o carregador Joaquim Alves da Cunha, declarou haver

142 Processo Criminal (pedido de habeas corpus). Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00004. Caixa 16. 1919; Processo Criminal (pedido de habeas corpus). Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00011. Caixa 016. 1919; Processo Criminal (pedido de habeas corpus). Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00010. Caixa 016. 1919; Processo Criminal (pedido de habeas corpus). Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00002. Caixa 016. 1919.

um conluio entre ele, Peter Eugene Dubois (natural de Santa Lucia, Barbados), Pedro Neves Brasileiro e Emygdio José da Silva (natural da Paraíba do Norte). Joaquim e Emygdio eram carregadores, Peter Dubois e Pedro Brasileiro eram empregados nos armazéns da *Comissary*. O esquema era organizado de modo que a retirada dos gêneros alimentícios era feita regular e ininterruptamente, todos os dias. Com as caixas em mãos, era feita a venda no pequeno comércio retalhista. Este esquema constava de meses de funcionamento, contabilizando até o momento de apreensão a venda de dezesseis caixas, sendo quinze de manteiga e uma de vinho, vendidas por um preço abaixo do que era comercializado.¹⁴³

As mercadorias foram compradas por comerciantes autônomos e de casas comerciais, que foram presos preventivamente na cadeia pública de Porto Velho. Parte das mercadorias foram reavidas para o armazém da *Comissary*, e o que não foi possível recuperar foi restituído em dinheiro pelos acusados. A classificação do crime pela promotoria pública foi de inafiançável e poucos conseguiram o *habeas corpus*.

Nos casos de furto, os trabalhadores desempenhavam a função de capataz, carpinteiro, mecânico e

143 O caso da manteiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, 26 out. 1919.

empregados dos armazéns. Na maioria dos casos de roubos e furtos houve prisões dos acusados, mesmo que posteriormente tenham fugido ou soltos por *habeas corpus*. Estes casos tiveram um expressivo acompanhamento no jornal juntamente com processos abertos no judiciário.

A autora Maria Inez Pinto (1994, p. 185-186) atenta para a relação entre “condição proletária” e furto, pois considera “as limitadas oportunidades ocupacionais, o desemprego crônico, os baixos salários, a instabilidade profissional e a pressão da miséria cotidiana” como fatores que empurravam os trabalhadores a recorrerem a formas marginais de obter alguma vantagem. As precárias condições de subsistência, pressão da miséria e violenta pobreza podem ser explicações para tais atos, uma vez que o roubo e furto envolvia “amplas camadas dos destituídos sociais na sua luta pela sobrevivência”.

Os furtos de manteiga, vinho, tinta, bomba de circulação e carburador, de acordo com os processos criminais, parecem estar no desvio da posse da Companhia para a revenda, enquanto o querosene, sal, farinha e peças de roupas estão ligados ao uso e consumo. Dessa forma, o furto pode ser percebido como: 1) prática consequente das disputas pelo poder econômico, entre trabalhadores gerais em associação com trabalhadores da ferrovia contra a Companhia, na tentativa de obter al-

guma vantagem financeira na revenda dos produtos; 2) consequência das desigualdades econômicas que impulsionavam os acusados a cometerem furtos como forma mais rápida de suprir as necessidades, ou mesmo como primeira opção para prejudicar o patrão. Nestas circunstâncias, os furtos podem manifestar a “revolta do oprimido contra as condições em que se dava a sua expropriação pela classe proprietária”.

Há de se ressaltar que o registro de furtos identificados se concentra entre 1918 e 1919, envolvendo trabalhadores da Companhia que atuaram possivelmente em associação com outros trabalhadores ligados ou não à ferrovia, subtraindo sem confronto explícito objetos de armazéns da Companhia. O caso do furto da manteiga e vinho foi o primeiro noticiado em outubro de 1919, três meses depois da greve de trabalhadores de Porto Velho na qual os trabalhadores da ferrovia (principalmente os operários) participaram. Além de que, o setor de participação maior na greve de 1919 foram os operários das oficinas mecânicas da ferrovia, constituído entre muitos outros por Manoel de Almeida. Ou seja, existe a possibilidade de os furtos configurarem 25 tensões e lutas individuais e coletivas não visíveis dentro da estrutura social, o que James Scott entende por “formas de resistência cotidiana” (MENEZES, 2002, p. 43). O

mesmo pode ser pensado sobre o furto de gêneros alimentícios da *Comissary*: um suposto enfrentamento e resistência ao monopólio comercial imposto pela Companhia em um armazém localizado dentro do território de circulação restrita.

Na perspectiva de Nilza Menezes (1999) sobre a atuação do judiciário na região, considerando Porto Velho, Santo Antônio, Guajará Mirim e demais localidades circunvizinhas, há o registro de poucos processos judiciais de “estrangeiros trabalhadores da ferrovia”. A autora pontua que um dos fatores se deve às lacunas na documentação, mas pondera que os casos existentes “deixam clara a situação de trabalhadores não ligados a Empresa. Eram comerciantes ou viajantes, ou mesmo prestadores de algum tipo de serviço fora dos pátios da ferrovia” (MENEZES, 1999, p. 63).

Nesta concepção, os chamados “trabalhadores da ferrovia” seriam aqueles que exerceram atividades dentro dos pátios da ferrovia. No entanto, os trabalhadores prestadores de serviço na ferrovia para a Companhia compunham um setor de trabalhadores que estavam sujeitos ao controle e disposições exigidas na realização do trabalho. Como investigado anteriormente, esses trabalhadores prestavam serviços braçais (operários), com instabilidade das funções (ora prestavam serviços

para a Companhia ora para lojas, armazéns, padarias, nas embarcações, empresas etc.) e constantemente migravam em busca de trabalho.

Esses serviços eram requisitados para a ferrovia e foram necessários durante a construção e manutenção da linha férrea. De modo que, se os topógrafos, escriturários e desenhistas, atuantes nos pátios da ferrovia e ao longo da linha férrea, são considerados empregados da ferrovia, quando prestaram seus serviços temporariamente logo nos primeiros anos de construção, parece coerente também considerar os homens que prestaram serviços de modo recorrente à Companhia como trabalhadores da ferrovia.

A presença destes trabalhadores prestadores de serviço nos jornais e registros policiais, envolvidos nas denúncias de acusação, como vítimas, queixosos e testemunhas, é notória e massiva. Quando não atentamos para incluir esses operários como “trabalhadores da ferrovia”, camuflamos um conjunto de relações conflituosas e transgressoras dos trabalhadores que exprimem uma faceta da vida cotidiana na Madeira-Mamoré. Esconde-se assim o ambiente de disputa, controle, assassinato e violência que não foi cessado com a conclusão da construção da ferrovia e seguiu acompanhando as primeiras

décadas da ferrovia Madeira-Mamoré e, conseqüentemente, da cidade de Porto Velho.

De modo geral, é possível delinear um perfil geral do trabalhador da ferrovia encontrado nos conflitos. Os envolvidos (entre supostos acusados e vítimas) eram homens, solteiros (poucos casados e um viúvo), com idade entre 21 e 43 anos. Os casos de perturbação da ordem, brigas e o assassinato por ciúmes/traição envolveram homens mais novos. Os trabalhadores mais jovens eram mais impulsivos e tempestuosos nas ações e reações.¹⁴⁴

Dos envolvidos, houve 32 estrangeiros e cerca de 9 brasileiros, havendo uma denúncia feita em conjunto por “operários brasileiros” sem especificar a quantidade. Os brasileiros eram principalmente da região Nordeste (Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba do Norte) e um de Minas Gerais. Os estrangeiros consistiam em maioria proveniente da comunidade antilhana (aproximadamente 11, de Barbados e Granada, predominando os barbadianos) e Espanha (8), se-

144 Alguns crimes sexuais como estupro podem ocorrer no convívio, no ambiente familiar ou vizinhança, em que há uma relação de confiança. Na denúncia de estupro contra o capataz Demetrio Pappas, testemunhas relatam que Demetrio era o “maior e melhor protector” da vítima Helena, bem como do companheiro da vítima denunciante. Por outro lado, uma testemunha afirma que devido à “proteção carinhosa” de Demetrio por Helena, esta tentava abandonar o companheiro para se juntar ao capataz.

guidos de gregos (4), norte-americanos (2), bolivianos (2), um português e um sírio. O que parece indicativo de acordo com a amostragem é que estes estrangeiros se envolveram mais em desordens (como embriaguez), desavenças que expressam mais “formas de evasão do cotidiano” (FAUSTO, 2011, p. 74); e casos de roubo e furtos, em que talvez a nacionalidade não seja mais determinante do que as diferentes e desiguais funções de trabalho. O compartilhamento da mesma nacionalidade era um fator que contribuía para a maior socialização em momentos de lazer e moradia nos mesmos espaços, convivência que gerava laços de solidariedade, mas também atritos e rivalidades.

As desordens acompanhavam com maior incidência os casos entre os subordinados/operários e outros trabalhadores da região, que apareciam como principais consumidores do álcool e do desregramento.¹⁴⁵

Apesar de alguns casos seguirem uma lógica própria de resolução, os aparatos de controle tanto tinham atuação própria como eram procurados pelos trabalhadores. Nos processos criminais, as denúncias

145 Maria Inez Pinto (1994) e Michel Foucault (1995) estudam como a luta pela sujeição e exploração do outro, juntamente com as relações de poder, ocorrem tanto entre elementos de hierarquias/grupos distintos e antagônicos como entre elementos de um mesmo grupo social devido às “malhas do poder” se difundirem e perpassarem todas as relações sociais.

vieram dos amigos e vizinhos; pessoas da redondeza ou círculo social; e das próprias vítimas.

Apenas dois casos estudados foram julgados pelo júri popular. O caso de roubo e assassinato do espanhol Pedro Ribas, ocorrido em 1914, em que Julio Coimbra, Audelino Rasero e Fabiano Senna foram condenados unanimemente a trinta anos de prisão. E o caso de roubo e assassinato cometido por Horacio Cabral, em 1917, sentenciado a 14 anos de prisão a partir de 1919.¹⁴⁶ Os demais processos criminais e inquéritos resultam em arquivamentos e autos inconclusos. Fica evidente a dificuldade de ação e resolução dos casos pela justiça pública.

Os acusados que fugiam e se estabeleciam em outros acampamentos ao longo da linha férrea, ou mesmo em outras cidades da região, ganhavam um tempo até serem identificados como acusados, dadas as dificuldades de comunicação entre as comarcas e da constante movimentação populacional na região. Em outros casos, quando detidos, ocorreram fugas da cadeia. Pedro Nonato (acusado de atirar contra o capataz) fugiu da cadeia para território boliviano, porém a informação chegou sete meses depois da fuga ao juiz de direito da

146 Jury. *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 jun. 1919.

comarca que havia sentenciado o acusado, “sem que até esta data fosse possível proceder-se á sua captura”.¹⁴⁷

Nilza Menezes (1999, p. 34) observou como nos processos havia uma predominância de testemunhas naturais do mesmo Estado do acusado ou vítima, ocorrendo o mesmo com as nacionalidades. Com o roubo seguido de morte que vitimou muitos trabalhadores, entre eles Constantino Trifiakis, seu irmão, George Trifiakis, entrou na Justiça como suplicante do espólio de Constantino, alegando ser o único herdeiro. Para isto, foi preciso comprovar o vínculo de irmandade apresentando testemunhas. De cinco, quatro testemunhas eram naturais da Grécia, assim como George e Constantino. Dois destes gregos eram trabalhadores da Companhia, um chamado Pepes Papas, que além de conhecê-los desde sua terra natal os conhecia também do Panamá, “onde estiveram juntos”.

Os trabalhadores da ferrovia viviam sob uma vigilância, enquadramento e punição exercida pelos “elementos ordenadores das relações pessoais do cotidiano”, como a Companhia (que contava com o apoio da imprensa e da atividade policial e judiciária local), controlando aqueles que estavam ligados a ela pelo vínculo do

147 Quatro meses após a fuga, em território boliviano, descobre-se que Pedro Nonato havia falecido.

trabalho, sendo uma parte desse contingente de trabalhadores inserida na criminalidade. Assim, a violência fazia parte tanto na rotina. Essas violências, geradas e sofridas, por estes trabalhadores acompanhavam uma desigualdade econômica e social contida na própria estruturação do trabalho (FAUSTO, 2001, p. 108): ela foi expressa no sentimento de superioridade ao exercer uma função de autoridade/poder, na demissão, na discordância, na exploração de trabalho, no roubo e na posse.

Em síntese sobre os conflitos, os trabalhadores reagiam em suas próprias formas de resolução, utilizavam das instituições de poder e aparelho jurídico como palco da luta de classes para também acusarem e se defenderem, confrontavam ordens, determinações e intimações, criando uma dinâmica política ao cotidiano em suas lutas pela liberdade e sobrevivência.

As formas de controle social presentes desde o primeiro momento deste estudo, encontrarão no capítulo final a disciplinarização na saúde do trabalhador enquanto agente produtivo.

“A postos para adoecer”

Trabalha na luz e na penumbra,
Trabalha até estar perto da tumba

B. A. Bourbel, *Work*

Um conjunto de mecanismos proporcionaram a sobrevivência do trabalhador da Madeira-Mamoré, para mantê-los vivos, saudáveis, produtivos e garantir a construção e manutenção da ferrovia.

Neste capítulo, será analisada a instituição da disciplina médica para os trabalhadores da ferrovia, organizada pela Companhia e poderes regionais, e

estruturada por uma lógica de manutenção da força de trabalho a fim de manter os níveis de produtividade dos trabalhadores. Desse modo, a disciplinarização da saúde se configura como um elemento da vida cotidiana dos trabalhadores.

De acordo com os dados do relatório final da Companhia Madeira-Mamoré, vejamos o número de óbitos durante a construção:

Tabela 6. Número de óbitos de trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré por ano.

Ano	Nº de óbitos
1907	6
1908	65
1909	425
1910	428
1911	419
1912	209
Total	1.552

Estas informações se referem apenas aos óbitos no hospital da Candelária e ao longo dos trilhos entre Porto Velho e Santo Antônio. Os que morreram durante as viagens de ida ou volta, em trânsito para Manaus ou Belém, os que fugiram em direção à floresta tentando

voltar para casa, os que sumiram misteriosamente e os não-empregados pela empresa, não constam nas estatísticas. Ainda assim, Manoel Ferreira (2005) e outros autores, como Francisco Foot Hardman (2005), consideram que o número mais aproximável das estatísticas de mortos durante a construção seja quatro vezes maior do que o registrado pela Companhia.

Devido aos altos índices de mortalidade, como entre 1909 e 1911, a rotatividade de trabalhadores era intensa. O escriturário Kravigny relatou que, um ano após sua chegada em Porto Velho para trabalhar, ele era o único ainda vivo dos 23 homens de sua turma que haviam chegados juntos em 1909: “fiquei surpreso ao ver nenhum dos rostos familiares neste lugar, onde apenas seis meses antes eu conhecia todo mundo pelo primeiro nome” (KRAVIGNY, 1940, p. 169). Tais mudanças, segundo o próprio, se deram pela “morte, doença e deserção”.

A partir do planejamento inicial da construção da Madeira-Mamoré, no início do século XX, identifica-se a presença de um corpo médico. O que talvez não estivesse nos planos foi a necessidade de um exército de médicos para formar uma frente de combate às doenças na floresta amazônica.

As doenças

Desde 1908, com os registros do diário do médico H. P. Belt, são identificadas uma série de enfermidades no canteiro de obras da Madeira-Mamoré: inanição, colangite catarral, anemia perniciosa, congestão cerebral, gripe intestinal e a varíola, que juntas aniquilaram também inúmeros indígenas que viviam na região do alto Madeira. Além disso, os trabalhadores aliciados nas regiões mais longínquas muitas vezes desembarcavam para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré em péssimas condições físicas.

Analisar a qualidade da saúde das remessas de trabalhadores que chegavam foi uma etapa do processo de saneamento considerado por Oswaldo Cruz (1910, p. 23-24). A classificação das enfermidades da região encontra-se registrada no relatório *Considerações Gerais sobre as Condições sanitárias do rio Madeira*, de 1910, que descreve a viagem à região do rio Madeira realizada por Oswaldo Cruz e Belisário Penna, contratados pela Companhia com o objetivo de avaliar as condições sanitárias do local de construção da ferrovia.

No relatório, a classificação de “moléstias reincidentes” foi dividida em “moléstias comuns a todas as regiões do globo”, como a pneumonia e sarampo, e “mo-

léstias próprias ou mais comum nos trópicos”. Nestas últimas moléstias, a “mais comum nos trópicos”, compreende as “moléstias dominantes”, como a malária, ancilostomíase, beribéri, desinteria, febre hemoglobinúria, e “moléstias acidentais” a febre amarela, pé de Madura, pinta, espúdias, sífilis, Kalaazar. Reorganizamos estas doenças como doenças endêmicas que atingem a todos (malária e febre amarela), doenças que atingiam principalmente uma parte dos trabalhadores (pneumonia, beribéri, septicima, ancilostomíase) e outras doenças registradas nos relatos (desinteria, hemoglobinúria, sarampo).

As doenças endêmicas, como malária e febre amarela eram doenças que atingiam a todos os trabalhadores. A malária é causada pelo protozoário *Plasmodium*, que, de acordo com a variação deste, indicará a gravidade da doença a partir dos ciclos de reprodução do parasita no corpo. Mas o que impressionava na região da Madeira-Mamoré era a quantidade de mosquitos potencialmente vetores da doença. Teoricamente, todos os tipos de malária são autolimitadas, ou seja, o sistema de defesa do organismo combate a doença até ela desaparecer, mesmo que não haja tratamento. Mas este ciclo autolimitado não parecia ser comum na região. Antes das considerações de Oswaldo Cruz (1910), o médico

H. P. Belt no campo de construção da ferrovia relatou em 1908:

Com o resultado do tratamento constante, investigações e autópsias, fiquei convencido de que os enfermos sofrem, não somente de uma das formas mais malignas da malária, como também de que há um fator que complica a doença, o qual não é encontrado em nenhum livro, e que eu saiba, não é conhecido em nenhuma outra parte do mundo. Esta moléstia sendo caracterizada pela mais intensa e perniciososa anemia, rápida congestão do fígado, baço e estômago (o baço e o fígado atingem rapidamente um tamanho enorme) uma fraqueza física e debilidade fora de roda a proporção para a altura da febre, uma inchação nas juntas do corpo, e uma paralisia parcial dos nervos motores e sensitivos (FERREIRA, 2005, p. 229).

Tal “forma maligna” se referia ao ciclo de alta temperatura, calafrios, ranger dos dentes, calor e suor que se repetia a cada dois ou três dias de acordo com o tipo de malária. Foi o caso de João Henrique, cearense estivador da ferrovia:

Á noite a febre atacou-o com desusada violência, pondo-o quase louco. Cerca das quatro horas da madrugada de 19, o pobre homem, delirando, pulou da rêde e atirou-se no rio.¹⁴⁸

148 Afogado. *Alto Madeira*, Porto Velho, 24 out. 1918.

As febres altas causavam alucinações, de modo que relatos e notícias de surtos e delírios geralmente estavam ligados à ação da malária. Alguns fatores intensificavam a doença, como “infecções preexistentes, excessos alimentares e irregularidades, trabalho severo e frio súbito” (SCHWEICKARDT, 2011, p. 81). Em organismos sadios, a malária leva cerca de um ano e meio a três para se autolimitar, desaparecendo os sintomas, mas se o tratamento da doença não fosse completo, a citada “fraqueza física” tornava-se crônica.

Esse ciclo da malária a transformava em uma doença duradoura, por vezes solitária, já que o trabalhador deveria conviver com os efeitos. A doença era a questão mais grave por causar não somente um elevado índice de mortos, mas também pelas marcas que deixava na saúde dos trabalhadores afetados:

Nos acampamentos foram conhecidos 592 trabalhadores que interromperam o trabalho diariamente por causa dos acessos. Houve pois 2.328 casos conhecidos de manifestações agudas de malária em 2.588 operários! Esta cifra de doentes atacados não dá ideia do índice mórbido dos operários, porque só vêm ao hospital os gravemente atacados e só são tratados nos acampamentos os acessos agudos, e, no hospital, são considerados como impaludismo somente aqueles que baixaram às enfermarias por

causa dessa entidade mórbida. Mas, dos outros doentes recolhidos ao hospital por causas várias, desde os acidentes até as lesões orgânicas, 90% estão afetados de impaludismo (CRUZ, 1910, p. 33).

Estes dados coletados referem-se ao primeiro ano da construção, representando apenas aqueles que recorreram ao hospital da Candelária doentes. Oswaldo Cruz e os demais cientistas que realizaram expedições sanitárias para a construção da malha ferroviária e regiões afetadas tiveram como desafio pensar e aplicar medidas profiláticas que variavam de acordo com as condições de cada meio, utilizando como remédio principal a administração do quinino.¹⁴⁹

Outra doença endêmica predominante era transmitida pelo mosquito *Haemagogus*, a febre amarela silvestre, causadora de sintomas semelhantes à malária, como dores de cabeça, dores no corpo, febres de temperatura alta e olhos e pele amarelados. Nas considerações de Cruz (1910, p. 32), a profilaxia específica dessa do-

149 Medicamento feito a partir da substância natural quinino, retirada de cascas de uma planta medicinal e que auxilia no tratamento da malária por ter propriedades cicatrizantes, antitérmica e analgésica. Acreditava-se que administração era fundamental para tentar controlar a malária. Nos relatórios médicos e outras fontes, escreve-se “quinina”, enquanto em alguns estudos acadêmicos, aparece como “quinino”. Aqui, adotamos o termo “quinino”, salvo nos trechos originais das fontes reportadas.

ença conseguiu obter êxito no impedimento da disseminação que, ao que consta, era abundante em Santo Antônio.

Devido ao sistema de trabalho estabelecido pela Companhia, havia uma discrepância quanto às condições de vida entre os empregados “graduados” e demais trabalhadores (operários). Estes últimos, que viviam ou passavam mais tempo em habitações precárias ao longo da estrada de ferro, como os acampamentos e barracões, e/ou os que trabalhavam na abertura de picadas, aterramentos, assentamento de trilhos e dormentes, eram mais vulneráveis aos mosquitos causadores da malária e febre amarela entre outras doenças. Bennit relata que até 1913 a mortalidade era cerca de 15 a 18% para os “trabalhadores” (*laborers*) e 5 ou 6% para os “homens brancos” (*White man*), considerando do mesmo modo que a alta mortalidade dos “trabalhadores” deveu-se às “piores condições de vida, ignorância ou descuido e por serem obrigados a fazer trabalhos manuais pesados sob o sol escaldante.” (BENNIT, 1913, p. 33).

A pneumonia era comum em grandes construções, sendo observada nas obras de abertura do canal do Panamá, por exemplo. É digno de nota a alta mortalidade dos homens atacados pela pneumonia na Madeira-Mamoré:

Durante o primeiro semestre do corrente ano recolheram-se às enfermarias do Hospital da Candelária 60 pneumônicos dos quais faleceram 35, tendo falecido em domicílio, antes da remoção para o hospital, 4 homens, o que dá o total de 39 mortos, correspondendo a 59,7% dos atacados. Sobre a média dos trabalhadores nesse mesmo semestre (2.588 operários) [janeiro a junho de 1910], a pneumonia atacou mais ou menos 2,5 % (CRUZ, 1910, p. 27-28).

Segundo o médico, os sujeitos mais atacados pela pneumonia eram os que trabalhavam ao longo da linha já construída, e que, portanto, residiam nos acampamentos ao invés dos barracões montados trechos em construção. Com o término das atividades diárias, ao anoitecer, quando a temperatura sofria uma baixa, estes trabalhadores retornavam para o acampamento em um *trolley* (veículos de velocidade sobre os trilhos), expondo suas transpirações corporais às baixas temperaturas. Nessas condições, ficavam sujeitos aos constantes resfriados que facilitavam a invasão pelos pneumococos nos pulmões, gerando assim o quadro clínico da pneumonia.

O beribéri era provocado pela falta de vitaminas B1 e B4, com o quadro clínico complicado por processos infecciosos, como paralisia muscular, perda dos reflexos, perturbações do coração, atrofia muscular consecutiva

e morte por asfixia lenta. O maior número de doentes estava nas turmas que trabalhavam na mata nas tarefas de exploração e locação, mas, segundo Oswaldo Cruz, esta doença atacou todas as pessoas, desde o trabalhador que vive nas piores condições de higiene individual até médicos, engenheiros e empregados de escritório, apesar de ser “curioso que sejam atacados de preferência indivíduos fortes, robustos e musculosos, não sendo preferidos os caquéticos e anêmicos que abundam na região” (CRUZ, 1910, p. 29). Em uma carta, Cruz relata que alguns sintomas atacavam “trazendo a morte no meio da mais trágica agonia” (SOARES, 2006, p. 125). Apesar disto, não houve interferência na produtividade: o beribéri não constituía uma grande ameaça ou “embaraço” ao prosseguimento dos trabalhos (CRUZ, 1910, p. 30).

Allen Walcott, chefe do Serviço Sanitário da Madeira-Mamoré e diretor do hospital da Candelária descobriu que o beribéri do Amazonas era o mesmo do Panamá e atacava “em massa os trabalhadores”. Para ele, a causa primordial estava na insuficiência alimentar: “Nos dias presentes já o beribéri não apavora os homens do trabalho confiados na acção da prophylaxia”.¹⁵⁰

150 *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 17 ago. [sem ano].

A disenteria não tinha uma cifra enorme de doentes e mortos, mas era uma enfermidade comum que gerava fraqueza e podia levar ao óbito. Segundo Charles Gauld (2006), durante a construção da ferrovia na Guatemala cerca de 2 mil trabalhadores morreram de disenteria e febres.

A hemoglobinúria consiste na presença de hemoglobina dissolvida na urina, é um sintoma de outra doença, a hemoglobinemia. Ela pode ser provocada por intoxicações de agentes químicos, entre eles o quinino, por fungos venenosos (FERREIRA, 2005, p. 275). O uso do quinino como medicamento nesta doença gerava recusa, assim como no uso contra a malária, e resistência, pois os doentes que já haviam sido acometidos de ataques de hemoglobinúria verificaram que todas as vezes que faziam uso do quinino durante uma crise ela se agravava – nas obras do canal do Panamá, foi determinada a suspensão do tratamento. Isto implica dizer que as crises de hemoglobinúria eram recorrentes e contribuíram para o estado de morbidez contínua da região: “Um dos doentes que acompanhamos estava no 4º acesso de hemoglobinúria” (CRUZ, 1910, p. 31).

Por fim, a febre tifóide, que vitimou em 1910 um dos mais antigos empregados da empresa *May, Jekyll & Randolph*; e a septicemia ou sepse, que vitimou um

mecânico das oficinas da ferrovia.¹⁵¹ A febre tifóide causa febre alta, dor de cabeça e diarreia, a contaminação se dá por bactéria transmitida por alimentos, água ou contato próximo. Já a septicemia, causadora de febres, dificuldade de respiração, pressão arterial baixa, batimento cardíaco acelerado e confusão mental, ocorre quando o corpo libera substâncias químicas para combater uma infecção, mas acabam por desencadear uma inflamação em todo o corpo, danificando vários órgãos.

O constante temor de adoecer e o acometimento pela doença causavam entre os trabalhadores empatia, pavor e estranheza. José Corrêa Fidalgo trabalhava na oficina de caldeireiro quando foi acometido por febres altas, “mas ainda se achou com forças para trabalhar, dois dias já adoecido”. Durante uma noite teve um acesso de febre alucinante, em que “ficou como louco como andasse nú pelo acampamento e se dirigisse á casa dos engenheiros eles lhe dispararam vários tiros de rifle”. Com cinco balas encontradas em seu corpo, José não faleceu e embarcou para Manaus.¹⁵²

151 Em 1910, de febre tifóide, E. C. Pickett, que trabalhou por três meses em 1908, em Cuba, aliciando trabalhadores para a Madeira-Mamoré (O falecido Sr. E. C. Pickett. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 17 dez. 1910); Em 1918, de septicemia, Antonio Gomes de 21 anos, natural da Paraíba do Norte. (Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 jun. 1918). Ambos faleceram no hospital da Candelária.

152 José era natural de Portugal, solteiro, 32 anos, trabalhou por 35 dias na ofi-

Em suma, um conjunto de fatores não proporcionava iguais condições de prevenção e tratamento das doenças endêmicas. Isto permite compreender as doenças endêmicas como doenças do trabalho, visto que o adoecimento é ocasionado pela exposição dos trabalhadores durante o serviço, em que tais condições de trabalho são pré-determinadas pelas funções que desempenham. Portanto, era preciso medidas profiláticas que fossem eficazes para controlar os níveis de adoecimento.

As medidas profiláticas

As medidas de profilaxia foram propostas por Oswaldo Cruz (1910) para a construção da Madeira-Mamoré. Dividia-se em dois modos, individual e regional. A individual pautava-se na preservação do sujeito através da intervenção química e mecânica, ou na associação das duas. O modo regional era mais complexo, porque referia-se à implantação do saneamento da região circunvizinha de modo a impedir ou dificultar principalmente a reprodução dos vetores transmissores.

Todavia, os empreiteiros, e podemos inserir também os médicos da Madeira-Mamoré, estavam

cina de caldeireiro da Madeira-Mamoré no ano de 1909. (Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909).

mais preocupados com a urgente situação que envolvia os canteiros de construção da ferrovia do que com o saneamento da região de Santo Antônio, e, portanto, buscavam uma medida sanitária mais urgente e instantânea, e não uma medida a longo prazo de profilaxia que custaria mais tempo e dinheiro. Visto que Cruz (1910) também descartava economicamente o saneamento definitivo da zona em prol da profilaxia individual, elaborou uma proposta de proteção mecânica e administração mais intensiva no uso do quinino.

A profilaxia mecânica consistia no uso de mosquiteiros para os trabalhadores mais expostos (as turmas de exploração) como proteção individual e a construção, pela Companhia, de “grandes galpões telados para 100 homens” em todos os acampamentos (CRUZ, 1910, p. 43). Nos casarões e residências para trabalhadores e empreiteiros, em Porto Velho, observa-se as telas de proteção. No entanto, considerando os diferentes tipos de moradias determinadas pelas funções de trabalho, nem todos os barracões ao longo da linha férrea e dentro do complexo central possuíam a estruturação de prevenção com telas.

A proteção individual com os mosquiteiros também era desigual. A historiografia relata que muitos trabalhadores que se expunham durante o serviço não

utilizavam os mosquiteiros. Carlos Chagas observa essa recusa, em seu estudo sobre a ferrovia de Itatinga, como uma ação de “operários ‘incultos’ ou rebeldes” (BENCHIMOL, 2008, p. 732), sem considerar a diversidade de trabalhadores, em suas nacionalidades e crenças, e as dificuldades de comunicação e entendimento com a Companhia com as medidas de disciplinarização sanitária impostas.

Outra medida de profilaxia instituída em conjunto com a proteção mecânica teve maior repercussão. O uso do quinino sem ainda ter contraído a doença associado à obrigação de se dormir debaixo de mosquiteiros causavam não somente estranhamento como supostamente era “contrária ao instinto de liberdade”, e que por isso levava os trabalhadores a ficarem desconfiados quanto à obrigatoriedade de seu uso (MORAES, 1936, p. 231). Hugo Ferreira (1969, p. 40-41) observa que havia outros motivos para essa relutância de certos trabalhadores quanto à ingestão do quinino: “uns eram pelo mal estar que o mesmo lhes causava, no organismo, estômago, cabeça e ouvidos e outros pelo simples prazer de contrariar uma ordem ou um regulamento.”

Oswaldo Cruz adotou uma medida mais incisiva sobre o tema:

Estes galpões ficarão sob a fiscalização dos quinizadores das respectivas turmas. Logo após o pôr do sol todo o pessoal será recolhido à esses galpões e ali encerrado. (...) Para tornar efetiva essa obrigação cada quinizador disporá da necessária força. (CRUZ, 1910, p. 43)

A distribuição do quinino, era feito de forma gratuita pela Companhia para os seus trabalhadores:

A empresa tem procurado fazer quase tudo quanto está a seu alcance para poupar o seu pessoal do impaludismo. Fornece quinina que é *oferecida diariamente* aos empregados em todos os acampamentos. (CRUZ, 1910, p. 40).

Dessa forma, “o uso das medidas profiláticas deve ser considerado como trabalho executado”, deve ser tão essencialmente do cotidiano no sentido de uso constante e natural como o trabalho a ser realizado diariamente. Se não há trabalho ou esforço apresentado, não há pagamento; o mesmo deveria ocorrer com as medidas profiláticas. A fiscalização deveria ser feita pelo chefe do serviço sanitário, que teria a autonomia para exercer sua ação relativa à profilaxia “sobre todo o pessoal superior e subalterno sem exceção de pessoa” (CRUZ, 1910, p. 41).

Aqueles que estivessem infectados deveriam receber logo o tratamento intensivo pelo quinino, “sendo rejeitados os caquéticos, pouco capazes de produzir trabalho útil” e que, portanto, não interessavam mais no sentido de produtividade. Uma vez que o valor de uso da força de trabalho é a sua capacidade de produzir valor, seria desperdício gastar quinino com trabalhadores que não são mais rentáveis para a Companhia.

Ainda sobre a prevenção e tratamento da malária com quinino, no período de construção da ferrovia, as porcentagens de trabalhadores que adquiriam a malária continuavam, se não as mesmas, mais elevadas à medida que cada vez mais se comprovava a resistência dos trabalhadores em tomar a medicação e a resistência do parasita ao tratamento, que por muitas vezes não era cumprido até o final pelo paciente.

Um aumento gradativo da dose de quinino, passando dos limites manejáveis, “estaria dentro da dose tóxica e ficariam os doentes no dilema de *morte por moléstia ou intoxicação pelo tratamento*” (CRUZ, 1910, p. 41-42). Ainda em seu relatório, Oswaldo Cruz justifica que tal medida poderia ser tomada para intensificar o combate à doença e não transformar a região em uma zona inabitável. Portanto, se fosse preciso fazer uma escolha entre a morte de um indivíduo pela doença ou

pelos riscos por intoxicação pelo tratamento, a última seria feita. Essa era a fundação de “uma ordem do tipo militar: ‘sanear para produzir’” (SOARES, 2006, p. 125), mais valia um trabalhador intoxicado do que uma força produtiva morta e uma região inabitável.

O início da ingestão de quinino ocorria assim que o sujeito desembarcasse em Porto Velho. Estando saudável, receberia uma dose de quinino. Na triagem, os que estivessem aparentemente infectados teriam diagnóstico comprovado com novos exames. Seguindo para os acampamentos, todos recebiam dos médicos um cartão, “chapa de quinino”, com o nome, número de chapa e outras informações, sendo de cor branca para os sadios e azul para os infectados tratados. A ação sobre o corpo desses trabalhadores, a separação entre corpos saudáveis e debilitados, o trabalhador rentável e o trabalhador que precisa ser tratado, transforma o homem (trabalhador) como produção do poder e objeto do saber científico (FOUCAULT, 1995).

A nova função de trabalho criada para esse sistema sanitário inseria nesse momento o “quinizador”, homem responsável por grupos de 50 trabalhadores, distribuindo diariamente a cada trabalhador uma dose de quinino e um comprovante de que a ingestão foi realizada. O distribuidor de quinino responde ao chefe do

serviço sanitário, que possui autoridade máxima dentro do complexo de trabalho sanitário, respondendo ainda aos seus superiores.¹⁵³

Nos estudos de Ferreira (1969, p. 40-41), os trabalhadores na frente do serviço e nos trechos mais assolados pela malária eram obrigados a tomar seis comprimidos diários de quinino: dois pela manhã, no início do serviço; dois antes do almoço; e dois antes do jantar. A administração feita pelo quinizador era feita ao lado do capataz responsável pela turma. No dia seguinte, os trabalhadores deveriam entregar as chapas que haviam sido concedidas, quando tomou a medicação. Esse comprovante era determinante para que o pagamento do salário fosse permitido, podendo haver desconto de acordo com os dias em que o trabalhador não tomou a medicação.

Havia um sistema de gratificação tanto para o distribuidor de quinino como para o trabalhador, principalmente operário, que conseguir se manter em estado saudável. Para o distribuidor, se este passasse o mês sem apresentar turmas com doentes de malária, receberia

153 Essa “pirâmide de olhares” no contexto sanitário é percebida por Michel Foucault (1999) como disciplina, por articular métodos que atuam no controle das operações do corpo e sujeição constante dos trabalhadores e na relação de docilidade-utilidade com as funções de poder que administram e impõem as medidas de profilaxia e tratamento.

uma gratificação igual à metade dos seus vencimentos. Para o trabalhador, se completasse o ciclo de três meses sem ter acesso de malária, receberia uma gratificação correspondente a 1/5 dos vencimentos. Essa instituição de prêmios salariais transformava a saúde em algo a ser desejado, mantido, controlado e recompensado.

A concepção de profilaxia e de constante vigilância sobre o corpo, uma vez inseridas nas relações de trabalho, foi sendo lapidada, disseminada e reproduzida pelos corpos e mentes dos trabalhadores imersos na rotina de seus serviços e reprodução de suas existências na construção da ferrovia: “Eu estava sentado para jantar/E antes de mim eu vi,/Uma garrafa grande de quinina/E eu digo: “tenha um comigo”.”¹⁵⁴ Na adaptação e aceitação do “hábito” imposto e controlado, a vigilância é latente pelos cargos especializados de saúde, em que os “preceitos hierárquicos” são respeitados pelo medo e ansiedade: “pois ter medo de ser vigiado é vigiar-se a si mesmo” (DEJOURS, 1992, p. 102).

Outros fatores relacionados ao modo de vida dos trabalhadores acentuavam as enfermidades e os deixavam suscetíveis ao adoecimento físico, como a ingestão de bebidas alcóolicas e má alimentação. A

154 Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 21 jan. 1911.

proibição de bebidas alcóolicas era recomendada no relatório de Oswaldo Cruz como medida de conservação da saúde. A insistente procura pelo álcool, mesmo representando uma deterioração da saúde já frágil, pode ser compreendida quando se observa as ilusões, tentações e decepções que induzem o trabalhador ao consumo como sua única fonte de prazer:

(...) esse estado de ânimo se deve principalmente às suas más condições de saúde, à sua má alimentação e é exacerbado até o intolerável pela incerteza de sua existência, pela absoluta dependência do acaso (ENGELS, 2010, p. 142).

Trata-se principalmente da camada instável composta pelo operariado. O enfraquecimento causado pela bebida, em consonância com a má alimentação, podia levar o trabalhador a um estado delicado e crítico de existência, além de constituir um transtorno para a Companhia.

Além da Comissária (*Comissary*), outros espaços de administração da Companhia funcionavam para proporcionar a alimentação dos trabalhadores como os restaurantes no território em Porto Velho e em núcleos populacionais ao longo da estrada de ferro. Esses restaurantes remetem a um método anteriormente aplicado durante a construção da ferrovia em Cuba (entre 1900-

1903), como aborda o relato de Percival Farquhar sobre a implantação de restaurantes:

Farquhar fazia frequentes cavalgadas entre as áreas em obras e notou que havia perda de eficiência entre os milhares de trabalhadores *gallegos* que, com a avareza típica do norte da Espanha, economizavam excessivamente na comida. Por isso, em cada um dos três grandes canteiros, Farquhar montou ranchos de bóia para a companhia. Espertamente, fez com que os *gallegos* sovinas soubessem que a companhia estava tendo prejuízo com a refeição quente servida ao meio-dia. O resultado foi exatamente o que Farquhar esperava: os homens comiam com satisfação, trabalhavam melhor e ficavam contentes. E mais contente estava ele, por ter levado a melhor sobre os espanhóis pão-duros (...) (GAULD, 2006, p. 71-72)

O estímulo de prejudicar o patrão, proporcionado pelo boato intencionalmente espalhado, para os trabalhadores significava uma conquista, mas que de fato só expressava a constante luta de classes em que, quando há uma forma de resistência dos dominados, há em consequência a reformulação dos modos de atuação dos dominantes para que continuem a exercer controle.¹⁵⁵

155 Havia “um movimento no qual a pressão vinda de baixo é contida no alto, absorvida, o que conduz a uma modificação da estrutura, seguida por uma nova pressão de baixo” (THOMPSON, 2001, p. 209).

Conforme Decca (1983) demonstra, essas “soluções racionais” beneficiavam igualmente trabalhadores e patrão, pois o trabalhador se alimentaria melhor enquanto “o patrão teria empregados mais produtivos e com maior capacidade”. Anos depois, os trabalhadores *gallegos* foram considerados também por Percival Farquhar os melhores trabalhadores em ação na Madeira-Mamoré.

Ainda assim, o estado de adoecimento e apatia tornava-se característico dos trabalhadores e da própria região altamente infectada. Tornava-se necessário instituir uma estrutura centralizadora da disciplinarização sanitária, que teve como suporte aliado a atuação dos poderes locais no tratamento e controle da saúde dos trabalhadores.

Estrutura médico-sanitária

Até 1907, “charlatães”, “curandeiros” e “médicos ambulantes” atuavam na região (SOARES, 2006, p. 78). Em 1907, com as primeiras turmas de exploração da região só havia um médico chamado Shivers, que

após quatro meses de trabalho deixou a função e retornou para sua terra natal. Para substituí-lo, a Companhia contratou para chefiar o serviço H. P. Belt, médico que, após um curto período também retornou, em abril de 1908, aos Estados Unidos por motivos de doença. No fim do mesmo ano, Belt foi substituído pelo também norte-americano Carl Lovelace, médico com experiência de atuação na construção do canal do Panamá.

De acordo com Schweickardt e Lima (2007), estes serviços médicos iniciais na obra eram formados por profissionais norte-americanos com experiência em medicina tropical e que haviam atuado na profilaxia de doenças transmissíveis. Para a contratação dos médicos, Belt recomendava enfermeiros ingleses experientes, que deveriam ser obtidos na Escola de Medicina Tropical de Londres ou Liverpool e que não fossem jovens recém-formados sem experiência com climas e doenças tropicais, sendo preferível trabalhadores na faixa etária entre 18 e 45 anos. Estes profissionais estariam sob inteira responsabilidade de um cirurgião-chefe, que obedecia hierarquicamente ao engenheiro-chefe. Oswaldo Cruz relatou o panorama sobre a organização e jornada de trabalho dos médicos ao longo da Madeira-Mamoré:

Os médicos encarregados desses serviços são todos americanos e a maior parte deles com prá-

tica de moléstias tropicais (5 já trabalharam nas obras do canal do Panamá). Há mais ou menos 8 meses a esta parte que estes médicos são escolhidos pelo chefe do serviço médico, e não nomeados pelos empreiteiros, como antes era a praxe. (...) A turma de exploração está dividida e ocupa 2 médicos e há médicos que têm que atender a 2 acampamentos. (...) A retirada de 2 médicos atacados de beribéri, a dispensa de um por incorreção de serviço e a coincidência da divisão da turma de exploração motiva essa deficiência. A fiscalização de médicos e sanitários nos acampamentos é feita pelo chefe de serviço médico que é também diretor da Candelária (parte técnica e administrativa) e que além disso é clínico encarregado duma enfermaria. É serviço excessivo para um só homem (CRUZ, 1910, p. 22).

A jornada de trabalho desses médicos era excessiva e as condições de trabalho também não eram as ideais: nos anos iniciais de construção, “O Dr. Belt utilizava seus próprios instrumentos cirúrgicos e fornecia aos doentes as suas drogas, que os empreiteiros também não compravam” (FERREIRA, 2005, p. 205). Eram proibidos de praticarem medicina fora dos limites da empresa, como na vizinhança e em outras comarcas. Além de que os salários nos anos iniciais da construção não eram compatíveis com a extenuante carga de trabalho e os perigos que enfrentavam.

Nos anos de maior intensidade da construção, entre 1910 e 1911, havia onze médicos: quatro no hospital da Candelária e sete ao longo da construção, nos acampamentos. Três destes faleceram na região e dois sofreram de beribéri. Os médicos constituíam uma das engrenagens de manutenção da ordem. As relações de sociabilidades que teciam podiam ser solidárias, mas a função dentro da estrutura médico-sanitária consistia na manutenção da saúde física dos trabalhadores de modo que permanecessem vivos e utilizáveis. Em 1910, o engenheiro norte-americano Herbert M. Lome publicou um artigo, no qual destaca-se o seguinte trecho:

O fato de que o trabalho da expedição estar sendo feito sob as mais difíceis condições não parece interferir com a boa saúde geral dos homens. Limpar florestas tropicais virgens, trabalhar em pântanos cheios ou ao lado de fundos de rios de malária, ou encontrar enxames de insetos e répteis pestíferos, são tarefas de natureza difícil e até perigosa. No entanto, o total de baixas da força durante os dois anos em que estive no campo equivale a apenas sete, três das quais eram de acidentes. A porcentagem de casos de doença é igualmente baixa, e a recuperação de ataques de febre tem sido quase invariável. De toda a força branca engajada, apenas vinte e três casos de febre foram relatados; isso,

levando tudo em consideração, é um registro maravilhoso.¹⁵⁶

Para Lome, as baixas nos dois últimos anos entre 1908 e 1910 eram inexpressivas – sete baixas, sendo três causadas por “acidentes” que não foram explicados –, assim como os casos de doença. Porém, de acordo com os dados disponibilizados no relatório final da Companhia, transcritos por Ferreira (2005, p. 300-301), o número total de óbitos entre 1908 e 1910 contabiliza 918. Analisando cada ano, tem-se: em 1908, 65 mortos; em 1909, 425; e em 1910, 428, o que não figura um registro positivo ou “inexpressivo”, mesmo se não considerássemos o ano de escrita do artigo, em 1910, uma vez que o número de óbitos reportados por Lome, 7, remete apenas aos mortos no hospital da Candelária. Com isto, a escrita do engenheiro contratado da Companhia carrega em si o objetivo de defesa da construção da ferrovia para a opinião pública e imprensa internacional, visando acalmar o estado de animosidade vigente em 1910.

Como as doenças devem ser administradas em níveis sofríveis, e não erradicadas, colocava-se o próprio saber médico-sanitário numa das principais forças

156 An American sanitary triumph in Brazil: Building a railroad without loss of life in the Amazon country where a former expedition was nearly annihilated. *The World's Work*, 1910.

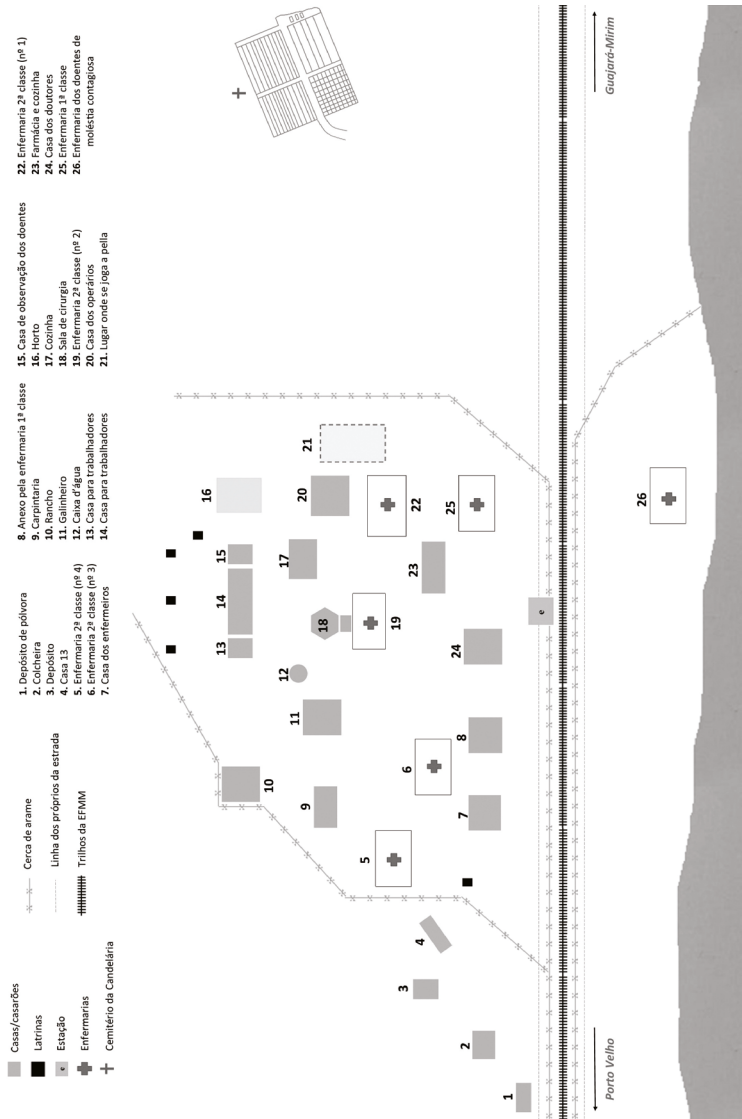
produtivas do empreendimento (HARDMAN, 2005, p. 162-163). É a rentabilidade do trabalhador através da disciplinarização da saúde, em que a saúde era parte vital da produção e reprodução da existência do cotidiano dos trabalhadores.

Complexo da Candelária

O primeiro espaço destinado ao tratamento de saúde foi denominado de “hospital primitivo”, devido à precariedade das instalações, até chegar ao *status* do hospital da Candelária. Além do hospital e cemitério, a Vila Candelária era composta por mais quinze edificações que Oswaldo Cruz (1910, p. 17), divide como: residência dos médicos, residência dos enfermeiros, enfermaria dos doentes de 1ª classe, enfermaria de cirurgia e sala de operações, quatro enfermarias de 2ª classe, farmácia e depósito de alimentos e cozinha (*ver Imagem 13*).¹⁵⁷

157 Adaptação da planta do hospital da Candelária feita a partir do documento presente na tese de Mara Genecy Centeno (2015).

Imagem 13. Planta do complexo da Candelária, com localização do hospital, dependências e cemitério em 1909.



Segundo Cruz (1910, p. 18), os acometidos de tuberculose eram isolados em um barracão aberto, sob mosquiteiros. Mas ao comparar com os demais espaços de isolamento, alegou que “o barracão deixa muito a desejar em relação aos outros”, pois “não é protegido com telas de arame, assim como ainda não o são algumas habitações de operários em Porto Velho o que constitui falta bem sensível”. Os infectados aguardavam nessas habitações para serem transferidos a um hospital de Manaus, que possuía contrato com a Companhia.

Com 250 leitos, o complexo possuía outras dependências, como uma quadra de tênis, um pomar e um estábulo de onde eram retiradas partes da alimentação dos doentes e funcionários (NOGUEIRA, 2015, p. 417).

Conforme relatório de Oswaldo Cruz (1910, p. 21), a alimentação dos doentes era feita a cada 2 horas. Todos recebiam leite, no entanto, havia uma distinção: “os de 1ª classe, leite fresco dos estábulos do hospital; os de 2ª classe, leite maltado de Horlick”. Contrastante a essa dieta está o depoimento do português José Corrêa Fidalgo, que passou 43 dias internado no hospital com malária, alegando que a “alimentação que lhe deram durante a enfermidade apenas constava de arroz, feijão e

carne secca, que não podia tragar devido ao seu estado de fraqueza”.¹⁵⁸

Entre 1909 e 1910, consta apenas uma enfermaria de 1ª classe, enquanto há quatro enfermarias para segunda classe. Essa diferença aponta para a alta demanda de tratamento dos trabalhadores, como operários. Havia também a separação de alas nas enfermarias de acordo com a nacionalidade: de enfermarias ocupadas por americanos, de 1ª classe, privadas, para enfermarias ocupadas por inúmeros trabalhadores (*ver Imagens 14 e 15*).

158 Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909.

Imagem 14. Nas anotações de Dana Merrill, trata-se do “interior da ala americana na Candelária” (1909-1910).

Foto nº 073. Fonte: Merrill (1911).



Imagem 15. Enfermaria coletiva (1909-1910). Nas anotações de Dana Merrill, trata-se do “interior da ala nativa na Candelária”.

Foto nº 277. Fonte: Merrill (1911).



Do outro lado da linha férrea, também delimitado por cerca de arame, próximo ao rio em completo isolamento, “a forma dos edifícios, pela cuidadosa separação dos doentes, deve impedir os contágios” (FOUCAULT, 1999, n.p), como a enfermaria de moléstias contagiosas.

Sobre as habitações, vê-se nas casas novamente a divisão por funções de trabalho dos médicos, casas

dos enfermeiros, casa para “trabalhadores” e casa dos “operários”. Edifícios de habitação coexistiam próximos a enfermarias, corroborando para uma ideia de controle e observação. Além disso, em 1910 os primeiros exames para admissão dos doentes eram realizados na casa dos médicos.

Médicos foram posicionados nas embarcações, portos, hospital e ao longo do assentamento dos trilhos. Os médicos que residiam nos acampamentos percorriam todos os dias uma parte da linha férrea pela manhã e outra à tarde, visitando em domicílio os doentes e transportando os que precisavam de maiores cuidados em um “carro-enfermaria” para o hospital, onde eram examinados e medicados.

Nas palavras do médico Carl Lovelace (1909), o hospital da Candelária foi se transformando e ganhando respeito “como um santuário de saúde, ardentemente procurado na hora da dor” (SOARES, 2006, p. 123). Isto porque a partir de 1908 as instalações da Candelária vão se modernizando, chegando a 1910 com um serviço hospitalar descrito por Cruz (1910, p. 19) de exemplar assistência médica aos pacientes.

Quando a mais alta das realizações médicas e a melhor habilidade e atenção em enfermagem são acrescentadas “aquele toque da natureza, que

torna o mundo todo semelhante”, faz com que se sinta quase valioso estar doente apenas para perceber o que o Dr. Lovelace e sua equipe de ajudantes está fazendo para os homens no trabalho que estão sob seus cuidados.¹⁵⁹

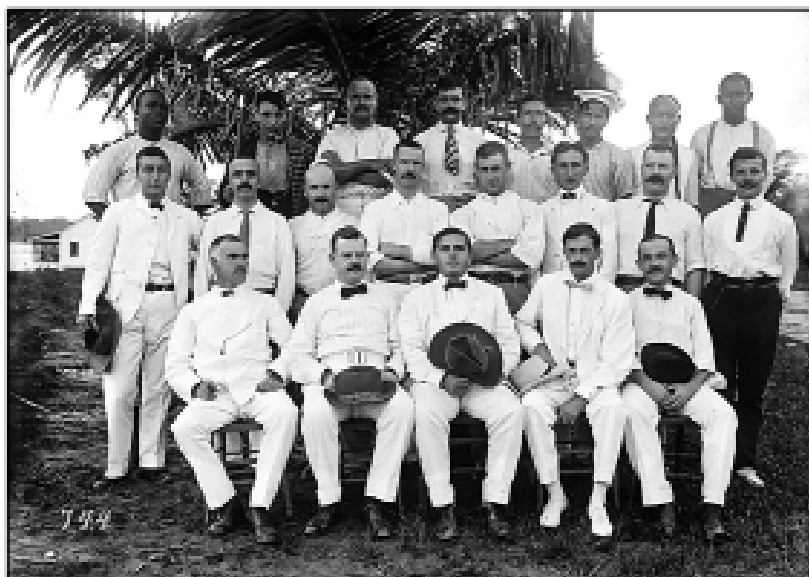
Essa valorização e reconhecimento do trabalho dos médicos ocorria tanto por parte de trabalhadores atendidos, como da região, uma vez que gradualmente passaram a atuar nas comarcas vizinhas, além do hospital da Candelária.

Até 1910, a equipe médica era formada por Carl Lovelace, responsável pela enfermaria de 1ª classe, e Wallcot, Whitaker, Walsh, Poncy, Rivero, Belt e Emrich, que atuaram nas demais enfermarias. Willian Emrich, um destes, “falava pouco o português, mais o castelhano” mas mantinha seu vínculo com os moradores de Porto Velho, onde integrou como vice-presidente o diretório executivo da *Liga Pró-Saneamento do Rio Madeira e seus afluentes*. Vejamos no registro do fotógrafo da Companhia outro aspecto da composição da equipe médica:

159 Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 15 out. 1910.

Imagem 16. Auxiliares, cozinheiros, enfermeiros e médicos da Candelária. (1909-1910). Foto nº 744 de Dana Merrill.

Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.



Na *Imagem 16*, os “superiores” seriam os que têm prioridades em, confortavelmente, sentar-se em cadeiras, sendo rodeados por trabalhadores de “menor” hierarquia. A contar da primeira fileira de homens sentados, apenas na terceira e última fileira encontramos uma multiplicidade étnica e, supostamente, de funções de trabalho.

Os ajudantes dos médicos eram trabalhadores convalescentes de doenças graves que a Companhia

procurou aproveitar reinserindo-os nos trabalhos em serviços leves no hospital – voltavam aos acampamentos apenas aqueles que estivessem reestabelecidos por completo –, ou qualquer outro trabalhador, sem um acordo por contrato. O espanhol Benigno Bouzas prestou serviço como ajudante de médico ao longo da linha férrea: montado em uma mula com um revólver, diariamente percorria os acampamentos tomando nota com os que lideravam as *cuadrillas*, anotando os remédios que necessitavam. Pedia-se muitos remédios, “mas o doutor entregava somente quinino e sulfato de sódio” (BOUZAS, 1950, p. 41).

O hospital possuía ligações de linha férrea que auxiliavam no transporte dos doentes nas linhas de assentamento dos trilhos e nos acampamentos, além de interligar os pavilhões de isolamento. Conforme Ferreira (1969), na composição da locomotiva havia o “carro hospital”, equipado com camas, ambulância, água e um enfermeiro. Nas palavras de Charles Gauld (2006, p. 182), “ambulância que fedia a desinfetante e morte”. Nestes pavilhões eram isolados também os provenientes dos portos do Pará e Manaus que ficavam sob observação.

À medida que os enfermos chegavam, seja a partir do carro-enfermaria, por conta própria, ou levados, eram recebidos pelos médicos, examinados

e enviados para as enfermarias de 1ª ou 2ª classe. O pseudônimo *Hypo Dermic* em poucas palavras discorre sobre o tratamento no hospital:

Um lamento da Candelária

Todos no hospital
 Obtém algum tipo antigo de “droga”,
 Morfina, cocaína, estricnina –
 Pois enquanto há vida há esperança (...)
 Não faz diferença o que você tem,
 Eles “atiram em você” com quinino.
 – *Hypo Dermic*.¹⁶⁰

O alinhamento do relatório de Oswaldo Cruz com os interesses de produtividade da empresa nos faz enxergar como tendencioso os elogios dados pelo sanitarista à capacidade dos médicos atuantes no hospital da Candelária. Ao se deparar com a situação de alto contágio por doenças tropicais em Porto Velho, Cruz:

Questionou porque a empresa não conseguia controlar a situação se a ciência, disponível através do corpo médico do hospital da Candelária, oferecia todos os recursos. E encontrou o culpado finalmente, o próprio trabalhador infectado, teimoso, ignorante, desleixado, o

160 Um lamento da candelária. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 21 jan. 1911.

mesmo bestializado já nosso conhecido (FONSECA, 2017, p. 197).

Ao desconsiderar as falhas e desigualdades que também atingiam o serviço médico, como a indicação do quinino para o tratamento de qualquer enfermidade, sugerida nos versos de *Hypo Dermic*, a culpa sobre as variações de eficiência da estrutura médica recaía no trabalhador.

Para Hugo Ferreira (1969, p. 61), eram atendidos no hospital trabalhadores acidentados ou doentes de malária, beribéri, pneumonia e outras doenças, “menos doenças venéreas”, o que evidencia o objetivo do serviço da Candelária na recuperação da saúde do trabalhador desde que acometido por “acidentes” e “doenças” resultantes de sua condição.

Apesar de Hugo Ferreira relatar que todo trabalhador era internado e assistido no hospital, “sem distinção de categoria”, Manoel Ferreira (2005) e Evandro Lopes (1995) evidenciam alas divididas de acordo com os casos, funções dos trabalhadores na ferrovia e região circunvizinha.

O seguinte aviso foi publicado esta semana:
Ninguém que residir em Porto Velho será admitido no Hospital da Candelária sem uma ordem escrita do Médico Residente de Porto

Velho. Podemos recomendar o Dr. Fitch como uma pessoa compreensiva que não rejeitará possíveis pacientes em caso de necessidade.¹⁶¹

Em 1911, nem todos os casos de doença em Porto Velho eram atendidos pelo hospital da Candelária. A partir de 1913, o funcionamento do complexo ainda era direcionado àqueles que trabalhavam para a Companhia, mas comportando-se também como instituição particular, atendendo aos membros da comunidade que pudessem pagar. Como constata Vital (2011, p. 124), as estadias no hospital custavam entre 15\$000 e 20\$000. Aqueles que não eram trabalhadores da ferrovia ou não tinham condições financeiras, procuravam então os serviços regionais de médicos como Jayme Pereira e Joaquim Tanajura.¹⁶²

Muitos doentes de povoações à margem da ferrovia e fronteira com Acre e Bolívia, mesmo sem condições, procuravam o hospital da Candelária, uma vez que ela se localizava em ponto terminal de navegação e tornou-se referência de centro hospitalar na região. Era comum que a Superintendência Municipal intercedesse

161 Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 14 jan. 1911.

162 História Antiga. Coluna escrita por Eron Penha de Menezes. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1984.

por quem ela se referia como “indigentes”, que imploravam por caridade ou eram “deixados ao acaso á chegada dos trens”.¹⁶³

Entre os pacientes da Candelária que tinham condições de custear os serviços do hospital, é possível identificar comerciantes de Porto Velho, os que exerciam funções de trabalho ligadas à Companhia, mas não à ferrovia, como trabalhadores das embarcações da *Amazon River*, militares e políticos da região, abrangendo desde o alto Madeira até países circunvizinhos.¹⁶⁴

No entanto, a Companhia ordenava o fechamento das fronteiras entre Porto Velho e Santo Antônio quando ocorriam casos de epidemias nesse povoado para que os moradores não sobrecarregassem o hospital e não disseminassem as doenças no centro de operações da Madeira-Mamoré. Priorizando seus próprios interesses ao considerar questões sanitárias e econômicas, a Companhia isolava Porto Velho para tentar “proteger-se” dos habitantes locais de Santo Antônio, em sua maioria antigos trabalhadores da ferrovia, soldados da borracha que haviam fugido dos seringais, prostitutas, desterrados

163 Assistencia publica. *Alto Madeira*, Porto Velho, 25 de maio de 1919.

164 Enfermos. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 mar. 1919; Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 abr. 1918.

do Rio de Janeiro e pessoas que ficavam entregues à sua própria morte.

Diante deste cenário, além do complexo da Candelária se configurar como local de cura, assistência, produção do saber científico e espaço de manutenção do operariado, também é compreendido por Evandro Lopes (1995) nas formas de representação do paternalismo exercido pela Companhia, assim como o monopólio da Comissária (*Comissary*) na comercialização dos produtos, a estruturação de moradias para os trabalhadores e o apoio na criação do Instituto Beneficente. Uma vez que o paternalismo como instrumento de controle e dominação não conseguiria se manter se fosse exclusivamente pautado na opressão, violência e coerção.

Este paternalismo exercido pela Companhia, em questão de sanitarismo, abrangia também o “cuidado” na determinação de um espaço para os mortos. Construído por volta de 1907-1908, divididos em quadras, os jazigos carregam, em sua maioria, nomes de trabalhadores homens, contabilizando mais de 1,5 mil ex-funcionários da ferrovia, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SOARES, 2006, p. 105). No sepultamento, a organização e divisão do espaço reflete as estruturas sociais em que aqueles sujeitos faziam parte, pois “sepultar significava dentre ou-

tras possibilidades, classificar e localizar” (NOGUEIRA, 2015, p. 106-107).

O cemitério localizava-se a 500 metros de distância do hospital. Sobre essa proximidade, a autora Mara Genecy Nogueira (2015, p. 96) questiona se foi uma medida visando a “comodidade dos servidores do hospital em efetuar o sepultamento” e/ou “uma das artimanhas do poder disciplinador instituído, que impunha vigilância ao corpo na vida e na morte.”

Apesar de os corpos compartilharem o mesmo território da Candelária, havia uma separação entre as sepulturas de trabalhadores da ferrovia e demais mortos da região que ali estavam enterrados. Isto porque, segundo Nogueira (2015), com a permissão para enterros além daqueles vinculados à ferrovia, só havia disponibilidade para sepultamentos na parte dos fundos do cemitério.

Serviço sanitário regional

Simultaneamente à implantação da estrutura sanitária organizada pela Companhia, estavam em curso outros movimentos de saneamento promovidos pelo governo brasileiro, todos eles sob a lógica do discurso de modernidade e construção identitária de um Brasil

civilizado aos padrões da época. Uma dessas expedições foi a Comissão Rondon, que conseqüentemente faria com que um dos médicos da expedição, Joaquim Tanajura, direcionasse sua trajetória política e médica para a região do alto Madeira.

A interação de Joaquim Tanajura, como médico, com a população local assolada pelos males do vale do Madeira proporcionou que ele entrasse para a política e contribuísse para uma série de reflexões sobre o saneamento local. Simbolizava para os escanteados do complexo ferroviário uma esperança para a ajuda sanitária, fortalecendo sua popularidade e ajudando a construir uma relação amistosa com as elites locais do comércio, proprietários de seringais, e da administração da ferrovia, à medida que ascendia politicamente. Nos anos em que o vírus da Influenza assolou a região, por exemplo, medidas sanitárias foram tomadas conjuntamente entre as autoridades sanitárias locais e os médicos do hospital da Candelária.¹⁶⁵

Tanajura reconhecia a importância singular do hospital da Candelária, apontando-o como modelo que servia de base para a implementação de medidas

165 A influenza hespanhola. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 dez. 1918.

sanitárias na região.¹⁶⁶ Percebendo o estado sanitário e o gradual crescimento populacional da região,

A enfermaria da Secção Norte da Comissão Rondon foi adaptada para servir aos doentes da vila, abrindo uma alternativa modesta ao Hospital da Candelária. As melhorias, de um modo geral, foram positivas para a companhia que administrava a ferrovia. Em 1912, a frequência diária de doentes na Candelária, que era de 120 a 150 pessoas em 1911, baixou para 60, em 1912 (VITAL, 2011, p. 107).

A interpretação, portanto, que o autor dá para a baixa nos números de frequência diária de doentes é vista também pelo funcionamento de um outro setor para atender os enfermos que não eram abarcados ou inflavam o hospital da Candelária. Uma outra medida tomada por Joaquim Tanajura foi fundar a *Liga Pró-Saneamento do Rio Madeira e seus Afluentes*, ligada diretamente à *Liga Pró-Saneamento do Brasil*, fundada sob iniciativa de Belisário Penna, em 1918. Segundo Vital (2011), um dos intuitos destas Ligas era angariar recursos para os casos de ajuda no serviço sanitário.¹⁶⁷

166 Obra Salvadorada. *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 jun. 1918.

167 O gerente geral da Companhia Madeira Mamoré, W. J. Knox Little, também era membro da Liga. (Notícia. *Alto Madeira*, 8 maio 1919).

Para Joaquim Tanajura os aspectos negativos do homem “civilizado” são o “trabalho compulsório, alcoolismo e busca desenfreada pelo lucro”:

O prejuízo não é do clima nem ele se constitui fator etiológico absoluto da moléstia. O homem que penetra aquelas remotas paragens não se prepara para a luta que empreende, às miragens fantásticas de lucros porvindouros. (...) Penetra a mata sem uma prévia medida de adaptação, isola-se em habitações irregulares, usa alimentação inadequada, abusa do álcool, excede-se no trabalho, permanece longamente nos brejos e ao fim de algum tempo adoece, transmutando-se esse quadro às conjunturas de dores e de aflições, sem socorro da ciência e muita vez sem o recurso de um medicamento que lhe venha servir de bálsamo, aluindo aos poucos seu organismo até as provas da morte. Neste caso, não é o clima que deprime, é o homem que se suicida... (TANAJURA *apud* VITAL, 2011, p. 66).

Pela descrição supõe-se que Tanajura se refira às atividades nos seringais. No entanto, a descrição muito se assemelha às experiências de trabalho na ferrovia. Em ambos os casos, há a insistência em culpar a selva amazônica como causadora maior dos infortúnios e obstáculo para o progresso, e não os mecanismos de exploração de trabalho que primordialmente causam a apatia ao trabalhador.

As “dores e aflições” do adoecimento causado pelo abuso do álcool são sugeridas em notas no *Alto Madeira*. Sob o título de “Leiam os alcoolatras”, o jornal comenta sobre a ligação entre diminuição das enfermidades mentais e a redução do consumo de bebidas alcóolicas, onde “um azylo de loucos fechou por falta de doentes.”¹⁶⁸ Tal jornal era um meio de vigilância, conscientização e disseminação dos assuntos de interesse da superintendência. Além de ser um instrumento de controle e poder sobre a sociedade e os trabalhadores, o serviço sanitário também encontrou nesse espaço formas de organizar, disseminar normas e comportamentos e controlar o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia.

A maioria dos médicos que atuavam na região haviam migrado de outros estados e países, atendendo geralmente em Porto Velho e Santo Antônio, sem limitação de público-alvo, sendo uma opção para a categoria dos trabalhadores da ferrovia. O médico Mendonça Lima, formado pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, realizava o “Tratamento da syphilis pelo 914, sem dôr”,¹⁶⁹ assim como Turiano Meira, médico operador que realizava a “cura de ferida brava, com injecções

168 Leiam os alcoolatras. *Alto Madeira*, Porto Velho, 22 de maio de 1919.

169 Dr. Mendonça Lima. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 nov. 1919.

de emético”.¹⁷⁰ O médico Jayme Pereira anunciava suas especialidades em: “Doenças do coração, pulmões, estomago, fígado, rins e baço. Doença das creanças e das vias urinarias. Tratamento da siphilis pelo mercúrio (sem dor) pelo 914 e 606. Injecções de iodureto de sódio, salicylato de sódio e tartato emético”, além de realizar pequenas operações cirúrgicas.

Jayme Pereira, atendia em nas duas farmácias, oferecia no anúncio aos empregados da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré um abatimento de 50% nas consultas, curativo e operações mediante a apresentação da chapa do mês corrente, o que sugere dizer que o hospital da Candelária não supria completamente as necessidades de sua comunidade trabalhadora.

Analisando os pontos em comum dos serviços clínicos oferecidos, vemos a recorrência nos anúncios das injeções de 914 para o tratamento de sífilis, reumatismo, tétano e doenças respiratórias como a pneumonia. Estas doenças podem estar relacionadas ao estado de saúde da sociedade, suas relações sociais, ou de um grupo maior específico, no caso, a classe trabalhadora sem distinção de setor. Nos anúncios dos serviços médicos observa-se o oferecimento do tratamento de sífilis, tal doença é um indicador de interação social, transmitida

170 Dr. Turiano Meira. *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 jun. 1918.

geralmente por contato sexual, que pode incluir a categoria de trabalhadores ferroviários. O reumatismo, caracterizado como uma doença das articulações e músculos, compromete a movimentação e tem uma diversidade de possíveis causas. O tétano é o que mais nitidamente aparece como uma doença de consequência do trabalho, principalmente se considerar a manutenção de uma ferrovia. Por fim, as doenças respiratórias, como a pneumonia, que já apareciam como produto das condições de trabalho na ferrovia, continuavam com alta incidência.

Circulavam remédios para cuidado e tratamento do corpo, doenças respiratórias e as enfermidades que atingiam o fígado e baço. Para o corpo, os banhos funcionavam como importantes práticas de limpeza, tratamento de irritações e prevenção de doenças contagiosas, considerando que parte dessas irritações e ferimentos de pele poderiam ser causadas pelos diferentes insetos e tipos de mosquitos comuns na região amazônica.¹⁷¹ Para as doenças respiratórias, enfermidade comum entre os trabalhadores devido à adaptação ao clima tropical, os anúncios de xaropes compunham as páginas do jornal.¹⁷²

171 Anúncio. *Alto Madeira*, Porto Velho, 25 ago. 1918.

172 Dois remédios milagrosos. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 dez. 1917.

Como visto, a enfermidade que mais atacava os grupos de trabalhadores era a malária. Considerando que o *Plasmodium* da malária aloja-se no fígado para desenvolver seu ciclo, em muitos casos este órgão fica comprometido, necessitando de cuidados constantes. A formulação preparada pelo médico Jayme Pereira, o “vinho tônico e reconstituente”,¹⁷³ era utilizado “em todas as debilidades, anemias, fraqueza das pernas, impaludismo chronico, convalescenças, etc.”, isto porque continha em sua composição a quina (substância principal do quinino), ferro e arsênico.

Em contraste com o planejamento do cemitério da Candelária, em Porto Velho os bairros cresciam fora dos territórios da Companhia, ligados à informalidade e sem assistência do poder público. Em torno de um desses bairros, o do Mocambo, surgiu o cemitério dos Inocentes para sepultar aqueles que não tinham lugar apropriado para descansar. Sem distinções de cargos, qualquer morador da localidade tinha um lugar para ser sepultado. Muitos trabalhadores que não tinham mais vínculo com a ferrovia, ou que, por opção, haviam se transferido do complexo administrativo e passado a habitar nos limites fora da demarcação da empresa, perdendo o direito de serem enterrados no cemitério da Cande-

173 Vinho Tônico e Reconstituente. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 dez. 1917.

lária, foram sepultados no cemitério dos Inocentes. Os cemitérios eram assim o último capítulo da jornada dos trabalhadores na ferrovia, espaços também determinados pelas relações de poder, separação e exclusão.

A implementação de uma estrutura para disciplinar e manter o nível de produtividade não interferiu apenas na saúde física do trabalhador, mas também impactou em aspectos psicológicos. A Companhia instituiu a organização do tempo através das jornadas de trabalho, o ritmo de execução do trabalho e a divisão entre tempo de trabalho e tempo de lazer. A implementação dos trabalhos da ferrovia exigiu uma fragmentação e controle do tempo em que a medição atuava como um meio de exploração da força de trabalho.

Tempo e produtividade

Em grandes construções como a Madeira-Mamoré, o tempo tinha uma importância na obediência ao cronograma, execução e entrega da obra. Os serviços eram interligados, de modo a ser preciso concluir as etapas para iniciar outros tipos de trabalho. Isso exige do empregador, a Companhia, a vigilância e controle do tempo.

Relembrando, havia dois tipos de execução do trabalho: a jornada de trabalho composta por 10 horas, sendo 2 horas destinadas para almoço, tempo de “não-trabalho” (THOMPSON, 1998, p. 300); e a execução de tarefas, a qual os operários eram pagos pelo serviço e não pelo tempo, como a escavação por metro. A jornada de trabalho de 10 horas iniciava às 6 horas da manhã até 11:30, retornando das 13:30 às 18 horas, de segunda-feira a sábado, sendo o domingo o único dia de descanso.

Christophe Dejours (1992) afirma que a organização do trabalho exerce sobre o homem uma ação sobre o aparelho psíquico, pela qual a organização do tempo em “fases de trabalho” e “fases de descanso” respeita as necessidades da mente dos trabalhadores e protege os corpos de uma “sobrecarga comportamental” que seria prejudicial a si próprio e, conseqüentemente, à realização da obra.

Na jornada de trabalho na Companhia, o tempo de não-trabalho eram todas as noites e o domingo. Mas, para o operário de serviço havia uma flexibilidade nessa distinção. O tempo de trabalho e o tempo de não-trabalho poderia ser a qualquer hora do dia, inclusive à noite, já que os limites entre os dois tempos não eram tão bem definidos.

A marcação do tempo de início e fim do trabalho através dos apitos foi instituída e controlada pela administração da Companhia, que apesar de ter relógios nos escritórios da administração central em Porto Velho, viu como necessário soar quatro apitos para evidenciar o início da jornada de trabalho pela manhã. Essa marcação de tempo, audível a longas distâncias, guiava o ritmo das atividades para todos os trabalhadores do complexo central da ferrovia, mas perdia o alcance nos acampamentos e vilas ao longo da linha férrea.

Essa lacuna foi ocupada pelo relógio nos espaços de trabalho, a exemplo dos barracões que abrangiam diversos trabalhadores da ferrovia do acampamento 35, no quilômetro 237: “quando faltando no relógio do barracão faltavam quinze minutos para uma hora (...) todos descansando para começarem o serviço da tarde”¹⁷⁴; ou nas estruturações improvisadas nos acampamentos, como a cabana de Henry Tomlinson: “O relógio americano barato, na cabana, fazia um barulho fora do comum” (TOMLINSON, 2014, p. 254-255). Os relógios dos demais barracões, trabalhadores, moradores de Porto Velho se alinhavam (ou deveriam se alinhar) com a marcação do complexo central através dos apitos.

174 Processo criminal (homicídio). Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00084. Caixa 094. 1916.

Os relógios portáteis associados às funções de trabalho permitiam um controle sobre o tempo e, principalmente, produtividade. Thompson (1998, p. 277) suspeitava que, na metade do século XIX, o tempo na sociedade inglesa marcado pelo relógio pertencia à *gentry*, como uma maneira “deliberada de acentuar o seu simbolismo de status”. No cenário da ferrovia, é perceptível a concentração dos relógios portáteis nos cargos de hierarquia maior, de vigilância dos trabalhadores e de controle da execução dos serviços.

Quando o jornal *Alto Madeira* comenta sobre o caso do chefe dos guardas da ferrovia que fora espancado durante o trabalho, descreve que: “É da função de todo guarda, ou policial, encarregado da vigilância de determinado trecho, accenturar n’um relógio a isso apropriado, a hora, calculada e subdividida pela trajetória que o mesmo realisa do ponto de partida ao de chegada e vice-versa.”¹⁷⁵

Consta que cronometristas, responsáveis pela medição do tempo na execução de um trabalho e escriturários portavam relógios, como o norte-americano John H. Armitage:

175 *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 nov. 1919.

Respostas aos correspondentes

Leitor, Porto Velho: Não, não é por causa de um buraco no bolso, nem do medo da pequena nobreza dos dedos, nem por causa de um pulso fraco, nem por excentricidade, nem por conveniência ou pela aparência da coisa, mas para dizer o tempo, que o Sr. Armitage usa seu relógio em seu pulso.¹⁷⁶

A “pequena nobreza dos dedos” como expressão para furtos indica o prestígio e valor do relógio portátil, como identificado nos objetos furtados pelo turco Jorge Leon: “1 relógio commum”.

Uma outra forma de medição do tempo era feita, a do tempo da doença que descontava o tempo de trabalho não produzido. No grupo de médicos, enfermeiros e trabalhadores da Candelária, quatro visivelmente portavam relógio de bolso identificado pela corrente (*ver Imagem 16*). Como relata Ferreira (1969, p. 38-39), havia os plantões nas enfermarias controlados por um “relógio de ponto” observado pelos enfermeiros na troca de turno, realização de exame e aplicação de remédios, e pelos trabalhadores que viviam a angústia do tempo da doença. É a estrutura médica na instituição do tempo do tratamento, na utilização ordenada e

176 *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 19 nov. 1910.

controlada para devolver aquela força de trabalho em condições de utilidade (FOUCAULT, 1995).

A medição e cronometragem do trabalho e obediência às normas pautam-se na disciplina dos trabalhadores para “vencer sua intrínseca preguiça e improdutividade” (SILVA, 2019, p. 65). Retomemos o caso do prestador de serviço Alfredo Mattos, que decidiu não acompanhar a turma porque não queria trabalhar. Ao ser demitido, Alfredo atirou contra o capataz da turma, Avelino, responsável pela sua demissão.

Alfredo figurava no grupo de trabalhadores não contratados pela Companhia, e que, portanto, recebiam pelo trabalho executado. Trata-se do “trabalhador temporário”, em que o ritmo do trabalho e do lazer não era fixado em uma rotina “sujeita à tirania do relógio”. A noção de tempo do trabalhador “temporário” e “autônomo” era mantida no controle do próprio tempo, trabalho e descanso, o que configura em seu “tempo individual” de realização do trabalho em função das suas necessidades concretas e imediatas (PINTO, 1994, p. 234).

Nessas condições, sob pressão, podia haver o comprometimento imediato do equilíbrio psicossomático do trabalhador, ocasionando uma descarga de “raiva súbita”, como supostamente acometeu Alfredo (DEJOURS, 1992, p. 128). O abandono do serviço e

a “vadiagem” podem ser vistas, assim, na luta contra o tempo disciplinar.

Nessa estruturação de administração da divisão do trabalho baseada em uma racionalidade com vistas a aumentar a produtividade ao capital, elege-se aqueles que trabalham em melhor tempo, mais rápidos e eficientes, e os torna um padrão, condenando os demais, mais lentos, sem interrogar sobre as razões desta variação no conjunto dos trabalhadores. Na Madeira-Mamoré, percebemos a preferência de Percival Farquhar aos espanhóis pela adaptação ao clima tropical e organização dos serviços (*cuadrillas*), que os tornava mais eficientes e produtivos, sendo possivelmente projetado nos demais trabalhadores a exigência de alcançarem níveis de produtividade e compromisso com o tempo e trabalho, sem considerar as diferentes nacionalidades, funções e modos de vida.¹⁷⁷

O escriturário Frank Kravigny (1940) relata sua “ociosidade” e “tédio” devido ao confinamento forçado nos escritórios causado pelos períodos de chuvas na região, que geravam a “ociosidade no trabalho ao longo da ferrovia e nenhum subcontratado estava completando seus horários” (KRAVIGNY, 1940, p. 167). Se para o escriturário Kravigny, recluso nos escritórios, as chuvas representavam a ociosidade e tédio do confinamento

177 Os “robustos e industriais galegos – os espanhóis do norte, que Farquhar considerava os melhores, assim como ocorrera em Cuba –” (GAULD, 2006, p. 181).

e atraso dos serviços, o que deveria significar para os trabalhadores que desempenhavam suas funções nos terrenos alagadiços ao longo da linha férrea, em plena floresta amazônica de clima quente e úmido? Há registro de homens que trabalharam por vinte horas na chuva e lama sem se alimentar, a insistência na realização dos serviços, com a exposição dos trabalhadores, os acometia de doenças.

O tempo do trabalho nem sempre era o tempo da natureza. Durante a estação das chuvas os serviços eram praticamente paralisados, já que comprometia os progressos alcançados e causava o aumento das doenças com a formação de pântanos que criavam e acumulavam mosquitos vetores da malária. Todo o trabalho, como grandes trechos de trilhos assentados, eram levados pelas chuvas e tinham que ser constantemente refeitos, algo “desmoralizante” do ponto de vista do dispêndio de energia e “tremendamente oneroso” para a Companhia (GAULD, 2006, p. 184).

Por outro lado, a ociosidade deveria ser planejada e bem aproveitada para benefício da saúde do trabalhador. Essa era a orientação disseminada na imprensa regional, em que o remédio para evitar e curar “todas as moléstias” consistia na limpeza da casa, do corpo, da

roupa, da comida, da água e, enfaticamente, em “ter o tempo todo ocupado em cousas uteis”.¹⁷⁸

Muitos trabalhadores enfermos continuavam a trabalhar para não deixar de receber. Como exemplo da internalização da disciplina, Hugo Ferreira narra um episódio que adoeceu. Com febre alta, sem condições de trabalhar, foi solicitado pelo Agente da Estação para atender o serviço de trem, durante a noite e sem ter se alimentado:

(...) mas o homem insistia para que eu trabalhasse imediatamente ou que então regressasse no dia seguinte para o Hospital de Candelária. Afinal fazendo das fraquezas forças, fui fazendo o que me era possível fazer em tal situação. (...) Eu não podendo sequer me levantar, (...) levantei-me e fui à estação. E chegando lá, (...) puz-me em seguida a trabalhar e o fato é que o trabalho me serviu de remédio. Trabalhei até pelas duas horas da madrugada, sob um intenso frio (FERREIRA, 1969, p. 60).

Apesar dessa experiência, Hugo Ferreira afirma que “o trabalho e os torpedos de quinino acabaram com a febre”, de modo que ele continuou a trabalhar por ele “e mais alguns outros”. Em contraste, a experiência

178 *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 jun. 1919.

relatada pelo jornalista português Manoel d’Almeida sobre o caso de um compatriota não se pauta no trabalho como remédio, mas na obrigação da produtividade:

Há tempos atrás um trabalhador de nacionalidade portuguesa, dirigiu-se ao chefe de acampamento, que era um engenheiro norte-americano, e pediu-lhe a nota dos dias de trabalho e uma guia para recolher-se ao hospital, visto achar-se doente e sem forças para trabalhar; o pedido foi negado e como o trabalhador insistisse alegando não poder trabalhar devido ao estado de fraqueza, foi esbofeteado pelo engenheiro; que o trabalhador não reagiu, porque se o fizesse, caro lhe custaria, pois os americanos andam armados dos pés à cabeça, e que aos trabalhadores é expressadamente proibido usar qualquer arma.¹⁷⁹

Em consonância com a observação de Dejours (1992, p. 121), “sofrimento mental e fadiga são proibidos de se manifestarem numa fábrica”. O espanhol Benigno Bouzas (1950, p. 31), acometido de febres devido à malária, ressaltava a sua utilidade como sinônimo de força: “pálido e extremamente fraco, mas sempre pude trabalhar; pela manhã eu tremia por 2 horas intermitentes e no resto do tempo tinha que fazer o que podia”. Se-

179 Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909.

gundo Bouzas, “noventa por cento das pessoas naquela região viviam assim”. O pavor do desemprego, sinônimo de miséria, obrigava o trabalhador mais precário a retornar ao trabalho com sua fraqueza e dores (ENGELS, 2010, p. 198), dessa forma, o trabalhador muitas vezes se via acuado, como Hugo Ferreira.

Não havia consolo ou uma estrutura médica para os trabalhadores que enfrentavam a apatia e falta de “forças para trabalhar”, sintomas de um desgaste mental. Nessas condições, a fuga, o abandono do serviço, fazê-lo de má vontade e a reação violenta tornam-se caminhos opostos a fazer do trabalho um remédio.

Hugo Ferreira (1969, p. 61), um ano após ter sido inaugurada a ferrovia, ingressou nos serviços: “trabalhávamos todos com prazer e sem encrencas, problemas ou bajulações”. Para Hugo, o motivo desse ânimo estava no “exemplo dos superiores”. Também para Kravigny (1940, p. 168), o sucesso de um grupo de trabalhadores no assentamento dos trilhos era justificado pela postura do supervisor Norman Dean: “Seu entusiasmo e bom humor eram os espíritos-guia no esforço bem-sucedido”.

Esse tipo de relação com o trabalho, quando alinhado com a vigilante observação do andamento das tarefas em questão de segurança, também podia colabo-

rar na prevenção de acidentes de trabalho. João Areosa e Tom Dwyer (2010) destacam a importância das funções de trabalho que exercem na hierarquia a liderança e fiscalização dos trabalhos, como os engenheiros-chefe e capatazes que podem atuar como “inibidores”, diminuindo o número de acidentes na vigilância e acompanhamento do serviço.

A indiferença e raiva ao trabalho consistia em um tipo mais comum da relação dos trabalhadores com seus serviços. As experiências de Tomlinson, no pouco tempo em que prestou seus serviços na construção, eclodiram em uma revelação que atingia o limite de sua relação com o trabalho: “Eu estava consciente de tudo agora – de todas aquelas ocasiões pela ansiedade incômoda que deprava o trabalho e o faz odiar a tarefa, para a qual a necessidade atormentadora o conduz” (TOMLINSON, 2014, p. 255). Era preciso cumprir o seu trabalho, e isto por si só o impulsionava de forma “atormentadora”.

A frustração com o trabalho, principalmente para os operários que constituíam o grupo mais precarizado dos trabalhadores, os condenava a um trabalho cruel e degradante. A criação de um discurso de promessas de progresso, modernidade, e da figura dos trabalhadores como heróis e pioneiros dessa região amazônica nesse

contexto parece ter a função de transformar o trabalho realizado com a ferrovia em algo útil e importante para o próprio trabalhador.

Para o especialista em medicina do trabalho, Dejours (1992, p. 48), são raros os trabalhadores operários que acreditam no “mito do progresso social” ou na participação de uma grande obra útil, como a ideia de ânimo e satisfação que pairava sobre os trabalhadores no relato de Kravigny. Já a relação com o trabalho narrada por Hugo Ferreira refere-se ao período pós-construção, menos intenso e traumático do que o processo de inicial de estruturação da linha férrea.

Acidentes de trabalho

O controle do tempo, a centralidade do trabalho e as exigências da produtividade são fatores em potencial para a ocorrência dos acidentes e doenças do trabalho. Houve acidentes durante a jornada de trabalho, e acidentes que ocorreram em decorrência de práticas e atividades ligadas aos modos de trabalho, como casos que envolvem a permissividade do porte de arma e da atividade de caça.¹⁸⁰

180 Tentou-se compreender tais acidentes como consequência da exploração cotidiana do trabalho.

De acordo com as considerações de Ana Beatriz Barros Silva (2019, p. 72), configura-se acidente de trabalho todo acontecimento instantâneo, não intencional durante o desenvolvimento do trabalho, e que, portanto, causa lesão física, perda temporária das capacidades de realização do trabalho e/ou morte. Olhamos para esses acidentes de trabalho inseridos em contextos históricos e condições materiais determinadas pelas relações sociais capitalistas, juntamente com a tese de que esses acidentes em grande medida são também resultado de relações sociais de trabalho e poder (AREOSA & DWYER, 2010).

Três casos identificados como acidente de trabalho ocorreram por atropelamento de carros de trem. Em 1911, há o registro apenas de um caso como “acidente de trabalho”, no qual, durante a manipulação do maquinário, Jim Stephans escorregou e caiu no trilho quando um carro do trem passava, tendo um dos dedos cortado pela roda. O jornal que noticiou o acidente comentou que “Jim está levando a vida fácil nos dias de hoje, esperando pelo momento em que seu dedo permitirá que ele entre na ‘confusão’ novamente”.¹⁸¹ Nesta perspectiva, descansar e não ter que trabalhar seria

181 Tradução livre. Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 29 abr. 1911.

um prêmio ou “vida fácil” para Jim enquanto aguardava sua recuperação.

Em 1916, um trabalhador da casa comercial Braga Vieira & Cia realizava o transporte de mercadorias de um dos armazéns da Companhia quando “Cahiu junto ao ‘rails’ e foi emprensado por uma locomotiva, tendo fracturado a côxa esquerda”.¹⁸² Segundo Silva (2019, p. 54), os novos ritmos de trabalho exigidos pela sociedade capitalista, as novas habilidades, a retirada ou diminuição do tempo de descanso juntamente com o cansaço físico e mental, levam ao acidente que mutila, corta, esmaga ou leva ao óbito. Estes acidentes são um “elemento perturbador” do processo produtivo ao evidenciar a fragilidade na execução do serviço.

Christophe Dejours (1992, p. 124) traz uma abordagem interessante sobre a “síndrome subjetiva pós-traumática”. Segundo o autor, nos acidentes ocorridos com operários da construção civil e trabalhadores que exercem serviços perigosos, a ocorrência do acidente comprova, de algum modo, a fragilidade que se escondia atrás da coragem e virilidade do trabalhador na execução da sua função.

No ano de 1919, quatro trabalhadores que estavam trabalhando em Penha Colorada pegaram uma

182 *Estado do Pará* – Propriedade de uma Associação Anonyma, 8 abr. 1916.

cegonha para ir à casa de turma no quilômetro 206. Debaixo de chuva, chegaram à povoação de Presidente Marques e consumiram “alguns tragos de bebidas alcoolicas”, de modo que: “Ao continuarem a viagem um delles estava já bastante alcoolisado. Perto já do ponto de destino, esse individuo, que ia de costas, cahiu sobre os trilhos, passando-lhe a cegonha por cima do corpo”.¹⁸³ O trabalhador gravemente ferido chegou a ser transportado ao hospital da Candelária, porém, já estava morto. Este acidente de trânsito durante o trajeto, entre a residência do trabalhador e local de trabalho, também configura acidente de trabalho.

Identificamos casos de acidentes ocorridos como desdobramento das atividades de trabalho, como o uso de armas e armadilhas. A prática da caça e uso de armadilhas, atrelada ao uso de arma, foi instituída antes por necessidade de complementar a dieta alimentar do que essencialmente por atividade de lazer, de modo que, grande parte dos trabalhadores que praticavam a caça ou sofreram acidentes por armadilhas consistiam em operários e prestadores de serviço para a Companhia: trabalhador em Mutum-Paraná, o peruano Felipe Saavedra tropeçou em uma armadilha, fazendo disparar um rifle que o atingiu e o deixou em estado grave. Zenon

183 Desastre e morte. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 abr. 1919.

Bautista, trabalhador em Jacy-Paraná, sofreu o mesmo, sendo atingido na perna.¹⁸⁴

Um dos trabalhadores da turma de Chocotalal, antigo acampamento 39, foi retirar madeiras para o conserto da casa da turma. Sabendo do hábito de Antonio Baptista de Lima, trabalhador de roça e morador fronteiro à casa da turma, de pôr armadilhas de rifle, foi comunicada a passagem. Porém, Baptista

No dia seguinte, tendo acordado tarde, correu a desarmar os rifles. Desarmou o do lado da casa; e quando ia desarmar o outro ouviu um tiro e gritos. (...) Baptista e os trabalhadores da turma, lá foram encontrar um homem por terra, com o pé esquerdo completamente esphacelado e alguns ferimentos no direito.¹⁸⁵

Ferido, o trabalhador paraibano Antonio Pereira, teve o pé amputado no hospital da Candelária.

Já o acidente com o maquinista Antonio Xavier dos Santos foi fatal. Em um lugar denominado Remanso, Leonardo Craney, chefe da locomoção em 1919, portando uma arma de caça colocou-se em posição de atirar. Com o pé sobre a borda da embarcação pequena e

184 As armadilhas. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 dez. 1918.

185 O perigo das armadilhas. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 ago. 1918.

com a arma engatilhada, a lancha oscilou, fazendo com que Craney perdesse o equilíbrio e desviasse do alvo, acertando o maquinista Antonio Xavier dos Santos. Mais uma vez, o jornal *Alto Madeira* repreende a prática de armadilhas:

Várias vezes temos verberado o abuso das armadilhas e, não raro o manejo de armas feito sem a atenção devida, ocasiona incidentes como esse, registrados em toda parte. Tal pratica entre nós, é muito comumente verificada e toda atenção é indispensável da parte daquelles que a usam.¹⁸⁶

Neste caso, o significado da caça se aproxima mais da reprodução de um hábito e modo de vida do país de origem do que uma complementação de uma dieta alimentar. A vítima, Antonio, era trabalhador da ferrovia há nove anos, natural de Alagoas, com 38 anos de idade e casado. Atingido na nuca, morreu instantaneamente e foi enterrado no cemitério da Candelária com as despesas pagas pelo Instituto Beneficente dos Empregados da Madeira-Mamoré, ao qual era associado.

A viúva do maquinista recorreu à justiça contra a Madeira-Mamoré, em que os autos foram com vista

186 Lamentável incidente. *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 jun. 1919.

para dar parecer de direito.¹⁸⁷ A ação passou a ser possível a partir de 1919, com a publicação do Decreto nº. 3.724 sobre os acidentes de trabalho em que fora determinado o reconhecimento da responsabilidade e “obrigações dos patrões” na indenização do empregado.¹⁸⁸

Em 1917, o agente e chefe da estação Victor Arantes (paraense, 23 anos) comprou de um negociante da Bolívia, Raposo Nina, um rifle automático o qual foi entregue na estação de Villa Murтинho, local de trabalho de Victor. Raposo ensinou rapidamente algumas instruções de uso, Victor carregou o rifle com apenas uma bala e o guardou. Logo após, Cícero Moreno (cearense, 22 anos), auxiliar do chefe da estação, entrou no escritório e Victor quis exibir a arma, havendo a incidental detonação que atingiu o amigo e empregado da estação Alberto Carlos da Silva fatalmente no peito. As testemunhas relatam a reação de Victor diante o acidente como “muito pallido”, “em estado de prostração deixando também a testemunha [Cícero] turdida e apavorada com o facto”, e ainda, relatam uma crise nervosa de Victor que perdurou por dias.

Muitos fatores corroboram para que aconteça um acidente de trabalho. Em nenhum momento do

187 Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 set. 1919.

188 Accidentes do trabalho. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 jun. 1919.

processo de Victor Arantes questionou-se o porte da arma, o que ressalta a permissão do porte de arma para determinadas funções de trabalho, como as que exigem vigilância e controle.

De acordo com a “teoria do fator humano”, a culpabilização do acidente foca o trabalhador como responsável do ato inseguro, da falta de atenção e do despreparo no exercício de sua função. Nessa concepção, a falta de atenção de Jim Stephans com a alavanca, o descuido do trabalhador no descarregamento de mercadorias, o desregramento moral com o consumo de álcool dos trabalhadores da turma, a imprudente prática da caça, a desatenção do trabalhador com as armadilhas, e a falta de manejo no porte de arma configurariam as causas que enfatizavam a imperícia e “acidentabilidade” do trabalhador (SILVA, 2019, p. 62). Nessa perspectiva, não é considerada a fadiga, a insatisfação, o prolongamento da jornada de trabalho, as horas de sono mal dormidas, a má alimentação, o trabalho inseguro e perigoso, em síntese, as péssimas condições de trabalho. Todas essas questões faziam parte da vida cotidiana dos trabalhadores.

Um grupo de trabalho integrado, com vínculos em comum como a nacionalidade, pode configurar a “base de resistência dos trabalhadores à imposição

de trabalhos perigosos” que arriscam mais a vida do trabalhador e os expõe a acidentes. Basta lembrar do caso dos 500 espanhóis vindos do Canal do Panamá, quando se depararam com um dos trechos pantanosos mais insalubres e de péssimas condições de trabalho. Recusando assumir o serviço, reagiram violentamente assassinando o chefe do acampamento que os obrigara a trabalhar.

Compreender os acidentes de trabalho no contexto da Madeira-Mamoré consiste no exercício de observar a estrutura organizacional do trabalho hierárquica e exploratória instituída pela Companhia e as consequentes relações sociais de trabalho, entendidas como a “forma pela qual os próprios trabalhadores gerem o seu relacionamento com o trabalho” (DWYER, 2010, p. 11).

As consequências psicológicas

Além da debilidade física, as doenças produziam um desgaste mental dos trabalhadores. Henry Tomlinson descreve sua chegada a Porto Velho encontrando homens que retornavam do trabalho para suas casas:

Estavam estranhamente pálidos e fracos, como se a sombra de algum subsolo quente e úmido lhes tivesse deixado o sangue branco. A fala desse grupo de trabalhadores era engrolada, a expressão cansada do desiludido que, entretanto, não mostrava na sina nenhum ressentimento. (TOMLINSON *apud* ROCHA, 2014, p. 252-253).

Também Benigno Bouzas descreve sua magreza e palidez como impressionantes, consequência de uma malária crônica que o deixava cansado em caminhadas e com tonturas (BOUZAS, 1950, p. 61). Conforme Nye (1922), não se esperava mais que noventa dias de serviço de um trabalhador, pois o terceiro ou quarto ataque de malária já o invalidava. Diferentemente do sofrimento com a morte, estar em um corpo incapacitado envolve o trabalhador no sentimento de vergonha e angústia (DEJOURS, 1992, p. 34).

Relatos de vulnerabilidade, apatia, desgaste, invalidez e comorbidade dos trabalhadores ocorreram não apenas em decorrência de uma enfermidade, como a malária, mas configuraram-se também como produto social das condições sanitárias de trabalho a qual foram submetidos, consistindo em um enfraquecimento físico e mental.

Neste cenário, não seria justo pensar no conformismo do trabalhador com as condições de vida e trabalho. Como aponta Thompson (1998, p. 301), é preciso considerar a exploração e a resistência à exploração, que “valores resistem a ser perdidos bem como a ser ganhos”. Doentes e com medo, muitos reagiam fugindo: “no prazo de um mês, tremendo ou ardendo em febre devido à malária maligna, eles fugiam.” (GAULD, 2006, p. 182).

Além de enfrentarem doenças tão violentas, tinham que lidar com a frustração de não conseguirem trabalhar e não serem úteis o suficiente para realizar o trabalho. Discursos da imprensa evidenciavam o tipo de trabalhador símbolo da construção da ferrovia: “há uma vida viril, amparada em músculos, em sangue, em vontade enérgica para a luta do trabalho, ha uma força que vae vencer, que está vencendo a natureza inculta...”¹⁸⁹ Tendo em vista as doenças que acometiam esses homens, a estrutura hierárquica de organização do trabalho que evidenciava as desigualdades, como esperar que a parte mais precária dos trabalhadores operários tenha uma “vida viril”, “vontade enérgica” e não uma

189 Oswaldo Cruz. *O Correio do Purus*: Propriedade de uma Associação, Amazonas, 24 jul. 1910.

acentuada mortalidade, estado de adoecimento crônico e enfraquecimento físico e mental?

É pela palavra que podemos ler o sofrimento dos trabalhadores. Henry Tomlinson (2014, p. 29) observa o aspecto daqueles que tinham “se enrijecido e se fixado através de experiências amargas” e descreve os operários trabalhando: “Eles não eram homens, mas os escombros de homens, (...) meramente uma brilhante máscara cadavérica flutuando em um vazio” (TOMLINSON, 2014, p. 243). Os delírios causados pelas febres altas expressavam do subconsciente o sofrimento e pavor diante da morte, como um trabalhador irlandês, que em um delírio de febre causado pela malária gritava “Os demônios estão me perseguindo. Já os expulsei uma vez, mas eles vêm de novo, em bando, me lambar” (FERREIRA, 2005, p. 118). Em outra situação, um trabalhador questiona sobre suas faculdades mentais:

Ouçá! Você ouviu aquele grito dilacerante no rio? (...)

Pergunta: Você não acha que há uma chance de eu ser invalidado no rio como um paciente psicopático? Eu sou o autor do precedente. – Ovelha Negra

Bem, mais uma emanção como a acima, pensamos, justifique os médicos em colocá-lo sob observação.¹⁹⁰

Um caso publicado no jornal sob o título de “Tragico fim dum telefonista” noticiou sobre um trabalhador da ferrovia barbadiano encarregado do posto telefônico da estação em Guajará Mirim: “Há poucos dias esse individuo enlouqueceu subitamente. Abandonou o posto e se internou na floresta. Na quarta-feira ultima encontraram-no morto á margem da Estrada”.¹⁹¹ Delírios, alucinações, impulsões são associados na psiquiatria aos comportamentos “aberrantes” da loucura. Para Dejours (1992), uma das principais formas de saída diante do medo da morte consiste na loucura e no comportamento descompensado.

Em “Uala aco”, Ovelha Negra escreve sobre sua experiência de trabalho:

Um ano de trabalho duro doado
E o dinheiro todo colocado em casa
Eu gostaria muito, garanto-lhe
Minha força e meu espírito eu dei
Eu railroad melhor que pude
Você pergunta se eu quero voltar aqui?¹⁹²

190 Poema “I-N-S-E-T-O-S”. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, 19 nov. 1910.

191 Tragico fim dum telefonista. *Alto Madeira*, Porto Velho, 30 dez. 1917.

192 *Railroad* significa pressionar, apressando ou coagindo, uma pessoa a fazer algo.

Quando o homem, no trabalho, já não consegue transformar sua tarefa em condições mais toleráveis de execução, o sofrimento afeta o psíquico. Assim, Ovelha Negra expressa sua frustração e esgotamento físico e mental ao relatar que deu sua força e seu espírito. Esse impacto diante do trabalho, na forma de medo e sofrimento, pode estar presente em hierarquias maiores além do operariado. Se este medo não se tornou aparente, pode ser um mecanismo de defesa, afinal, se fossem expressos, as tarefas não seriam executadas por muito tempo, pois o medo “destrói a saúde mental dos trabalhadores de modo progressivo e inelutável” (DEJOURS, 1992, p. 74). Nas considerações de Dejours (1992) e Foucault (1995), o desgaste da vida mental era instituído por um poder disciplinar que produzia um corpo docilizado que fosse favorável, em termos de comportamento, à produção.

Retomemos a administração do quinino para concluir sobre a produção e submissão dos corpos e mentes dos trabalhadores. Oswaldo Cruz (1910, p. 38) apresentou uma teoria da formação de raças de plasmódio da malária resistentes ao quinino devido a adaptação do parasita em casos de malária imperfeitamente tratados. A esse fenômeno o sanitarista chamou de “mitridatização dos parasitos da malária”. Essa adaptação tornava

crescente a ineficácia do quinino no tratamento, sendo uma das opções de tratamento o aumento da dose. No entanto, Cruz endossou que uma dose diária acima de 0,75 a 1 grama de quinino produzia consequências graves de toxidez.

Ou seja, com a ingestão alta do quinino, episódios de perturbação mental, alucinações e cansaço além de estarem ligados à produtividade e condições de vida e trabalho, também podem ser consequências de uma intoxicação por quinino tanto por descontrole na ingestão como por aumento da dosagem do remédio pelos médicos nos casos mais graves.

Em relatório, Oswaldo Cruz cita alguns casos de conhecimento da superdosagem de quinino e suas consequências: em trabalhadores no Peru, Panamá e no Madeira, causou cegueira, surdez e zumbidos nos ouvidos. Na Madeira-Mamoré, segundo Hugo Ferreira (1969, p. 40-41), alguns trabalhadores movidos pelo medo de contraírem malária ingeriam por conta própria quinino em excesso, dos quais “muitos resultaram surdos para o resto da vida.”

Além de cobaias no aumento da dose de quinino, Hugo Ferreira (1969, p. 41-42) relembra a aplicação de “chenopódio” no combate as verminoses, um medicamento ainda em fase de observação:

“passei fome, sede e uns maus momentos mas tudo sem consequências”. Em 1900, em Cuba, os médicos tentavam provar a teoria sobre transmissão da febre amarela pelos mosquitos:

(...) em troca de uma moeda de ouro de 5 dólares, muitos imigrantes espanhóis se apresentavam como voluntários para serem picados no centro de febre amarela do dr. Walter Reed. Os *gallegos* disseram, com a concreta lógica dos camponeses, que eles seriam picados de qualquer maneira e que os malucos dos americanos estavam pagando para isso. (GAULD, 2006, p. 55).

Dessa forma, a estrutura médico-sanitária também tinha sido um dos métodos implementados e testados pela Companhia em obras anteriores pela mesma direção e empresa empreiteira, em Cuba, Guatemala e Panamá.¹⁹³ Esse registro e “adestramento” contínuo do trabalhador configuraria sua vida cotidiana como um campo vasto de experimentações da ciência e engenharia na aplicação de métodos de controle da força de trabalho, fazendo da ferrovia Madeira-Mamoré um estudo de caso sobre os trabalhadores.

193 O olhar vigilante, controlador, disciplinante e punitivo é o mesmo que extrai, anota e transfere as informações e ensinamentos para a estrutura maior na hierarquia, a direção da empresa e Companhia (FOUCAULT, 1995).

Ao fim, cada elemento discutido, equivalente a cada capítulo deste estudo, articulados constituem o cotidiano dos trabalhadores marcado pela dinamicidade, local de práticas de dominação, do exercício de mecanismos disciplinares, de lutas de classes, de resistência e de redes de solidariedade, evidenciando o quão diverso e complexo pode ser o entendimento da “vida cotidiana” para além de uma superficial ideia de rotina e de dia a dia.

Considerações finais

Pronta a última ferrovia,
Seus trilhos podres de ferrugem,
Partido o mais antigo “chefe”,
Desaparecido o mais jovem,
Descansaremos – isto é certo.
Dormiremos o dia todo,
Até que o mestre dos melhores
Nos mande trabalhar de novo.

B. A. de Bourbel, *Le Future (com desculpas a Kipling)*.

Utilizando das relações de trabalho como fio condutor das problematizações, ao longo deste livro buscou-se compreender o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré. Para isto, selecionou-se elementos considerados como “partes orgânicas” da vida

cotidiana, como a estruturação do sistema de trabalho, divisão dos espaços, construção das relações sociais, normas de comportamento social e condições de saúde física e mental.

Foi parte da vida cotidiana dos trabalhadores serem separados, classificados e agrupados de acordo com suas funções, nacionalidades e etnias. No entanto, isto não significou uma completa alienação com o cumprimento de seus papéis determinados pela empresa. Estes trabalhadores viveram uma cotidianidade não-alienada e dinâmica dentro da correlação de forças.

Por “trabalhadores da ferrovia” entendemos e reconhecemos: imigrantes provenientes de cerca de quarenta nacionalidades, de etnias diferentes, cuja grande maioria provinha de condições precárias de subsistência e que, assim como os nacionais de várias regiões do Brasil, circulavam a vender sua força de trabalho. Eram homens e mulheres que exerceram inúmeras funções diretamente na construção e funcionamento da ferrovia, como também prestaram serviços de suporte que possibilitaram a realização da obra.

Uma das principais conclusões sobre quem eram os trabalhadores da ferrovia consiste na terminologia utilizada. Genericamente utilizado, o termo “trabalhadores” camuflou diferentes experiências de trabalho

e atribuiu equivocadamente a impressão de que todos aqueles ligados à ferrovia compartilharam iguais condições de vida e trabalho. Com o entendimento dos termos mais específicos de “empregados” e “operários”, foi possível analisar os demais elementos do cotidiano que ressaltaram a heterogeneidade de experiências na Madeira-Mamoré.

As condutas transgressoras e desviantes da ordem, hostilidades, perturbação, brigas, desentendimentos, roubos e furtos, foram evidenciadas como lutas constituintes da vida cotidiana e expressão das contradições causadas pelas relações de trabalho, principalmente quando os envolvidos estão submetidos a uma estrutura hierárquica, normatizadora e exploratória. O aspecto conflituoso do cotidiano mostrou uma vida de sobrevivência entre o ataque e defesa.

Portanto, este estudo tentou articular todos estes elementos aprofundados em discussões sob o ângulo das relações de trabalho no *locus* da vida cotidiana dos trabalhadores da ferrovia. Mas que, ao invés de perceber o cotidiano como uma homogeneização de experiências, evidenciou-se o quão diverso e complexo pode ser essa vida cotidiana que liga diferentes experiências pelo vínculo de trabalho com a Madeira-Mamoré.

Em relação à história da ferrovia, apesar de catalisar o desenvolvimento regional, não se pode negligenciar sua integração a uma estrutura de experimentação, em que principalmente os trabalhadores no período de construção foram testados. A disciplinarização contínua do trabalhador configurou sua vida cotidiana como um campo de experimentação na aplicação de métodos da ciência e engenharia que visaram o controle da força de trabalho para efetivação da obra. O modo de operar consistia em métodos implementados e testados pela Companhia, sob a liderança de Percival Farquhar, em obras anteriores com participação da mesma empresa empreiteira pela América Latina, como em Cuba, Guatemala e Panamá. Nessas construções, incontáveis trabalhadores transitavam de uma obra para outra, alternando com períodos de descanso, como nos versos relatados por Bourbel que abrem estas considerações: “Até que o mestre dos melhores nos mande trabalhar de novo”. Atentemos para outras grandes obras de capital estrangeiro e nacional que fizeram e fazem da região amazônica lugar de apropriação de matérias-primas e instituição de sistema de trabalho exploratório.

Esrón Penha de Menezes, em 1982, defendia a organização do museu da Madeira-Mamoré em um dos armazéns do pátio ferroviário, em Porto Velho. Queria

“armar” as paredes com fotografias de trabalhadores: “Quinto Trivério e a sua serraria; o Norman Percival Davy com seus telefones; o George Mackensie com a sua tipografia; do Amadeu Maia com a sua carpintaria”.¹⁹⁴ Identificar e resgatar parte dessas memórias é o primeiro passo fundamental para uma história do trabalho da ferrovia. No entanto, também é preciso avançar e ir além da rememoração para viabilizar a reinserção destes trabalhadores, homens e mulheres, no palco da luta de classes e da narrativa histórica da ferrovia Madeira-Mamoré.

194 História Antiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1982.

Posfácio

É com imenso prazer que recebi o convite de Ana Carolina Monteiro Paiva para escrever rápidas linhas a acompanhar esta versão em livro de *Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1907–1919)*, versão reduzida e adaptada de sua Dissertação de Mestrado homônima, defendida no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba (PPGH-UFPB) em fins de 2020, e a qual tive a honra de orientar.

Disse ser uma versão reduzida, pois o texto original, com mais de 360 páginas, disponível na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da UFPB, ocuparia mais de 800 páginas na formatação utilizada para a publicação do presente livro, mais do que o dobro

permitido pelas especificações da Editora UFPB sob os limites do contrato para sua impressão. Reduzido em número de páginas, o/a leitor/a não encontrará razão para se decepcionar. Ao contrário, tenderá a ir atrás do texto original ou até mesmo aguardar uma nova e ampliada publicação desta versão.

Sob todos os aspectos, trata-se de um estudo de fôlego, que se notabiliza pela abordagem original acerca do cotidiano estabelecido pelas regras da empresa construtora da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM) entre 1907 e 1919, abarcando o período da segunda tentativa de construção do empreendimento e os primeiros anos de funcionamento junto à cidade de Porto Velho, erguida a partir desta construção e futura capital do que viria a ser o estado de Rondônia, na região Amazônica. Ao abordar tal tema, a autora não se limita a tratar o cotidiano como mero “pano-de-fundo” sobre o qual os agentes históricos se movimentam em uma rotina “aparentemente repetitiva”, mas o concebe, a partir de diálogo teórico com a autores pertinentes, como parte constituída e constitutiva das formas de produção e reprodução das relações sociais estabelecidas pelos diversos agentes envolvidos naquela localidade, sobretudo com os vinculados à construção da ferrovia. Neste sentido, Ana Carolina compreende que tais relações foram cen-

tralmente estabelecidas na relação de exploração capital x trabalho a partir das formas de controle social planejadas pela empresa e seus funcionários, a fim de garantir o reconhecimento e respeito à hierarquia, fatores básicos de ordenação que tornaria possível a execução de planejamentos definidos por funcionários especializados e pelos proprietários do consórcio para a construção da linha férrea, que tinha sido abortada por essas e outras dificuldades de caráter operacional e de condições climáticas. Assim, após introduzir sua abordagem teórico-metodológica na apresentação, a autora estruturou sua análise em capítulos que dão conta, de modo aprofundado, de determinados aspectos do cotidiano em torno do trabalho da construção da ferrovia e suas interfaces com a cidade de Porto Velho, que também se estruturava: a) o sistema de recrutamento de trabalho no Brasil e no exterior, a identificação dos fluxos migratórios envolvidos e a constituição das formas de definição hierárquica do sistema interno de planejamento e execução das tarefas, o que incluía também questões sobre marcadores sociais de raça, nacionalidade e de gênero; b) a divisão do espaço, de circulação e de constituição de formas de sociabilidades das pessoas envolvidas no processo de construção da EFMM e como ela abrangia a cidade à beira da construção e fora dos limites da empresa; c) os conflitos

que tensionavam relações de trabalhadores entre si, deles com a empresa, e da empresa com os agentes do Estado, em desafio ao controle social e à implementação da ordem da empresa para o funcionamento das atividades planejadas; d) as formas de implementação e reprodução da disciplina do trabalho a partir da ação de médicos sanitaristas, cuja missão era, tanto providenciar medidas de amparo humanista, mas sobretudo garantir a saúde física e mental dos trabalhadores para que o empreendimento fosse concluído.

Deve-se ressaltar também que a problematização inovadora que Ana Carolina faz em sua abordagem está baseada em amplo escopo de referências bibliográficas e fontes primárias. Tendo em vista que a construção da ferrovia mobilizou enormes contingentes de trabalhadores do Brasil e do exterior, a autora fez uso de fontes em línguas portuguesa, inglesa e, em menor medida, espanhola. Essa possibilidade foi explorada pela autora, uma vez que o consórcio a quem foi encomendada a construção e concedida a exploração da ferrovia nos seus primeiros anos era estado-unidense, em um contexto de expansão imperialista marcado por fortes inversões de capital do Atlântico Norte na África, na Ásia e na América Latina. Esses investimentos eram acompanhados também de experiências de modelos gerenciais de construção, pelos quais se tentava repetir experiências desen-

volvidas em outras partes do globo, incluindo o processo de recrutamento de trabalhadores de determinadas nacionalidades (entendidas recorrentemente como raças à época) para o desenvolvimento de determinadas atividades.

Para tanto, como fontes, a autora analisou: jornais e periódicos, entre brasileiros e estado-unidenses; processos judiciais, entre processos criminais e cíveis, pertencentes às comarcas de Porto Velho e de Santo Antônio do Rio Madeira; 3 conjuntos de fotografias, sendo um álbum, um catálogo e uma coleção que contém além de registros fotográficos, cartas, anotações, recorte de jornal e poemas; lista de empregados do Departamento de Engenharia da Companhia responsável pela construção da ferrovia; relatórios científicos redigidos por médicos, sanitaristas e engenheiros brasileiros e estado-unidenses; e livros de memória escritos por antigos trabalhadores da ferrovia, em inglês, espanhol e português, assim como de uma “biografia autorizada” do principal agente investidor do empreendimento. Esta documentação encontra-se preservada nos acervos das seguintes instituições: Hemeroteca Digital Brasileira, pertencente à Fundação Biblioteca Nacional; Biblioteca Digital Luso Brasileira; Museu Paulista da Universidade de São Paulo (USP); The New York Public Library Digital Collections; Centro de Documentação Histórica

de Rondônia, pertencente ao Museu da Memória Rondoniense; e Centro de Documentação Histórica do Tribunal de Justiça de Rondônia.

Pesquisadora sagaz, meu trabalho como orientador se resumiu a dois aspectos: primeiramente, ter formulado algumas questões em cima do projeto de pesquisa que apresentou para o processo seletivo da Turma de Mestrado de 2020; o segundo, foi o recorrente ato antipático de promover cortes e prazos sobre o volume de fontes para viabilizar sua conclusão a tempo.

Sobre o primeiro aspecto, fico profundamente orgulhoso ao lembrar de toda sua trajetória junto ao PPGH-UFPB e ao GEPEHTO – Grupo de Estudos e Pesquisas em História do Trabalho, espaços onde realizamos nossas atividades coletivas. Ana Carolina sempre recebeu bem a todas as provocações de caráter teórico, metodológico e historiográfico, e sempre tratou de se empenhar com afinco na elaboração e enfrentamento sofisticado das questões colocadas, muitas delas feitas a partir de leituras até então inéditas para a autora. Tal atitude era acompanhada de um comportamento quase obsessivo de imersão junto às fontes. Muitas e muitas vezes, tive que lembrá-la que tal entusiasmo, ainda que muito bem-vindo, tenderia a resultar na não conclusão da dissertação, e que suas pesquisas não encerrariam nes-

sa única experiência. Recordo desses atos como elogio à autora: a Dissertação de Mestrado tomou feições próximas a de Teses de Doutorado, e se houvesse mais tempo hábil, assumiria uma densidade analítica ainda maior do que a apresentada aqui.

Nessa trajetória, Ana Carolina recebeu também alguns apoios diretos fundamentais: além dos frequentes e refinados debates com Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva, docente do PPGH-UFPB e do GEPEHTO, que compôs suas bancas examinadoras do Exame de Qualificação e da Defesa do Trabalho Final, ou seja, da Dissertação, Silvia Regina Ferraz Petersen (UFRGS), uma das pioneiras da História Social do Trabalho no Brasil e historiadora que produziu importantíssimas reflexões teóricas sobre o cotidiano como objeto de pesquisa histórica e historiográfica, emitiu considerações valiosíssimas na qualificação. Na defesa, a Dissertação foi aprovada também por outros dois especialistas em temas relacionados à história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com considerações igualmente rigorosas e gentis: Mara Genecy Centeno Nogueira (UNIR) e Francisco Foot Hardman (Unicamp).

Este livro é uma expressão da força e importância do PPGH-UFPB como unidade produtora de conhecimento na área de História. O trabalho de Ana

Carolina é mais um, com todos seus extraordinários méritos próprios, a compor a exitosa trajetória do programa e o cumprimento de suas tarefas estratégicas. Como o leitor pode observar, o dinheiro público que mantém o programa e pesquisas como esta, que recebeu bolsa da CAPES por 24 meses, é um investimento necessário para a produção do conhecimento acadêmico consistente, forma também de contribuir para a superação de parte das desigualdades regionais existentes. O programa tem oferecido formação sólida às/aos suas/seus discentes ao longo dos anos, que sob a perspectiva do profissional docente-pesquisador, têm se tornado multiplicadores da produção do conhecimento histórico, seja em João Pessoa e adjacências, onde localiza-se o CCHLA da UFPB, seja no interior da Paraíba e em outros estados do país, especialmente do Nordeste. Defender a universidade pública e um sistema de pós-graduação rigoroso e inclusivo é urgente, especialmente frente aos violentos ataques sistemáticos que as universidades e o próprio conhecimento científico vêm sofrendo pelo obscurantismo vil.

Uma última palavra, esperando não ser invasivo: o desenvolvimento deste trabalho não foi feito em condições nada fáceis para Ana Carolina, em especial entre o final do ano de 2019 e início de 2020, situação que foi ainda severamente agravada pela pandemia que

ceifou tantas e tantas vidas de pessoas que poderiam permanecer com seus familiares e amigos, não fosse a adoção de escolhas gerenciais feitas por quem precisará ser julgado nos tribunais. Não sabemos ainda de onde ela arranjou forças para fechar sua pesquisa, mas ficamos muito felizes que tenha se fortalecido. A deliberação pela publicação de sua dissertação em livro faz jus aos esforços demasiadamente humanos de Ana Carolina. É uma historiadora promissora, e uma moça de coração gigantesco, generosa e gentil. Que siga adiante! Todas/os temos a ganhar com seus próximos passos.

Cabedelo, 13 de agosto de 2021.

Tiago Bernardon de Oliveira
Prof. do PPGH-UFPB

Fontes

Jornais e Periódicos

Alto Madeira (RO)
The Porto Velho Marconigram (RO)
The Porto Velho Courier (RO)
The Porto Velho Times (RO)
Jornal do Commercio (AM)
Jornal Estado do Pará (PA)
Jornal Correio do Norte (AM)
O Correio do Purus (AM)
O Paiz (RJ)
The Washington Times (EUA)
The Sunday Star (EUA)
The Sun (EUA)

Processos judiciais

Acervo do Centro de Documentação História do Tribunal de Justiça de Rondônia (CDH/TJRO)

Acervos fotográficos

Museu Paulista da Universidade de São Paulo (USP)
Biblioteca Digital Luso Brasileira

Referências

AREOSA, João; DWYER, Tom. Acidentes de trabalho: uma abordagem sociológica. **Configurações** [Online], nº 7. 2010.

ASHMEAD, P. H. The Madeira-Mamoré Railway. In: **Bulletin of the Pan-American Union**. Vol XXXII. (March 1911). p. 432-52. Washington, D.C., USA. Disponível em: <<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=coo.31924065632386;view=1up;seq=482>> Acesso em: 21 de maio 2019.

BARCELLOS, Jorge Alberto Soares. Territórios do cotidiano: introdução a uma abordagem teórica contemporânea. In: MESQUITA, Zilá; BRANDÃO, Carlos Rodrigues. (orgs.). **Territórios do cotidiano: uma introdução a novos olhares e experiências**. Porto Alegre/Santa Cruz do Sul: Ed. Universidade/UFRRGS/Ed. Universidade de Santa Cruz do Sul/UNISC, 1995.

BHATTACHARYA, Tithi. O que é a teoria da reprodução social? **Revista Outubro**, n. 32, 1º semestre de 2019.

BENCHIMOL, Jaime Larry; SILVA, André Felipe Cândido da. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República. **Revista História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro. v.15. n.3. p.719-762. jul.- set. 2008.

BENNIT, Ralph Anderson. **The Madeira-Mamoré Railway**. (thesis). College of engineering, University of Illinois, 1913.

BLACKMAN, Cledenice. A imigração da comunidade Antilhana para a Amazônia; Do mar do caribe à beira do madeira. In: **Do Mar do Caribe à Beira do Madeira: A comunidade antilhana de Porto Velho**. Dissertação (Mestrado em História e Estudos Culturais). Porto Velho: Fundação Universidade Federal de Rondônia, UNIR, 2015.

BORZACOV, Yêda. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: uma história em fotografias**. Instituto de Pesquisa Dr. Ary Tupinambá Penna Pinheiro. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. Porto Velho: 2004.

BORZACOV, Yêda. **Porto Velho: 100 anos de história (1907-2007)**. Instituto de Estudos e Pesquisa Ary Tupinambá Penna Pinheiro. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. Porto Velho: 2007.

BOUZAS, Benigno Cortizo. **Del Amazonas al Infinito**. Recife: Empresa Diário da Manhã S.A, 1950.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular: história e imagem**. Tradução de Vera Maria Xavier dos Santos. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

CANCELLI, Elizabeth. **A cultura do crime e da lei: 1889-1930**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

CÂNDIDO, Antonio. **Enganos da Nossa História**. Porto Velho: EDUFRO, 2007.

CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. Nas fronteiras do trabalho: trânsitos e resistências numa expedição de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. **Revista Territórios & Fronteiras**, Cuiabá, vol. 12, n. 2, ago.-dez., 2019.

CARNEIRO, Patrícia Helena dos Santos; ROCHA, Júlio César Barreto; SILVA, Antônio Cândido. Colonialismo, povos indígenas e a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. **Revista Fórum Identidades**. Universidade Federal de Sergipe, v. 31, nº 1, p. 61-74, jan.-jun. de 2020.

CASTRO, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da História: Ensaios de Teoria e Metodologia**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

Catálogo. Ferrovia Madeira-Mamoré – Coleção Foto-Mis.
Vários autores. São Paulo: SESI-SP, 2017.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. 3ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

CIAVATTA, Maria. O Mundo do Trabalho em Imagens: Memória, História e Fotografia. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, 12(1), jan-abr 2012, p. 33-46.

COLUCCI, Danielle Gregole; SOUTO, Marcus Magno Meira. Espacialidades e territorialidades: conceituação e exemplificações. **Geografias**. Belo Horizonte 07 (1). Janeiro-junho, 2011.

CORBIN, Alain. Odores, símbolos e representações sociais. In: **Saberes e odores: o olfato e o imaginário social nos séculos XVIII e XIX**. Trad. Ligia Watanabe. São Paulo [SP]: Companhia das Letras, 1987.

CORRÊA, Lucas Mariani. A atuação do holding Brazil Railway Company (1904-1920). **Anais do XXIX Simpósio Nacional de História – Contra os preconceitos: História e Democracia**. Brasília,

2017. Disponível em: <<https://www.snh2017.anpuh.org/site/anais>> Acesso em: 23 de Ago. 2020.

CRUZ, Heloisa de Faria. PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre a história e imprensa. **Revista Projeto História**. São Paulo. n.35, p. 253-270, dez. 2007.

CRUZ, Heloisa de Faria; **Trabalhadores em serviços**: dominação e resistência (São Paulo – 1900/1920). São Paulo: Marco Zero, 1990.

CRUZ, Oswaldo. **Considerações geraes sobre as condições sanitárias do rio Madeira pelo Dr. Oswaldo Gonçalves Cruz**. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1910.

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe**. Tradução de Heci Regina Candiani. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

DECCA, Edgar Salvadori de. “Introdução” e “Nunca temos tempo para sonhar”. In: **O nascimento das fábricas**. 6ª edição. São Paulo [SP]: Editora Brasiliense, 1988.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **A vida fora das fábricas**: cotidiano operário em São Paulo – 1927-1934. (Dissertação). Unicamp, 1983.

DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. Tradução de Ana Isabel Paraguay e Lúcia Leal Ferreira. 5ª ed. 12ª reimpressão. São Paulo: Cartaz – Oboré, 1992.

DRUMMOND, José Augusto. As grandes ferrovias e o capitalismo monopolista nos EUA do século XIX. **Topoi**, v. 14, n. 26, jan./jul. 2013, p. 179-183.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução de B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2010.

FAUSTO, Boris. **Crime e cotidiano**: a criminalidade em São Paulo (1880-1924). 2. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

FERREIRA, Hugo. **Reminiscências da MADMAMRLY e outras mais**. Porto Velho: s/ed., 1969.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **Nas selvas Amazônicas**. São Paulo: Biblos, 1961.

FERRERAS, Norberto Osvaldo. **O cotidiano dos trabalhadores de Buenos Aires (1880-1920)**. Niterói: EdFF, 2006.

FONSECA, Dante Ribeiro. A Madeira-Mamoré e o imperialismo na Amazônia. **Clio – Revista de Pesquisa Histórica**. Recife. N. 17. 1998.

FONSECA, Dante Ribeiro. **In idem flumen**: as povoações do rio Madeira e a origem de Porto Velho (séculos XVIII ao XX). 1ª. Ed. Porto Velho: Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia – IHGR, 2017.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Organização e tradução de Roberto Machado. 11ª reimpressão. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1995.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Tradução de Raquel Ramalhe. 20ª. Ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

GARCIA, Ana Cristina de Oliveira. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – Imperialismo nos trópicos (1903-1912)**. (Dissertação). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2009.

GAULD, Charles. **Farquhar, último Titã**. Tradução de Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.

GONÇALVES, José Manoel Ferreira. **História das Ferrovias do Brasil vol. I: Madeira-Mamoré**. Curitiba, PR: Kottter Editorial Ltda, 2017.

GUIMARÃES, Antonio Sérgio Alfredo. Racismo e anti-racismo no Brasil. **Revista Novos Estudos**. CEBRAP. Nº 43, novembro, 1995. p. 26-44.

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

HELLER, Agnes. **Cotidiano e a História**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho & Leandro Konder. 8. ed. 1ª reimp. São Paulo: Paz e Terra, 2011 [1970].

HOBBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital: 1848-1875**. Tradução de Luciano Costa Neto. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HOBBSAWM, Eric. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense, 1986.

KOSSOY, Boris. Fundamentos teóricos. In: **Fotografia & História**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

KRAVIGNY, Frank W. **The Jungle Route**. New York: O. Tremain, 1940.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil: 1870-1920. In: **Revista História Econômica & História de empresas**. VIII.1 (2005). p. 7-40.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. A imigração de barbadianos para a Amazônia. In: **Barbadianos, negros e estrangeiros: trabalho, racismo, identidade e memória em Belém do início do século XX**. (Doutorado em História) Tese. Universidade Federal Fluminense, 2013.

LIMA, Maria Roseane Corrêa Pinto. Barbadianos na Amazônia: negros, estrangeiros. In: **Ingleses Pretos, Barbadianos Negros, Brasileiros Morenos?** Identidades e Memórias (Belém, séculos XX e XXI). (Dissertação). Universidade Federal do Pará, 2006.

LIMA, Nísia Trindade; BOTELHO, André. Malária como doença e perspectiva cultural nas viagens de Carlos Chagas e Mário de Andrade à Amazônia. **Revista História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro. v.20. n.3. jul.-set. 2013. p.745-763.

LINDEN, Marcel Van Der. História do trabalho: o velho, o novo e o global. **Revista Mundos do Trabalho**, vol.1, n. 1, janeiro-junho de 2009.

List of Employees. From May 1907 to April 1912. Engineering Department. Madeira-Mamoré Railway Company. Acervo do Centro de Documentação Histórica de Rondônia (CDHR).

LOME, Herbert M. An American sanitary triumph in Brazil Building a railroad without loss of life in the Amazon country where a former expedition was nearly annihilated. In: **The World's Work**. Volume XX. May/October. Garden City, New York: Doubleday, Page & Company, 1910. p. 12951-56.

LOPES, Evandro R. **Súditos e Cassacos:** Os trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (1907-1931). Porto Velho, UFRO, Monografia de Bacharelado em História, 1995.

LUCA, Tania Regina. Fontes impressas: História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2010.

MARX, Karl. **O Capital**. Livro I. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e cultura:** história, cidade e trabalho. São Paulo: e-Manuscrito, 2019.

MATTOS, Marcelo Badaró. **A classe trabalhadora:** de Marx ao nosso tempo. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: fotografia e história interfaces. **Tempo**, Rio de Janeiro, vol. 1, nº. 2, 1996, p. 73-98.

MENEZES, Eron Penha de. **Retalhos para a História de Rondônia**. Volume 1. Manaus, 1980.

MENEZES, Esron Penha de. **Território Federal do Guaporé, Retalhos para a História de Rondônia**. Volume 2. Porto Velho, 1983.

MENEZES, Marilda Aparecida. O cotidiano camponês e a sua importância enquanto resistência à dominação: a contribuição de James C. Scott. **Raízes**, Campina Grande. Vol. 21. Nº 01. p. 32-44. Jan./jun. 2002.

MENEZES, Nilza. **Memória Judiciária** – História do Judiciário de Rondônia no século XX. Porto Velho: Gráfica do Tribunal de Justiça de Rondônia, 1999.

MERRILL, Dana B. **View of reviews or scenes as seen by Engineers, Tropical tourist, Global Trotters, Knights of fortune and Tramps**: Madeira-Mamoré Ry. Brazil, South America. 1911.

MESQUITA, Zilá. Cotidiano ou quotidiano? In: **Territórios do cotidiano**: uma introdução a novos olhares e experiências. MESQUITA, Zilá; BRANDÃO, Carlos Rodrigues. (orgs.). Porto Alegre/Santa Cruz do Sul: Ed. Universidade/UFRGRS/Ed. Universidade de Santa Cruz do Sul/UNISC, 1995.

MORAES, Raymundo. Uma cidade a far-west – a Joaquim Tanajura. In: **Na planície amazônica**. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1936. 4. Ed. Brasileira. Vol. 68.

NEELEMAN, Rose. NEELEMAN, Gary. **Trilhos na selva**: o dia a dia dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré. Tradução de Ibraíma Dafonte Tavares. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

NOGUEIRA, Julio. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré**. Rio de Janeiro: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, 1959.

NOGUEIRA, Mara Genecy Centeno. **Entre categas e munições: territórios e territorialidades da morte na cidade de Porto Velho**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Paraná, Curitiba: 2015.

NOGUEIRA, Mara Genecy Centeno. Porto Velho: A Cidade (In) Visível. In: **A construção do espaço social em Porto Velho na primeira metade do século XX** – Um olhar através da fotografia. (Dissertação). Fundação Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho: 2008.

NYE, A. F. **Notas sobre a construção da E. de F. Madeira e Mamoré**. Porto Velho, 30 de setembro de 1922.

OLIVAR, Júlio. **A cidade que não existe mais**. 1. Ed. Porto Velho: Rondônia: Temática Editora, 2015.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Vistas fotográficas das ferrovias: a produção de registros de obra pública no Brasil do século XIX. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, vol. 25, n. 3, jul.-set. 2018, p. 695-723.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. **Os “imersos na penumbra” da Madeira-Mamoré**: narrativas na obra *Mad Maria*, de Márcio Souza. Monografia (Licenciatura em História). Universidade Federal de Campina Grande, 2019.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Dilemas e desafios da historiografia brasileira: a temática da vida cotidiana. In: **Territórios do cotidiano**: uma introdução a novos olhares e

experiências. MESQUITA, Zilá; BRANDÃO, Carlos Rodrigues. (orgs.). Porto Alegre/Santa Cruz do Sul: Ed. Universidade/UFRRGS/Ed. Universidade de Santa Cruz do Sul/UNISC, 1995.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. **Rotina, alienação, resistência, criação**: algumas reflexões sobre a teoria da vida cotidiana. Trabalho apresentado na III Semana Acadêmica de História/FURG, Rio Grande, 16-20 de outubro, 1995.

PINTO, Maria Inez Machado Borges. **Cotidiano e sobrevivência**: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo (1890-1914). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

“R” DE REPRODUÇÃO SOCIAL, por Sabrina Fernandes. Publicado pelo canal Tese Onze. 1 vídeo (8m18s). 2019. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=MhVL5rIpdYE>> Acesso em: 20 de set. 2020.

ROCHA, Elaine P; ALLEYNE, Frederick. “Millie Gone to Brazil”: Barbadian migration to Brazil in the early 20th century. **Journal of the Barbados Museum and Historical Society**, v. 58, December 2012, p. 1-42.

RODRIGUES, Jones Reis Santos. La Construcción del Ferrocarril Madeira-Mamoré y el Caribe Inglés: la Primera Inmigración Negra Libre para Brasil. **Veguetta**. Número 11. Año 2009 - 2010.

SCHWEICKARDT, Júlio Cesar. **Ciência, Nação e Região**: as doenças tropicais e o saneamento no estado do Amazonas, 1890-1930. Rio de Janeiro [RJ]: Editora FIOCRUZ, 2011.

SCHWEICKARDT, Júlio Cesar; LIMA, Nísia Trindade. Os cientistas brasileiros visitam a Amazônia: as viagens científicas de

Oswaldo Cruz e Carlos Chagas (1910-1913). **Revista História, Ciências, Saúde** – Manguinhos, Rio de Janeiro. v.14, suplemento, p.15-50. dez. 2007.

SCOTT, James C. Exploração normal, resistência normal. **Revista Brasileira de Ciência Política**, nº 5. Brasília, janeiro-julho de 2011, p. 217-243.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 1982.

SHARPE, Jim. A história vista de baixo. In: BURKE, Peter (Org). **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

SILVA, Amizael Gomes. **Amazônia: Porto Velho**. Porto Velho: Palmares, 1991.

SILVA, Amizael Gomes. **No rastro dos pioneiros: um pouco da história rondoniana**. Porto Velho, SEDUC, 1984.

SILVA, Ana Beatriz Ribeiro Barros. Trabalho, acidentes e doenças ocupacionais: a culminância do processo de exploração capitalista em perspectiva global e brasileira. In: **Corpos para o Capital: acidentes de trabalho, precarionismo e reabilitação profissional durante a ditadura militar brasileira (1964-1985)**. Jundiaí: Paco Editorial, 2019.

SILVA, Antônio Cândido. **Madeira-Mamoré: o vagão dos esquecidos**. 3ª ed. Porto Velho: CBM, 1997.

SILVA, Francisco Bento; LIMA, Carlos Alberto Medeiros. Entre dois mundos: narrativas e memórias de Benigno Cortizo Bouzas, um espanhol na Amazônia (1908-1916). In: IX JALLA – Jornadas Andinas de Literatura latino-Americana. **Anais eletrônicos**. Cali-Colômbia: 2010.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de conceitos históricos**. 2. Ed. 2. reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009, p. 400-405.

SOUZA, Valdir Aparecido de. Sentinelas da terra: colonos-soldados e conflitos na colonização da fronteira Madeira-Guaporé. In: **(Des)ordem na fronteira: ocupação militar e conflitos sociais na bacia do Madeira-Guaporé (30-40)**. (Dissertação). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2002.

SOUZA, Valdir Aparecido; Memória e poesia na disputa pela sobrevivência. In: **Rondônia, uma memória em disputa**. Tese (Doutorado). Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista, 2011.

THOMPSON, Edward P. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Organização de Antonio Luigi Negro e Sergio Silva. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001.

THOMPSON, Edward P. Prefácio. In: **A formação da classe operária inglesa – A árvore da liberdade**. Vol. 1. 4ª. Ed. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, Edward P. **A História vista de baixo**. Artigo extraído de The Times Literary Supplement, 7 abr., 1966. Tradução: Antônio Luigi Negro. Revisão: Michael Hall.

THOMPSON, Edward P. Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial. In: **Costumes em comum**. Revisão técnica de Antonio Negro, Cristina Meneguello, Paulo Fontes. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOMLINSON, H. M. **O mar e a selva** – Relato de Um Inglês na Amazônia. São Paulo: Editora Paco, 2014.

VITAL, André Vasques. **Comissão Rondon, política e saúde na Amazônia: a trajetória de Joaquim Augusto Tanajura no alto madeira (1909-1919)**. Dissertação (Mestrado). Fundação Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro: s.n., 2011.


WOOD, Ellen Meiksins. Introdução; A origem do capitalismo; In: **A origem do capitalismo**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

ZAMBELLO, Marco Henrique. A memória do tempo do trabalho dos antigos ferroviários da Vila Industrial. In: **Ferrovias e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas**. (Dissertação). Universidade de São Paulo, 2005.

Sobre a autora

Ana Carolina Monteiro Paiva é natural de Porto Velho, Rondônia, e residente na Paraíba desde 2009. Licenciada em História pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), realizou durante a graduação Mobilidade Estudantil na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, em Portugal, financiada pelo Programa Ibero-Americano do Santander Edição 2016-2017, representando o curso de História e o Centro de Humanidades da UFCG. Atuou como bolsista durante três anos no Programa de Educação Tutorial de História (PET HISTÓRIA – UFCG). Tornou-se mestra em História pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB), onde foi bolsista CAPES. Atualmente é integrante do Grupo de Estudos e Pesquisas em História do Trabalho (GEPEHTO), vinculado a UFPB, e do Laboratório de Estudos da História Social do Trabalho na Amazônia (LEHSTAM), da Universidade Federal do Amapá (Unifap).

Contato: anacarolinamonteiro@gmail.com

 Este livro foi diagramado pela Editora UFPB em
2022, utilizando a fonte Adobe Garamond Pro.

70

P7



EU

Aug 10 1935