



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ANA CAROLINA MONTEIRO PAIVA

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

JOÃO PESSOA – PB

2020

ANA CAROLINA MONTEIRO PAIVA

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

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba (PPGH-UFPB) como requisito parcial para obtenção do título de Mestra em História.

Orientador: Prof. Dr. Tiago Bernardon de Oliveira

Área de Concentração: História e Cultura Histórica

Linha de Pesquisa: História e Regionalidades

JOÃO PESSOA – PB

2020

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

P149t Paiva, Ana Carolina Monteiro.

Trabalho e cotidiano na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
(1907-1919) / Ana Carolina Monteiro Paiva. - João
Pessoa, 2020.

362 f. : il.

Orientação: Tiago Bernardon de Oliveira.

Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA.

1. Trabalhadores. 2. Cotidiano. 3. Amazônia. 4.
Ferrovia. 5. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. I.
Oliveira, Tiago Bernardon de. II. Título.

UFPB/BC

CDU 316.343-058.14(043)

ANA CAROLINA MONTEIRO PAIVA

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

Dissertação de Mestrado defendida e aprovada em 23 de dezembro de 2020.

Comissão Avaliadora:

Prof. Dr. Tiago Bernardon de Oliveira
(PPGH-UFPB – Orientador)

Profa. Dra. Mara Genecy Centeno Nogueira
(PPGMEL-UNIR – Examinadora Externa)

Prof. Dr. Francisco Foot Hardman
(PPGTHL-UNICAMP – Examinador Externo)

Profa. Dra. Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva
(PPGH-UFPB – Examinadora Interna)

“E como esse meu amigo me perguntasse se isso significaria que a História da E. F. Madeira-Mamoré continuaria (...), eu lhe respondi: ‘Continuará sim, até que, após todos os exorcismos, o espírito maligno dela mais uma vez se afaste, e ela volte a ser a Ferrovia do Senhor’”.

Manoel Ferreira, *A ferrovia do diabo*

“(...) for the growing good of the world is partly dependent on unhistoric acts; and that things are not so ill with you and me as they might have been, is half owing to the number who lived faithfully a hidden life, and rest in unvisited tombs.”

George Eliot (Mary Ann Evans), *Middlemarch*

AGRADECIMENTOS

Muitos dedicaram parte de sua trajetória na pesquisa e escrita sobre a ferrovia Madeira-Mamoré e Porto Velho, e foram de fundamental importância na preservação de fontes e memórias que já não existem mais entre nós, contribuindo para que eu pudesse, neste momento, chegar à proposta desta Dissertação. A estes, meu respeito e gratidão.

Agradeço à Nilza Menezes e a estagiária Priscila, do Centro de Documentação Histórica do Tribunal de Justiça (CDH-TJRO), pelo apoio, paciência e disponibilidade ao me ajudarem com o compartilhamento da documentação durante minhas visitas ao acervo e, principalmente, no acesso à distância. Meus agradecimentos a todos os envolvidos no trabalho de preservação e organização deste acervo importante para a história da região.

Tive a sorte de vários professores (as) e pesquisadores (as) responderem meus contatos com gentileza e compartilharem suas produções e fontes quando eu tive dificuldade em encontrá-las. Assim, agradeço principalmente a Francisco Bento da Silva, Evandro Lopes, Mara Centeno Nogueira, Martin Cooper, Mariana von Hartenthal e Abel Sidney. Pude contar também com Renilson Soares, coordenador do grupo “O Rondoniano – na trilha de Rondon” nas redes sociais dedicado a história do Estado de Rondônia. Grata pela ajuda.

Meus agradecimentos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão da bolsa no período de dois anos, possibilitando melhores condições financeiras para a realização da pesquisa.

Em especial, agradeço às professoras participantes de uma das etapas mais importantes, como a banca de qualificação: Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva, que acompanhou esta dissertação desde o pré-projeto, na etapa de seleção, agradeço a confiança, o apoio e as ponderações sempre profissionais; e Silvia Regina Ferraz Petersen, pela leitura atenciosa e crítica com observações que absorvi para a vida. Reitero minha admiração e respeito pelas historiadoras que são e me inspiram a ser.

Desde o primeiro dia do mestrado pude contar com o apoio de Tiago Bernardon de Oliveira, que muito contribuiu para o desenvolvimento dessa pesquisa, do processo de escrita e meu crescimento acadêmico e político. A atenção, humildade e profissionalismo de Tiago me fazem ter a satisfação de tê-lo como orientador, professor e amigo. Muito obrigada por toda paciência e compreensão, principalmente nos envios de texto na última hora e na reta final.

Agradeço ao Grupo de Estudos e Pesquisas em História do Trabalho (GEPEHTO), que me acolheu com carinho desde o início do mestrado. No convívio com o grupo participei de

discussões instigantes que colaboraram, e continuam colaborando, para meu crescimento pessoal e profissional.

Não há referências ao longo desta Dissertação das discussões, sugestões e conversas com Waléria Kássia (Lela), Sarah Lemos e André Carvalho, mas elas foram essenciais. Durante o período do mestrado, compartilhamos aulas, moradia, alegrias, angústias e o processo de pesquisa e escrita. Agradeço também a Paulo Montini, em quem confio nas inúmeras e atentas revisões de textos e discussões desde a graduação na UFCG. Obrigada por todo o aprendizado e apoio que vocês continuamente me proporcionam.

Durante o processo de seleção e nos primeiros meses do mestrado, nas idas e vindas entre Campina Grande e João Pessoa, pude contar com o apoio de algumas pessoas como Dona Bastinha, Lidineide Vieira, Davi Laureano e Paulo Freitas (Paulinho), que me ajudaram na alimentação e hospitalidade fraterna, a qual muito agradeço.

Agradeço a professora Maria Lucia, que migrou da Paraíba para Rondônia para exercer a função de professora, conquistando com sua dedicação aos alunos o reconhecimento da comunidade pelo seu serviço durante 25 anos. Aprendi sobre a vida e a valorização da educação com a sua história que admiro e me inspira. Obrigada, mãe.

Ivaldo guardou os crachás dos primeiros eventos acadêmicos que eu participei. Acreditou em mim e na minha formação com um orgulho de que a conquista seria também dele. Infelizmente não podemos compartilhar esse momento de conclusão, mas quero registrar seu nome e sua participação, ainda que de forma indireta, em uma pesquisa de mestrado do ensino superior, que muito o deixaria feliz. Obrigada, pai.

Parte da escrita desta pesquisa foi realizada durante a pandemia de COVID-19. A todos aqueles que sofreram com a perda de familiares, amigos e com as consequências da pandemia, minha genuína e mais fraterna solidariedade. A conclusão desta Dissertação significa uma homenagem a quem perdi, uma retribuição a todo incentivo e esforço para que eu pudesse chegar até esse momento e o dever social de, na atual conjuntura política de ataque à universidade pública e ciências humanas, contribuir para a produção da ciência e escrita da história como resistência.

RESUMO

No início do século XX, a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), projetada para fins de exploração de matérias-primas da região amazônica, mobilizou um grande contingente de homens e mulheres subjugados a relações de trabalho em um sistema hierárquico determinado por suas nacionalidades, funções, etnias e gêneros. Manuel Ferreira (2005) e Francisco Foot Hardman (2005) identificaram um fluxo de 25.000 a 30.000 trabalhadores circulando ali durante o período de construção (1907-1912), dos quais em torno de 6.000 chegaram a óbito. A partir de 1912, com a inauguração da linha de ferro, foi mantido um número menor e estável de trabalhadores contratados e prestadores de serviço durante a administração estrangeira da ferrovia, até 1919. O principal objetivo da presente Dissertação consiste em investigar aspectos da constituição do cotidiano estabelecido aos e pelos trabalhadores da Companhia Madeira-Mamoré a partir da estruturação de um sistema de controle e manutenção da força de trabalho pela empresa durante o período de construção e funcionamento da ferrovia na primeira década do século XX, mais exatamente entre 1907 e 1919. Para isto, optou-se por analisar elementos compreendidos por Agnes Heller (2004) como “partes orgânicas da vida cotidiana”: organização do trabalho através da divisão das funções e estabelecimento de hierarquias; espaços de trabalho e moradia, atividades sociais, mobilizações; conflitos, resistências, normas de comportamento social, condutas desviantes; condições sanitárias, disciplinarização dos corpos, saúde física e mental. Estes elementos, discutidos pelo ângulo das relações de trabalho estabelecidas pela empresa, configuram tensões, práticas de dominação, controle, e mecanismos disciplinares que têm lugar no cotidiano. Para atingir os objetivos propostos, as problematizações foram concebidas através de um extenso conjunto de fontes históricas, como literaturas de viagem, poemas, produções acadêmicas (dissertações, teses, artigos e livros), relatos memorialísticos, jornais e periódicos, relatórios científicos, catálogos fotográficos e processos-crimes. Ao inserir-se no âmbito dos estudos da história social do trabalho, esta Dissertação visa contribuir para a compreensão das experiências concretas de homens e mulheres que fizeram sua própria história enquanto vendiam sua força de trabalho para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, marco fundamental para a compreensão da história do estado de Rondônia e da expansão capitalista sobre o território da região amazônica no século XX.

Palavras-chave: Trabalhadores; Cotidiano; Amazônia; Ferrovia; Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

ABSTRACT

At the beginning of the 20th century, the construction of the Madeira-Mamoré Railway (EFMM), designed for the purpose of exploring raw materials from the Amazon region, mobilized a large contingent of men and women subjected to labor relations in a determined hierarchical system by their nationalities, functions, ethnicities and genders. Manuel Ferreira (2005) and Francisco Foot Hardman (2005) identified a flow of 25,000 to 30,000 workers and laborers circulating there during the construction period (1907-1912), of which around 6,000 died. From 1912, with the opening of the railway, a smaller and more stable number of contract workers and service providers were maintained during the foreign administration of the railway until 1919. The main objective of this Dissertation is to investigate aspects of the constitution of the everyday life established for and by the workers and laborers of Madeira-Mamoré Company from the structuring of a control system and maintenance of the workforce by the Company during the period of construction and operation of the railway in the first decade of the 20th century, more precisely between 1907 and 1919. For this reason, we chose to analyze elements understood by Agnes Heller (2004) as “organic parts of everyday life”: organization of work through the division of functions and establishment of hierarchies; work and housing spaces, social activities, mobilizations; conflicts, resistance, norms of social behavior, deviant behaviors; sanitary conditions, disciplining bodies, physical and mental health. These elements, discussed by the angle of the work relations established by the company, configure tensions, practices of domination, control, and disciplinary mechanisms that take place in everyday life. To reach the proposed objectives, the problematizations were obtained through an extensive set of historical sources, such as travel literature, poems, academic productions (dissertations, theses, articles and books), memorial reports, newspapers and periodicals, scientific reports, photographic catalogs and criminal proceedings. As part of the study of the social history of work, this Dissertation intends to contribute to the understanding of the concrete experiences of men and women who made their own story while selling their workforce for the construction of the Madeira-Mamoré railway, a fundamental landmark to understand the history of the state of Rondônia and capitalist expansion over the territory of the Amazon region in the 20th century.

Keywords: Workers and Laborers; Everyday Life; Amazon; Railroad; Madeira-Mamoré Railway.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Número de imigrantes chegados no Brasil por ano.....	69
Tabela 2 - Número de trabalhadores contratados pela Companhia Madeira-Mamoré por ano.....	70
Tabela 3 - População de Porto Velho em 1917.....	77
Tabela 4 - População de Porto Velho por países de origem em 1917.....	78
Tabela 5 - Organograma administrativo simplificado de setores e departamentos da Companhia.....	98
Tabela 6 - Número de óbitos de trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré por ano.....	246

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.....	50
Mapa 2 - Trecho da linha férrea com acampamentos, cidades e núcleos habitacionais.....	51
Mapa 3 - Divisão territorial da ferrovia Madeira-Mamoré em Porto Velho (1907-1919).....	116
Mapa 4 - Planta do complexo da Candelária, com localização do hospital, dependências e cemitério em 1909.....	280

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Percurso de trabalhadores, empreiteiros e autoridades brasileiras na locomotiva em trecho concluído.....	30
Imagem 2 - Empreiteiros e engenheiro-chefe norte-americanos da ferrovia.....	52
Imagem 3 - Anúncio para trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré.....	54
Imagem 4 - Assentamento de dormentes e trilhos por operários.....	88
Imagem 5 - Operários executam obras no leito de drenagem para a ferrovia.....	88
Imagem 6 - Trabalhadores da comunidade antilhana.....	89
Imagem 7 - Trabalhadores no pátio da oficina no complexo central da ferrovia.....	90
Imagem 8 - Empregados norte-americanos: engenheiros e desenhista.....	91
Imagem 9 - Engenheiros funcionários do escritório da ferrovia em Porto Velho.....	91
Imagem 10 - Prédio da administração e escritório central da ferrovia em Porto Velho.....	121
Imagem 11 - Trabalhadores na oficina da ferrovia Madeira-Mamoré, em Porto Velho.....	122
Imagem 12 - Trabalhadoras da lavanderia e o chefe norte-americano responsável.....	123
Imagem 13 - Vista interna da lavanderia a vapor da Companhia.....	123
Imagem 14 - Cabana dos trabalhadores da Madeira-Mamoré com estrutura de madeira e folhas de palmeira.....	128
Imagem 15 - Barraca de dois pavimentos, construída com madeira e palha.....	129
Imagem 16 - Cabana dos trabalhadores mais simples, apenas com folhas de palmeiras.....	130
Imagem 17 - Empregados técnicos em “acampamento”.....	130
Imagem 18 - Acampamento feito com vagões cobertos de folhas de palmeiras.....	131
Imagem 19 - Acampamento 15 ao longo dos trilhos da ferrovia.....	133
Imagem 20 - Acampamento dos trabalhadores, com carroças e barracas.....	133
Imagem 21 - Vista externa da Mad House, Casa 02.....	138
Imagem 22 - Casarão construído pela Companhia, denominado de Casa 03.....	138
Imagem 23 - Área interna da residência do empreiteiro Randolph e sua esposa no complexo da ferrovia em Porto Velho.....	140
Imagem 24 - Vista externa de residência no complexo da ferrovia em Porto Velho.....	141
Imagem 25 - Vista panorâmica de Porto Velho, em 1910.....	163
Imagem 26 - Trabalhadores da ferrovia posam com armas de fogo.....	202
Imagem 27 - Esboço de luta corporal entre trabalhadores.....	215

Imagem 28 - Armazém de vendas a varejo da Companhia em Porto Velho (1910).....	229
Imagem 29 - Detentos cumprindo pena em Santo Antônio, em 1914.....	239
Imagem 30 - Médicos e enfermeira com proteção contra mosquitos, em 1909.....	262
Imagem 31 - Enfermaria no hospital da Candelária.....	282
Imagem 32 - Enfermaria coletiva no hospital da Candelária.....	283
Imagem 33 - Exterior da sala de cirurgia do hospital da Candelária.....	285
Imagem 34 - Corpo médico e de enfermeiras norte-americanos do hospital Candelária.....	287
Imagem 35 - Auxiliares, cozinheiros, enfermeiros e médicos da Candelária.....	288
Imagem 36 - Dispensário ou farmácia do hospital da Candelária.....	288
Imagem 37 - Anúncio de atendimento do Dr. Jayme Pereira para empregados da ferrovia.....	300
Imagem 38 - Caçador brasileiro portando arma.....	323
Imagem 39 - Operário enfermo internado no hospital da Candelária.....	329

LINHA CRONOLÓGICA DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA MAMORÉ

1861	Quentin Quevedo recomenda a construção de uma ferrovia para suprir as dificuldades dos trechos encachoeirados entre os rios Madeira e Mamoré
1870	O coronel George Earl Church obtém a concessão para a <i>Madeira and Mamoré Railway</i> dirigir a obra de construção da ferrovia
1871	Church contrata a empresa britânica <i>Public Works Construction Company</i> para a construção da ferrovia
1873	A <i>Public Works Construction</i> rompe o contrato e abandona o projeto
1877	A empresa <i>P & T Collins</i> assina contrato para construção
1878	Inauguração de 3 km de trilhos e, após dois anos, interrupção da construção pela <i>P & T Collins</i>
1903	Assinatura do Tratado de Petrópolis entre Brasil e Bolívia
1907	Contratação da empresa norte-americana <i>May, Jekyll & Randolph</i> para a construção da obra Início dos primeiros trabalhos de construção Três meses após, Percival Farquhar funda a <i>Companhia Madeira-Mamoré Railway</i> e obtém a concessão de construção da ferrovia
1908	Construção do hospital da Candelária
1910	Inauguração do primeiro trecho, de Santo Antonio a Jaci Paraná
1912	Inauguração do último trecho, até Guajará-Mirim
1919	Porto Velho é elevada à cidade
1919	Início da administração da Companhia (ferrovia e seringais) pelos investidores ingleses
1919	Greve dos trabalhadores de Porto Velho, entre eles, parte dos trabalhadores da ferrovia
1931	Companhia interrompe tráfego. A ferrovia é assumida pelo governo brasileiro que nomeia um interventor e inicia-se o período de administração brasileira
1972	Desativação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré com a paralisação total do tráfego.
1981	Reativação dos trechos Porto Velho a Teotônio; Porto Velho a Santo Antônio; e Guajará-Mirim a Colônia do Iata
1991	Paralisação dos passeios turísticos nos trechos reativados
2000	Paralisação do trecho ferroviário entre Porto Velho e Santo Antônio

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. “BEM VINDOS, INSANOS ESTRANHOS”: ESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRABALHO	42
2.1 RECRUTAMENTO.....	52
2.1.1. <i>Os salários</i>	61
2.1.2. <i>Os fluxos migratórios</i>	68
2.2 DIVISÃO DO TRABALHO E FORMAS DE DISTINÇÃO HIERÁRQUICA	80
2.2.1. <i>Das funções e divisões técnica e social do trabalho</i>	93
2.2.2. <i>Hierarquias</i>	101
2.3 TRABALHO, RAÇA E GÊNERO.....	104
2.3.1 <i>Trabalhadores indígenas</i>	105
2.3.2 <i>Trabalhadores da comunidade antilhana</i>	106
2.3.3 <i>Trabalhadoras</i>	108
3. “TUDO EM SEU LUGAR”: ESPAÇOS E RELAÇÕES SOCIAIS DOS TRABALHADORES	114
3.1 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL EM PORTO VELHO E NA LINHA FÉRREA.....	114
3.1.1. <i>Espaços de trabalho</i>	119
3.1.2. <i>Espaços de moradia</i>	125
3.1.2.a. <i>Barracões</i>	125
3.1.2.b. <i>Acampamentos</i>	131
3.1.2.c. <i>Casas</i>	134
3.1.2.d. <i>Casas, casarios ou residências</i>	139
3.1.3 <i>Bairros</i>	141
3.2 RELAÇÕES SOCIAIS E DE TRABALHO ATRAVÉS DOS JORNAIS	145
3.3 TRABALHADORES, CIDADE E SOCIALIDADES	159
4. “MAS VOCÊ SABE, ALIMENTO OS MEUS DEMÔNIOS”: CONFLITOS E INSTITUIÇÃO DA ORDEM.....	182
4.1 NORMAS DE CONDUTA E APARATOS DE CONTROLE	184
4.2 HOSTILIDADES, PERTURBAÇÃO DA ORDEM, BRIGAS E DESENTENDIMENTOS	195
4.3 ROUBOS E FURTOS	218
4.4 OS TRABALHADORES DA FERROVIA E A JUSTIÇA PÚBLICA.....	234
5. “A POSTOS PARA ADOECER”: A DISCIPLINA SANITÁRIA DOS CORPOS E MENTES	245
5.1 CONDIÇÕES SANITÁRIAS EM TORNO DA FERROVIA	247

5.1.1 <i>As doenças</i>	250
5.1.2 <i>As medidas profiláticas</i>	260
5.2 ESTRUTURA MÉDICO-SANITÁRIA.....	272
5.2.1 <i>Candelária: hospital e cemitério</i>	279
5.2.2 <i>Serviço sanitário regional</i>	294
5.3 IMPACTOS DO TRABALHO NA SAÚDE MENTAL	308
5.3.1 <i>Tempo e produtividade</i>	309
5.3.2 <i>Acidentes de trabalho</i>	320
5.3.3 <i>As consequências psicológicas</i>	328
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	338
FONTES	347
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	350

1. INTRODUÇÃO

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*¹

Quando criança, as histórias e memórias da ferrovia compunham um momento da minha vida, quando eu acompanhava minha mãe nas idas ao centro da cidade, onde estavam concentradas as principais zonas de comércio e setores públicos, formadas próximo às margens do rio Madeira e dos galpões e prédios da antiga administração da ferrovia.

Essas estruturas também se faziam notar por um outro sinal: a sirene ensurdecadora emitida de um dos galpões da ferrovia, tocada pelos antigos ferroviários da Madeira-Mamoré, que continuavam a tocar a sirene mesmo após a desativação da ferrovia. Em minha ingenuidade infantil, os galpões e a sirene não significavam nada além de uma rotina pouco empolgante. Da Madeira-Mamoré, pouco sabia.

O tempo e distanciamento me fizeram descobrir a ferrovia e a região. Quando migrei da região Norte para o Nordeste brasileiro e iniciei minha formação acadêmica, a responsabilidade histórica com a Madeira-Mamoré teve peso para mim.² Encontrei nas discussões sobre o tema a potencialidade dessa “história mutilada”, em que “vinte e cinco quilômetros é pouco, mas o bastante para ser lembrado”, como Antônio Cândido defende em seus versos. A partir de então, interessei-me pelos caminhos e as possibilidades da jornada e, ao mesmo tempo, acredito poder

¹ In: SILVA, Antônio Cândido. **Madeira-Mamoré**: o vagão dos esquecidos. 3ª ed. Porto Velho: CBM, 1997. O autor escreve em forma de poesia a história da ferrovia Madeira-Mamoré desde as expedições de ocupação da região do alto Madeira até a reativação de um trecho da linha férrea, em 1981, abordando temas que perpassam a locomotiva, como as lendas, as estações ferroviárias e suas narrativas memorialísticas, uma vez que também atuou como funcionário da Madeira-Mamoré.

² Com o ingresso na graduação em licenciatura em História, na Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), desenvolvi a pesquisa sobre a Madeira-Mamoré na perspectiva de História e Literatura, resultando no trabalho monográfico *Os “imersos na penumbra” da Madeira-Mamoré: narrativas na obra Mad Maria de Márcio Souza*, apresentado em 2017.

ajudar a multiplicar outros olhares para que os demais pesquisadores, de áreas diversas, também possam seguir em frente com os estudos e se aventurar a bordo de outros vagões de fontes, teorias e metodologias nesta viagem pela Madeira-Mamoré.

A construção de uma via de acesso na região, estudada desde o final do século XVIII, culminou na construção, no início do século XX, de uma ferrovia. A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (E.F.M.M) constitui um capítulo da história brasileira no qual o trabalho foi sistematizado para fazer triunfar o capital estrangeiro e o espírito de progresso almejado pelo país, representando uma vitória do trabalho e da “civilização” sobre a natureza.³

Construída no atual estado de Rondônia,⁴ região que até a década de 1960 tinha como base econômica predominante a indústria extrativa de borracha, castanha-do-pará, óleo de copaíba e indústria de transformação de couros e peles, a ferrovia foi responsável pela formação de pequenos agrupamentos que se desenvolveram e expandiram, como Porto Velho, Jaci-Paraná, Mutum-Paraná, Abunã e Guajará-Mirim, anexando pequenas localidades que foram sucumbindo devido ao fluxo de migração do trabalho para os centros mais próximos. Partindo de Porto Velho, o rio que corre até um pouco além do ponto de Abunã é o rio Madeira, que encontra o Rio Mamoré, vindo da Bolívia. Os trilhos então da região do Abunã até Guajará-Mirim acompanham este rio e assim batizam a ferrovia de Madeira-Mamoré.

Desde meados do século XIX, as tentativas de se estabelecer uma via fluvial ou ferroviária de acesso e circulação para o comércio na região foram levantadas e discutidas.⁵ Ao mesmo tempo que a produção da borracha silvestre, entre outros produtos, surgiam e formavam a atividade econômica da Amazônia, no território boliviano também crescia a produção borracheira, mas a atividade enfrentava dificuldades quanto aos seus limites geográficos, que dificultavam o escoamento dos seus produtos após o seu processo de independência, já que não

³ Segundo a historiadora Yêdda Borzacov (2007, p. 25), a história da ferrovia divide-se em quatro períodos: 1) as tentativas fracassadas da construção no século XIX; 2) a efetiva construção no início do século XX; 3) a pós-nacionalização dos serviços administrativos da ferrovia, de 1931 a 1972; e 4) a desativação em 1972, até os dias atuais. A história de ocupação e colonização da região amazônica precede a essa divisão, datando ao menos de 1637 os primeiros registros de expedições realizadas pelo rio Amazonas. No entanto, para este estudo nos interessa recuar e historicizar apenas a partir das primeiras tentativas de construção de uma ferrovia à margem dos rios Madeira e Mamoré.

⁴ Rondônia tem como limites os estados do Mato Grosso, Amazonas e Acre, além da Bolívia, e ocupa uma área de 237.765,293 km². Em 1982, foi elevada à categoria de estado da federação, até então era classificada como território da União. Sua capital, Porto Velho, possui uma população estimada de 519.531 pessoas e ocupa uma área de 34.090,962 km². Adaptado de: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/porto-velho/panorama>> e <www.rondonia.ro.gov.br/diof/sobre/historia/>. Acesso em: 20 de mar. 2019.

⁵ Manoel Ferreira (2005) coloca que o governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, em 1797, já havia recomendado a construção de uma via de acesso, por terra, cortando diretamente o território brasileiro, partindo da cachoeira de Santo Antônio até o ponto navegável do rio Mamoré.

possuía mais alternativas de saída direta para o mar.⁶ Em 1846, o governo boliviano convocou então uma comissão de estudos para analisar a região e encontrar uma via fluvial que permitisse o acesso ao oceano Atlântico. Duas possibilidades foram levantadas: uma construção de canais nos trechos encachoeirados do rio Madeira, ou a construção de uma via férrea à margem direita do rio Madeira, a iniciar da localidade de Santo Antônio.⁷

Apesar da primeira alternativa ter sido eleita como a mais viável para a Bolívia, devido à terceirização das atividades de construção que concedia ao Coronel George Earl Church, em 1868, a responsabilidade da construção e exploração do comércio de navegação ao longo dos rios, os investidores ingleses de capital e recursos escolheram a construção da linha férrea, impulsionados por seus interesses de comercialização dos trilhos, vagões, locomotivas e suportes maquinários, que tinham na Inglaterra sua maior produtora mundial. Assim, os produtos seriam baldeados de Guajará-Mirim, ponto fronteiro com a Bolívia, pela ferrovia que os transportaria de uma extremidade à outra, paralelamente ao trecho encachoeirado do rio Madeira, até o povoado de Santo Antônio, ponto em que já era possível às embarcações atracarem e se destinarem aos portos de Manaus e Belém, encontrando acesso ao Oceano Atlântico, para, finalmente, se dirigirem às indústrias dos países do Norte.

A formalização deste projeto foi feita com a assinatura de Brasil e Bolívia no *Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação* (1868)⁸, uma vez que a ferrovia seria construída em solo brasileiro, marcando assim o início da primeira tentativa de construção, que começou em 1872 com a empreiteira *Public Works Construction Company* e um grupo de 25 engenheiros, e que durou até 1879, quando a empreiteira abandonou o projeto devido à insalubridade da região e à dificuldade de encontrar mão-de-obra para o trabalho.

Buscando uma nova tentativa para a construção da ferrovia, o Coronel Church não podia contar com investimentos ingleses por estar envolvido em uma série de processos enfrentados nos tribunais londrinos, causados pelo fracasso da tentativa anterior de construção. Dirigiu, então, seus interesses para a busca de recursos necessários, capital e maquinaria, em empresas

⁶ Consequência dos resultados da Guerra do Pacífico (1879-1881), conflito de forças do Chile contra Peru e Bolívia. A Bolívia teve que ceder ao Chile a província de Antofagasta, perdendo assim o acesso para o Oceano Pacífico (CANAVEZE, 2008).

⁷ Segundo Manoel Ferreira (1961, p. 108-109) a partir de Santo Antônio – um pouco abaixo de Porto Velho – e Rio Madeira acima, até Guajará-Mirim, tem início um trecho encachoeirado dos Rios Madeira e Mamoré, com uma extensão de aproximadamente 420 quilômetros. Chamar de trecho “encachoeirado” é muito genérico, pois que o se tem são vinte acidentes dos Rio Madeira e Mamoré que se dividem em dez correntezas, sete cachoeiras e três saltos.

⁸ Decreto nº 4.280, de 28 de novembro de 1868. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4280-28-novembro-1868-553624-publicacaooriginal-71754-pe.html>> Acesso em: 30 de mai. 2019.

nos Estados Unidos, instituindo contrato com a firma norte-americana *P. & T. Collins*.⁹ Logo, em 1877, retoma-se a construção na sua segunda tentativa, caracterizada por uma mobilização maior de mão-de-obra, naufrágio de embarcação com trabalhadores e materiais, péssimas condições sanitárias, conflitos com indígenas e deserção de trabalhadores. Como atesta Ferreira (2005), desta vez chegaram para a construção, em Santo Antônio, 719 norte-americanos, sendo 6 mulheres. Destes, faleceram, durante 18 meses de construção, 141 pessoas, além das 80 vidas perdidas durante o naufrágio da embarcação *Metropolis*, que havia saído dos Estados Unidos em direção a Santo Antônio. Também trabalharam outros 700 trabalhadores, dentre os quais cerca de 200 eram indígenas bolivianos e 500 cearenses. Esta tentativa de construção culminou em fracasso com encerramento das atividades em agosto de 1879.¹⁰

O período entre a segunda e terceira tentativas é marcado por duas comissões brasileiras enviadas para a região com o objetivo de dar sequência ao projeto de construção, estudando as condições geográficas e uma nova rota para os trabalhos de assentamento da ferrovia. A primeira foi a comissão chefiada por Carlos Alberto Morsing, em 1883, composta por engenheiros, desenhistas, médicos, farmacêuticos e auxiliares. Dos resultados dessa comissão tem-se seis meses de investigação, 3 engenheiros e 19 trabalhadores mortos pelas febres da região, e uma proposta para a ferrovia iniciar sete quilômetros abaixo de Santo Antônio, em Porto Velho, devido às condições de insalubridade.

Colocando-se contra o relatório apresentado pela Comissão Morsing, o 1º engenheiro Julio Pinkas, integrante da primeira comissão, é designado pelo governo imperial brasileiro para uma nova expedição e levantamento da planta do terreno onde viria a ser construída a ferrovia. Assim, em 1884, a Comissão Pinkas destinou-se a Santo Antônio, realizou parte dos trabalhos, porém também fracassou como a anterior: “além de um engenheiro, um maquinista e um foguista, devem ter falecido também, no mínimo, mais vinte homens, entre operários e praças” (FERREIRA, 2005, p. 167). Apesar do seu resultado trágico repetir o da comissão anterior, a diferença estava nas plantas e orçamento do caminho da ferrovia. Enquanto a Comissão Morsing chegou ao resultado de 361,7 km entre Porto Velho e Guajará-Mirim, a Comissão

⁹ No século XIX, o país industrializava rapidamente, “dia e noite os altos-fornos das suas siderúrgicas jorravam ferro e aço, com os quais esse país produzia trilhos, locomotivas, ferro perfilado (para estruturas de prédios e pontes), fábricas, motores a vapor que iriam, como as locomotivas, ser movimentados com hulha” (FERREIRA, 2005, p. 107). Logo, os EUA seriam alçados a condição de potência capitalista, implementando investimentos em países periféricos, especialmente na América Latina, vindo aos poucos a ocupar o lugar de proeminência no subcontinente em lugar do capital de origem europeia.

¹⁰ Sobre a segunda tentativa, recomendamos os escritos memorialísticos sobre a experiência de Neville B. Craig, *Estrada de Ferro Madeira Mamoré: história trágica de uma expedição* (1947), jornalista e historiador norte-americano que, em 1877, participou da expedição de construção da ferrovia como projetista e posteriormente como assistente do engenheiro chefe.

Pinkas estabeleceu 329,6 km, com ambos os estudos considerando as plantas do trajeto realizadas pelas empreiteiras construtoras das tentativas anteriores. Os resultados dos relatórios da Comissão Pinkas eram mais convenientes, pois uma extensão menor dos trilhos representava menos custos para o governo imperial.¹¹

Até 1887, as discussões em torno das extensões dos traçados dos trilhos, relatórios e orçamentos marcaram presença nos ciclos de debates acadêmicos e políticos, mas o impulso para uma nova tentativa de concretizar a construção da ferrovia não saía dessas esferas, devido ao receio dos investimentos anteriormente fracassados e dispendiosos em capital e vidas. A atenção para essa região voltou a ganhar espaço à medida que a faixa territorial onde atualmente se compreende o estado do Acre tornou-se objeto de disputa entre o Brasil e a Bolívia devido à presença de brasileiros que trabalhavam nos seringais bolivianos.¹²

Como forma de fortificar suas fronteiras territoriais e promover um desenvolvimento da região aproveitando o comércio que já vinha sendo assentado na extração da borracha, o governo brasileiro iniciou uma resolução pelos meios diplomáticos com a Bolívia paralelamente aos conflitos armados que continuavam, e retomou em um dos artigos o antigo projeto de construção da linha férrea: a ferrovia Madeira-Mamoré. Em 1903, Brasil e Bolívia assinaram um novo tratado sobre suas regiões fronteiriças, o *Tratado de Petrópolis*,¹³ no qual o Brasil assumia o compromisso de construir em território brasileiro uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará-Mirim, no rio Mamoré. É sobre essa nova tentativa de construção que pautamos a presente pesquisa.

A ferrovia Madeira-Mamoré foi objeto de escrita em literaturas de viagem, produções acadêmicas – dissertações, artigos e livros – e catálogos fotográficos. Desses escritos, destaco aqueles que norteiam essa pesquisa.

Das experiências que culminaram em diários de viagem ou posteriores relatos de experiências, destacamos Benigno Cortizo Bouzas, *Del Amazonas al infinito* (1950), um espanhol que, atraído pela construção da ferrovia, destinou-se a migrar da Galícia para a

¹¹ No entanto, isto não representaria o êxito da próxima tentativa, uma vez que em 1912, com a conclusão da ferrovia, foi verificado que a linha férrea teria 364 km de extensão – 2 km a mais do que a Comissão Morsing delimitou – e custaria quase quatro vezes mais que o orçamento apresentado.

¹² Isto desencadeou uma série de revoltas que envolve o governo boliviano, consórcio norte-americano, inglês e alemão para expedições de colonização e exploração da borracha, o governo brasileiro e consequentemente a Revolta Acreana (1902-1903) na defesa de anexação do território ao Brasil.

¹³ O Tratado de Petrópolis, assinado em 21 de março de 1903, diplomaticamente estabelecia que a Bolívia renunciaria ao estado do Acre em troca de territórios brasileiros do estado do Mato Grosso, onde receberia a quantia de 2 milhões de libras esterlinas devido ao látex extraído da região amazônica. O texto integral do Tratado encontra-se disponível em: <<http://www.newmarc.com.br/drws/tratado.pdf>> Acesso em: 30 de maio de 2019.

Amazônia em 1908. Escrito em espanhol, mesmo após décadas de vivência no Brasil – em 1939 Benigno firmou-se em Recife, Pernambuco –, suas memórias evocam os momentos na Galícia que colaboraram para sua migração em direção ao vale da Amazônia do início do século XX, onde seus irmãos encontravam-se estabelecidos em Santo Antônio.

Através de seus relatos, acessamos o círculo de trabalho da construção da ferrovia, primeiramente, a partir da sua perspectiva como funcionário do único hotel levantado para a hospedagem dos trabalhadores, e, posteriormente, como contratado pela Companhia Madeira-Mamoré para atuar no cargo de ajudante médico, levando remédios ao longo dos acampamentos espalhados pela linha férrea, atividade que realizou até sua permanência em 1912. Em 1914, retornou à região atuando no trabalho de manutenção dos dormentes da ferrovia pela Companhia, e depois em outros serviços pela cidade de Porto Velho, como na carpintaria, comércio e em serviços de navegação. É um relato importante na medida em que analisamos os caminhos de um imigrante espanhol pelos mundos do trabalho e sua rede de relações construída em torno da ferrovia.¹⁴

Frank W. Kravigny, em *The jungle route* (1940), mesmo com a visão prejudicada depois de tantos momentos de febre extrema sofridos em consequência da malária e suas experiências na selva, reuniu todo o seu acervo documental juntamente com a ajuda de três amigos e sobreviventes da construção, os engenheiros Edgar Smith, J. W. Krueger e o fotógrafo Dana Merrill, para descrever sua experiência como escriturário por um ano, entre 1909 a 1910, na construção da Madeira-Mamoré. O relato do norte-americano, para além dos apontamentos e impressões sobre a selva amazônica, apresenta documentos raros que contribuem para nosso objetivo neste estudo: os primeiros jornais impressos em Porto Velho, uma via do contrato assinado entre a empresa contratante e o empregado contratado, um anúncio divulgado pela Companhia para recrutamento, recortes de jornais estrangeiros da época, fotografias de acervos pessoais, recibo de pagamento, correspondências trocadas com a companhia e lista dos empregados sobreviventes.

Desde 1904, o jornalista inglês Henry Major Tomlinson, autor de *O mar e a selva* (1912), escrevia histórias sobre o mar e as navegações para o jornal *Morning Leader*, em Londres. Em 1909, recebeu um convite para viajar aos trópicos amazônicos, a bordo do navio

¹⁴ Os professores Francisco Bento da Silva e Carlos Alberto Medeiros Lima, no artigo *Entre dois mundos: narrativas e memórias de Benigno Cortizo Bouzas, um espanhol na Amazônia (1908-1916)*, escrito e apresentado em 2010, discutem como o relato de Benigno Bouzas foi construído em torno de suas crenças, seu constante transitar não somente entre o Brasil e Espanha, mas também pelas regiões do vale amazônico até chegar ao Nordeste, o que consequentemente fez com que sua identidade seja permeada por inúmeras vivências.

S. S. England, e trabalhar na construção da ferrovia Madeira-Mamoré como auxiliar de escritório, até 1910, quando retornou para Inglaterra.¹⁵ Diferentemente de Kravigny, aqui Tomlinson não se preocupa em reunir os retalhos dos arquivos sobre a Madeira-Mamoré, mas narrar sua jornada como um viajante inglês, compartilhando suas observações sobre a fauna e flora amazônicas, seus medos, suas descrições das diferentes pessoas que encontrava pela primeira vez, e suas experiências pelos mares, rios e selva, fazendo constantemente referências a naturalistas que lia e aos escritos literários que conhecia.¹⁶

O paraense Hugo Ferreira, autor de *Reminiscências da Madmarly* (1969), em 1913 desembarcava em Porto Velho para trabalhar como condutor de “Moto Cars”, um serviço diário de automóveis de linha existente entre Porto Velho, Candelária e Santo Antônio, posteriormente transferido para a função de conferente na estação de Guajará-Mirim. Em suas memórias sobre a inauguração da ferrovia, acessamos as festividades das datas comemorativas, desmistificação das lendas, organização dos espaços da cidade, entre outras reminiscências como o empenho pela preservação da memória da ferrovia nos momentos que vivenciou ao longo de 41 anos de trabalho.

Estes relatos de viagem narram experiências únicas de sujeitos que ajudaram a construir uma ferrovia responsável pelo surgimento de uma cidade, sendo assim a Madeira-Mamoré o marco histórico e fundador de Porto Velho.¹⁷ São obras de valor cultural para a história e memória da região que, infelizmente, são de difícil acesso e disponibilidade para o público, o que parece ser uma prática comum quando trata-se da história regional, como chama atenção Dante Ribeiro Fonseca (2017) a respeito de outras produções de edição limitada, antigas, e, portanto, também de circulação escassa sobre a história de Rondônia. São livros de um complexo processo de pesquisa histórica, com fontes documentais e orais não mais acessíveis que “[...] fazem falta aos estudiosos da História de Rondônia e mereceriam um esforço do

¹⁵ Tomlinson descreve sua função que consiste em “anotar o preço das pás, lanternas, partes de maquinaria, metais ferroviários, sabão, utensílios de cozinha, machados, bombas e assim por diante; que remessas eu deveria dividir e parcelar de acordo com as direções que fossem marcando cada mercadoria com o nome de seu destino” (2014, p. 255).

¹⁶ Isto é perceptível quando, de acordo com Rocha (2011), o autor substitui por homônimos o nome do navio que embarcou em Swansea, País de Gales, até o Pará, Brasil, assim como o nome dos tripulantes.

¹⁷ Sobre os marcos históricos do município de Porto Velho, Borzacov (2007, p. 223) considera: 1º) A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, porque foi a ferrovia que fez surgir o núcleo populacional denominado Porto Velho e caracterizou tipos populacionais que permaneceram na cidade; 2º) A instalação dos fios telegráficos pela Comissão Rondon, em 1907 a 1909, que ocorreu paralelamente à construção da ferrovia, dando origem a vilas e povoados nascidos em torno de postos da linha telegráfica, e que se transformaram em distritos; 3º) A criação do município de Porto Velho, por meio da Lei Estadual nº 757, de 2 de outubro de 1914; 4º) A nacionalização dos serviços administrativos da E.F.M.M, em 1931; 5º) A criação do Território Federal do Guaporé, pois elevou Porto Velho à categoria de capital do território; 6º) A construção da BR-29, hoje BR 364, que promoveu uma integralização mais rápida pelo território; e 7º) A criação do Estado de Rondônia.

Governo do Estado no sentido de promover sua reedição para subsidiar o crescente interesse que essa área tem despertado” (FONSECA, 2017, p. 158).¹⁸ Na tentativa de evidenciar o potencial analítico das obras memorialísticas, utilizaremos estes textos não somente como referencial historiográfico, mas também investigando como uma fonte histórica que nos permite analisar o texto escrito, e os sujeitos que as escreveram.

Quanto às produções acadêmicas, algumas obras tornaram-se “clássicas” e constituem o que seria o cânone sobre a Madeira-Mamoré, servindo como referências básicas e indispensáveis.

A Ferrovia do Diabo (2005), de Manoel Rodrigues Ferreira, publicado pela primeira vez em 1959, desenvolve uma análise dos três séculos de ocupação da região do vale do Madeira, partindo da formação do cenário natural de planície amazônica, passando pelas primeiras expedições portuguesas no século XVIII, pelas tentativas abortadas de construção da ferrovia no século XIX, a inauguração e decadência no século XX, até um passado recente, na década de 1980, com a realização de seminários em Porto Velho sobre a Madeira-Mamoré e uma breve reativação da locomotiva relatadas na segunda edição ampliada do livro.

O autor, ao mesmo tempo que realiza um extenso trabalho de pesquisa histórica pelos acervos em todo o país, relata como acontecia esse processo de pesquisa, suas experiências na região ao visitar e viajar pela ferrovia, que evidenciam também a contribuição de sua formação jornalística para a escrita do estudo, e que culminariam em *Nas selvas Amazônicas* (1961), um autêntico relato vivo da viagem do autor pelo território de Rondônia, percorrendo os rios Madeira, Mamoré e Guaporé, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e os seringais da floresta, e parte do Centro-Oeste, além de discorrer também geográfica e historicamente sobre trabalhos da Comissão Rondon e a BR-29, Rodovia Brasília-Acre. Neste estudo, na seção destinada à Madeira-Mamoré, Manoel Ferreira foi em busca dos antigos trabalhadores da ferrovia que ainda moravam na região, coletando e analisando seus relatos, além de acessar e compartilhar anotações e investigações de documentos infelizmente não mais existentes.

Ainda no círculo jornalístico, como Manoel Ferreira Rodrigues, temos os escritos de Julio Nogueira e José Manoel Ferreira Gonçalves. Em *Madeira-Mamoré: a bacia do Mamoré* (1913), Julio Nogueira relata sua visita à região do alto Madeira para escrever o artigo sobre Porto Velho, Candelária e a então concluída ferrovia. Inicialmente publicado no *Jornal do*

¹⁸ Enquanto isto, a história da ferrovia Madeira-Mamoré se renova com os pequenos artigos em sites e blogs, escritos por jornalistas da região. Citamos o *Notícias de Rondônia*, *Diário da Amazônia*, *Tudo Rondônia* (sites) e *EFMM 100 Anos* (blog).

Commercio do Rio de Janeiro, logo depois transformou-se em livro com anexação de registros fotográficos.

Partindo de uma abordagem sobre o imaginário e modernidade em torno do maquinário da ferrovia em meio à selva amazônica, o estudo de Francisco Foot Hardman, *Trem-fantasma* (2005), mescla arte, literatura e fotografia juntamente com outras fontes históricas para investigar a partir das famosas exposições universais estrangeiras e brasileiras, a criação dos discursos que visavam o progresso e espetáculo, mobilizando uma legião de trabalhadores de diversas partes do mundo para “domar” a natureza, mas que frequentemente entravam em estatísticas de números de mortos, ao menos, a estatística divulgada na época da construção. O estudo de Foot Hardman compõe o grupo de obras essenciais para estudar a ferrovia e o conjunto de produções acadêmicas, dissertações e artigos que abordam a história da ferrovia, uma vez que o livro consiste na adaptação e revisão da sua tese de doutorado em Filosofia, defendida em 1986, na Universidade de São Paulo (USP).

A investigação monográfica de Evandro da Rocha Lopes (1995), *Súditos e Cassacos: os trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (1907-1931)*, é um dos estudos que dialogam diretamente com a proposta dessa Dissertação. O autor discutiu o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia a partir das formas de controle, importação de mão-de-obra, salários, mobilização grevista e divisão territorial entre 1907, início dos primeiros trabalhos para a ferrovia, até 1931, com o início da administração brasileira. Na historiografia, a pesquisa de Evandro Lopes configura um primeiro movimento (ainda incipiente) de se compreender a constituição do cotidiano dos trabalhadores a partir das condições de vida, trabalho e morte, de modo que a investigação que propomos parte de questões levantadas por Lopes no sentido de contribuir para o caminho aberto por ele.

Muitos outros autores têm contribuído na produção historiográfica sobre a ferrovia e Porto Velho, dos quais também nos pautamos: Mara Genecy Nogueira (2008; 2015), Yeda Borzacov (2004; 2007), Cledenice Blackman (2015), Antonio Cândido (2007), Nilza Menezes (1999; 2003), Esron Menezes (1980) e Dante Ribeiro Fonseca (1998; 2017).

Diante da considerável produção de conhecimento sobre a ferrovia, ainda é perceptível uma tímida produção acadêmica sobre a Madeira-Mamoré, de modo que a proposta desta pesquisa pretende colaborar principalmente para o ponto que Hardman (2005, p. 139-140) chamou atenção: “a historiografia tradicional jamais se preocupou com o drama da ferrovia Madeira-Mamoré, pelo menos no tocante a teses universitárias e trabalhos acadêmicos”. Neste sentido, procuramos 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”.

Com isto, esta investigação se insere na perspectiva também apontada pelo autor, ao advertir que uma história do trabalho sobre a Madeira-Mamoré ainda está para ser feita. Para ele, “a história do trabalho vivo que se petrificou nessas colossais obras de engenharia ainda está por ser escrita” (HARDMAN, 2005, p. 150).

Endossadas pelas leituras coletivas e discussões realizadas no Grupo de Estudos e Pesquisas em História do Trabalho (GEPEHTO/UFPB), nossas análises caminham no sentido de articular a história da construção da ferrovia Madeira-Mamoré em meio à estruturação de um sistema administrativo e às relações sociais de trabalho ali estabelecidas, como elementos fundamentais para a configuração do cotidiano dos trabalhadores envolvidos.

As análises que destrincham esse cotidiano perpassam também por discussões da área da Cultura Histórica, em especial sobre as formas de compreensão das dinâmicas específicas regionais e construção das regionalidades. O ponto central consiste na problematização do processo de implementação da ferrovia através de uma estrutura de exploração da força de trabalho que fora determinante para o desenvolvimento e configuração da região, o que inclui a própria fundação da cidade de Porto Velho e a posterior criação do estado de Rondônia, na região amazônica.

Antes, precisamos discorrer acerca do que compreendemos por cultura histórica e como ela está incorporada nos discursos que ecoam sobre Porto Velho nos mais diversos formatos (livros, hinos, sites oficiais, redes sociais); como a produção de significados não compete exclusivamente ao historiador(a); de que forma propomos assimilar a articulação de cultura histórica (área de concentração do PPGH-UFPB) com a construção histórica de regionalidades (conforme inquietação motivadora da linha de pesquisa); e, por fim, como possibilitar a esta pesquisa contribuir para a problematização e desmistificação de narrativas criadas (ou que eclipsam) determinados fatos e sujeitos históricos.

De acordo com o historiador Elio Flores (2007, p. 95), entendemos por cultura histórica os “enraizamentos do pensar historicamente” para além das produções historiográficas, sendo a intersecção entre a “história científica” e a “história sem historiadores” feita, apropriada e difundida por um conjunto de não-historiadores que proporcionam um saber histórico difuso.¹⁹

¹⁹ Francisco Falcon chama atenção sobre ser problemático não perceber as diferenças entre “cultura histórica” e “historiografia”. Não estamos falando da produção ou escrita de trabalhos por historiadores, mas de uma cultura histórica em que os discursos são selecionados, recortados, omitidos, enaltecidos de acordo com os objetivos de instrumentalização ou “sacralização” (FALCON, 1997, p. 143-144).

Embora a distinção entre a produção “profissional-acadêmica” e “não acadêmica” sobre a história seja importante, o autor alerta para o fato de que nem tudo aquilo que não é produção historiográfica pode ser considerado cultura histórica. Valendo-se de Antonio Gramsci, admite que “uma cultura histórica se forma a partir de ‘sedimentações passivas’ deixadas pelos ‘períodos históricos passados’” (FLORES, 2007, p. 100), feitos sobre os quais se pode ou não narrar/inventar e sobre os quais se produzem significados socialmente amplificados em disputas no presente. Entendida como “a relação que uma sociedade mantém com seu passado” (FLORES, 2007, p. 97), a cultura histórica é estabelecida por uma série de disputas e condicionantes sobre os quais recorta-se, seleciona-se, enaltece-se, esquece-se, em uma intrincada construção narrativa que procura apresentar-se como coerente e com significados socialmente reconhecíveis vinculados a projetos de futuro, o que implica formas de representação, narrativas e sentidos produzidos sobre o passado de uma sociedade em interlocução direta com suas autoimagens presentes e as formas como lida com os conflitos sociais que a constituem. Para tanto, diversos profissionais e agentes sociais, culturais e políticos dos mais diversos âmbitos contribuem decisivamente para a construção da cultura histórica.

No caso específico de Porto Velho, jornalistas, cronistas, memorialistas, médicos e romancistas²⁰ atuaram na seleção, compilação e divulgação do passado daquele município, conferindo-lhe um sentido histórico, particular, segundo o qual a construção da Ferrovia Madeira-Mamoré passou a ter um lugar central nas formas de representação da memória e de certos signos de “devir”, alinhados aos elementos positivamente valorizados de progresso, ordem e trabalho.

Muitas foram as obras escritas que contribuíram para a produção e reprodução dessas imagens e representações que deram forma a esta cultura histórica local e sobre o processo recente de ocupação da região amazônica. Entre as obras mais consultadas e difundidas sobre Porto Velho, destacamos dois autores, Eron Penha de Menezes e Amizael Gomes da Silva.

Autor de dois volumes do livro *Retalhos para a história de Rondônia* (1980; 1983), Eron de Menezes é descrito nos prefácios que abrem sua obra como “cronista da história social

²⁰ Produções de cunho literário sobre a ferrovia como *As botas do diabo* (1979), de Kurt Falkenburger; *Mad Maria* (2005), de Márcio Souza; e *O romance da Madeira-Mamoré* (1963), de Barros Ferreira, integram a modalidade do “romance histórico”, caracterizada pela intertextualidade em diversos graus que se configuram na construção de personagens e imersos nas tramas de um fato histórico, dialogando de forma menos direta com produções historiográficas que abordam a região amazônica. Nessa Dissertação não aprofundaremos a discussão sobre estes romancistas e suas obras. Para uma melhor leitura sobre a questão, ver: 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.

e política de Rondônia”, narrador, aquele que emoldura os fatos e não realiza a dissecação sociológica ou histórica e, por essa razão, não conclama a condição de historiador. No entanto, o autor atua na construção do que será rememorado na história de Porto Velho, “fixando num determinado tempo os nossos costumes e as nossas heranças culturais e as duras lutas travadas pelos pioneiros para penetrar e dominar a natureza hostil”. Assim, suas obras possuem o reconhecimento de serem um “documentário vivo e fiel” da evolução social e política da cidade/região.²¹

Com carreira política paralela às atividades intelectuais, mas não no campo acadêmico da história, Amizael Gomes da Silva também é um escritor que se dedicou à história de Porto Velho e Rondônia no mesmo caminho de Ebron, sendo sua obra apresentada como “reafirmação do princípio de que as aspirações e interesses nacionais nascem da simbiose entre a índole do povo e as características de seu território” (SILVA, 1984), ou seja, reafirmando a concepção da região como símbolo do trabalho e atribuindo valores inatos à sua população, cuja história seria decorrente.

Livros como os de Ebron e Amizael são praticamente um “registro administrativo”, nas palavras de Valdir Souza (2011), com decretos, leis, atos administrativos, feitos de comandantes militares, juízes, governadores, deputados territoriais, prefeitos, conselheiros e intendentess municipais, presidentes de clubes de serviços e seringalistas. Deste modo, Ebron e Amizael são considerados dois “produtores de narrativas históricas, e, portanto, de uma memória para Rondônia”, com forte repercussão sobre as formas de construção da memória local.

Em perfis e grupos de redes sociais é muito comum observar as pessoas compartilharem trechos destas obras, fotografias pessoais (de seus entes ligados a algum momento da história da cidade/estado) e de acervos públicos, rememorando com saudosismo e nostalgia ciclos econômicos, marcos históricos oficiais, buscando nesses materiais vestígios que exaltem a cidade de Porto Velho e o estado de Rondônia. Nesse sentido, o site da Prefeitura de Porto Velho possui uma sessão para a história da cidade, assinada pelo historiador Abnael Machado de Lima, destacando os “mais relevantes episódios de sua trajetória no decurso do centenário de sua história”.²²

²¹ As expressões em destaque compõem os prefácios do livro *Território Federal do Guaporé – Retalhos para a história de Rondônia* (1983), assinados por Fouad Darwich Zacharias e Jacob Freitas Atallah, este último integrante do Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. O historiador Valdir Souza (2011) ao investigar sobre a construção da memória de Rondônia observa Ebron Menezes como um “funcionário burocrata-escritor” ao compilar dados através de narrativas e ter prestígio em Porto Velho.

²² Nessa plataforma, a trajetória da cidade é descrita por lei de criação do município, decretos de nomeação de superintendentes, obras de desenvolvimento urbano da cidade, criação de jornais, instalação de consulados, fundação de sociedades, clubes e associações, eleições, instalação de cartório, construção de templos religiosos, marcação dos ciclos econômicos, visita de presidente, criação do Território Federal do Guaporé e

A recepção e compreensão de obras como as de Esron e Amizael dentro da historiografia também está ligada, portanto, à cultura histórica. O rigor científico na produção de conhecimento histórico, por sua vez, exige o comprometimento com a criticidade do conteúdo, uso metodologicamente adequado das fontes e momento de escrita destes textos.²³ Se, por um lado, a recepção e rememoração de obras memorialistas, crônicas e outras produções que não as acadêmicas estão constantemente presentes e são reproduzidas de modo a configurar uma cultura histórica que remete à imagem de uma região próspera, direcionada para o trabalho de pioneiros e desbravadores desde a implementação da ferrovia, há de destacar o movimento de desmistificação destas narrativas feito também por autores que não são historiadores profissionais. É o caso da obra *Enganos da nossa história* (2007), escrita pelo literato e acadêmico Antônio Cândido da Silva, que tem como objetivo contestar narrativas “consagradas” sobre a história de Porto Velho e de Rondônia. Lê-se já na apresentação de seu livro a motivação do autor:

[este livro] tem o intuito de lançar uma luz, para que se abra uma discussão séria sobre os fatos da nossa história que, até agora, com raras exceções, tem sido escrita com o respaldo de memorialistas onde as datas e comprovações documentais são relegadas a um segundo plano, usando-se do artifício de repetir informações, sem citar as fontes consultadas, deixando para quem lê, a impressão de que o autor vivera em outras épocas (SILVA, 2007, n.p).

Este autor também coloca a imprensa como uma difusora para a população de informações buscadas em fontes históricas “nem sempre corretas, mas em torno das quais se colocou a auréola de verdade incontestável, fontes essas transformadas em obras, na quase totalidade, patrocinadas pelo dinheiro público e avalizadas por órgãos públicos ligados à cultura”. Neste sentido, ele reivindica a necessidade de outros olhares que se contrapõem a essas “verdades incontestáveis” sobre o passado e que produzem efeitos sociais e políticos importantes sobre o presente.

Há de se salientar que se os historiadores não detêm a exclusividade do processo de construção da narrativa histórica, ainda assim podem ser considerados os “principais formuladores e intérpretes da cultura histórica de uma sociedade” (FLORES, 2007, p. 97), atuando em interação com demais sujeitos e grupos da sociedade de múltiplas esferas sociais e

posteriormente do Estado de Rondônia, instalação de companhias rodoviárias e aviárias, entre outros. Site da Prefeitura Municipal de Porto Velho. Disponível em: <<https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/17800/a-cidade>> Acesso em: 20 de set. 2020

²³ Na obra que destaca e compila os marcos e bens históricos que compõe o patrimônio histórico material de Porto Velho, Yêdda Borzacov (2007), como historiadora, classifica seu livro como de memórias e, nas primeiras páginas, alerta: “resta-me a expectativa de que este trabalho seja um seguro e prático instrumento de consulta pronta e objetiva, aos estudiosos e pesquisadores da nossa memória regional”.

disciplinares. Deste modo, a narrativa de um povo trabalhador, de uma cidade próspera para o trabalho, de uma terra desbravada por pioneiros em uma luta pela civilização configura uma cultura histórica difundida ao longo do tempo por diversos autores, incluindo historiadores profissionais, e incorporada nos hinos do município e do estado. O jornalista e pesquisador na área de Estudos Culturais, Sandro Adalberto Colferai (2010), ao analisar as representações identitárias do hino de Rondônia, põe em discussão os hinos oficiais como uma “peça de legitimação e identificação de dada sociedade”, por ser reconhecido pela população como uma representação da forma como esta mesma se reconhece.

Assim, os hinos são compostos por elementos que buscam homogeneizar a experiência dos sujeitos em um sentimento único de pertencimento àquele lugar. Os versos do hino do município de Porto Velho destacam a implementação da ferrovia como marco inicial da povoação que daria origem a Porto Velho – “Nascestes ao calor das oficinas do Parque da Madeira-Mamoré” –, enaltecendo o trabalho dos “bravos pioneiros, imbuídos de coragem e de fé”. A cidade então é cantada como “o instrumento que energia gera, para a faina dos novos operários, os arquitetos de uma nova era” (SILVA, 1991, p. 127).²⁴

Trechos do hino de Rondônia enaltecem o desbravamento na região como determinante para a construção nacional: “Como sentinelas avançadas, somos destemidos pioneiros, que nestas paragens do poente gritam com força: Somos brasileiros!”. O trabalho, assim como encontra-se no hino do município, é o horizonte que deve guiar a sociedade: “Rondônia trabalha febrilmente, nas oficinas e nas escolas, a orquestração que empolga toda gente. Braços e mentes forjam, cantando, a apoteose deste rincão” (SILVA, 1991, p. 137).²⁵

É possível identificar nos hinos três pontos importantes da cultura histórica: a exaltação do trabalho como elemento civilizatório, determinante para o desenvolvimento eminente, desejável e infinito; esse mesmo trabalho parece nascer a partir do momento de chegada dos colonos, ou ter sido melhor estruturado e racionalizado com a presença destes, legitimando a colonização destes primeiros desbravadores e pioneiros; e a ausência de conflito nesse processo entre culturas diferentes, nativos e estrangeiros, construindo uma representação no hino livre

²⁴ O hino do município de Porto Velho foi escrito pelo cronista e membro da Academia de Letras de Rondônia (ACLER) Cláudio Batista Feitosa, em 1983.

²⁵ De acordo com Sandro Adalberto Colferai (2010, p. 340-341), o hino de Rondônia, conhecido por “Céus de Rondônia”, tem origem no poema de Joaquim de Araújo Lima chamado “Céus do Guaporé”, escrito na década de 1950 e posteriormente musicado por José de Mello e Silva. A canção foi oficializada pela constituição estadual como hino com a implantação do estado de Rondônia, em 1981.

de contradições e rupturas na tentativa de “representar posições antagônicas como convivendo de forma próxima e amistosa.” (COLFERAI, 2010, p. 342).²⁶

É de se notar que na breve história da cidade no site da Prefeitura Municipal de Porto Velho, para além dos conflitos políticos pouco detalhados, é pontuada a tensão entre os representantes da ferrovia Madeira-Mamoré e as lideranças regionais, ao relatar o “Questionamento e enfretamento entre as partes, os quais persistiram até 1931, ano no qual o governo federal brasileiro assumiu a administração da Madeira-Mamoré”. Ou seja, o conflito é retomado quando se trata de construir um entendimento de que tais tensões contribuíram para a formação histórica e das particularidades daquela região.²⁷

Isto posto, as mídias (como o site oficial da prefeitura) e os hinos oficiais endossam uma cultura histórica em que o conflito é inexistente, ou, quando algum é explicitado, como necessário e superado em prol do desenvolvimento da região e do país. Essa abordagem também parece ter uma influência na historiografia com o ainda tímido número de investigações científicas que direcionam o olhar para os marcos da cidade/estado e problematizam suas relações sociais, como propomos assim fazer nesta Dissertação sobre o cotidiano dos trabalhadores da Madeira-Mamoré.

Conforme Valdir Souza (2011), consideramos a construção de uma região e sua memória como resultado de conflitos de classes, grupos e etnias nas lutas pelo poder, principalmente no âmbito simbólico. Nesse sentido, as perspectivas das regionalidades fazem parte das reflexões da cultura histórica e possibilitam a melhor compreensão, por parte dos historiadores, das realidades e acervos documentais, conforme salientou Elio Flores (2007, p. 85).

Os conceitos de região, espaço e território dentro da área de concentração de cultura histórica exigem uma discussão aprofundada que ultrapasse uma “territorialidade físico-natural”, segundo alertou Rosa Godoy Silveira (2007, p. 39). E assim nos propusemos a discutir os embates entre os migrantes na região do alto Madeira, especificamente no complexo da ferrovia originário da cidade Porto Velho, pois que “não há Cultura Histórica desterritorializada, seja o território compreendido como domínio seja como apropriação simbólica”.

²⁶ As análises de Colferai (2010) sobre o hino de Rondônia abordam uma região já nos anos de 1950, conhecida como um dos pontos de fronteira de colonização amazônica, com variadas levas migratórias para além da gerada pela construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Portanto, são mais culturas diversas em contato que fizeram surgir disputas “no campo simbólico em busca de legitimação cultural”.

²⁷ Site da Prefeitura Municipal de Porto Velho. Disponível em: <<https://www.portovelho.ro.gov.br/artigo/17800/a-cidade>> Acesso em: 20 de set. 2020

Ainda segundo Rosa Godoy Silveira (2007, p. 43), toda cultura implica em demarcações de espacialidades, em “espaços de sobrevivência” nos quais os grupos sociais “se localizam, se situam, ocupam posições, defendem-nas ou lutam por elas”. Ao analisarmos o cotidiano dos trabalhadores da Madeira-Mamoré, questões importantes serão destacadas na estruturação do trabalho na região promovida pela companhia e empresa construtora. É a partir de tais questões que buscaremos compreender o papel e articulação dos agentes envolvidos para o entendimento da perspectiva de regionalidade como uma construção histórica e simbólica.

Utilizando-se dessa cultura histórica para investigar sobre o cotidiano e tentar desmistificar abordagens conciliatórias, de pacifismo e heroísmo, o norte de compreensão que optamos conflui na história social, em particular nas discussões de história social do trabalho, que se demarca com uma nova postura historiográfica frente à historiografia tradicional. Esta concepção acredita na tomada de consciência de que os comportamentos e realidades sociais não se conformam mais ao confinamento de modelos e estruturas preestabelecidas, mas fundamentalmente na ação dos sujeitos históricos, em particular das classes e grupos sociais subalternizados.²⁸

A disseminação da cultura histórica amplificada pela escrita e mídias – sites, blogs, redes sociais e produções televisivas²⁹ – também contribui para que nossa escolha seja alinhar essa pesquisa à área de concentração da Cultura Histórica no diálogo com a compreensão da formação das regionalidades, no intuito de promover a operação histórica de analisar as experiências históricas com o rigor técnico-metodológico que a disciplina exige. Com isto, “a aposta epistemológica pela cultura histórica remete à construção de um campo de lutas dos historiadores” (FLORES, 2007, p. 94), no qual nos inserimos ao olhar para os feitos e fatos da história do cotidiano dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré com o intuito de buscar compreender a complexidade de aspectos que muitas vezes estão sedimentados na memória

²⁸ Tomamos por empréstimos as considerações de Hebe Castro (1997) a respeito da História Social.

²⁹ No Brasil, a partir da segunda metade da década de 1980, temas relacionados à história e à identidade brasileira são gradativamente abordados nas produções audiovisuais. Nesse contexto, o romance *Mad Maria*, de Márcio Souza, foi adaptado para o formato de minissérie de mesmo nome, produzida pela Rede Globo. O projeto de adaptação havia sido pensado entre 1980 e 1981 para comemorar os 20 anos da emissora, em 1985, mas não obteve tecnologia suficiente para assegurar sua produção, cancelando sua elaboração e exibição para a comemoração dos 40 anos da emissora, em 2005. Gravada em locações na cidade de Porto Velho, descendentes dos trabalhadores da ferrovia e parte da população se envolveram nas filmagens. Sobre a minissérie, ver as discussões levantadas nos artigos: PAIVA, Ana Carolina Monteiro. Os barbadianos e indígenas na minissérie *Mad Maria* (2005). In: **III Congresso Nacional de Educação para as Relações Étnico-Raciais: Igualdade social no ambiente escolar**. Anais eletrônicos. Ano III. V. 01. Campina Grande: EDUFCEG, 2016; PAIVA, Ana Carolina Monteiro. O ensino de História a partir da minissérie *Mad Maria* (2005). In: Regina Coelli Gomes Nascimento; Rozeane Albuquerque Lima. (Org.). **Artes de ver, fazer e escrever histórias III - Fontes históricas: narrativas de ensino de História**. 1. ed. Campina Grande: EDUFCEG, 2019, v. 3.

social e que incidem diretamente na reprodução das formas de opressão e exploração existentes no presente.

Para tanto, o diálogo com alguns referenciais teóricos nos parecem promissores. Na historiografia anglo-saxônica, a aproximação com a antropologia levou à configuração de uma “história vista de baixo”, defendida por Edward P. Thompson (1966) no artigo *The history from below*, e que, gradativamente, foi ganhando espaço na historiografia, criando uma “tradição marxista britânica” de história social do trabalho, com fortes influências no Brasil, ao colocar experiências e cultura no cerne das análises sobre ação social, e, posteriormente, o desenvolvimento de estudos sobre as experiências das pessoas “comuns” e de suas reações a estas experiências.³⁰

No panorama da historiografia brasileira, Hebe Castro (1997) evidencia que uma das áreas que têm concentrado significativos números de pesquisas é a história social do trabalho. Organizada entre 1950 e 1960, o eixo das principais universidades de São Paulo foi marcado pela influência das abordagens econômicas e sociológicas ao estilo dos *Annales*, desenvolvendo pesquisas nos campos da história social da escravidão, história social do trabalho, movimento operário. Para a autora, um dos pontos em comum na abordagem destes trabalhos tem sido a tendência de voltar o olhar para o movimento operário e à noção de marginalidade social no contexto urbano, além das formulações mais recentes sobre a vida cotidiana, cotidiano operário e identidades sociais, colocando inclusive como questão o próprio processo histórico de construção de uma identidade operária não mais entendido como consequência automática do processo de industrialização.

Com estas aberturas para se pensar as fontes e novas áreas que permitem explorar as experiências históricas, esta pesquisa se direciona a trazer para os estudos sobre a ferrovia Madeira-Mamoré 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).

Uma outra questão ressaltada por Jim Sharpe (1992) diz respeito à conceituação de quais sujeitos seriam de “baixo”, até onde esse “baixo” deve ser colocado, preocupação esta que consideraremos ao fazer as devidas investigações. Também ponderamos as colocações do autor sobre Peter Burke, quando este afirma que a expressão “história vista de baixo” implica em

³⁰ À medida que estes debates passam a ganhar fôlego dentro da historiografia, novas metodologias surgem no sentido de se reavaliar quais fontes utilizar para dar voz a essas pessoas comuns. Assim, Castro (1997) relata o uso antropológico de fontes ligadas à repressão, como processos inquisitoriais, inquéritos policiais, processos judiciais, além de sugerir novos métodos de leitura, tratamento das fontes e combinação com fontes qualitativas para produzir resultados mais expressivos.

pensar que há algo acima para ser relacionado. A história das pessoas comuns não pode ser dissociada de elementos mais amplos da estrutura social e do poder social, chamando atenção para os perigos de se cair em algo como uma fragmentação do conhecimento histórico e despolitização da história. Para isto, as discussões desta pesquisa serão feitas considerando as conjunturas e condicionantes políticos, econômicos e sociais do início do século XX, não apenas a nível nacional, como também a questão da entrada do capital estrangeiro e grandes empreendimentos ferroviários ligados diretamente à América Latina e experiências das relações de trabalho na Amazônia.

Muitos escritos e a própria cultura regional parecem evidenciar a história dos construtores da ferrovia, referenciados como “pioneiros”, considerando engenheiros, médicos, empreiteiros, dirigentes e diversos empregados. Tal perspectiva marginaliza um contingente diverso de trabalhadores que não participaram da atividade intelectual de planejamento, mas ingressaram na construção e funcionamento da ferrovia na execução do trabalho. Do primeiro grupo (médicos, empreiteiros, engenheiros etc.), geralmente à frente do empreendimento, os nomes acompanham as fotografias e registros. Sobre os demais trabalhadores, é preciso empenho para proporcionar maior visibilidade às suas narrativas e discutir o papel que desempenham nas relações sociais ali constituídas, justamente para que não se reproduza uma história da ferrovia pautada apenas sobre superficiais noções de heroísmo e pioneirismo daqueles que exerciam poder no topo da hierarquia: a história do trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré envolve não somente os engenheiros-chefes, empreiteiros e autoridades políticas que se colocam à frente do empreendimento, mas também e fundamentalmente diversos trabalhadores da manutenção e funcionamento das caldeiras e escondidos nos últimos vagões (*ver imagem 1*).



IMAGEM 1. Percurso de trabalhadores, empreiteiros e autoridades brasileiras na locomotiva em trecho concluído. À frente, é possível identificar o engenheiro-chefe P. H. Ashmead, os empreiteiros Robert May e Arthur Jekyll. Ao fundo, trabalhadores dividem espaço na manutenção da caldeira e no último vagão. Foto de Dana Merrill. (1909-1910). Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

Dessa forma, cientes dos pertencimentos destes sujeitos a estruturas mais amplas de poder, investigaremos os modos de constituição de coletividades e agrupamentos e formas de sociabilidades constituídas por homens e mulheres reais em meio ao processo de construção de uma ferrovia empreendida por uma empresa de capital estrangeiro na região amazônica brasileira. Analisaremos a atuação dos “trabalhadores”, “imigrantes”, “nordestinos”, em um sentido de blocos/grupos, como também traremos para dentro do texto as memórias dos trabalhadores Hugo, Trivério, Eron, Manoel, Henry, Benigno, Frank, Guilherme e muitos outros que deixaram seus relatos escritos. Com isto queremos falar sobre os trabalhadores evitando cair em generalizações que, por vezes na historiografia, não respeitam a diversidade e complexidade de suas experiências. Discutiremos, assim, as relações entre trabalho e formação do cotidiano neste canto da Amazônia do início do século XX.

Analisando o panorama da produção histórica nas últimas décadas, Adalberto Paz (2014) aponta que a historiografia da região Norte esteve por muito tempo entre as mais conservadoras a nível nacional. Por “conservadoras”, o autor se referiu a “uma historiografia que se limita a narrar o processo histórico como expressão *unicamente* da vontade dos

tomadores de decisão, das elites econômicas e políticas, das autoridades públicas e privadas” (PAZ, 2014, p. 1).

No final do século XX, há a formação de um grupo de pesquisa sobre História Social da Amazônia, com um recorte para os estudos no período colonial e imperial, no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA, ligado à Universidade Federal do Pará. Segundo Paz (2014, p. 2-3), este grupo se consolidou e promoveu “um impulso notável às pesquisas que valorizavam vivências e conflitos dos mais diversos personagens e suas coletividades na região entre os séculos XVI e XIX”.

Na conjuntura dos anos 2000 até os dias atuais, também se faz notar o desenvolvimento de pesquisas na área de história do trabalho na Amazônia, como também pesquisas com temáticas que se entrecruzam com os mundos do trabalho na Amazônia, mas que não reivindicam o pertencimento nesta historiografia. Nestes dois grupos de pesquisas identifica-se como temas principais: trabalho e natureza (seringueiros, castanheiros, garimpeiros, trabalhadores agrícolas, trabalhadores de embarcações, artesãos, pescadores), trabalho e imprensa operária, trabalho infantil, trabalho industrial, trabalho e migração, e por fim, trabalhadores urbanos (nos portos, fábricas, cotidiano e sociabilidade operária). Estas pesquisas abrangem principalmente o recorte temporal do século XIX e XX.³¹

De um modo geral, o panorama é positivo por constituir uma ampliação das experiências de trabalho para além do eixo de pesquisas promovidas no Rio de Janeiro e São Paulo, considerando as pesquisas específicas dessa perspectiva e as que fazem intersecções das relações de trabalho com outros aspectos, que potencializam e fortalecem a produção acadêmica a respeito da região Norte do Brasil.³²

Partindo dessa perspectiva social, temos em mente que o recuo em busca de reconstituir uma experiência das classes sociais subalternas pode tornar a possibilidade de fontes mais restrita, além de também exigir uma metodologia específica no tratamento dessas fontes. No caso desta investigação, foram utilizados jornais, processos judiciais, relatórios de engenheiros e médicos-sanitaristas, fotografias e uma série de documentos oficiais da Companhia Madeira-Mamoré. Apresentemos os dois principais centros de documentação onde foi realizada parte da pesquisa e que contêm as principais fontes para a análise.

³¹ Atualmente há três grupos de trabalho sobre “Mundos do trabalho” nas universidades federais da região Norte: no Amapá, Amazonas e Pará. A atuação destes grupos junto ao GT Mundos do Trabalho da ANPUH em reuniões e organização de eventos fortalece esta área de pesquisa.

³² A análise desse panorama foi feita por Adalberto Paz na sessão Diálogos contemporâneos – “Os mundos do trabalho e os novos estudos em história e historiografia da Amazônia”, durante o 30º Simpósio Nacional de História – História e o futuro da educação no Brasil, realizado em Recife – PE, entre 15 a 19 de julho de 2019.

Desde 1981, o Centro de Documentação Histórica de Rondônia (CDHR) constituiu-se em um espaço destinado à preservação e manutenção de documentos de interesse histórico, com um acervo formado por livros sobre a região e pelos jornais *Alto Madeira*, *O Guaporé*, *A Tribuna* e o *Estadão do Norte*, além de revistas, cadernos, mapas e documentos referentes à ferrovia Madeira-Mamoré e a Rondônia.³³ No CDHR, para este estudo, foram catalogadas fotografias do jornal *Alto Madeira*, de 1917 a 1919, além de outros documentos, como o *Tratado de Petrópolis* (1903), mapas, lista de engenheiros contratados pela Companhia Madeira-Mamoré entre 1910 a 1911, telegramas enviados e recebidos pela Companhia, documentos pessoais dos trabalhadores, e a primeira edição do jornal *The Porto Velho Times*, precursor do *The Porto Velho Marconigram*.

Por sua vez, o Centro de Documentação Histórica do Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia, localizado também em Porto Velho, possui um acervo de documentos considerados raros desde 1912. Neste espaço foi realizado o levantamento dos processos cíveis e criminais entre 1914 a 1919 nas seções de Santo Antônio do Rio Madeira e Porto Velho, ambos locais impactados pela construção da ferrovia. Ao total, 284 fichas de resumo dos processos foram catalogadas para análise.

Paralelamente à pesquisa realizada nos acervos, foi encontrado um conjunto de edições do *The Porto Velho Marconigram*, periódico que circulava na época da construção da ferrovia e que até então a única edição existente era a primeira sob o nome de *The Porto Velho Times*, de 1909. A descoberta foi feita pelo casal de norte-americanos Rose e Gary Neeleman, que anexaram os jornais encontrados em seu livro, onde explicaram a descoberta: em 1985, durante a pesquisa para a elaboração de seu livro *Adeus, meu Sul*, sobre famílias que deixaram os Estados Unidos depois da Guerra de Secessão, entrevistaram uma senhora que mostrou uma caixa de metal que continha as dez edições do jornal. Ela relatou que

ganhara as fotos e caixa da família de um certo Oscar Pyles [...], filho de uma família confederada que saiu dos Estados Unidos em 1866 para se estabelecer em Americana [no estado de São Paulo]. Aos 27 anos, viajou para Porto Velho, no atual estado de Rondônia, e trabalhou na ferrovia (NEELEMAN, 2011, p. 22-23).

Devido à disponibilização dos jornais no formato impresso de livro pelo casal – posteriormente esses jornais foram digitalizados e disponibilizados na plataforma digital da

³³ O CDHR funciona atualmente no Palácio da Memória, no Palácio Presidente Vargas, antiga sede do governo de Rondônia na capital Porto Velho. No entanto, quando esta pesquisa documental foi realizada, o CDHR ainda estava localizado no antigo prédio da administração da ferrovia, e em meio ao processo de digitalização do acervo documental, finalizado em 2018.

hemeroteca da Biblioteca Nacional³⁴ –, suas dez edições entraram como fonte documental desta Dissertação. Diante deste *corpus* documental dos jornais, nossa atenção se pauta em compreendê-los não como “veículos neutros de informações”, mas como “instrumento de intervenção na vida social”, sem estar isolado da realidade política e social em que estão inseridos, pois são empreendimentos que reúnem um conjunto de indivíduos em projetos coletivos, compartilhando ideias, crenças e valores que serão difundidos (LUCA, 2010, p. 140).

Destarte, os jornais não serão analisados como suporte para o desenrolar de histórias e acontecimentos, mas também como objeto de estudo, analisando suas estruturas técnicas, materialidade e aspectos narrativos dos grupos envolvidos em suas produções. Logo, o jornal se mostra como uma fonte em potencial para se analisar o cotidiano durante a construção da ferrovia, devido a sua recente descoberta e disponibilização.

Além destas fontes, utilizamos jornais, documentos oficiais, relatórios médicos, mapas, fotografias, telegramas, documentos da Companhia responsável pela construção no sentido de tentar abranger o máximo possível do recorte temporal e de registros onde a presença dos trabalhadores e envolvidos com a ferrovia em Porto Velho seja notável, o que tem sido um desafio devido à fragmentação das fontes e também escassez de documentação, o que requer paciência do historiador para “descortinar as estruturas do cotidiano” (MATOS, 2002, p. 30).

Sobre o uso de fotografias, é necessário discutirmos algumas questões. O serviço de fotógrafo foi requisitado para a construção da ferrovia, sendo desempenhado mais reconhecidamente pelo norte-americano Dana B. Merrill.³⁵

Francisco Hardman (2005) e Eduardo Oliveira (2018) analisam que fotógrafos usualmente acompanhavam os trabalhos de obras ferroviárias, portuárias, reformas urbanas e instalações fabris.³⁶ Os registros de Dana Merrill como empregado do departamento de engenharia, corrobora com os estudos de Oliveira (2018, p. 702) sobre a articulação da engenharia com a produção de vistas fotográficas dos empreendimentos ferroviários no Brasil. Essas fotografias podiam ser feitas por engenheiros como por fotógrafos contratados, que combinavam suas linguagens para o registro da “execução das obras, avaliação da integridade

³⁴ Consta a catalogação do jornal na plataforma digital, mas o acesso não é permitido. Ver o site: <<http://catcrd.bn.br/>> Acesso em: 06 de ago. 2019.

³⁵ Dana Merrill não foi o único fotógrafo contratado pela Companhia. Ao que consta, além dele houve E. M. do Berri, contratado em 1909, aos 29 anos, norte-americano; e F. B. Von Teuber, contratado em 1911, aos 30 anos, austríaco. No entanto, apenas as fotografias de Merrill sobreviveram. (List of Employees. From May 1907 to April 1912. Engineering Department. Madeira-Mamoré Railway Company).

³⁶ Esta presença se torna uma tradição a partir do século XIX, perceptível em alguns conjuntos documentais: o álbum do engenheiro ferroviário Carlos Morsing, com a estrada de ferro Baturité, no Ceará, em 1880; crônicas fotográficas de Marc Ferrez, em torno da construção da estrada de ferro Minas-Rio, em 1882; e a construção de pontes, túneis, estações na estrada de ferro Paranaguá-Curitiba, posta no tráfego em 1885.

das construções, detalhamento arquitetônico, ilustração de funcionamento de mecanismos e delimitação de fronteiras.” Mas este não foi o único aspecto da narrativa criada pelo conjunto de fotografias de Merrill.

Mais do que ter atuado como fotógrafo contratado, Dana Merrill, segundo Mariana von Hartenthal (2018), não se limitou a desempenhar seu ofício como observador alheio ao cenário que era seu objeto de trabalho, mas também como um participante da rotina dos que estavam mobilizados para os trabalhos da construção.³⁷ Dana Merrill foi contratado e enviado por Percival Farquhar para uma estadia de dois anos na construção, com um objetivo: registrar uma obra épica, moderna, que representasse o bom andamento da construção, o capital massivamente investido, os homens mobilizados e o progresso na floresta amazônica que formaria uma “documentação privilegiada do empreendimento” (GAULD, 2006, p. 195).

A preocupação da Companhia em dispor o fotógrafo com um ateliê adequado estava na incumbência da sua função. Coube a Merrill compor a narrativa de cotidiano dos trabalhos da ferrovia que a Companhia intencionava vender, tratava-se de uma propaganda do empreendimento:

Visitou-nos, hontem, o sr. Sydney Fall, em companhia do sr. Arthur Redig, seu interprete, que vieram em nome da companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que o primeiro representa, convidar esta redacção para assistir a exhibição cinematographica a realizar-se nas noites de sabbado e domingo próximos, nos salões do Theatro da Paz.³⁸

Em 1911, ao anunciar como “grandioso espetáculo” a exibição cinematográfica, o jornal *Estado do Pará* publicou um “programa” do evento, que consistia em uma lista de fotografias de Merrill desde a chegada do vapor Madeira-Mamoré, em Porto Velho, vistas do percurso pelos quilômetros, trem de inauguração de 7 de setembro, pontes, comissões de fiscalização com autoridades da ferrovia e do Brasil, e uma foto de um acampamento em Abunã (nº33). Com efeito, a crítica do jornal ressalta o tipo de trabalho que interessava ser visto e apreciado, o “trabalho inteligente” de planejamento e o “valor extraordinário da engenharia”.³⁹

³⁷ Como investigou Hartenthal (2018), Dana Merrill vendeu algumas cópias dos 2 mil registros fotográficos feitas na região para colegas enquanto estava no Brasil e depois que ele retornou aos Estados Unidos, carregando ainda alguns negativos, duplicatas e originais. Essas fotografias compõem a maioria das imagens em coleções sobre a ferrovia Madeira-Mamoré, abrigadas em instituições nos Estados Unidos e no Brasil. Com exceção de cerca de duzentos negativos de vidro e filme – agora no Museu Paulista, em São Paulo, e na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro –, a maioria das fotografias deixadas por ele na Companhia Madeira-Mamoré, no Brasil, foi perdida.

³⁸ *Estado do Pará – Propriedade de uma Associação Anonyma*, anno I, n. 248, 13 dez. 1911.

³⁹ “Vale a pena ver a Madeira Mamoré e repetir a visita, pois é empolgante aquella positiva manifestação do trabalho inteligente e do valor extraordinário da engenharia.” (*Estado do Pará*, anno I, n. 253, 18 dez. 1911).

Identificamos dois álbuns fotográficos de autoria de Dana Merrill. O álbum “*The Madeira-Mamoré in Rhyme and Blue-print*” – com poemas de trabalhadores, fotografias e um índice com as legendas correspondentes a cada registro – oferecido em 1909 como suplemento ao jornal *The Porto Velho Weekly Times*, que circulou durante a construção. E *View of reviews or scenes as seen by Engineers, Tropical tourist, Global Trotters, Knights of fortune and Tramps: Madeira-Mamoré Ry. Brazil, South America*, de 1911, que reúne cerca de 250 fotografias da construção da ferrovia com algumas legendas.⁴⁰

Atentemos para o título do segundo álbum. Em uma tradução livre, trata-se de *Visões revistas ou cenas vistas por engenheiros, turistas tropicais, viajantes do globo, cavaleiros da fortuna e vagantes: Ferrovia Madeira-Mamoré, Brasil, América do Sul*. O fotógrafo parece tentar passar no título o fio norteador do conjunto de fotografias: registros que revelam cenas rotineiras vividas por uma complexidade de diferentes homens e grupos.⁴¹ Isto porque exercendo sua função, Merrill produz uma “elaboração do vivido” que é a fotografia, em que aquele que fotografa possui o controle de um “determinado saber de ordem técnica” e realiza conscientemente ou não um “investimento de sentido” (MAUAD, 1996, p. 2-3).

As fotografias de Dana Merrill sobre a ferrovia Madeira-Mamoré têm sido geralmente utilizadas na historiografia no sentido de uma “literalidade” do real, sendo complementar à uma argumentação previamente escrita e atestando uma veracidade de fatos históricos. A partir das considerações de Lima & Carvalho (2009), nos propusemos a entender a “força representacional” da fotografia não somente como algo que reflete os interesses estabelecidos anteriormente, mas também como um elemento de “produção de sentidos” dentro de um campo de forças. A apropriação dessas fotografias, em álbuns e exposições, funcionava como marcadores sociais na construção de identidades (empregados/operários) e ideias (trabalho/cotidiano/progresso/civilização).

Dana Merrill atuou na construção de um sentido de cotidiano em que o produto foram fotografias. Usá-las sem problematizar sua construção é reproduzir uma representação da narrativa do fotógrafo sobre o que era (ou deveria ser) cotidiano. Assim, as fotografias são

⁴⁰ As fotografias que formam os álbuns são quase as mesmas, diferindo em questões de qualidade e quantidade (há mais registros no primeiro álbum). Nesta Dissertação, selecionamos fotografias do álbum “*The Madeira-Mamoré in Rhyme and Blue-print*” e do Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo por apresentarem uma qualidade maior.

⁴¹ Brevemente, as inúmeras fotos de Merrill são de grandes estruturas de ferro (pontes, vagões e galpões) em contraste com a floresta; ângulos abertos de paisagens naturais com diminutos trabalhadores em algum canto da fotografia; trilhos e vagões descarrilados; homens e mulas na lama; animais; retratos individuais e coletivos de trabalhadores, empregados, empreiteiros, autoridades brasileiras e bolivianas, índios caripunas; embarcações, armazéns, escritórios, galpões, casas, residências, acampamentos, barracões, estruturas hospitalares, cemitério; cenas de construção, caça, comemorações.

compostas por pistas que possibilitam “chegar ao que não está aparente ao primeiro olhar, mas que concede sentido social à foto” (MAUAD, 1996, p. 11-12). Utilizando as considerações de Norberto Ferreras (2006), o cotidiano desses trabalhadores, homens e mulheres, é de transformação e repetição, em que o trabalho é o elemento de coesão entre trabalhadores em condições tão distintas.

Duas concepções teóricas centrais estão interligadas e norteiam as análises desta investigação, trabalho e cotidiano. Sobre o trabalho, as discussões estão pautadas no que pode ser condensado no conceito de “relações de trabalho”, conforme caracteriza Karl Marx (2013, p. 961), em que as explicações estão ligadas a algum ângulo dessas relações instituídas nas sociedades capitalistas estabelecidas entre os que possuem os meios de produção e os que vendem a força de trabalho.

Primeiramente, essa relação é de separação entre o trabalhador e as condições da realização do trabalho, que impõe a este trabalhador a venda da sua “força de trabalho” ou “capacidade de trabalho”, ou seja, suas capacidades físicas e mentais que produz valores (MARX, 2013, p. 312).

A compra e venda da força de trabalho é estabelecida em uma “organização do trabalho”, compreendida por Christophe Dejours (1992, p. 10) como a divisão das funções de trabalho, instituição das hierarquias e estabelecimento dos ritmos e modos operatórios. Construída essa estrutura, as “relações de trabalho” também serão entendidas como os vínculos criados pela organização do trabalho, como as relações entre os trabalhadores com os cargos de hierarquia maior e/ou com outros trabalhadores fora da Companhia, podendo ser amigáveis ou conflituosas. Consideramos também as “relações sociais de trabalho” a partir de João Areosa e Tom Dwyer (2010, p. 11), em que são entendidas como “a forma pela qual os próprios trabalhadores gerem o seu relacionamento com o trabalho”.

No caso da ferrovia Madeira-Mamoré, estas relações eram desiguais porque eram organizadas de acordo com os interesses e objetivos do capital, as funções de trabalho – entre outros fatores, como nacionalidade, étnico-racial e gênero – que determinavam as “condições de trabalho”, entendidas segundo Dejours (1992, p. 25) como o ambiente físico (clima, temperatura, espaço geográfico), ambiente biológico (vírus, bactérias) e as condições de higiene e segurança nos postos de trabalho.

Olhar para as experiências de trabalho construídas por esses elementos nas diferentes formas como homens e mulheres vivem suas relações, é perceber também resistências, como as “formas cotidianas de resistência” de James Scott (2011), e acomodações que são produtos da luta de classes.

Investigar o cotidiano a partir do ângulo das relações de trabalho é uma escolha em consonância com a perspectiva de Maria Izilda Matos (2019). Em seu estudo *Cotidiano e cultura: história, cidade e trabalho*, a autora evidencia que o cotidiano do trabalho foi priorizado no movimento de recuperação das experiências históricas excluídas ou marginalizadas, uma vez que o trabalho ocupa grande parte da vida cotidiana. Em conformidade, Agnes Heller (2004, p. 32) acredita na organização do trabalho como a vida privada, lazeres e atividade social como partes “orgânicas” da vida cotidiana. Para Heller (2004), as “características da vida cotidiana” consistem em um conjunto de atividades que permitem a reprodução do indivíduo, sendo características que, por tratarem das particularidades humanas, acabam por expressar a forma como esses sujeitos pensam, agem e se relacionam na sociedade.

A retomada das experiências concretas das pessoas citada por Matos (2019, p. 22) nasce vinculada a uma “redefinição do político”, em que o campo do poder se desloca das instituições públicas e do Estado para uma “politização do dia-a-dia”. Perspectiva similar encontra-se no estudo de Sidney Chalhoub (2012), que nos orienta a pensar as formas de controle social e mecanismos disciplinares como elementos que abrangem todas as esferas da vida cotidiana dos trabalhadores. Do mesmo modo, as estratégias de dominação da vida cotidiana que visavam a disciplinarização dos trabalhadores investigadas por Maria Auxiliadora Guzzo Decca (1983) são importantes para nossa pesquisa, uma vez que a autora entende por “cotidiano operário” elementos como atividades de lazer, saúde e organização espacial com as habitações em que ocorriam resistência dos operários fora dos espaços de trabalho. Logo, os elementos que compõe o cotidiano, como o controle da instituição e circulação nos espaços de trabalho e moradia, os vínculos sociais, normas de comportamento e ações médico-sanitárias são todos construídos a partir das relações de trabalho controladoras que visam a produtividade do trabalhador.

Quando nos referimos a “cotidiano” nos propomos a divergir da noção usualmente aplicada reduzido ao sinônimo de “dia-a-dia” ou como pano de fundo para o desenrolar de acontecimentos rotineiros, como utilizada nos estudos sobre a ferrovia, em Rose Neeleman e Gary Neeleman (2011) e Manoel Ferreira (2005). Os autores se referem sobre “cotidiano dos trabalhadores” sem um ponto de discussão e análise sobre o que seria cotidiano em suas perspectivas, limitando-se a descrição não-analítica de um conjunto de questões que

consideram como cotidiano: alimentação, vestimenta, horários de trabalhos, espaços habitados, informações pessoais dos sujeitos e sociabilidades.⁴²

É Silvia Petersen (1995) quem discorre sobre o conceito de 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 “dia-a-dia” ou “vida de todo dia”. Conforme a autora, o cotidiano não se esgota pela repetição e pela rotina, é o momento de vida onde se dão as interações e subversões imprevistas. Assim, buscamos compreender a categoria de cotidiano como uma rede de relações pautadas no trabalho analiticamente significativas para ultrapassar um entendimento de cotidiano como um conjunto de características meramente fenomênicas da vida dos trabalhadores.

O estudo de Maria Inez Machado Pinto (1994), *Cotidiano e sobrevivência: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo*, consistiu em uma referência para nossas análises sobre a heterogeneidade da classe trabalhadora em condição de instabilidade de trabalho que os obrigava a um contínuo trânsito. Tal qual em São Paulo, também identificamos na ferrovia Madeira-Mamoré que “A imensa corrente imigratória favoreceu mais, nos seus primeiros tempos, a pobreza do que propriamente a prosperidade dos imigrantes” (PINTO, 1994, p. 37). E lá como cá, a criação de redes de sociabilidades consistiu como uma das formas de sobrevivência destas pessoas nestas condições adversas.

Outras categorias analíticas orientaram nossas discussões. Embora este não seja um estudo foucaultiano, recorreremos a um diálogo que consideramos fértil com Michel Foucault (1995) como referência para pensar algumas questões, como as “relações de poder”, “disciplina” e “vigilância”. A partir dos estudos do autor, entendemos “poder” como uma prática ou relações de poder disseminadas por toda estrutura social em que ninguém pode escapar a essa “rede do poder” em que se dá também uma multiplicidade de lutas e relações de força. Como um modo de organização do espaço, a disciplina constitui uma técnica de distribuição dos indivíduos a partir da classificação e hierarquização que estabelece uma relação de sujeição e docilidade dos corpos para que seja alcançada as exigências de eficácia e produção. Por fim, a vigilância configura um instrumento de controle de condutas exercido descentralizado, de forma fragmentada, disseminada e contínua em toda a extensão do espaço social. Neste sentido, o cotidiano dos trabalhadores da construção da ferrovia Madeira-Mamoré foi profundamente marcado por formas de controle social e vigilância em diversos aspectos de

⁴² No caso de Rose Neeleman e Gary Neeleman (2011), o termo integra o título do livro: “Trilhos na selva: o dia a dia dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré”. Em Manoel Ferreira (2005), o termo pouco aparece nas páginas do livro, exceto por alguns tópicos em que o autor descreve elementos de rotina.

suas vidas, incluindo a saúde de seus corpos, para fins da reprodução da ordem voltada para o atendimento dos objetivos do capital investido no empreendimento.

O uso da categoria “sociabilidades” tem sido recorrente nos estudos sobre os diferentes tipos de relações sociais. Apesar de termos ciência desse uso, optamos pela noção de “socialidade” na perspectiva do sociólogo Michel Maffesoli, objeto de discussão no estudo de Jorge Alberto Soares Barcellos (1995), em *Territórios do cotidiano: introdução a uma abordagem teórica contemporânea*. Para Maffesoli, o cotidiano é o lugar da “socialidade”, compreendido pelas astúcias, relações mais íntimas, a celebração conjunta de datas, a congregação em momentos religiosos e esportivos e as organizações sociais que representam a vida e fecundidade. O autor coloca de lado o que chama de “grandes valores burgueses”, como o trabalho, em busca de “pequenos nada da vida” que considera como uma potência de significados muitas vezes observados superficialmente. Nesse sentido, Maffesoli atua com o que Petersen (1995) se refere por “desconfiança da excessiva teorização”, propondo retomar para análise o senso comum expressos por socialidades. Para nossa investigação, utilizamos da concepção de socialidades para valorizar aspectos das relações sociais do cotidiano negligenciados, mas mediando com um dos elementos centrais analíticos, o trabalho.

Para pensar espaço, território, local e espacialidades na organização da estrutura de trabalho e moradia implementada pela Companhia construtora, recorreremos às reflexões de Danielli Colucci e Marcus Souto (2011), em que o espaço se configura na interação entre os homens e o meio físico, no movimento de apropriação dos recursos e produção e reprodução da existência. Território constitui no estabelecimento de relações de poder institucional sobre o espaço, que determina as dinâmicas sociais. O local remete às especificidades e vivências próprias do lugar entre os sujeitos. E, por fim, espacialidades são entendidas como formas de reconstrução da existência e modos de vida.

Toda pesquisa é feita de escolhas e direcionamentos para que se possa realizar uma investigação acadêmica consistente e compromissada com o rigor científico. Nossas ponderações são feitas considerando um recorte temporal, espacial e de sujeitos.

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 região, atuando nos serviços iniciais de desbravamento e abertura do caminho. Em 1919, há a primeira mobilização grevista dos trabalhadores gerais de Porto Velho, contando com a categoria dos trabalhadores da ferrovia pela redução da jornada de trabalho. Além disto, trata-se do ano em que 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.⁴³

O recorte espacial da nossa pesquisa 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 e que movimentava a circulação dos trabalhadores. Nossas análises se centram principalmente dentro de um espaço limitado em Porto Velho, local de maior implementação da estrutura da ferrovia. A esse espaço chamamos de “cidade-empresa”, “complexo central”, “complexo administrativo da ferrovia”. Porém, como a construção da ferrovia está imbrincada com o nascimento da cidade de Porto Velho, em alguns momentos será preciso contextualizar ou falar brevemente dos aspectos sociais e políticos da cidade para que possamos seguir com nossas análises.

Também é preciso explicitar sobre quais sujeitos estamos investigando. Quando falamos “trabalhadores” ou “trabalhadores da ferrovia” estamos falando de homens e mulheres que desempenharam uma função durante a construção ou funcionamento e manutenção da linha férrea. Ainda dentro do que entendemos por “trabalhadores da ferrovia”, discutiremos a distinção entre empregados e operários para compreender as desiguais condições de vida e trabalho, mas que se congregavam com o vínculo de trabalho que havia com a ferrovia. Quando trazemos outros tipos de trabalhadores, como autônomos, carroceiros, lavradores, agricultores e comerciantes (os quais chamamos de “trabalhadores gerais”) é apenas nos casos de relações sociais entre os trabalhadores da ferrovia e demais categorias de trabalhadores sem vínculo com a ferrovia.

Sobre os capítulos, a primeira parte dos seus títulos são versos de poemas que tomei emprestado do trabalhador que assinou com o nome 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 Neeleman (2011). A ideia foi conciliar uma percepção nas próprias palavras do componente principal desse estudo, os trabalhadores, com a proposta de investigação de cada capítulo.

⁴³ Conforme relata Cândido (2007), devido à falência declarada por Percival Farquhar, os acionistas ingleses passaram a administrar a partir de 1919 não apenas a ferrovia, mas também os seringais pertencentes à Companhia.

Desse modo, analisaremos a 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. Sobre os espaços e relações sociais dos trabalhadores, discutiremos a organização espacial a partir dos espaços de trabalho, moradia e agrupamentos que se tornaram bairros; as relações sociais a partir dos jornais; e as socialidades entre os trabalhadores da ferrovia na interseção com a cidade e habitantes de Porto Velho. Nos conflitos e instituição da ordem, investigaremos as normas de conduta, aparatos de controle, natureza dos conflitos – hostilidades, desentendimentos, brigas, roubos e furtos – e participação dos trabalhadores da ferrovia na atuação e mediação da Justiça Pública. Por último, na disciplina sanitária dos corpos e mentes pautaremos nossas reflexões finais sobre as condições sanitárias, doenças, medidas profiláticas, atuação da estrutura médico-sanitária estabelecida pela Companhia e poderes regionais e nacionais e impactos da produtividade do trabalho nos acidentes de trabalho e na saúde mental. Ao longo das análises de cada elemento pontuado, compreenderemos o cotidiano como local de práticas de dominação, do exercício de mecanismos disciplinares, de lutas de classes, de resistência e de redes de solidariedade que, para Petersen (1995), atribui à vida cotidiana o caráter político.

2. “BEM VINDOS, INSANOS ESTRANHOS”: ESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE TRABALHO

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*

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. Este empreendimento movimentou um grande contingente de homens e mulheres atraídos por grandes promessas de riqueza e progresso, fórmula continuamente aplicada nas grandes construções que se repetem na região amazônica ao longo das décadas. Assim, antes de uma história da ferrovia, este é um estudo sobre o cotidiano estabelecido aos e pelos trabalhadores dessa ferrovia, construído por pilares da exploração sistemática da força de trabalho, formas de controle social e manutenção da saúde de corpos e mentes para a execução do empreendimento.

Conforme referido anteriormente, a proposta de uma ferrovia nesta região, em território brasileiro, foi retomada no início do século XX. As relações econômicas globais, mobilizadas pelas expansões imperialistas, ligavam áreas produtoras de bens primários a um porto, que, por sua vez, enviaria estes recursos para as zonas industriais e urbanas de outras partes do mundo, estimulando o desenvolvimento articulado de formas subordinadas e dependentes dos países periféricos ao capitalismo global, cujo centro se localizava nos países industrializados do Atlântico Norte.

O estabelecimento de inovações tecnológicas, visando uma conexão produtiva e comercial sob a égide do capital industrial, produziu também significados novos enquanto símbolos da emergente modernidade e progresso, noções que potencializam os discursos políticos entre os séculos XIX e XX tanto nos países centrais quanto em meio às elites e classes dominantes dos países periféricos. 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).⁴⁴

É no início do século XX que surge o conceito de imperialismo, através de uma concepção marxista voltada para analisar “as relações entre os Estados através da evolução do capitalismo industrial e suas formas de inserção em países não industriais” (GARCIA, 2009, p. 16). Esse capitalismo compelia as nações industrializadas para a concorrência na busca de mercados fornecedores de matérias-primas e consumidores de seus produtos industrializados, o que conseqüentemente levava à formação de monopólios ao mesmo tempo em que se concentrava a produção e o capital.

Nesta perspectiva, Ellen Wood (2001, p. 13) discorre sobre as formas de exploração do trabalho compreendidas em meio ao processo de expansão do capitalismo por todos os continentes, através da “eliminação, superação ou metamorfose” das formações sociais anteriores, estabelecendo novos padrões de exploração do trabalho em escala global, centrados no mais-valor (mais-valia)⁴⁵, o que não elimina, mas combina formas de superexploração da força de trabalho em suas áreas periféricas. O imbricamento dessas concepções caracteriza a virada do século XIX para o século XX como a era do triunfo do capital.

Ana Cristina de Oliveira Garcia (2009) analisa o desenvolvimento e entrada do capital estrangeiro nos países da América Latina, situando 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, mantendo-se dependente e subordinado aos ritmos e interesses do capital externo. Sua condição era distinta dos países da África e da Ásia, onde o colonialismo se efetivou sob forma de dominação política direta, mas seu acomodamento em terras brasileiras impediu o desenvolvimento de um setor industrial competitivo próprio em escala internacional, o que acabava por abrir 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

⁴⁴ Para Gonçalves (2017, p. 53), a construção de uma via de acesso a partir da ferrovia também era uma solução conveniente para o Brasil no sentido de abrir uma nova rota de acesso ao Mato Grosso, o que era até então feito quase que exclusivamente pela bacia do Prata, navegando-se o rio Paraguai. A Guerra do Paraguai obstruiu este caminho e se encarregou de tornar evidente ao governo imperial brasileiro toda a importância política e estratégica de uma nova ligação, desta vez navegando-se os rios Madeira, Mamoré e Guaporé”.

⁴⁵ Tradicionalmente, em língua portuguesa utilizou-se o termo “mais-valia”. Recentemente, sobretudo a partir das traduções diretamente dos originais dos textos de Marx e Engels, feitas, sobretudo, pela Editora Boitempo, tem se estabelecido o uso do termo “mais-valor”, que seria mais preciso em seu significado.

estabelecido através de concessões emitidas pelo governo federal, abrindo brecha para a inserção de capital estrangeiro. Heloisa Cruz (1990, p. 12) vê nesses espaços de investimento de capital de infraestrutura que as “atividades de serviços” eram criadoras de “um novo espaço de subordinação do trabalho”.

Conforme Lucas Mariani Corrêa (2017), havia uma conjuntura política e econômica brasileira que favorecia a implantação das empresas de capital estrangeiro no país, principalmente nos anos finais de 1890 e década de 1900, início da República. A ocupação de espaços longínquos foi retomada na argumentação de interligar as regiões por meio do transporte e comunicação, com ferrovias e telégrafos, em prol do desenvolvimento econômico de beneficiamento da agricultura de exportação. Dentro dos projetos de infraestrutura, a presença e história das ferrovias no Brasil remonta à promulgação por lei para a permissão da construção pelas companhias, como discorre Ana Lúcia Duarte Lanna:

As linhas construídas ao longo das duas primeiras décadas de investimentos ferroviários no Brasil (1850/1860) eram, em sua maioria, de capital inglês e localizaram-se na Bahia, em Pernambuco, no Rio de Janeiro e em São Paulo, consolidando uma visão de ocupação e desenvolvimento do território (...) (LANNA, 2005, p. 8).

Francisco Foot Hardman (2005, p. 109) utiliza um trecho do conto *Evolução*, de Machado de Assis, escrito em 1884, para discutir como o referido projeto de implementação de ferrovias não se limitava a inserir no país noções vagas de modernidade e progresso, construídas pelos países industrializados do Atlântico Norte, mas também de promover a expansão das linhas férreas pelo vasto território brasileiro para integrar entre si suas diferentes e longínquas regiões, e elas com o mundo: “O Brasil é uma criança que engatinha; só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro”. Para Hobsbawm (2000), o ponto principal é que os Estados Unidos do século XIX eram vistos – e se viam – como uma economia capitalista que, através de seus investimentos, proporcionariam desenvolvimento e racionalização dos recursos produtivos de um outro país.

Neste contexto, a ferrovia Madeira-Mamoré foi uma das iniciativas desse projeto maior de modernização, mas não a primeira. Além das ferrovias localizadas na Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, duas importantes companhias ferroviárias responsáveis pela construção e operacionalização figuravam em território brasileiro, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a *Brazil Railway Company*.⁴⁶ A primeira era formada principalmente por capitais

⁴⁶ Até final de 1917, existiam no Brasil 27.609 quilômetros de estrada de ferro, dos quais 14.730 eram de propriedade da União, pertencentes os restantes aos Estados ou a particulares. Das administradas pelo país,

nacionais, enquanto a segunda constituía um conjunto de empresas controladas pelo empresário norte-americano Percival Farquhar na região sul do Brasil.⁴⁷

Do edital de 1905, organizado pelo governo brasileiro, coube a concessão para Joaquim Catrambi, mas “Quem a iniciaria seria Percival Farquhar, oito meses antes de adquirir o contrato de Catrambi, o que faz acreditar que realmente havia aquele compromisso particular” (FERREIRA, 2005, p. 196). Por esses meios, a responsabilidade da construção passou a Percival Farquhar, fundando em 1907, em Portland, 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 sua conclusão.

Logo, em 1907, iniciou-se a que se tornaria a efetiva tentativa de construção da Madeira-Mamoré. Em 1908, foi alterado o que havia sido disposto no *Tratado de Petrópolis* a respeito do ponto inicial da ferrovia. Joaquim Catrambi, em artigo escrito para o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, defendeu a alteração para que o ponto inicial fosse Porto Velho (*ver mapas 1 e 2*). Entre os motivos para justificar esta mudança está a localização geográfica de Porto Velho, mais alta do que Santo Antônio, e, portanto, menos propícia a alagamentos nas épocas chuvosas e de cheias dos rios, o que consequentemente amenizava as péssimas condições sanitárias conhecidas na localização anterior. Assim, Santo Antônio, em comparação a Porto Velho, representava os fracassos das tentativas anteriores de construção, uma cidade com tendência à putrefação e ao abandono, enquanto Porto Velho seria erguida pelo capital estrangeiro, por uma empresa privada, aos moldes de um discurso republicano, 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. Sua primeira atividade empresarial no Brasil ocorreu em 1904, com a fundação da *Rio de Janeiro Light & Power*. Liderando a retomada da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, Farquhar consistia naqueles homens que eram especuladores, prontos para seguir em direção do dinheiro grosso, onde quer que ele pudesse ser encontrado:

constavam: E.F. Central do Brasil, E.F. Oeste de Minas, E.F. de Itapura e a Rêde Cearense. (Viação férrea do Brasil. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 111, 13 jun. 1918, p. 02).

⁴⁷ Em 1914, Percival Farquhar perdeu tudo o que tinha no Brasil às vésperas da Primeira Guerra Mundial, já que dependia da circulação e investimento de capital estrangeiro, principalmente europeu. Segundo Manoel Ferreira (2005), seus últimos passos podem ser vistos em 1942, quando perde suas Companhias para a recém-criada Companhia Vale do Rio Doce e, dez anos depois, para o Banco do Brasil.

Nenhum deles tinha ou poderia ter escrúpulos de forma excessiva, numa era e numa economia onde fraude, suborno, calúnia e, se necessário, revólveres eram aspectos normais da competição. Todos eram homens duros e todos olhariam as questões concernentes à honestidade de suas atividades como sendo consideravelmente menos relevantes para seus negócios do que sua esperteza. (HOBSBAWM, 2000, p. 159)

Segundo José Augusto Drummond (2013), discorrendo sobre *Railroaded: the transcontinentals and the making of modern America*, estudo de Richard White (2011), havia uma conjunção de “otimismo tecnológico e modernizador”, patriotismo de “tomar posse” de todo o território nacional, e “motivação propriamente financeira” pelo “desejo do lucro” na fase histórica econômica dos Estados Unidos conhecida como *The Gilded Age*.⁴⁸ Estas imagens eram recorrentes na arte e na imprensa norte-americana, com locomotivas cortando “terras selvagens” e explorando grandes territórios ricos em recursos naturais, nascendo assim as transcontinentais. Também correspondiam à “percepção de alguns empresários e financistas (entre os quais havia aventureiros nada refinados) de que elas atrairiam investimentos públicos e privados de grande vulto” (DRUMMOND, 2013, p. 180).

Segundo seu biógrafo (GAULD, 2006, p. 132-133), o engenheiro-empresário estadunidense Percival Farquhar investiu nesta que seria a terceira e última tentativa de construção da ferrovia Madeira-Mamoré 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”.

Era assim mais uma oportunidade não somente da expansão dos investimentos do empresário em terras brasileiras, mas também de mais uma experimentação do seu sistema de exploração através de construções, pois Farquhar tinha experiência no ramo de exploração dos serviços na América Latina, atuando dentro do jogo de interesses econômicos e políticos do continente. Junto com as experiências na Guatemala e em Cuba, agora a ferrovia Madeira-Mamoré seria o campo de experimentação dos seus métodos de sistema hierárquico de trabalho, gerenciamento, estrutura habitacional e sanitária.⁴⁹ Vejamos neste capítulo como foi estruturada a organização do trabalho no caso da Madeira-Mamoré.

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

⁴⁸ Em tradução, “A era folheada a ouro”, entre 1878 a 1889.

⁴⁹ Aproveitando-se das proposições da escrita de uma história global do trabalho, os empreendimentos liderados por Percival Farquhar, em distintas temporalidades e espaços, revelam semelhanças e distinções que resultaram em diferentes experiências de trabalho.

As referências a esse grupo aparecem nos periódicos do período como “grupo de Farquhar” ou “Sindicato Farquhar” (CORRÊA, 2017, p. 4), tendo este último o 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 desenvolvimento de base - como o extrativismo da madeira e serralherias para a venda de dormentes para ferrovia, ou para carvão (CORRÊA, 2017, p. 5).

Três meses após o início dos trabalhos de construção da ferrovia Madeira-Mamoré, em 1907, foi fundada a *Madeira-Mamoré Railway Company*, para que Percival Farquhar conseguisse assim adquirir formalmente a concessão da construção da ferrovia Madeira-Mamoré anteriormente concedida pelo governo brasileiro a Joaquim Catrambi. O capital acionário da *Madeira-Mamoré Railway Company* estava dividido entre a *Brazil Railway Company* e a *Port of Pará*, sendo Percival Farquhar “chefe do conglomerado de empresas” (FERREIRA, 2005).

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. A *Guaporé Rubber Company* operava através da empresa *Julio Muller Rubber*, na exploração da borracha e transporte de suprimentos para os seringueiros. A *Madeira-Mamoré Trading Company* atuava na Bolívia, administrando a fábrica de gelo, a tinturaria, assim como o sistema de cabos para transportar objetos de/para Porto Velho (GAULD, 2006, p. 190). A Companhia de Navegação da Amazônia foi criada para melhorar a navegação do rio Amazonas, visando aumentar as rendas do porto de Belém, administrado pela companhia *Port of Pará*, também de sua propriedade.

Frente à complexidade e amplitude deste conglomerado, para fins desta Dissertação, apenas investigamos as relações de trabalho e cotidiano da Companhia *Madeira-Mamoré Railway*, responsável pela construção da ferrovia, que, a partir de agora poderá ser referida apenas como Companhia.

O mesmo ano de inauguração da ferrovia, 1912, marca o início do declínio do principal produto a ser escoado pela ferrovia: a borracha.⁵⁰ O rebaixamento dos preços proporcionado pela extração do produto nas colônias asiáticas é exemplar da condição de dependência econômica do Brasil aos interesses do capital concentrado nas potências do Atlântico Norte. A partir de então, os comerciantes do vale do alto Madeira e a Companhia entraram em conflito devido às tarifas da ferrovia que continuavam as mesmas para poder operar as manutenções do trajeto, mas que, com a queda do valor da borracha, eliminavam as porcentagens de lucro dos comerciantes.⁵¹

Mas o intuito deste capítulo consiste em analisar a construção do sistema de trabalho como elemento primordial de configuração do cotidiano dos trabalhadores da *Madeira-Mamoré Railway Company*. Para isto, começaremos com a análise do processo de recrutamento dos trabalhadores para a construção da ferrovia, com os tipos de anúncios e ofertas de salário; os fluxos migratórios, estimulados pelo recrutamento; e a divisão técnica e social do trabalho, que organizava hierarquicamente a força de trabalho.⁵²

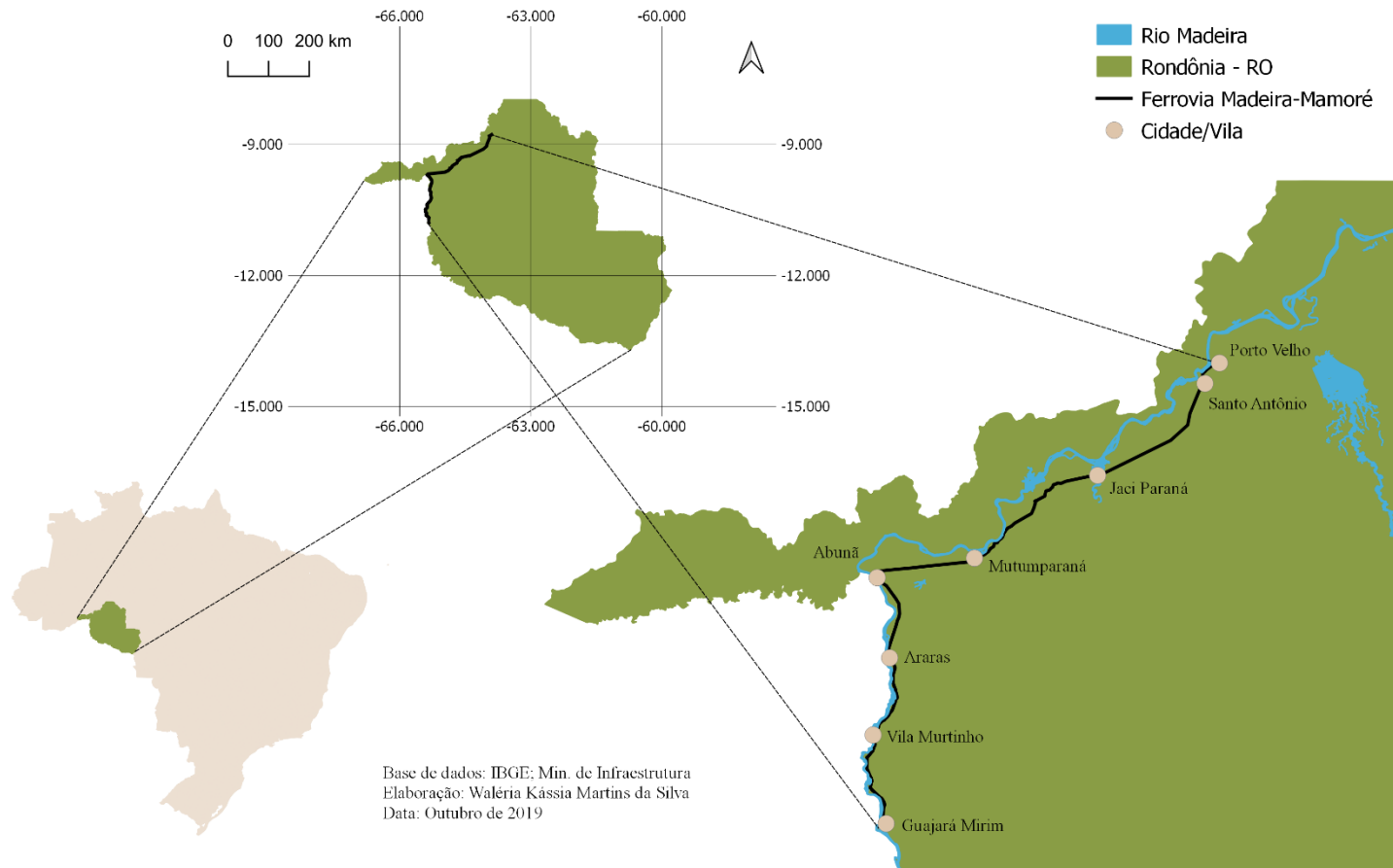
⁵⁰ Em 1876, o botânico inglês Henry Wyckam contrabandeou, pela Amazônia, 70.000 sementes de *Hévea brasiliensis* (seringueira, planta de onde se extrai o látex para a produção da borracha natural) para a Inglaterra. Isto levou ao início da plantação, em 1895, nas *plantations* asiáticas, até então domínio do Império Britânico. Os primeiros resultados logo foram perceptíveis no preço da comercialização da borracha devido à mão-de-obra barata utilizada pelos ingleses (os nativos submetidos ao domínio europeu) em comparação com a mão-de-obra do vale amazônico (o seringueiro, trabalhador “livre”, e, portanto, mais caro). Na disputa pelo mercado internacional da borracha, cada vez mais a borracha brasileira perdia espaço. Adaptado de: <<https://revistapesquisa.fapesp.br/2009/04/01/as-sementes-da-discordia/>> Acesso em: 30 de maio 2019.

⁵¹ Como pontua Hugo Ferreira (1969, p. 115), 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 também a ferrovia Madeira-Mamoré. As constantes dificuldades levaram à paralisação do tráfego da ferrovia, em 1931, passando o controle total da estrada para o governo federal que iria administrá-la, fazendo-a operar, mas ainda com prejuízos. Em julho de 1972, a ferrovia foi desativada definitivamente devido, mais uma vez, ao desaquecimento da monocultura da borracha na região, desta vez desde o fim da Segunda Guerra Mundial, e à conclusão da ligação rodoviária entre Porto Velho e Guajará Mirim. As escolhas políticas e econômicas da segunda metade do século XX e início do XXI deram prioridade a novas formas de deslocamento, com rodovias e via aérea, e nesse novo projeto nacional já não cabia, em Porto Velho, a via fluvial e linha férrea.

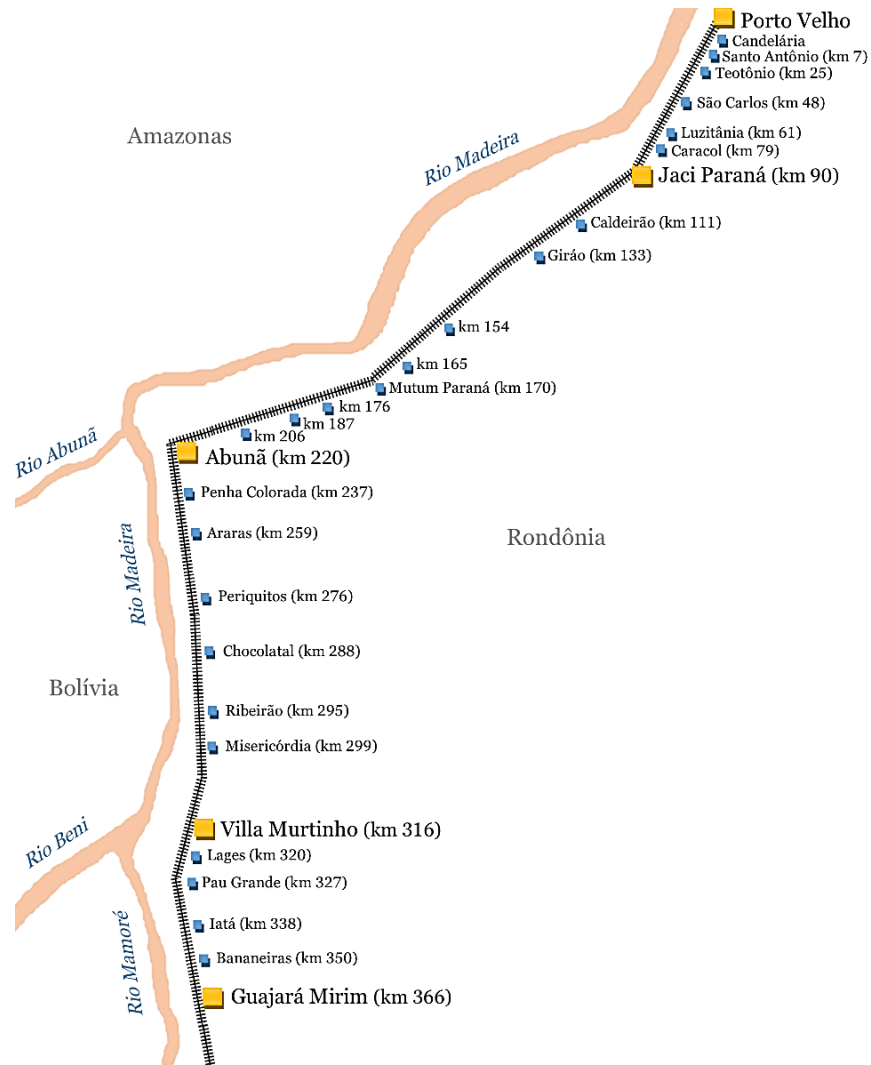
⁵² O mapa nº 2 foi elaborado pela autora a partir do cruzamento de fontes. Para isto, foram estudados mapa do progresso da construção da linha férrea, em 1910, mapa da linha férrea de 1954, informações presentes na pesquisa de Borzacov (2007) e dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Esta assimilação de dados permitiu chegar ao trajeto da estrada de ferro proposto e construído a partir de 1910 pela Companhia, e localizar as paradas, estações e agrupamentos que foram se constituindo ao longo da ferrovia até 1954, ano que identificamos o primeiro mapa a citar os pontos de parada e/ou agrupamentos. Segundo Olivar (2015), algumas dessas povoações tornaram-se distritos, como as atuais Jaci Paraná (Generoso Ponce), Presidente Marques (Abunã) e Guajará Mirim (Esperidião Marques). Com isto, é preciso atentar que nem todos os pontos

destacados estavam presentes no período entre 1909 a 1919, ou foram criados com a atividade da ferrovia. A partir de 1919, outras atividades econômicas também interferiram na ocupação do território, como os garimpos. O intuito em trazer essas informações do ano de 1954 para o mapa que elaboramos consiste em possibilitar a localização das estações, paradas, agrupamentos e quilômetros que serão citados ao longo desta pesquisa, mesmo que algumas outras não sejam citadas por não existirem ainda. *Mappa mostrando a direcção geral e progresso da construção da E. de F. Madeira-Mamoré até 31 de dezembro de 1910*, encomendado pela Brazil Railway Company, encontrado em Hardman (2005); Mapa *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. 1954*. Disponível em <<http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1954-EFMM-Madeira-Mamore.shtml>> Acesso em: 23 ago. 2020; Mapa *Grandes Regiões – Região Norte*. IBGE. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/>> Acesso em: 23 de ago. 2020.

MAPA 1. LOCALIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ. FONTE: VER NOTA 52






MAPA 2. TRECHO DA LINHA FÉRREA MADEIRA-MAMORÉ COM ACAMPAMENTOS, CIDADES E NÚCLEOS HABITACIONAIS. FONTE: VER NOTA 52



LOCALIZAÇÃO DO ESTADO DE RONDÔNIA NA REGIÃO NORTE



-  Trilhos da ferrovia Madeira-Mamoré
-  Estações e paradas
-  Acampamentos e núcleos populacionais

2.1 RECRUTAMENTO

Para organizar um exército de trabalhadores e iniciar as obras, era necessário montar uma campanha de recrutamento, promovida pelo topo da divisão do trabalho, como a 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 já tivessem experiência nos trópicos.⁵³

Segundo Ferreira (2005, p. 208), Robert H. May, Arthur B. Jekyll e John H. Randolph – este último citado por Charles Gauld (2006) como “King John” –, mais do que propriamente uma “firma de engenharia”, eram três homens que superintenderiam a construção da ferrovia, “componentes altamente especializados em construções de ferrovias na América Central” e descritos como “associados de Farquhar” (*ver imagem 2*).



IMAGEM 2. Empreiteiros e engenheiro-chefe norte-americanos da ferrovia. Da esquerda para direita: Robert H. May, Henry F. Dose (engenheiro), Arthur B. Jekyll e John Randolph (1909-1910). Foto nº 68 de Dana Merrill. Fonte: Biblioteca Digital Luso Brasileira.

⁵³ Segundo Ferreira (1969), “o mais popular deles era mr. May, mantinha contacto com todo o pessoal. Mr. Jeckey era técnico e Mr. Randolph, contabilista”. Inicialmente, apenas May e Jekyll haviam assumido o contrato, somente a partir de 1910 é que Randolph entra como sócio.

Robert May organizava os suprimentos e recrutava os operários, passando grande parte do tempo em Manaus e Itacoatiara – como mencionamos anteriormente, 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 que era a Madeira-Mamoré.⁵⁴ E por cima dessa complexa estrutura hierárquica, Percival Farquhar desempenhava sua função. “Por volta de 1908, Farquhar estava ocupadíssimo com a administração de grandes escritórios em Paris e em Londres, ligados à sua gigantesca Brazil Railway Company” (GAULD, 2006, p. 102), vivendo a responsabilidade do seu ofício traduzido no “drama do poder europeu e norte-americano” de interligar continentes e oceanos por ferrovias (HOBSBAWM, 2000, p. 20).

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.

Inicialmente, para conseguir abranger e chamar atenção de uma nova força de trabalho, foram utilizados os anúncios em jornais e, 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 pelo desejo de aventura e riquezas que as representações feitas sobre o vale amazônico no início do século XX pareciam prometer. A estes, adicionamos ainda os norte-americanos, que como discutiremos, constituíam o grupo de empregados especializados.

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

⁵⁴ Gauld (2006) ainda registra que, após a construção da Madeira-Mamoré, John Randolph voltou para Cuba, construiu e comandou uma usina de açúcar.

classe e atendimento médico inclusos, mas, em contrapartida, preferencialmente requeria um ano ou mais de experiência nos trópicos (*ver imagem 3*).

R. R. Engineers with Tropical Experience

wanted for work in Brazil, South America, consisting of Exploration, Preliminary, Location and Construction. Will last five years. Contract for one year required. All expenses, transportation down and return, medical attendance included. Six weeks' leave on half pay for every twelve months' service. None but **FIRST-CLASS** Railroad Engineers, with at least **ONE** (and preferably more) years' experience in the **TROPICS** considered.

Chief of Party	\$250	U. S. Gold.
Transitmen	\$200	U. S. Gold.
Levelmen, Topographers.....	\$175	U. S. Gold.
Draftsmen	\$150	U. S. Gold.
Rodmen	\$125	U. S. Gold.

Send stamp for details and terms to C. E. Dept.

The New York Engineering Agency

35 Warren Street **New York City**

IMAGEM 3. Anúncio para trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré. O anúncio apareceu em regulares intervalos no jornal *Engineering News*, durante 1908, 1909 e 1910. Fonte: Kravigny (1940)

Os anúncios causavam efeito, segundo o futuro escriturário Frank Kravigny: “Desde que esse ‘anúncio’ apareceu, 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).⁵⁵ Ao ver uma carta endereçada à Companhia no escritório em que trabalhava, ele imediatamente entrou em contato para tentar adquirir um posto:

Recebi uma entrevista que me permitiu mencionar, entre outras coisas, o fato de eu ter estudado espanhol na Commercial High School, no Brooklyn. [...] no dia 19 de abril assinei um contrato com a Ferrovia Madeira-Mamoré para ir ao Brasil por um ano (KRAVIGNY, 1940, p. 6).⁵⁶

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

⁵⁵ Tradução livre do original: “Ever since that ‘ad’ appeared, men had been going down into the jungles of South America – men with and without either tropical or railroad experience, and very few of them had returned alive to tell of any experience they might have acquired”.

⁵⁶ Tradução livre do original: “I was granted an interview that enabled me to mention, among other things, the fact that I had studied Spanish in Commercial High School in Brooklyn. [...] when soon after, I received this letter. [...] on the 19th of April I signed a contract with the Madeira-Mamoré Railway to go to Brazil for one year”.

convocando trabalhadores para os serviços da ferrovia, e que levaram candidatos “aos milhares às portas dos escritórios dos construtores P & T Collins na disputa por vagas” (CÂNDIDO, 2019, p. 159), onde “centenas de operários se acotovelavam diariamente na praça Walnut, em frente à sede da empresa” (CRAIG, 1947).

Assim, 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, foi a um hotel ao encontro de Utah R. Brewster, “um homem vestido numa camisola, que estava de pé diante de uma lareira, prendendo um charuto com lábios irrequietos e firmes” (TOMLINSON, 2014, p. 251). Para uma suposta entrevista de emprego, Utah Brewster fez observações esparsas, observando a “boa condição física” de Henry Tomlinson, referido como “jovem inglês”, perguntando se este bebia ou ficava nervoso quando via um “defunto”, o que já causava um estranhamento do interessado ao trabalho diante da proposta de emprego oferecida. A seguir,

Pegou um grande mapa azul, marcado com linhas brancas e falou-me da Companhia. O emprego. 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 [...] Brewster mencionou brevemente alguns nomes que chamaram minha atenção, nomes de grandes financiadores. Eles eram meus generais e eu nunca os veria. Mas a reputação deles estava parcialmente sob minha responsabilidade (TOMLINSON, 2014, p. 252).

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 dos cargos a serem ocupados.

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, afóra 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. No entanto, 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, e de seus escritórios em Nova York, Londres e Paris.

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 logo acatou o conselho, apresentando-se já na primeira leva de trabalhadores composta, em sua maioria, por brasileiros. O conselho do sr. Leão, porém, não era gratuito, já que era um agente da Companhia, motivado pelo ganho 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, por exemplo, o grego Antonio Psarudakis e outros residentes da ilha de Creta tomaram conhecimento de uma carta escrita pelo seu conterrâneo João Frangulach relatando as vantagens de trabalho na construção da Madeira-Mamoré. Logo depois, 68 gregos motivados pelo suposto sucesso de Frangulach, incluindo Antonio Psarudakis e Manuel Manussakis, se dirigiram a Lisboa para encontrar o conterrâneo e seguirem viagem para 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.⁵⁷ A

⁵⁷ 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, razão pela qual não podia mais entrar em território grego. Abandonando o serviço no Canal, chegou para a construção da ferrovia em 1910, onde teve algum tipo de entendimento com a empresa construtora e passou da função de trabalhador braçal para aliciador. Como discutiremos adiante, essa alteração de funções era rotineira dentro da organização do trabalho da ferrovia. No entanto elas acontecem dentro de um mesmo nível sem significantes mudanças no tipo de trabalho a ser exercido. No caso de Frangulach, mesmo com sua ascensão de função em questões econômicas, o serviço de aliciamento não era um serviço prestado dentro dos limites do pátio de construção da ferrovia. Ao contrário, Frangulach provavelmente passou a frequentar menos o cenário das obras da Madeira-Mamoré. O entendimento com a empreiteira foi possível devido sua experiência anterior no Canal do Panamá, pois era preferível para a empreiteira trabalhar com os homens que em já havia tido experiência de trabalho; e por, nos anos de 1910 e 1911, ter intensificado a precariedade dos trabalhadores e andamento da construção da ferrovia, amplamente divulgado, causando dificuldades para mobilizar mão de obra, o que levou a Companhia a tomar esta medida.

carta havia sido sua propaganda. Em Lisboa e pela França, Frangulach continuava o aliciamento enviando outro grego até Creta para recrutar mais trabalhadores, conseguindo desta vez 300 gregos para a construção e extorquindo auxílio para as passagens, o que o fez ganhar mais algumas libras.⁵⁸

Mas não somente caixeiros-viajantes e trabalhadores tornaram-se agentes de recrutamento. Além dos aliciadores estarem espalhados nos mais distintos pontos do globo, também estavam presentes em diferentes círculos sociais. Em 1909, no Brasil, o italiano Trivério Quinto foi abordado em um hotel por um “agente especial” da Companhia que pagou os custos de sua passagem do porto de Santos até Santo Antônio para que o italiano juntasse sua força de trabalho aos demais.⁵⁹ Desse modo, onde os familiares ou conhecidos não conseguiam ajudar, os intermediários movidos por interesses financeiros ocupavam as brechas, atuando como “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).

Estes “agentes” ou “aliciadores” também aparecem nas fontes como “recrutador de trabalho” (*labour recruiter*), como Rocha & Alleyne (2012) identificaram na atuação de um recrutador nos portos de Barbados. Na concepção de Hobsbawm (2000, p. 208), este sistema de recrutamento para trabalhos em terras distantes gerava uma ansiedade em “encher seus navios, para enviá-lo às autoridades públicas e companhias de estradas de ferro (...) que necessitavam de braços”.

O recrutamento acontecia não somente dos escritórios dos Estados Unidos e Europa, que alcançavam um determinado perfil de trabalhador, mas também 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 passajes gratis y aun entregar a los pretendientes cierta 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).

⁵⁸ Para ler os relatos de Francisco Ferreira Brandão e Antonio Psarudakis completos, ver Manoel Ferreira (1961, p.159).

⁵⁹ Aos 14 anos, Trivério Quinto deixou sua cidade natal de Turim para o mundo: “[...] alistou-se em Asmara (Eritréia), para combater. Fez a campanha da África, sob o comando de Pécori Girardi. [...] Em 1908, veio para o Brasil, passou por São Paulo e foi diretamente para Mato Grosso, até a ponta dos trilhos da E. F. Noroeste do Brasil que estava em construção. Em 1909, voltou para São Paulo [...]” (FERREIRA, 1961, p. 153).

Em 1908, segundo o engenheiro A. F. Nye (1922), era aguardada a chegada de 350 homens – 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 para estes homens foi feita ressaltando a oportunidade de trabalho e a concessão de “vantagens”, como passagens gratuitas e adiantamento do pagamento na confiança de garantir o trabalho que seria realizado.

É importante perceber como alguns anos depois a regulação entre oferta de empregos e demanda por braços constituiu cenários diferentes do início da construção, quando se precisava cada vez mais de levadas de força de trabalho para suprir os inválidos, mortos e desistentes. Assim, em 1913, quando os serviços mais intensos de exploração do território, locação e construção da ferrovia e das estações, que necessitavam de demasiada mão-de-obra, haviam sido realizados, as ações de recrutamento continuaram para a manutenção da ferrovia:

Leite de tal, contractante de serviços da estrada de ferro Madeira Mamoré, aliciou em fins de agosto, nesta capital, cerca de trinta homens para aqueles trabalhos, os quaes fez embarcar a dez de setembro no Rio Machado, com destino a Porto Velho, sendo ali entregues ao contractante José Ribeiro. Por sua vez, esse funcionário conduziu-os ao acampamento 44, distante trezentos trinta e cinco quilômetros de Porto Velho, afim de ali aguardar ordens dos chefes do serviço. E ao chegarem estas, determinaram que nada fosse feito, ficando, por isso, despedidos os trabalhadores, a quem, segundo affirmam os nossos informantes, foram negadas passagem de retorno.⁶⁰

Pensando dentro da perspectiva capitalista de que força de trabalho é necessária para a realização do capital, agora o cenário era de desperdício de força de trabalho nova 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”.⁶¹ Estes homens seguiram a pé para o Abunã, encontrando enfermidades, miséria e morte, porque dentro dessa configuração de exploração, a Companhia “só lhe oferecerá emprego se puder vender com lucro o produto de seu trabalho” (ENGELS, 2010, p. 119). O investimento da Companhia no emprego específico

⁶⁰ Nas regiões do Madeira. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano X, n. 3401, 15 out. 1913, p. 01.

⁶¹ Nas regiões do Madeira. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano X, n. 3401, 15 out. 1913, p. 01.

de operários braçais era baixo, o que facilitava sua dispensa sem acarretar maiores prejuízos.⁶²

Retomando a narrativa de Tomlinson sobre o processo de contratação, é perceptível que desde o início do recrutamento para a ferrovia, 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 a ser recrutado para a realização de uma obra de proporções colossais para o progresso humano. 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. [...] O sucesso era inerente à sua natureza impessoal. Um acontecimento de Estado. (TOMLINSON, 2014, p. 252).

Este tipo de discurso presente no relato de viagem de Tomlinson, ao abordar o empreendimento como um trabalho essencial, estava presente na imprensa norte-americana, cuja tônica dos artigos publicados não feria os interesses econômicos da Companhia nem atrapalhava o recrutamento dos trabalhadores – diferentemente do que acontecia na imprensa brasileira, chamada pelo biógrafo de Farquhar, Charles Gauld (2006), de “sensacionalista”.

A atuação da imprensa brasileira dava expressão para alguns 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, além de Gauld (2006), Nye (1922) e Ferreira (2005) também responsabilizam o suposto sensacionalismo da imprensa local no trato sobre condições sanitárias das obras: “os jornaes do Pará publicaram sensacionais artigos sobre a mortalidade nos trabalhos da construção” e “noticias foram espalhadas no seio deste pessoal” (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

⁶² “A introdução de um trabalhador representava a importância de 186\$000; a de um profissional estrangeiro, 930\$000” (NOGUEIRA, 1959, p. 38).

juntaram-se ao povo com publicações exageradas relativamente ao clima fatal e ao número de óbitos que já tinham dado na estrada” (FERREIRA, 2005, p. 210).⁶³

Os artigos de jornais que os citados autores se referem foram publicados na *Folha do Norte, Província do Pará* e outros jornais menores paraenses. Segundo eles, isso fez com que grande parte dos trabalhadores abandonassem o navio aterrorizados, recusando-se a prosseguir com a viagem. 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).⁶⁴

Estas cenas de desistência e retorno dos trabalhadores regularmente aconteceram nos anos iniciais da construção, como em 1907, quando dos 140 “caboclos” recrutados em Belém para abrir a clareira da construção, cerca de 40 abandonaram o navio em Manaus e 20 se desligaram das funções ao chegarem em Porto Velho “devido a informações sobre a letalidade da região do Madeira-Mamoré” (GAULD, 2006, p. 179). 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 veiculadas, esta restrição parece ter ajudado o empresário a recrutar para a ferrovia “centenas de caboclos – camponeses rijos e seringueiros mestiços dos arredores de Belém”. Porém, os “altos salários” pagos pela construtora do *Port of Pará* fizeram com que estes dois empreendimentos na região amazônica entrassem em disputa por força de trabalho, disputa que, independentemente de qual caminho escolhessem esses trabalhadores, apenas fortalecia os negócios de Farquhar (GAULD, 2006, p. 138).

As diferentes formas de aliciamento são imbuídas no discurso de trabalho em prol de um empreendimento moderno para vender uma “necessidade” ou “desejo”, assimiladas de diferentes formas – para uns, era a oportunidade de participar de um empreendimento pioneiro e lucrar, para outros, era a oportunidade da sobrevivência –, mas com o único objetivo de atender aos interesses do capital, que procurava regular sua relação entre demanda e oferta de força de trabalho. Em suma, foi ali estabelecida uma “relação puramente econômica”, pela qual o capitalista “não pode conceber uma relação

⁶³ Sobre as afirmações, as duas primeiras são feitas respectivamente por um engenheiro norte-americano que participou da construção e pelo biógrafo de Percival Farquhar.

⁶⁴ Lopes (1995, p. 10) analisa que “embora no início do século XX já existisse uma incipiente legislação com dispositivos trabalhistas, o Estado brasileiro não intervia na formulação de contratos entre patrões e empregados”.

com o operário que não seja a da compra-venda; não vê no operário um homem, vê mãos (*hands*), qualificação que lhe atribui sistematicamente” (ENGELS, 2010, p. 308).

O que temos então é um processo de recrutamento de força de trabalho, primeiramente realizado através de 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. Vejamos agora os mecanismos para efetivar a contratação e manutenção da força de trabalho contratada, pelos preços e nos lugares corretos.

2.1.1. Os salários

Um elemento fundamental e atrativo no processo de recrutamento consistia nos salários ofertados durante todos os meios de aliciamento. O “atrativo” também 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, em concordância com Friedrich Engels (2010, p. 121), 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 – por hora, diariamente, semanalmente, mensalmente, anualmente –, “vende-se ele mesmo, porque não é escravo de um indivíduo, é escravo de toda a classe proprietária”.

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 em terras tropicais, 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.⁶⁵

⁶⁵ 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”. Tradução livre do original: “[...] the Railway Company will pay your salary and transportation via direct route and will provide you with or pay for your necessary subsistence, lodging and medical attendance from the date of your sailing from New York until your return to the same port provided” (KRAVIGNY, 1940, p. 12).

Estampavam nos anúncios ainda os valores oferecidos mensalmente para Chefe da Divisão (*Chief of Party*), US\$250,00; Homens de Trânsito (*Transitmen*), US\$200,00; Niveladores (*Levelmen*) e Topógrafos, US\$175,00; Desenhistas (*Draftsmen*), US\$150,00.⁶⁶ Todavia não somente para os empregados especializados a remuneração oferecida era mais alta em relação ao que poderiam receber em seu país de origem. 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,⁶⁷ o que equivaleria a 12,80 shilling por dia. Não é possível afirmar que este valor permaneceu estável, mas vejamos um trecho do relato do engenheiro A. F. Nye sobre o ano de 1908: “toda a construção soffreu pela necessidade de angariar trabalhadores de valor inferior, principalmente negros das Antilhas inglesas, aos quaes foi preciso pagar altos salários diários” (NYE, 1922, p. 3). O entendimento deste relato 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 contidas nas cláusulas do contrato assinado pelo 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 ao trabalho no Brasil e 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 o despedimento (KRAVIGNY, 1940, p. 12), ou quando entendesse que seu comportamento ferisse os interesses da Companhia.⁶⁸

⁶⁶ Estes termos foram traduzidos de forma livre, exceto por *Rodmer* – função que era paga por US\$125,00 – que não conseguimos chegar a uma possível tradução.

⁶⁷ Segundo Kravigny (1940), 8\$000 equivalia a US\$2,40 (moedas de ouro americanas) por dia naquela época. Segundo 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) equivalem a 1 libra. Ainda segundo Hugo Ferreira (1969), o pagamento em libras causava reclamações por parte dos brasileiros: “(...) os nossos vencimentos e a razão era muito simples porque os comerciantes, na maioria turcos e portugueses, somente as aceitavam em pagamento a razão de 10 e 12 mil réis” (p. 61). 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.

⁶⁸ Uma vez efetuada a demissão, ao contratado seria imediatamente interrompido o fornecimento de hospedagem e assistência médica pela Companhia.

Os acordos ou contratos firmados e assinados pelos trabalhadores – como os de Tomlinson, Kravigny, Psarudakis e Brandão – assemelham-se quanto às normas e valores salariais, mas diferem-se quanto ao pagamento das viagens a ser descontado de seus salários (Tomlinson e Kravigny não arcaram com os custos); quanto às embarcações utilizadas pela Companhia para levar os empregados em primeira classe e os demais grupos de trabalhadores em navios mais precários; e da terceira cláusula sobre férias, concebível para os sujeitos que conseguiam sobreviver a um ano de trabalho na região.⁶⁹

Havia a possibilidade de os trabalhadores desertarem em prol de outras ofertas de trabalho, devido à variação dos valores de pagamento, flutuação esta principalmente sentida no salário durante os anos de construção. Segundo 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, no relatório do sanitarista Oswaldo Cruz, 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, valores que mesmo assim poderiam não ser suficientes diante da dificuldade de realização dos serviços 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, que chegou a US\$3 dólares por libra, intensificou-se a debandada para os seringais e Farquhar encontrou dificuldades para manter os operários na ferrovia:

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).

⁶⁹ Vejamos a narração de Frank Kravigny (1940, p. 168) sobre a sua experiência de poder sair de férias durante o ano de 1910: “Eu não esperava uma despedida de meus companheiros de acampamento, pois a inveja de minhas férias impedia isso. Não era muito frequente que um homem deixasse o campo em circunstâncias tão auspiciosas. 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, e uma viagem de barco de trinta dias, durante a estação do ano em que as viagens marítimas eram deliciosas”.

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 sentimentos eram os mais difusos, principalmente entre os operários. Seus salários eram consumidos através da alimentação, hospedagem, vestuário, hospital, tabaco, lavagem de roupas, apostas nos jogos de *poker*; outros conseguiam enviar parte do salário para a família. No geral, o dinheiro era destinado para a própria subsistência, e, por mais que houvesse uma ideia de encontrar riquezas ou ganhar muito dinheiro através do trabalho e altos salários entre os homens, também havia homens como 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).

Ao que corresponde ao ano de 1911, devido à súbita queda no preço da borracha para US\$1,50 dólar por libra, 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).⁷⁰ O aumento das diárias funcionava como regulagem para garantir uma força de trabalho suficiente para o andamento do serviço, aumento este que não afetava os negócios da Companhia, já que obtinha lucro primeiramente com o barateamento da mão-de-obra introduzida.

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. O fenômeno foi narrado pelo jornal *Alto Madeira*:

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 grande crise, porque com a falta de braços, a vida vai ainda mais

⁷⁰ Percebe-se que a menção sobre a variação no salário é específica sobre “trabalhadores não qualificados”, que consistiam na maioria dos homens necessários para a construção por exercerem os trabalhos braçais.

encarecer. Hoje, só se vê uma preocupação e um só interesse: os seringais. Parece, que estão todos aturdidos com a alta do preço da borracha, pensando somente nos lucros extraordinários da sua exploração, sem levar em conta as dificuldades e as surpresas de tão ingrato serviço. Não será exaggaro prevêr 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. E, eis ahi um fenômeno curioso: - com a alta rápida do preço da borracha, estamos aqui ameaçados de uma profunda crise.⁷¹

As funções de trabalho citadas pela notícia que estão se dispersando continuam a ser as menos qualificadas, porém de grande importância tanto no período da construção como de 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, movimento que se assemelha ao período entre 1890 e 1920 em São Paulo, onde o setor de serviços ou as atividades terciárias absorviam “contingentes significativos dos trabalhadores assalariados da cidade” (CRUZ, 1990, p. 12). 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 em busca de serviço para vender sua força de trabalho:

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. Parecia um excelente salário. Subi pela ferrovia, acampamentos 9, 10 e 11, não consegui emprego (...) 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).⁷²

A dificuldade antes de se dar por uma concorrência ocorria após a conclusão da ferrovia em 1912 por uma desaceleração dos serviços outrora fundamentais para a construção e muito mais árduos.

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

⁷¹ *Alto Madeira*, Porto Velho, n. 838, 5 jul. 1925, p. 01.

⁷² Tradução livre do original: “Campamento 3, no había vacantes; campamentos 4, 5, 6, 7, y 8, idem. No habaía empleos para mí. Em el 8 estaba mi primo José Cortizo, empleado en el amacen. Ganaba trescientos mil reis al mês con comida. Me parecia un excelente sueldo (...) Fui subiendo ferrocarril arriba, campamentos 9, 10 y 11, no conseguí empleo (...) después de hablar con el jefe, un norteamericano que hablaba un español bastante comprensible, conseguí un empleo de ayudante de médico. Ciento cincuenta mil reis de sueldo y comida.”.

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 “que os americanos chamavam Clerk”, ganhava 400\$000, e o Conferente “Check”, 300\$000. O que ele denomina “mensalista” representava os empregados que recebiam entre 250\$000 a 700\$000, uma alta significativa e esperada para os primeiros anos de funcionamento da locomotiva, aquecendo o comércio da região e, assim, resultando no aumento do salário. É importante perceber que este “empregado mensalista” adiantou ao capitalista o “valor de uso” de sua força de trabalho por ter funcionado antes de receber o pagamento de seu preço, portanto, ele “dá um crédito ao capitalista” (MARX, 2013, p. 321).

Com a eclosão dos conflitos da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), segundo Hugo Ferreira (1969), a Companhia implementou uma série de providências de cortes de gastos, uma delas, rebaixar em 25% do ordenado de todos os empregados.⁷³

Toda essa movimentação de um grupo de trabalhadores flutuante agindo de acordo com o preço da borracha e as variações dos salários se justificam 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, ou seja, o “salário por tempo” (MARX, 2013, p. 750), com base na produtividade, o pagamento era efetuado todo dia 15 do mês seguinte:⁷⁴

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).

⁷³ Para esta informação, o autor apenas pontua “empregados”. Como sua narrativa é memorialística e compreende um período de pós-conclusão da ferrovia, em que as distinções entre “empregados” e “operários” começariam a se transformar, não temos condições no momento de aprofundar na discussão entre trabalhadores/empregados/operários, que será vista ao decorrer da pesquisa.

⁷⁴ Como recorda Hugo Ferreira (1969), 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” (p. 61). 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 de cerca de uma polegada de diâmetro 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. Nas memórias de Hugo Ferreira: “Você, desconhecido na localidade, chegava a uma ‘fonda’ (pensão) e falava ao dono ou à dona, que queria fazer as suas refeições ali e pelo costume mostrava a sua chapa do mês. Era imediatamente aceito [...]” (FERREIRA, 1969, p. 61). Além de um sistema de crédito, era um símbolo de identificação por vínculo de trabalho com a ferrovia.

Para Hugo Ferreira (1969), este sistema de identificação funcionava sem distinções para todos, do diretor-geral/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, principalmente aos operários, que recebiam pelo serviço diário, ao permitir as cartas de crédito.

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. Apesar disto, em 1913 o cenário parecia menos caótico, com “grande seriedade em todas as transações”:

[...] um trabalhador ou um empregado que não pagasse as suas contas ao receber o pagamento do mês e, se por acaso o não fizesse e não desse uma satisfação conveniente ao credor, ficava desacreditado e até mesmo desmoralizado perante os seus próprios companheiros de trabalho. A chapa de cada um, valia por uma carta de fiança (FERREIRA, 1969, p. 45).

O sistema de concessão de crédito, até a inauguração da ferrovia, parecia estar centralizado na administração da Companhia, que detinha dessa forma um controle maior sobre seus contratados. A partir de 1912, outros estabelecimentos além dos pertencentes à Companhia também passaram a realizar este sistema de concessão de crédito para os trabalhadores. Além disso, podemos inferir que principalmente ao operário, detentor de poucas posses e comumente distinguido nas relações de trabalho por categorias pré-estabelecidas, abominava a ideia de ficar “desacreditado” e “desmoralizado” perante “seus próprios companheiros de trabalho” e o credor.

As chapas metálicas também são mencionadas nos espólios de trabalhadores, em “relações das importâncias em dinheiro e demais objectos”:

(...) consta o seguinte em um officio do Agente Fiscal de Generoso Ponce, arrecado em poder da vítima Lasly Allen, uma chapa mil quatrocentos quarenta e três, digo, mil quatrocentos quarenta e nove e mais diversos papeis (...)

(...) arrecado em poder da victima Benigno Maurios cem mil reis em cédulas e quatrocentos reis em nikel, duas chapas numero mil quatrocentos e cincoenta, e dois mil seiscentos vinte e cinco (...)

(...) pequeno espólio deixado por Fernando Caixeiro, (...) cujo espolio consta de 4 libras esterlinas e duas chapas da Madeira Mamoré nº 1480 e 1500 (...)⁷⁵

Estas chapas pertencentes ou em posse desses trabalhadores, quando mortos, eram confiscadas para saldar dívidas dos sujeitos com a Companhia, recolhidas para pagamentos de custos – tabelião e escrivão, por exemplo – e, por fim, se restasse alguma quantia, recolhida aos cofres do Estado do Amazonas.

2.1.2. Os fluxos migratórios

Em âmbito global, Hobsbawm (2000, p. 203) afirma que “a metade do século XIX marca o começo da maior migração dos povos na História”, pela qual homens e mulheres passaram a se mover em todas as direções do planeta. O crescimento dos novos e imensos fluxos migratórios verificados a partir de meados do século XIX, e que avançam sobre os séculos XX e XXI, foram impulsionados pelo capital. De um lado, pela expropriação contínua dos produtores diretos dos meios de produção e, de outro, pela perspectiva dos expropriados em buscar novas possibilidades de trabalho nos territórios em que o capital expandia sua zona de influência. No caso da Amazônia, tratava-se de uma região onde o capital visava apropriar-se de *commodities* e delimitar seu controle na constituição de novos mercados (produtores, consumidores e de trabalho). A Companhia visava viabilizar a extração da borracha e estabelecer outras obras de serviço/infraestruturas correlatas para o escoamento desta produção para o Atlântico Norte, sobretudo em interpostos comerciais

⁷⁵ ALLEM, Lasly (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00004. Caixa 003. 13 f. CDH/TJRO, 1914; MAURIOS, Benigno (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira. nº 00007. Caixa 003. 26 f. CDH/TJRO, 1914; CAXEIRO, Fernando (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira. nº 00024. Caixa 002. 15 f. CDH/TJRO, 1913.

importantes, como em Manaus e Belém. Para tanto, era preciso criar condições de ampliação do mercado de trabalho e de atração de fluxos migratórios.

O período de construção da ferrovia Madeira-Mamoré, entre 1907 a 1912, foi o mais intenso de fluxos migratórios para a região (dentro da temporalidade que estamos estudando), em alguns momentos com maior expressão de imigrantes, em outros, o de migrantes das regiões Norte e Nordeste.⁷⁶ Isto porque foi o processo de exploração, 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. Na concepção de Marx (2013, p. 318), esses elementos configuravam uma situação de retirada da força de trabalho do mercado que exigia constantemente substituição “por uma quantidade igual de novas forças de trabalho”.

TABELA 1. NÚMERO DE IMIGRANTES CHEGADOS NO BRASIL POR ANO.
 FONTE: JORNAL *ALTO MADEIRA*, 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, agora no Brasil República, como assalariado. Entendendo que os sujeitos

⁷⁶ Conforme o IBGE, entendemos as regiões Norte e Nordeste dentro da divisão regional do Brasil em macrorregiões (Região Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste), elaborada em 1970 e em vigor atualmente. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=o-que-e>> Acesso em: 02 de set. 2020

emigravam sobretudo por razões econômicas para escapar às más condições de vida, para Hobsbawm (2000, p. 209) é notório que os pobres emigravam mais do que os ricos, principalmente se “as condições tradicionais de vida viessem a se tornar difíceis ou impossíveis”. O que se tem então, em grande parte, é um imigrante pobre e trabalhador.

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. Para estes autores, o termo “importados” se refere 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.
FONTE: FERREIRA (2005, p. 301) E HARDMAN (2005, p. 164)

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, mas 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 correspondem aos imigrantes, restando uma pequena parcela de migrantes provenientes de várias partes do Brasil.⁷⁷ Na organização da Tabela 2, por ano/homens, as informações são específicas sobre homens estrangeiros e nacionais, sem qualquer menção às mulheres de forma particular.

Estas informações da Tabela 2 são da *Brazil Railway Company*, sistematizadas em 1913 e reproduzidas por Hardman (2005, p. 164) e Ferreira (2005, p. 301). Considerando os números acima como razoáveis, estes mesmos autores concordam que a estimativa seja maior do que o registrado, uma vez que:

⁷⁷ Esta divisão acontece porque a ferrovia é construída em um ponto que não há um núcleo populacional, diferentemente da maioria das implementações de linha férrea, que foram construídas em vilas e cidades. Assim, qualquer sujeito de regiões vizinhas que se destinasse para a ferrovia estaria migrando.

(...) 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).

Essa deficiência nos registros de admissão dos sujeitos ligados aos serviços da ferrovia era uma desorganização latente nos escritórios da Companhia, principalmente nos anos de construção, identificada por Tomlinson nos trabalhos de checagem e produção de inventários de materiais:

Aquele inventário estava tão extravagantemente errado (...) Era fraudulento. Havia uma desordem esporádica de mercadorias irreconciliáveis com suas anotações concisas, embora cada anotação possuísse os sinais e os sinais contrários que o céu sabe de quantos departamentos da Companhia. Tudo uma bagunça inextricável de erros cautelosos, asseadamente iniciados por tolos desconhecidos. (TOMLINSON, 2014, p. 256).

Tomlinson, ao relatar a angústia em relação ao exercício do seu trabalho, faz-nos perceber as falhas na administração da divisão do trabalho, em que muitas vezes e por inúmeros motivos (adoecimento, morte, abandono do serviço) um trabalho era interrompido continuamente e realizado por vários trabalhadores não-capacitados para aquela função. Ou então era feito por homens capacitados, mas sem empenho no serviço, o que dificultava o trabalho do próximo a assumir o cargo e prejudicava o próprio controle da Companhia.

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.⁷⁸

Manoel Ferreira (2005) relata que em 1907 havia uma média de 140 trabalhadores brasileiros da 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 construção da Madeira-Mamoré,

⁷⁸ Informações obtidas na lista de óbitos por nacionalidade, de junho de 1907 a dezembro de 1912.

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 de um “bom tipo”, mais determinados e dispostos do que “os Latinos e os negros os quais estávamos acostumados”. 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:

(...) os homens engajados para trabalhar tinham um contrato de \$3 por dia, mas quando chegaram ao Brasil foram informados de que \$2 seria tudo que receberiam. Em seguida, foram embarcados rio Madeira acima em navios imundos, embalados como os navios negreiros de antigamente. Dezenas deles adoeceram, durante a viagem, mas não havia remédio ou médico a bordo para atender às suas necessidades.⁷⁹

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.

Nas informações sobre o ano de 1910, Manoel Ferreira nos apresenta 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. Esta estatística é oficial, pois, foi apresentada pela companhia e teve o visto do engenheiro fiscal do Governo brasileiro. Entre aqueles 299 de procedência desconhecida, estavam representantes de todas as nacionalidades (FERREIRA, 2005, p. 212).⁸⁰

Note-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

⁷⁹ Tales of cruelty come from Brazil. *The Washington Times*, Washington [D.C.], 10 jan. 1910.

⁸⁰ 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 empregados/trabalhadores. Segundo Ferreira (2005), os dados contidos na tabela 2 foram publicados em fins de 1912 e não sofreram contestação, por este motivo optamos por seu uso.

pelas suas nacionalidades. Não sabemos, porém, se isto se caracteriza como uma opção metodológica de Ferreira ou se constava dessa forma nos relatórios e outra fonte redigida pela Companhia. Mas é significativo para nossos propósitos tanto confirmar a diversidade da origem nacional dos trabalhadores quanto a diferenciação entre profissionais especializados e os “operários”, distinção sobre a qual trataremos mais adiante.

Os maiores grupos de trabalhadores durante a construção vinham das ilhas das Antilhas e Barbados, Portugal, Espanha e do próprio Brasil.⁸¹ A presença de portugueses em serviços de construção ferroviária ocorria não somente na 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, fluxo que se justifica pela preferência dos portugueses pela política imigratória brasileira somada às crises socioeconômicas e “dificuldades políticas”. Muitos desses portugueses se engajaram no setor de transportes e energia elétrica, exercendo funções de motorneiros, cobradores, carpinteiros, serralheiros, marceneiros, acendedores de lampião, condutores, e eram preferidos para trabalhos nas ferrovias e obras do porto de Santos.

A imigração de trabalhadores provenientes das Antilhas e Barbados requer uma análise mais aprofundada. O cerne sobre a expressiva imigração da comunidade antilhana está na questão levantada por Rocha & Alleyne (2012, p. 306): “Como explicar a presença de imigrantes negros numa sociedade que havia eleito o imigrante europeu como o trabalhador desejável e o elemento capaz de elevar a ‘raça brasileira’ através do branqueamento?”⁸²

Em continuidade às políticas racistas de “branqueamento” da população brasileira iniciadas ainda no Império, e que proporcionaram a chegada de grandes levas de

⁸¹ Observação também feita por Bennit (1913, p. 35), que se refere à maior porcentagem de mão-de-obra empregada na ferrovia, “*labor employed*”, formada por “brasileiros, espanhóis e negros das índias Ocidentais”. Sobre o número de brasileiros, houve uma tentativa problemática de inserir força de trabalho nacional com 444 homens do navio *Satelite* que chegaram entre 1910-1911. Olivar (2015, p. 56) relata que estes “pobres marginais foram condenados ao desterro sem processos judiciais, ao arbítrio da polícia política, sob a acusação de vadiagem”, havendo também ex-marujos que foram vítimas de perseguições decorrentes da Revolta da Chibata, em 1910, na Baía de Guanabara. Todos foram transportados para Santo Antônio destinados ao trabalho forçado nas obras da ferrovia Madeira-Mamoré e das linhas telegráficas da Comissão Rondon. Com a recusa pelos dirigentes da Companhia devido ao número de mulheres que não eram permitidas para as obras, o péssimo estado de saúde dos homens e o perigo que podiam causar, seguiram os caminhos das linhas telegráficas, dos seringais, morte e outros que a região podia oferecer.

⁸² 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.

trabalhadores europeus ao país, nos primeiros anos da República o governo brasileiro criou barreiras para a limitação da imigração de trabalhadores provenientes da China, Índia e países africanos, através de um decreto sobre trabalhadores estrangeiros, instituindo que “pessoas vindas da Ásia ou da África só poderiam ingressar no país mediante autorização específica” (ROCHA & ALLEYNE, 2012, p. 307).⁸³ Mesmo com agentes fiscalizadores no cumprimento do decreto, muitos destes imigrantes “indesejados” 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”. Segundo Rocha & Alleyne, essa brecha na imigração é explicada devido às relações políticas entre Inglaterra e Brasil e à condição que estes imigrantes chegavam, como “trabalhadores com contratos temporários para projetos específicos” (ROCHA & ALLEYNE, 2012, p. 307-310).

A introdução destes imigrantes nos serviços da ferrovia foi justificada por Jones Reis Rodrigues (2010) pela experiência que os antilhanos adquiriram nos trabalhos realizados no Canal do Panamá, no Canal Francês e pelas ferrovias de outras partes do mundo, onde muitos trabalhadores:

(...) foram absorvidos como mão de obra por empresas da América Central e do Sul, como foi o caso da Madeira e Mamoré Railway (de capital norte-americano) no Brasil, a United Fruit Company na Costa Rica, Honduras, Guatemala e região Panamenho de Bocas del Toro. Foi também o caso de sua importação para as obras da Ferrovia Quito-Guayaquil. (RODRIGUES, 2010, p. 92-93).

Jones Rodrigues também registra que o recrutamento para a Madeira-Mamoré iniciou a partir de 1908, quando a Companhia enviou um grupo de recrutadores para a comunidade antilhana. Os funcionários do governo brasileiro acompanharam a chegada dos “primeiros imigrantes negros livres” para a construção da ferrovia nos portos amazônicos e, apesar do decreto restritivo, permitiram o desembarque devido à dificuldade de se convencer trabalhadores para os empreendimentos da região.⁸⁴

Dentro desse processo de aliciamento, Rocha & Alleyne (2012) identificaram denúncias em jornais de Barbados (*Agricultural Reporter* e *Jamaica Gleaner*) sobre um

⁸³ Trata-se do decreto nº 528, de 28 de junho de 1890: “Art. 1º É inteiramente livre a entrada, nos portos da Republica, dos indivíduos válidos e aptos para o trabalho, que não se acharem sujeitos á acção criminal do seu paiz, exceptuados os indígenas da Ásia, ou da Africa que somente mediante autorização do Congresso Nacional poderão ser admittidos de acordo com as condições que forem estipuladas.” Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-528-28-junho-1890-506935-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 02 de nov. 2020.

⁸⁴ “Conforme é sabido, os *Yankes* nunca ‘foram’ muito com os Negros. Apesar disso, entretanto, para a construção da Ferrovia, trouxeram das Antilhas algumas centenas deles [...]” (FERREIRA, 1969, p. 47).

recrutador de mão de obra (*labour recruiter*) 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). A capital de Barbados, Bridgetown, pertencia à rota de expedições de partida e chegada dos Estados Unidos e Europa em direção à região amazônica do Brasil, funcionando como “um entreposto estratégico ou base de apoio para a longa e cansativa viagem dos vapores” (BLACKMAN, 2015, p. 39), estratégico no sentido de comércio e atrativo para as ofertas de mão-de-obra.

Por constituir no maior contingente dentro da imigração das ilhas, este grupo passou a ser designado durante o período de construção até os dias atuais como “barbadianos”.⁸⁵ No entanto, Cledenice Blackman (2015), ao investigar 29 antilhanos imigrantes chegados a Porto Velho para trabalhar na construção da ferrovia ou pela região, discutiu o incômodo por trás do termo genérico, conforme se observa nestes dois registros reproduzidos em seu livro:

[...] ele era de Georgetown. Não era barbadiano. Com essas palavras, Mãe Filó, do alto dos seus 95 anos, fez uma revelação histórica acerca dos negros que vieram para a região, no começo do século XX: havia barbadianos e “barbadianos”, estes, por racismo, comodismo histórico e oficial, foram erroneamente identificados, excluindo-se suas nacionalidades (MATIAS, 2007, p. 1 *apud* BLACKMAN, 2015, p. 15)
 [...] eu conto mais da ilha de Granada onde papai nasceu... o que ocorre é que aqui em Porto Velho [...] eles acham que toda pessoa de cor é barbadiano [...] todo mundo que fala inglês aqui, dizem que é barbadiano (MENEZES, 1998, p. 32 *apud* BLACKMAN, 2015, p. 15).

Para não cair em um comodismo histórico, as autoras 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.

Os problemas com essa imigração de “indesejáveis”, segundo os critérios explicitamente racistas então em vigência, não eram novos. Em 1900, Percival Farquhar

⁸⁵ 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. Há ainda o que se pode ser chamado de “Caribe inglês”, como a autora Blackman (2015) estuda, que abrange Barbados, Granada e a Guiana Inglesa. Todos estes territórios resumiam-se, no contexto da construção da ferrovia e posteriormente, ao grupo de “barbadianos”.

durante as obras da *Cuba Railroad* teve que lidar com o pedido da imprensa de Santiago para interromper a importação de trabalhadores do Haiti, Jamaica e Ilha Turks, “mão-de-obra contratada pelos agricultores locais e pelas mineradoras”, porque já havia atingido a cifra de mil negros. Uma vez que “só a imigração branca é desejada em Cuba”, a alternativa foi encorajar a imigração espanhola das Ilhas Canárias e “porto-riquenhos brancos”. No ano seguinte, 1901, os rumores sobre uma tentativa de importação de 4 mil jamaicanos causaram protestos por parte das autoridades de Santiago pedindo a contratação de “mais cubanos sóbrios, honestos e trabalhadores”, entretanto, a “Cuba Company negou que tivesse tido a intenção de importar jamaicanos, ‘porque não os julgamos adequados’” (GAULD, 2006, p. 83).

Estas tensões racistas contra imigrantes “indesejados” verificadas em outras partes da América são também registradas no Amazonas através dos jornais. A denúncia é do próprio *Jornal do Commercio* (AM) sobre a preferência da companhia *Manaos Harbour Limited* pelos “trabalhadores barbadianos”. A inspetoria da Alfândega confirma a preferência citada, “acrescentando ser a isso obrigada a companhia porque os nacionaes se recusavam ao trabalho”, ao que o jornal rebate: “diariamente os nossos compatriícios enchem as portas d’aquelles armazens, precisamente á hora da chamada, na esperança de, á falta de alguns felisardos barbadianos que nesse dia não compareçam, obter, pelo menos nessas horas, algum serviço”.⁸⁶

Considerando os tipos de trabalho geralmente atribuídos a estes imigrantes, eles eram remetidos preferencialmente para atividades mais intensas e que precisavam de mais esforço físico, como carregadores, estivadores e caldeireiros entre outras funções.

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).

Acrescentamos a esses motivos os vínculos familiares deixados nos países de origem e, neste estudo, a inserção desses homens no mercado de trabalho composto por

⁸⁶ *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 5, n. 1373, 20 jan, 1908.

uma rede de empreendimentos – construções e serviço de ferrovias, portos e canais – que gerava a mobilidade desse “exército de proletários nômades” para diferentes países, quando abertas as oportunidades ou recrutamento de força de trabalho para um novo empreendimento. Isto permitia ao capitalista, sempre que necessário, convocar o serviço de homens experientes em que seu trabalho fora testado anteriormente e aprovado, causando assim novos movimentos migratórios.⁸⁷

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 informações sobre o número de brasileiros e estrangeiros na cidade de Porto Velho, na Tabela 3:

TABELA 3. POPULAÇÃO DE PORTO VELHO EM 1917.

FORNTE: *ALTO MADEIRA*, PORTO VELHO, ANNO I, N. 38, 27 SET. 1917, P. 01

Brasileiros	1.133
Estrangeiros	712
Total	1.845

Considerando que o período entre 1907 a 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 feito durante o ano 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 compreendidos na região Norte e Nordeste e que compunha a origem da principal força de trabalho da extração da borracha e de seu comércio.⁸⁸ Observemos a divisão por países dos “estrangeiros” na Porto Velho de 1917 a partir da Tabela 4:

⁸⁷ A expressão “exército de proletários nômades” foi utilizada por Francisco Foot-Hardman (2005, p. 152) para se referir aos contingentes de trabalhadores em alta rotatividade.

⁸⁸ 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.

TABELA 4. POPULAÇÃO DE PORTO VELHO POR PAÍSES DE ORIGEM EM 1917.FONTE: *ALTO MADEIRA*, PORTO VELHO, ANNO I, N. 38, 27 SET. 1917, P. 01

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	1
Argentina	1
África	1
Romênia	1
Dinamarca	1

Entre os estrangeiros, os portugueses, espanhóis e provenientes das possessões inglesas – 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 gradativamente substituídos pelos serviços de manutenção. Apesar dessa abrangência, o recenseamento realizado não registrou aqueles que estavam temporariamente na cidade exercendo alguma função de trabalho, como alguns moradores dos casarões, hotéis e pensões da ferrovia que hospedavam os trabalhadores.

Na ausência de fontes documentais da própria Companhia entre os anos 1913-1919, estas informações das Tabelas 3 e 4 nos possibilitam ter um parâmetro do movimento migratório e de nacionalidades que se estabeleceram em Porto Velho neste período, uma vez que o território da ferrovia também compunha a cidade e continuava a receber funcionários estrangeiros. De modo que, apesar de serem dados imprecisos sobre trabalhadores da ferrovia, abrem possibilidades de uma aproximação daquele momento histórico.

Considerando que a força de trabalho no capitalismo é mercadoria, neste caso os imigrantes também eram carga. Sobre seu deslocamento até a ferrovia, Hugo Ferreira (1969) relata que, no início da construção, a Companhia adquiriu uma frota de

rebocadores e alvarengas de fabricação holandesa, utilizados até então apenas como transporte de carga de objetos: *Uncle-Ton*, *Ernesto*, o *Maria II*, *Madeira*, *Guaporé*, *Beni*, *Mamoré*. Por esta razão, muito foi reclamado sobre o estado do convés e acomodações das embarcações que não foram previamente preparadas para a acomodação do pessoal contratado tanto durante o processo de construção – caso dos trabalhadores de Hamburgo, em 1910 – como nos anos seguintes, no relato de Benigno Bouzas, em 1915, para a viagem entre Manaus e Santo Antônio: “Fiz todo tipo de economia para manter o que precisava para não viajar na terceira [classe] nas ‘gaiolas’ fluviais” (BOUZAS, 1950, p. 78). A Companhia adquiriu outros navios, como o *Cameté* e *Aripiraná*, da Amazon River; *Francisco Sales* e o *Jamary* (posteriormente chamado *Madeira-Mamoré*), importados e com acomodações de primeira classe.

Estas embarcações, provenientes da América Central e Europa, geralmente navegavam até Itacoatiara,⁸⁹ que funcionava como entreposto criado pela Companhia para fazer a baldeação dos trabalhadores e materiais destinados à construção, compondo a estrutura fluvial montada pela Companhia que adquiriu vapores fluviais, rebocadores, lanchas a vapor, alvarengas e cascos para o transporte de pessoal, materiais e mercadorias, carregados com carvão, trilhos, dormentes e construções de aço, conforme cita Bennit (1913, p. 14).

As distinções de classes nas embarcações, bem como os tipos de embarcações, estão imbrincadas de uma diferenciação que considera as nacionalidades e funções de trabalho. Se Bouzas (1950) poupa dinheiro para fugir da terceira classe, das “gaiolas fluviais”, é porque existe a possibilidade de ir em acomodações e embarcações melhores, assim como Nye (1922), em seu relatório, reproduz a separação de “passageiros chegados de 1ª classe” de “trabalhadores chegados”.

O que queremos dizer é que ocorreu uma articulação entre venda de força de trabalho e fluxos migratórios pela qual os sujeitos se tornavam “trabalhadores” da ferrovia. Tentamos discutir até o momento como todo esse processo de recrutamento está permeado de uma necessidade de captar força de trabalho oriunda de diversas partes do mundo e do Brasil e os junta em torno de uma ferrovia no meio da selva amazônica. Analisaremos agora como esses trabalhadores foram organizados na implementação de

⁸⁹ Município do Estado do Amazonas situado na foz do rio Maturá, afluente do rio Madeira. Adaptado de: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/itacoatiara/historico>> Acesso em: 30 de maio de 2019

um sistema de divisão do trabalho, a começar pelos termos que os distingue em suas funções atribuídas.

2.2 DIVISÃO DO TRABALHO E FORMAS DE DISTINÇÃO HIERÁRQUICA

É preciso definir os termos certos para compreender o que pode estar implícito e explícito na escolha das palavras. Principalmente porque os nomes condicionam diferentes funções de trabalho, que, conseqüentemente, resultam em 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 compõem a história do trabalho, constantemente utilizados nos estudos dessa temática, são formulados a partir das experiências dos países do Atlântico Norte, e que, portanto, devem ser criticamente reconsiderados nos estudos sobre diferentes sociedades. Segundo o autor:

Isto se aplica, para começar, ao próprio conceito de “trabalho” (“labor”). Nas mais importantes línguas ocidentais (inglês, francês, espanhol, italiano etc.), uma distinção é freqüentemente feita entre “labor” e “work”, na qual “labor” refere-se a um tipo de esforço manual ou um tipo de trabalho pesado (como em “labor” feminino), enquanto “work” refere-se a um processo mais criativo.

O escriturário norte-americano Frank Kravigny 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.⁹⁰ Na língua portuguesa não há outras palavras que expressem a distinção dessas concepções, o que leva conseqüentemente à tradução dos termos “labor” e “work” em simplesmente “trabalho”. Essa discussão gera confusões quando aprofundada a natureza do “tipo de trabalho” exercido por diferentes cargos dentro da ferrovia Madeira-Mamoré.

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

⁹⁰ “A barge, lashed alongside, carried about a hundred *laborers* for the railroad, principally Gallegos from Spain” (KRAVIGNY, 1940, p. 23). “By 1909 the supply of *common labour* for the railroad was rapidly being depleted [...]” (KRAVIGNY, 1940, p. 47).

sujeitos de outras nacionalidades que permeavam entre esses dois grupos e acabavam por, de forma geral, também sendo designados por “trabalhadores”. Neste caso, primordialmente são consideradas a nacionalidade e a “raça” na distinção dos termos antes das funções.

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 “empregados” (no sentido mais amplo de “empregar”, sem as distinções entre os “empregados” e os “trabalhadores”) 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 ao terem sido atacados por enfermidades 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).

No sentido atribuído pelo autor, tarefeiros e os trabalhadores dos tarefeiros, da “quadrilha”, eram todos “trabalhadores”, ao distingui-los dos “empregados” (profissionais altamente especializados, como engenheiros, topógrafos e médicos).

Vejamos agora algumas pontuações feitas por Yêda Borzacov sobre essas distinções, em que os apontamentos grifados foram inseridos por mim na tentativa de destrinchar a ideia da autora:

“(…) denominavam-se “importados” os homens aliciados tanto no Brasil como no estrangeiro, que, sendo contratados, passavam a empregados [*no sentido mais amplo de “admitidos”*]. Havia duas categorias de trabalhadores [*em um sentido abrangente*]: os empregados da empreiteira [*subentende-se que se refere tanto aos “qualificados” como “braçais”*], constante das estatísticas e os vinculados aos subempreiteiros, denominados tarefeiros. Não é possível estimar a população nessa época, pois, além dos empregados era constituída pelos tarefeiros, aqueles que procuravam emprego, os

que dele saíam e toda essa mola humana inerente aos acampamentos de empreiteiras.” (BORZACOV, 2007, p. 65).

Podemos inferir que todos os “empregados”, “tarefeiros” e “aqueles que procuravam emprego” referidos no final do trecho citado cabem no termo “trabalhadores” citado inicialmente pela autora (“havia duas categorias de trabalhadores”), utilizando assim também a palavra no seu uso amplo de trabalho admitido nos serviços da ferrovia.

Já Evandro Lopes (1995, p. 10) faz sua distinção da seguinte forma: os “empregados da ferrovia” (todos os ligados à ferrovia, sem distinções) eram divididos em os “de categoria ou qualificados”, composto por “engenheiros, topógrafos, desenhistas, médicos, enfermeiros e outros técnicos”, de maioria norte-americana, e os “trabalhadores”, formados por “provenientes de outros países, incluídos os brasileiros”.

Explicando a organização nos serviços de locação, frentes de trabalho da ferrovia, o autor continua: “a divisão era entre: os empregados contratados (aqueles que tinham contrato formal com a empreiteira da construção) e os empregados tarefeiros (que eram os trabalhadores dos subempreiteiros).” Nesta configuração, o termo “empregados” está sendo usado no sentido de “empregar”, sinônimo de “admitir”.

O uso dessas diferentes denominações passou a integrar também a lógica e o vocabulário da sociedade de Porto Velho na organização e relações do cotidiano desde o início da ferrovia. Mara Nogueira (2008, p. 55) discute como, em Porto Velho ao longo do século XX, os termos “empregados” e “trabalhadores” foram transformados e estendidos para outras funções de trabalho. Passaram também a representar “pessoas de categoria”, os “categas”, termo que abrange sujeitos com vínculo empregatício com a ferrovia Madeira-Mamoré, funcionários públicos e grandes comerciantes, enquanto o restante da população, por não serem qualificados ou possuírem estes vínculos, eram considerados “mundiças”, um termo pejorativo que provém da palavra “imundice”, aproximando-o da palavra “ralé”, utilizado para designar as camadas populares mais empobrecidas e, portanto, distantes das elites, conforme uso bastante comum em outras partes do país.

Na imprensa do período, estes termos de distinção estão presentes e caracterizam os homens e marcam suas funções – embora sejam bastante inusuais as expressões populares “catega” e “mundiça”. Assim, por exemplo, em uma mesma notícia há uma lista de nomes que estiveram presentes em um evento social de relevo, a posse de Joaquim Tanajura no cargo de superintendente do município de Porto Velho (1923-1925): Francisco Alves Erse, Manuel Martins da Silva, Eucario Cantanhede, João Garganta,

Hugo Ferreira, Adolpho Ferreira de Souza, em que todos são chamados de “funcionários” da ferrovia, José S. Nascimento Gaya aparece como “machinista da Madeira-Mamoré”, Amadeu Domingos Maia como “empregado” e Amando Sotillo como “funcionario da Madeira-Mamoré”.⁹¹ Se não houvesse uma preocupação na distinção, proveniente do corpo editorial do jornal e/ou dos demais membros da sociedade, não era preciso utilizar diferentes termos para se referir a um conjunto de homens ligados aos trabalhos da ferrovia. Em outra edição, do mesmo ano, Francisco Alves Erse anteriormente chamado por “funcionário” é mencionado a especificidade de sua função: “nosso distinto amigo sr. Francisco Erse, auxiliar da secção de engenharia da Comp. Madeira Mamoré”.⁹²

Nesta situação, acreditamos que a distinção entre “empregado”, “funcionário”, “machinista” e “auxiliar” é marcada para especificar diferentes tipos de trabalho e diferentes posições de hierarquia interna à Companhia e que são replicadas nas formas de tratamento em situações de relações mais ampla de convívio na cidade de Porto Velho. Identificamos a utilização do termo “funcionário” para cargos de guarda-livros e atividades desempenhadas em escritórios, de modo que o termo se aproxima da concepção de “empregados”, enquanto diverge do “machinista”.

Nos processos judiciais também se identifica estas formas de distinção, e principalmente a preocupação em fazer a distinção correta. Assim é 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, (...)”.⁹³

Este caso possibilita também pensar na divisão entre “empregados” e “trabalhadores” como um elemento diferenciador dentro do contingente de homens da Madeira-Mamoré, não somente utilizado pela Companhia, como também absorvido pelo poder local na organização da sociedade de Porto Velho fora dos limites da Companhia, atuando em consonância com a estrutura hierárquica instituída pela empresa. Em processos de diversas naturezas, os sujeitos são identificados – e se identificam – dentro

⁹¹ *Alto Madeira*, Porto Velho, anno VI, n. 587, 4 jan. 1923, p. 01. Apesar dessa notícia ser de 1923, tais termos também podem ser identificados de maneira esparsa entre os anos de 1917-1919.

⁹² *Alto Madeira*, Porto Velho, anno VII, n. 673, 1 nov. 1923, p. 03.

⁹³ Grifo meu. GUABIRABA, Antonio Quirino; ABRAHÃO, José Antonio (réu). **Processo criminal (ameaça)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00046. Caixa 005. 61 f. CDH/TJRO, 1916.

do par empregados/trabalhadores. Para nossa análise, selecionamos alguns nomes para esses casos. Vejamos:

Como “empregados” da ferrovia Madeira-Mamoré é possível identificar Vicente Salvador, espanhol, Jacob Fernandes, do Rio Grande do Norte, José Antonio Abrahão, de Minas Gerais e Cicero Moreno, do Ceará. José Antonio Abrahão tem sua função especificada como vigia (sabendo ler e escrever), enquanto Cicero Moreno é “empregado da estação”.

Como “trabalhadores” e outros termos associados, temos: José Francisco d’Oliveira, da Paraíba, e Manoel Valle Cortinas, da Espanha, como “trabalhadores diaristas” (sabendo ler e escrever); Antonio Nogueira d’Araujo, do Pará, “diarista da Estrada de Ferro” (não sabia ler nem escrever); e Joseph Munggs, de Barbados, como “trabalhador” que sabia ler e escrever “o idioma inglez e compreendendo bem o portuguez”. Com isto, espanhóis e brasileiros de diferentes estados também eram chamados de “empregados” e homens que sabiam ler e escrever poderiam ser tanto empregados como trabalhadores.

Há o uso do termo “auxiliar”, que ora é referido como “empregados” ora como “trabalhadores”. Victor Arantes, do Ceará, é citado como “agente da estação”. Seguindo a lógica do caso anterior de Cicero Moreno, também cearense e “empregado da estação”, Victor se enquadra como “empregado”. Porém, mais adiante, se refere como “auxiliar da empresa Madeira-Mamoré Railway”. Por outro lado, Francisco Antonio de Mello, do Rio Grande do Norte, é “auxiliar da Madeira Mamoré”, sabendo ler e escrever, e que relata – segundo o escrivão: “(...) disse que elle depoente e outros companheiros inclusive José de Hollanda, trabalhadores da Madeira Mamoré”. Francisco Soares, do Rio Grande do Norte, que não sabia ler nem escrever, é identificado como “auxiliar da Madeira-Mamoré R. Company”, e declara: “que no período da sua estadia como trabalhador da linha férrea Madeira Mamoré, subordinada a capatazia de Demetrio Pappas (...)”. Nestes dois casos expostos, “auxiliar corresponde a “trabalhador”.

No caso de Demetrio Pappas, da Grécia, nos autos de sua investigação “respondeu ser auxiliar da Madeira Mamoré”, sabendo ler e escrever e exercendo a função de capataz. Mais adiante do processo, a função de capataz é referenciada como “empregado na Madeira-Mamoré”, porém, fica a incerteza se o termo “empregado na” implica dizer empregado como força de trabalho nos serviços da ferrovia ou “empregado da” ferrovia, como distinção de trabalhador/empregados. Outros casos como do José Leitão de Souza, de Portugal, e Antonio Pereira de Souza, do Pará, ambos sabendo ler e escrever, também

são identificados como “auxiliar da Madeira Mamoré R. Company” sem especificação de função, deixando o uso do termo como inconcluso.

Outros termos que aparecem, mas que são exceções pela mínima ocorrência, são “assalariado da Companhia Madeira Mamoré”, na identificação de Arlindo Ferreira da Silva, sem especificação de função, oriundo do Rio de Janeiro, e “empreiteiro da Estrada de Ferro” para Francisco de Souto Vasquez, da Espanha. O último caso pode chamar atenção pelo uso do termo “empreiteiro”, geralmente ligado aos engenheiros da empresa *May, Jekyll e Randolph*, empreiteira construtora da ferrovia. O uso do termo no caso de Francisco Vasquez pode estar no entendimento de “empreitar” tarefas/serviços para homens, constituindo assim na função de “tarefeiro”, explicada por Ferreira (2005), que compõe o quadro geral dos “trabalhadores”.

Diante desse panorama, o quadro que se delineia consiste em: 1) trabalhadores: operários, tarefeiros, quadrilhas, maquinistas, foguistas, trabalhadores diaristas; 2) empregados: engenheiros, topógrafos, médicos, enfermeiros, vigia, agente da estação, escriturários, “categas”; 3) outros termos geralmente associados como empregados: auxiliar, funcionário.

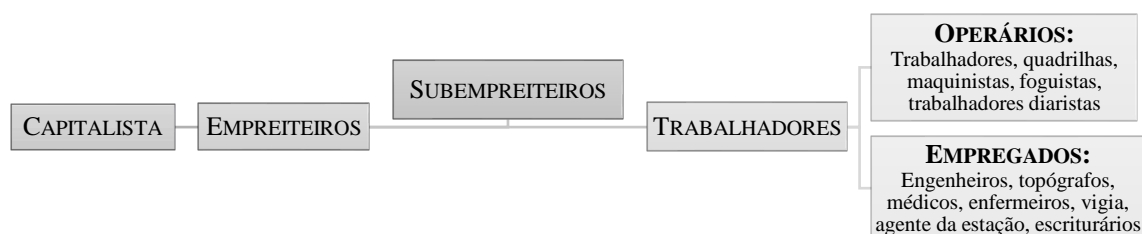
Dentro da historiografia, o ponto nevrálgico das confusões parece consistir na multiplicidade de termos que circularam durante o período inicial da ferrovia (como auxiliar, funcionário, empreiteiro, empregado, assalariado...), que pode ser visto como a tentativa de se instituir uma diferenciação, e na utilização pela historiografia da palavra “empregados” tanto no sentido de nomeação e diferenciação das funções exercidas por um grupo de sujeitos, como para se referir ao ato de admissão desses sujeitos à ferrovia.

A leitura que fazemos diante da situação é que os critérios de nacionalidade/“raça” e saber (neste caso, saber ler e escrever) não eram estritamente cruciais para a identificação e classificação entre empregados e trabalhadores, apesar de serem condicionantes na maioria das situações – como os cargos da empresa construtora, administração e setor de engenharia eram de atribuição quase exclusiva a norte-americanos. O que parece mais substancial de afirmar é que a diferenciação entre empregados/trabalhadores nas fontes examinadas em nossa pesquisa está pautada no tipo de trabalho realizado (assim como em “*labor*” e “*work*”): as funções de trabalho manual, que exigem despendimento de força física, são realizadas por “trabalhadores” enquanto as demais funções que envolvem outras atividades são realizadas por “empregados”.

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, p. 11), para entender o cotidiano daqueles que prestaram serviço na ferrovia, é primordial o aprofundamento nas questões de terminologia, principalmente por serem marcadores de distinção social que determinaram diferentes funções de trabalho, ocupações espaciais (nas moradias e enfermarias) e relações sociais que ressaltam a heterogeneidade de experiências que compõe esse cotidiano.

Dessa forma, pensando em uma mediação dos termos utilizados e propondo, para este estudo, mais uma metodologia que facilite a compreensão do que propriamente uma solução, utilizarei como eixo norteador os seguintes termos:



Nesta configuração, quanto aos “tarefeiros”, pensamos como “subempreiteiros” (distinguindo do termo geral “trabalhadores”) ao considerar que estes possivelmente não executavam as tarefas junto aos seus contratados.

Vejamos as seguintes definições atribuídas ao “trabalho” na língua portuguesa e como conceito histórico: “aplicação das *forças e faculdades humanas* para alcançar um determinado fim”, “atividade coordenada, de *caráter físico e/ou intelectual*, necessária à realização de qualquer tarefa, serviço ou empreendimento” (Grifo meu. AURÉLIO, 1989, p. 679) e, no sentido mais comum “*toda ação de transformação* da matéria natural em cultura, ou seja, toda transformação executada por *ação humana*” (Grifo meu. SILVA & SILVA, 2009, p. 401). As definições expressam uma atividade humana, para se atingir um fim, que envolve esforço físico e intelectual. Mas, ainda na conceituação de 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.

Diante destas conceituações e do complexo universo da ferrovia Madeira-Mamoré, consideramos coerente para se referir, de forma geral, tanto ao conjunto de atividades (trabalho) realizadas como ao conjunto de sujeitos ligados à construção e

manutenção da ferrovia Madeira-Mamoré (trabalhadores) com ou sem funções específicas identificadas.

O que propomos é o uso do termo “trabalhadores” de modo geral, para se referir a todos aqueles que, de alguma forma, trabalharam para a Companhia na ferrovia Madeira-Mamoré. 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, em dois grandes grupos, os tipos de trabalhadores.⁹⁴

Podemos compreender melhor sobre as distintas condições de trabalho que os diferenciavam entre empregados e operários a partir de alguns registros fotográficos da realização do trabalho.

⁹⁴ 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).



IMAGEM 4. Assentamento de dormentes e trilhos por operários. (1909-1910). Foto nº 481 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP



IMAGEM 5. Operários executam obras no leito de drenagem para a ferrovia. (1909-1910). Foto nº 1019 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

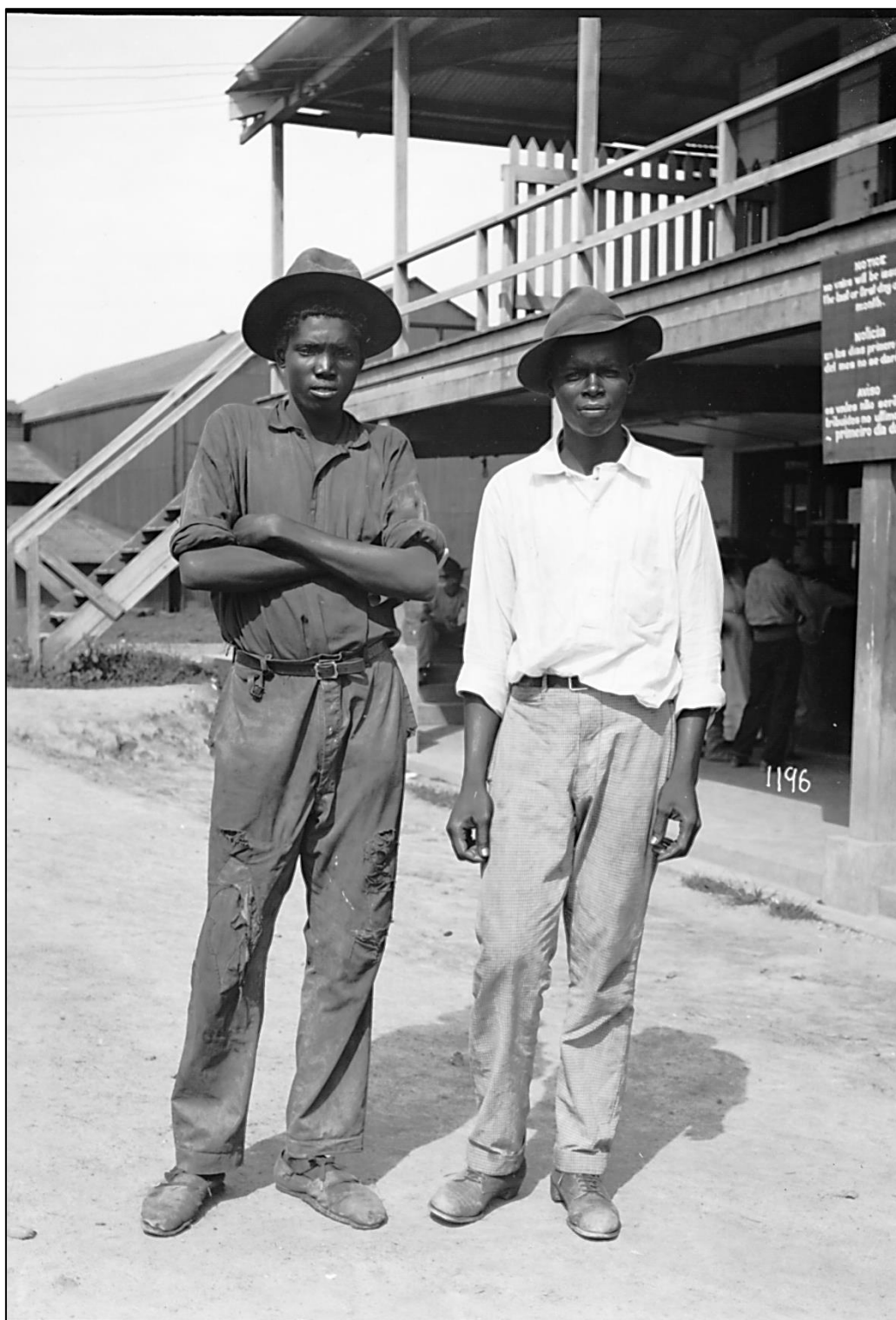


IMAGEM 6. Trabalhadores da comunidade antilhana. (1909-1910). Foto nº 1196 de Dana Merrill.
Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP



IMAGEM 7. Trabalhadores no pátio da oficina no complexo central da ferrovia, em Porto Velho. (1909-1910). Foto nº 1262 de Dana Merrill. Fonte. Acervo do Museu Paulista da USP



IMAGEM 8. Empregados norte-americanos: engenheiros e desenhista. (1909-1910). Foto nº 1216 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

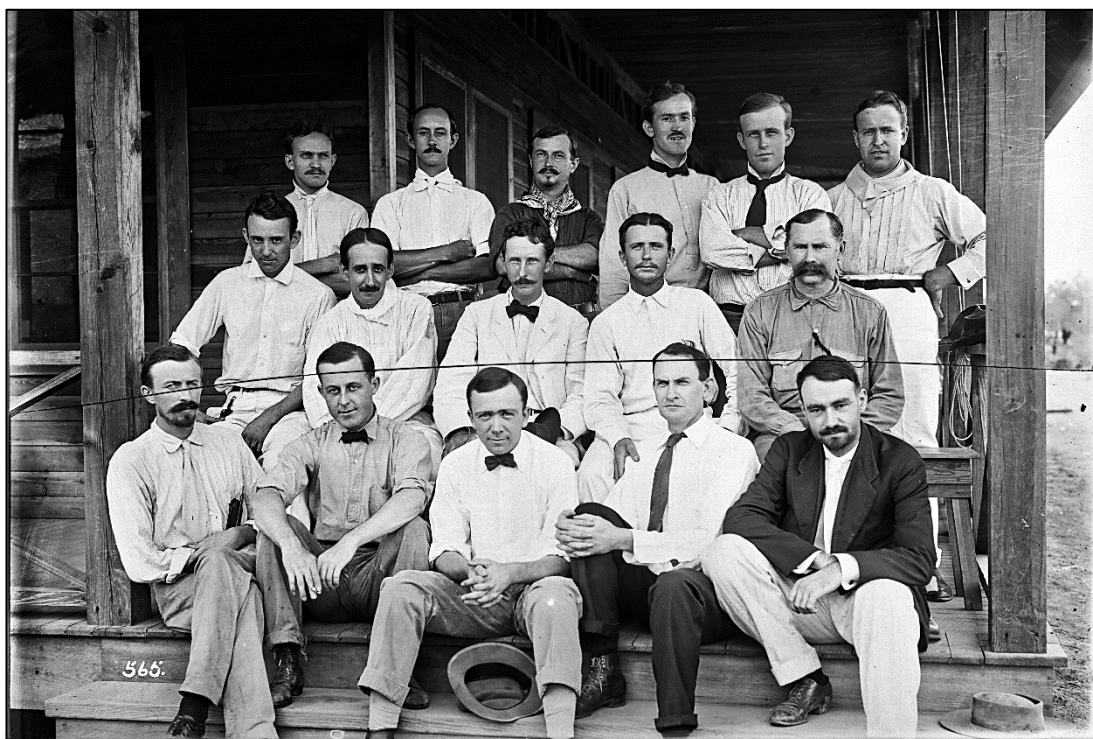


IMAGEM 9. Engenheiros funcionários do escritório da ferrovia em Porto Velho. Na fileira da frente, da esquerda para a direita: William Voss, D. R. Palmer, L. E. White, R. E. Johnson, dr. Stephen Smith. Na fila do meio: H. W. Warner, K. Runyon, John Y. Bayliss, C. M. DuBois. Na fila de trás: R. G. Jenckes, E. M. Poole, Felder Furlow, E. A. Smith, D. J. Dodd e Dana B. Merrill. (1909-1910). Foto nº 565 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

A partir da distinção de termos que fizemos, observamos que operários são fotografados em seus ambientes de trabalho, na linha férrea e no pátio das oficinas (em outros casos, nos acampamentos, barracões, floresta), ou seja, ambientes externos (*imagens 4, 5 e 6 e 7*); já os empregados, no interior dos escritórios, residências e na linha férrea (*imagens 8 e 9*). Apesar da linha férrea, ambiente externo, ser um lugar comum de vivência dos dois grupos, a ocupação e os comportamentos no espaço são diferentes: os empregados vigiam, observam, caminham, enquanto os operários realizam os trabalhos, em movimento.⁹⁵

Os operários estão em pares ou grupos (em alguns registros, sozinhos, como retrato), como uma catalogação amostral dos diferentes “espécimes” importados de cada país (*imagens 6 e 7*). Quando em grupos, estão em constante movimento, envolvidos em algum serviço e aglomerados pela linha férrea. Nesses momentos, seus rostos podem ser geralmente capturados como borrões, configurando apenas uma pequena multidão (*imagem 4*). Nas multidões ou pequenos grupos, estão sendo observados ou vigiados (*imagem 5*).

Os empregados são registrados em grupos pequenos e médios. Há nitidez nos contornos e em seus rostos. Seus posicionamentos e gestos parecem ter sido pensados previamente para que cada empregado possa ocupar um espaço sem sobressair ao outro (*imagens 8 e 9*). A organização parece ser como algo montado no caso dos empregados e ausente nos registros dos operários, compondo ideias diferentes de comportamento. Em ambos os casos, segundo Mauad (1996, p. 14), a importância do movimento parece estar na incorporação de uma “ideia de performance”, pois é possível analisar o “movimento de quem posa ou é flagrado” nos empregados e operários; e o “movimento de quem monta a cena” e escolhe captar o que julga como “momento decisivo”, do fotógrafo também participante do registro.

O movimento também está relacionado à uma concepção de trabalho ininterrupto, elemento que une os trabalhadores no cotidiano e que é crucial na composição da imagem da ferrovia. Os empregados estão exercendo suas funções no escritório, manipulando os instrumentos dos seus ofícios: papéis, canetas e telégrafo. São objetos interiores e

⁹⁵ Analisaremos as fotografias a partir da metodologia histórico-semiótica de Ana Maria Mauad (1996). O espaço é a chave de leitura para analisarmos historicamente a mensagem fotográfica, o espaço geográfico é marcado pelas oposições de campo/cidade, espaço interno/externo. Ao fotografar, Merrill fez escolhas de espaços como o espaço geográfico, espaço de figuração e o espaço das “vivências e comportamentos” que articulados não somente estruturam a fotografia, mas determinam uma representação social.

peçoais (*imagem 8*). Os objetos dos operários são os de escavação (pás, enxadadas e ferramentas em geral) e os que estão sem nitidez atrás deles, que são objetos e estruturas de máquinas, no pátio das oficinas (*imagem 4, 5 e 7*). São objetos exteriores.

Essa articulação dos objetos com os sujeitos compõe uma representação social que distingue empregados de operários, há, portanto, na construção de sentido uma lógica na “representação dos objetos” relacionada com a “experiência vivida”.

A característica das vestimentas dos operários em péssimas condições, pouco asseio e com remendos é algo descrito por Friedrich Engels (2010), ao descrever a situação da classe trabalhadora inglesa. Nos trabalhos da ferrovia, vemos o que diz Henry Tomlinson: “Eu era a autoridade e providência, moldando e os protegendo como achasse certo. (...) a camisa que não importava, ruim como fosse, porque eu era a autoridade ali pela própria razão daquela camisa branca” (TOMLINSON, 2014, p. 256).

A diferenciação não está somente no tipo de tecido utilizado na confecção da camisa, como identificou Friedrich Engels no linho e algodão que causava a exposição do corpo e deficiência na saúde dos operários, mas na cor da camisa que está relacionada ao tipo de função de trabalho desempenhada: a camisa permanecia branca nos serviços do escritórios e de comando das atividades na linha férrea (*imagens 8 e 9*), porque não havia a realização de trabalho manual que expunha os trabalhadores à sujeira da lama e das oficinas (*imagens 5, 6 e 7*). Assim, o “espaço de figuração” é composto pelos sujeitos retratados, em que neste caso é identificável as vestimentas como elementos representativos da distinção empregados/operários.

Diante deste aprofundamento na discussão sobre os termos, tipos e condições de trabalho, vejamos a seguir como os trabalhadores, entre empregados e operários, foram situados e distinguidos na estrutura de trabalho instituída pela Companhia.

2.2.1. Das funções e divisões técnica e social do trabalho

O homem que sabe um ofício/Sabe-o melhor que você,/E sempre se intrometendo (...)
Eis alguém que bate à porta/Sempre, e nunca tem palavras - Não é um sujeito absurdo?
-/Positivas sobre nada./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,/Puro de qualquer pecado,/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*

A heterogeneidade do cotidiano dos trabalhadores é marcada por inúmeras funções que foram prestadas durante o período de construção e funcionamento da ferrovia Madeira-Mamoré, sendo praticamente impossível listar todos os tipos de trabalho realizados.

Nos arquivos do departamento de engenharia (*engineering department*), 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 (*wireless opr.*). 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)”.⁹⁶

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. Hobsbawm (2000, p. 70) identifica uma “sensação de excitação, autoconfiança e orgulho” destes profissionais que partilhavam ao estarem à frente dessas construções grandiosas em territórios “exóticos”. Esse aspecto é visível no relato do engenheiro Herbert Lome (1910, p. 12955) ao compartilhar seus apontamentos sobre os trabalhos realizados na ferrovia: “por isso é dito, que os americanos exibem uma coragem e resistência que não são sempre encontrados no caso dos estrangeiros.”

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

⁹⁶ Entre outras que não conseguimos identificar uma tradução, como: *levelman, rodman, jell driller, blueprinter*. (**List of Employees**. From May 1907 to April 1912. Engineering Department. Madeira-Mamoré Railway Company).

Dois topógrafos eram os responsáveis pela viagem; havia um australiano para supervisionar 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, já 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 neste cenário exigia maior força, o carregamento de mercadorias.

Ao ingressar no período de funcionamento completo da ferrovia, a partir de 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*, sendo esta última uma função que também foi desempenhada pelo próprio autor Hugo Ferreira.⁹⁷

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 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,

⁹⁷ Na narrativa de Hugo Ferreira (1969), percebemos 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: “Passados um mês e tanto, foi transferido para conferente na estação de Guajará-Mirim, cujo agente era o sr. Queiroz “Tralhoto” e auxiliares o Pires e o Alfredo “Capataz das Mulas” (p. 10) e “[...] o funcionário Antonio “Faroleiro” encarregado de colocar e retirar todos os dias os faróis semaforicos que assinalavam as “Agulhas” dos desvios convergentes à linha principal, desde a estação de passageiros até a placa “Limites do pátio”, um pouco adiante da “Parada de Candelária” (p.10).

encarregados de depósitos (e seus chefes), carteiro (*postmaster*), condutor de *moto-cars*, bagageiros, cronometristas. Os “escriturários” estavam presentes em vários setores.

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

Como vimos, 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.⁹⁸

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 parece ter sido desempenhada pelo espanhol Benigno Bouzas, que relata da seguinte forma sua experiência no trabalho que prestou:

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, mas na selva também viviam barato: as roupas mal se gastavam; não faltaram caça e peixe (...) Perdi a noção do dia, da semana e muito mais. Trabalhei frequentemente (...) (BOUZAS, 1950, p. 78)

Esse tipo de trabalho prestado configurava os serviços geralmente 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”, 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, e mais a frente voltaremos a esse ponto analisando a preferência pela força de trabalho desses homens e a concessão de “privilégios” relacionadas com o saber técnico, tendo em vista

⁹⁸ *Alto Madeira*, Porto Velho, 27 set. 1917, p. 01.

que “a relevância deste tipo de mão-de-obra para o sucesso do sistema ferroviário por si só explicava esta ‘proteção’ por parte da empresa” (SEGNINI, 1982, p. 47).

Uma função específica de trabalho é identificada a partir de Charles Gauld (2006, p. 191-192), que cita “antigos picadores de mula do exército dos EUA” para a função de abrirem caminho e levar suprimentos para acampamentos avançados ao longo da linha férrea. Segundo o autor, biógrafo de Farquhar, seus “vigorosos pulmões e vocabulário eram adequados ao trato com esses animais”.

No que se refere à jornada de trabalho, era a mesma durante a construção e funcionamento. Eram 12 horas diárias dedicadas à ferrovia por dia, 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 seguindo até 11h30, retomado das 13h30 às 18 horas, de segunda-feira ao 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. O apito é o que está servindo na Serraria Tiradentes, treinado, conforme é uso dos americanos.” (FERREIRA, 1969).⁹⁹

Entretanto, um escritor anônimo denuncia em versos que o trabalho extrapolava os horários determinados:

Pegando pesado sem parar
Para terminar a ferrovia
Que levará a borracha ao mar.
Eles trabalham de manhã,
Eles trabalham ao meio-dia,
E algumas noites trabalham
À luz que a lua irradia.¹⁰⁰

Pela indefinição do tipo de função e trabalho no poema, poderia ser um serviço realizado tanto nos locais de trabalho (escritórios e ao longo da linha férrea, em noites de iluminação da lua), como nos locais de moradia.

A organização dos trabalhos da ferrovia Madeira-Mamoré muito se assemelha aos fundamentos do sistema divisionário da “administração científica”, característico das

⁹⁹ O autor não especifica os horários do turno da tarde, destacando a permanência do apito da ferrovia após décadas de desativação da Madeira-Mamoré. A sirene está ligada a uma questão do controle do tempo que envolve a ferrovia e os trabalhadores, essa discussão será aprofundada no último capítulo.

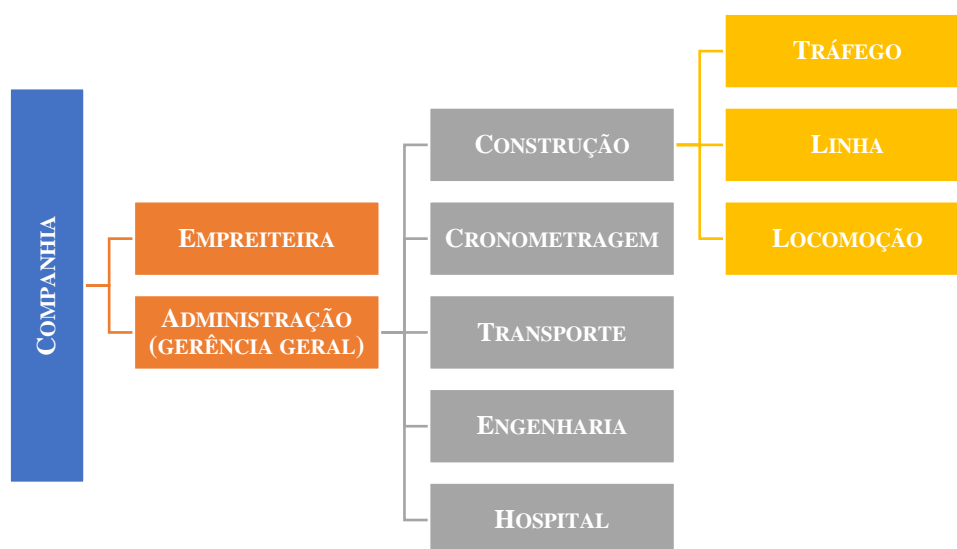
¹⁰⁰ Anônimo, *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 2, 14 jan. 1911, p. 03.

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:

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* e atuante durante a construção; 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 também 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 estes por fim respondiam à Companhia.

Dos departamentos, além do de engenharia, temos o de construção, que incluía todos trabalhos de construção 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 onde as atividades de construção estivessem sido concluídas.¹⁰¹

As atividades subsidiárias à ferrovia não estão inseridas nessa divisão, mas eram feitas por trabalhadores que respondiam diretamente à Companhia, como os serviços prestados na lavanderia, cinema, restaurantes, hotéis e domésticos. Uma das funções das atividades domésticas era desempenhada pelo “menino da casa”, “*house boy*” ou apenas “*boy*”, como consta nos relatos de Ferreira (1969, n.p) – “Nesse tempo em cada casa havia um *boy* (zelador) [...]” –, e de 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. Para Kravigny, “Seu [do *house boy*] dever mais importante era manter o suprimento de água do banho de chuveiro disponível o tempo todo”. Esse trabalho era frequentemente realizado pelos brasileiros nativos, mas não identificamos se havia também outros grupos.

É importante destacar que estamos apresentando aqui em um mesmo sistema departamentos que existiram durante e/ou depois da construção, mas não sabemos quais e até que ponto coexistiram – exceto pela empreiteira, que compôs o quadro de 1907 a 1912, e a administração, que passou a existir a partir de 1913.

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 por um “profissional administrativo”, o gerente geral, que era responsável por todas as atividades econômicas de transporte, colonização e extrativismo, modelo que desempenhou “uma mudança nos modelos administrativos das empresas ferroviárias brasileiras”. Essa forma de estruturação também pode ser identificada na Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1928 a 1931, com a divisão por “repartições”:

¹⁰¹ A organização e estruturação do trabalho no setor hospitalar será aprofundado em outro capítulo, por ser um elemento crucial na constituição do cotidiano dos trabalhadores.

inspetoria geral, contadoria e estatística/contabilidade, almoxarifado, tráfego, engenharia civil, engenharia mecânica e conservação da linha com 4 divisões (SEGNINI, 1982).

Nas considerações de Edgar Salvadori Decca (1988, p. 14), essa era uma divisão técnica e social do trabalho, que significa não somente uma divisão por produtividade, mas por apropriação dos saberes, como Stout observa no poema inicial, “O homem que sabe um ofício/Sabe-o melhor que você/E sempre se intrometendo (...)”.

Aqueles que detém um saber se tornam mais imprescindíveis para a imposição do processo de trabalho, e com isto lideram o processo à medida em que aos outros homens trabalhadores é vetada a possibilidade desse saber e, conseqüentemente, formas de autoridade e de decisão na administração da empresa. Figuram como “homens que sabem um ofício” os norte-americanos, ocupando cargos de engenharia, topografia, escritório; aqueles que sabiam ler e escrever, atuando como agentes de estação; e os experientes no manuseio, como os maquinistas.

Esta forma de organização das estradas de ferro seguia um modelo “burocrático”, no sentido de uma “administração racional”. Os pressupostos dessa “burocracia” consistem na separação entre o “trabalho intelectual” e o “trabalho manual”, que reproduz a separação entre capital e trabalho, onde cada uma apresenta uma exigência diferente (força muscular, destreza ou concentração), de modo que, são os trabalhadores que executam essas operações “separados, classificados e grupados segundo suas qualidades dominantes” (SEGNINI, 1982, p. 35).

A engrenagem dessa estruturação por departamentos, setores e funções com distinções que consideram nacionalidade, “raças” e saberes, funciona com uma sujeição à hierarquia. Ao capitalista, líder da Companhia e “os senhores dos trilhos, minas e siderúrgicas” não cabia olhar “paternalmente por cima dos ombros de seus empregados” durante todo o tempo de seu empreendimento (HOBSBAWM, 2000, p. 224). Por essa razão, uma estrutura de hierarquia e fragmentação do poder lhe caía muito bem.

Segundo Jim Sharpe (1992, p. 54-55), a investigação histórica sobre aqueles que compõem a “história vista de baixo” não pode estar dissociada das amplas estruturas sociais e do poder social, porque há a implicação de que existe algo “acima” que precisa ser relacionado para não arriscar análises superficiais e uma fragmentação da escrita da história. O amplo grupo que nos referimos como “trabalhadores” está sujeito à empreiteiros e administradores que são representantes do capitalista. No entanto, mesmo os “trabalhadores” possuem no seu conjunto as complexidades de distinções e hierarquias

ao serem organizados – e se organizarem – por nomes diferentes e exercerem funções hierárquica de trabalho diferentes.

2.2.2. Hierarquias

Vejamos um artigo 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.¹⁰²

A reminiscência que ganhou página no jornal exprime de modo cômico a estruturação do trabalho pautado em hierarquias, liderado por chefias, onde todo mundo gostaria de ser chefe (ou, ao menos notava a importância de ser um), 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 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 – porém, concentrada em uma rede rumo ao topo da hierarquia –, 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, em que as reclamações seriam punidas com repressão e demissão do serviço.

Todos eram responsáveis por alguém, e no fim, todos respondiam aos seus subchefes, chefes, empreiteiros e à Companhia. Conforme afirma Roberto Machado, sobre as concepções de Michel Foucault (1995), não existe “o poder”, como um objeto

¹⁰² Reminiscências – Porto Velho d’ outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano II, n. 102, 12 de maio de 1918, p. 02.

natural ou coisa, mas práticas de poder e relações de poder que eram disseminadas e engendradas dentro dessa estrutura de trabalho.

Mesmo não adotando uma perspectiva propriamente foucaultiana para este estudo, podemos, a partir dele, discutir algumas questões, como a divisão de trabalho por “micro-poderes” ou “sub-poderes”, diretamente atrelados aos “saberes” de quem os porta, e seus efeitos diretos na constituição das relações cotidianas durante o processo de construção da ferrovia. Nesse sentido, Hobsbawm (2000, p. 224) afirma que as companhias de estradas de ferro adotaram não apenas um modelo burocrático de organização, mas também um modelo militar de gerenciamento em grande escala para a implementação da disciplina dos trabalhadores.¹⁰³

Segundo Cruz (1990, p. 13), essa forma de organização revela “condições de exploração” em que estes trabalhadores parecem ter experimentado uma relação de controle por empresas muito maior do que as 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, pois “a necessidade de cada um dos tipos de habilidade varia em função dos objetivos do capital” (SEGNINI, 1982, p. 35). Esse intrincado de reproduções das formas e relações de dominação constitui o cotidiano tanto das relações de trabalho como das demais relações sociais dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré.

Apesar de admitidos e organizados para exercer um ofício, as mudanças de atividades em torno da ferrovia são recorrentes tanto durante o período de construção como após a conclusão. Vejamos essas mudanças nas notas de nível e trânsito:

T. N. Finney foi designado para o Escritório Geral.

S. T. Kendall, que foi Chefe Cronometrista, está agora desempenhando as funções de folha de pagamento.¹⁰⁴

Harry Street, que foi encarregado do Armazém da Commissária, agora está mantendo a posição de Agente de Carga na Candelária.¹⁰⁵

¹⁰³ Na mesma perspectiva, Liliana Segnini (1982) destrincha o modelo burocrático implementado nos empreendimentos ferroviários a partir das análises de Max Weber, em *Economia y Sociedad* (1977). Para este momento discutimos somente a organização e estruturação das funções de trabalho durante a construção e manutenção da ferrovia, indicando que os modelos burocrático e militar estavam presentes nas relações de trabalho como formas de hierarquia, disciplina e ordem. Essas questões serão aprofundadas em outro capítulo.

¹⁰⁴ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 3, 21 jan. 1911, p. 02.

¹⁰⁵ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 1, 7 jan. 1911, p. 03.

Além das alterações de funções ao longo da linha ou nos escritórios entre os acampamentos da ferrovia eram perceptíveis, notamos a inserção de novos sujeitos ao universo da ferrovia:

Algumas centenas de metros por uma trilha corriam por um pequeno córrego nas margens do qual havia uma clareira grande o suficiente para um curral. O principal cuidador do curral era um espanhol que havia vivido em Wyoming e outros estados ocidentais, quando o encontrei de novo algumas semanas depois, se tornou o cozinheiro chefe! A transição parecia ser satisfatória, muito além dessas ocupações (KRAVIGNY, 1940, p. 148).

Quando o narrador compartilha o seu espanto com o novo cargo do espanhol, pontua que a transição lhe pareceu mais satisfatória do que o restante das ocupações designadas aos espanhóis, não somente por uma questão financeira, mas também pela “qualidade” do trabalho ser superior por desempenhar uma função em torno da ferrovia, em local coberto, sem exposição direta a riscos, não-braçal.

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

(...) 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 Mr. Julio Christianson Causse, um dinamarquês de Copenhague. O agente da estação, sr. Manoel Soares, foi ao Chefe do Tráfego para conseguir o cancelamento da transferência e consequentemente 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)

Mais do que relatar a prática de alteração de função de trabalho, Hugo Ferreira denuncia a intromissão do agente de estação Manoel Soares, 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 maiores.

Quando observamos essa movimentação de troca de funções estamos abordando o elemento dinâmico do cotidiano, a partir do trabalho. Em consonância com Mesquita (1995), mesmo que não haja um elemento excepcional na instabilidade das funções, isso não faz do cotidiano algo banal, sem importância ou trivial.

De acordo com as discussões levantadas por Rocha & Alleyne (2012), havia chances distintas de mobilidade, no sentido de ascensão a postos, que considerava

empregados e operários, homens brancos, pardos e negros, e diferentes nacionalidades. 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”. Assim, não havia rupturas nas estruturas hierárquicas internas: aqueles que haviam sido destinados como empregados continuavam como empregados, e os operários continuariam como operários “por toda a vida, e de fato o sistema econômico requeria deles exatamente isso” (HOBSBAWM, 2000, p. 225).

Enquanto a imobilidade da ascensão pode ser vista como característica do operariado da Madeira-Mamoré, 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. Sabe que se hoje tem meios para sobreviver, pode não os ter amanhã. (ENGELS, 2010, p. 70).

A satisfação de Hugo Ferreira sobre o desfecho da troca de função revela sua preferência, 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 – Como dizia Klienpaul – Quando nos cortam o salário”, que evidenciam queixas e reclamações abertamente, em um jornal, sem receio de sofrer com represálias e reais perigos da instabilidade de serviços, como os operários.

2.3 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.

2.3.1 *Trabalhadores indígenas*

A presença de aldeias indígenas no alto Madeira já havia sido relatada em relatórios de expedições, principalmente junto às cachoeiras do rio Madeira. 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 que poderiam acontecer de forma conflituosa ou amistosa.¹⁰⁶

Nas observações racistas de Raymundo Moraes (1936), os indígenas não se sujeitavam às ordens hierárquicas e às “regras laboriosas” devido a sua “moral relativa” e diferenças culturais que causavam incômodo aos homens ligados ao trabalho e progresso da região: “O aborígine ficou avesso ao labor, incapaz dum trabalho metódico. Além disso a sua moral, relativa, acha que o comunismo deve ser a grande lei, e leva tudo das barracas alheias” (MORAES, 1936, p. 209-210).

Essa também era a conclusão que o jornal *The Sunday Star*, dos Estados Unidos, chegava a partir do relato de Dennis Melville, um engenheiro que acabara de retornar dos trabalhos da ferrovia, em 1912: “A grande dificuldade será encontrar mão de obra. 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.”¹⁰⁷

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.¹⁰⁸ Estas culturas tinham suas próprias noções de trabalho e divisão social de trabalho, assim como os tupis da costa brasileira, vítimas da construção do mito de que “durante os primeiros tempos

¹⁰⁶ Consta a atmosfera da relação entre os indígenas e trabalhadores da ferrovia: “O Dr. Lassance Cunha, director da repartição federal de fiscalização das estradas de ferro, recebeu de Porto Velho, Manáos, o seguinte telegramma: “Ataque índios levemente ferido trabalhador grego. Não houve represálias. Acredito conseguimos captar confiança guarajós, como conquistamos caripunas. Serviços marcham regularmente. Saudações – Geraldo Rocha, engenheiro-fiscal”.” (*O Paiz*, Rio de Janeiro, ano 1911, edição 9879, p. 02).

¹⁰⁷ Tradução livre do original: “The great difficulty will be to find labor. The native philosophy of life as described by Mr. Melville does not lend itself very well to the plans of those who are to develop the country, although it may work very well, for the Indians.” Fonte: *The Sunday Star*, Washington, [D.C.], 14 jul. 1912, p. 07.

¹⁰⁸ Além disto, havia a perspectiva de curiosidade por parte dos ditos “civilizados” com as tribos indígenas. Hartenthal (2018, p. 4), analisa o olhar dos americanos sobre os indígenas a partir das fotografias de Dana Merrill, em tradução livre: “Não podemos considerar a onipresença de fotos de ameríndios como um mero reflexo da curiosidade dos americanos sobre o outro. Em comparação, imagens e comentários escritos sobre trabalhadores caribenhos raramente aparecem nos arquivos MMR, embora constituam a maioria da força de trabalho. Em vez disso, foi ‘o índio’, um personagem intimamente associado à natureza selvagem brasileira, que chamou a atenção dos americanos.”

da conquista, eram povos que não estavam acostumados ao trabalho, que não gostavam de trabalhar, mito esse que persiste em muitas explicações acerca da escravidão no Brasil” (SILVA, 2009, p. 402).

Tais visões construídas sobre os indígenas como avessos ao trabalho e não adaptáveis aos “aos planos dos que pretendem desenvolver o país” configuram discursos colonialistas que converteram esses homens e mulheres da população indígena em obstáculos para o progresso. Conseqüentemente, a aceitação dessa abordagem “contribuiu para que a ação estatal e a dos empreendedores pudesse ser mais radical na repressão das populações indígenas que se insurgiriam contra os trabalhadores” (CARNEIRO, ROCHA & SILVA, 2020, p. 62).

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.¹⁰⁹ As funções eram desempenhadas indiretamente, no transporte de carga: “feito pro contrato com os brasileiros, que traziam em grandes batalaos 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.¹¹⁰

2.3.2 Trabalhadores da comunidade antilhana

No panorama dos estudos sobre as relações entre os trabalhadores da comunidade antilhana e a ferrovia Madeira-Mamoré, Jones Reis Santos Rodrigues (2010, p. 96) discute o comum direcionamento que ocorre na historiografia: “Quando os imigrantes foram retratados, eram de forma exótica e impessoal, não havia preocupação em ensinar sua história e aquela forma arrogante de concebê-la a torna simplesmente algo curioso (...)”. Ainda que alguns estudos tenham caminhado no sentido de aprofundar essas questões, essa perspectiva parece ocorrer nas discussões sobre as relações de trabalho: “Os ingleses da ilha de Barbados não trabalharam aqui como construtores e sim em *igual*

¹⁰⁹ Não era compatível com os interesses da Companhia no caso específico da ferrovia Madeira-Mamoré, pois, segundo seu próprio biógrafo, o capitalista Percival Farquhar, durante sua experiência à frente do empreendimento ferroviário na Guatemala, “conduzia suas transações e providenciava o recrutamento de trabalhadores índios, negociando com os patrões locais – os jefes políticos.” (GAULD, 2006, p. 93).

¹¹⁰ *The Sunday star*, Washington, [D.C.], 14 jul. 1912, p. 07.

condição com os operários de várias partes do mundo, apesar de parecer que tinham certas regalias” (grifo meu, CÂNDIDO, 2007, p. 65).

Do que analisamos até o momento, é possível afirmar que a estrutura de trabalho em torno da ferrovia Madeira-Mamoré não proporcionava iguais condições, tanto entre operários como empregados.¹¹¹ Mesmo assim, tentaremos aprofundar as questões de “igualdade de condições” e supostas “regalias” que, veremos, marcam uma organização e divisão do trabalho.

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 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).¹¹²

Este “moço” foi negado a juntar-se aos trabalhos no escritório como auxiliar pelo Mr. Randolph, sócio da empreiteira construtora e Mr. H. F. Dose, engenheiro responsável pelo escritório na construção da ferrovia, 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, e sim por racismo, por este ser visto como um incômodo, uma desagradável companhia no ambiente de trabalho dos engenheiros. É notória a obstinação da Companhia em não permitir que um “*colored*” frequentasse o mesmo espaço dos setores hierárquicos mais altos, arcando até mesmo com os custos de uma rescisão do contrato e deslocamento do sujeito.

¹¹¹ Elaine Rocha e Frederick Alleyne (2012, p. 313) citam vários estudiosos que encontraram a partir da década de 1920, na sociedade de Porto Velho, além da divisão entre uma elite (ligada à administração da ferrovia) e a “classe trabalhadora”, os “barbadianos” como um grupo distinto tanto da “classe trabalhadora” como dos “negros nacionais” encontrados na Amazônia e que eram, em grande parte, “descendentes de escravos e de quilombolas que permaneceram na região”.

¹¹² 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 exceto em contextos históricos”. Adaptado de: <<https://en.oxforddictionaries.com/definition/coloured>> Acesso em: 30 de maio de 2019.

Outra situação evidencia que também não havia condição igual de tratamento. Ao denunciar as condições dos trabalhos na ferrovia, o português jornalista Manoel d'Almeida disse: “a maioria dos trabalhadores são das seguintes nacionalidades pela ordem: brasileiros, hespanhoes, portuguezes, italianos, americanos e barbadianos; que os das duas ultimas nacionalidades são os que melhores empregos exercem e são os mais bem tratados”.¹¹³ Com isso, estes homens deveriam ocupar não somente funções específicas dentro da divisão do trabalho, em que não havia iguais condições com empreiteiros, empregados (alguns “barbadianos” eram chamados de empregados, de acordo com a sua função, outros não) ou operários (a depender do serviço que realizassem).

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 os empregados de hierarquias mais elevadas e cargos administrativos da Companhia. Esse é um elemento, por vezes, visto como privilégio. Vejamos primeiramente como estava organizada a presença de mulheres na ferrovia.

2.3.3 Trabalhadoras

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, experiência vista como um “fracasso”: “O experimento de ter enfermeiras foi tentado, mas elas eram casadas e levadas tão constantemente que foi votado um fracasso”.¹¹⁴

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 curtas e longas temporadas.

¹¹³ Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 6, n. 1954, 8 set. 1909, p. 01.

¹¹⁴ A vida em um acampamento de ferrovia. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910, p. 03.

No primeiro momento de construção, as funções da enfermaria eram ocupadas por trabalhadoras brancas que também tinham experiência neste tipo de 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.¹¹⁵

Uma dessas esposas foi a bibliotecária Grace B. Jekyll, companheira do empreiteiro Arthur B. Jekyll, que, além de participar da inauguração da ferrovia com a cerimônia de cravar o “grampo dourado”, coletou material para um livro sobre a Madeira-Mamoré, escrito a partir de suas visitas a “todos os canteiros de obras e várias cachoeiras em 1911-1912”, segundo Gauld (2006, p. 211).¹¹⁶

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. Diferentemente de Grace Jekyll, muitas mulheres da comunidade antilhana, após a liberação da imigração para a ferrovia, atuaram no grupo de enfermeiros e enfermeiras do hospital da Candelária.¹¹⁷ Vamos retomar os motivos dessa imigração para chegar às funções das trabalhadoras negras.

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”. Estes conflitos não são especificados, no entanto, Aurélia Banfield parece abordar em seu relato um deles:

(...) sem suas companheiras, os homens voltavam para Barbados, desistiam do serviço, de modo que para a empresa não atrasar a obra, tiveram que permitir, (...) ele [seu pai]

¹¹⁵ *The sun*, Nova York [N.Y.], 27 out. 1911, p. 07.

¹¹⁶ Um grampo de ouro foi cravado na linha férrea para representar a conclusão dos trabalhos, mas logo após foi retirado e substituído por uma peça de material mais barato. Segundo Gauld (2006), consiste em uma tradição norte-americana criada pelo governador da Califórnia, em 1869, para comemorar a finalização da primeira ferrovia transcontinental. Já sobre o livro de Grace Jekyll, foi lançado em 1929, intitulado “*Two Boys in the South American Jungle; or Railroad on the Madeira-Mamoré*”.

¹¹⁷ Segundo Rodrigues (2010, p. 92), George Earl Church, responsável pela tentativa anterior de construção da ferrovia, no século XIX, levou sua esposa para as obras na floresta amazônica “para, de alguma forma, provar que não havia perigos na região, a fim de convencer investidores e trabalhadores de que a região não era tão insalubre quanto se pensava.” A ideia de que a presença de uma mulher branca, como símbolo de delicadeza e fragilidade, representava uma conquista da “civilização” e “dominação da natureza” também parece estar na participação em momentos solenes e o primeiro passeio de inauguração da ferrovia. Para as trabalhadoras negras, os registros da Companhia as limitaram na associação com o ambiente de trabalho, na lavanderia. A esposa de George Church, ao retornar para os Estados Unidos, foi levada a um sanatório, onde morreu.

conheceu mamãe em Manaus, lá se gostaram tiveram um filho, e a mamãe ficou em Manaus, ele veio pra cá, porque naquela época não podia vir mulheres, só vinha homens naquele tempo. (...) 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, filha de barbadianos, através de seu relato da história de seus pais, nos permite o entendimento desse “privilégio” como uma medida de garantia da força de trabalho masculina diante de uma constante evasão de trabalhadores.

Complementando seu entendimento, Antônio Cândido (2007) parece justificar a preferência da Companhia por esses imigrantes e a concessão de possíveis privilégios também pelo idioma: “principalmente por falarem inglês, o que facilitava o diálogo com os patrões”. Uma outra vantagem, para o autor, era a permissão para a comunidade morar dentro dos limites territoriais da ferrovia. Mas, para este momento, retornemos ao ponto do idioma:

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 feitos 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.

Há um consenso na historiografia de que estas imigrantes prestaram vários serviços para a ferrovia como enfermeiras, lavadeiras, empregadas domésticas “que trabalhavam para os funcionários da Madeira-Mamoré” entre outras possíveis funções (ROCHA & ALLEYNE, 2012).

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, segundo as memórias de Eron Penha Menezes.¹¹⁸ 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,

¹¹⁸ História Antiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1981, edição 13763, p. 05.

vendiam bolos e outras comidas, fabricavam chapéus e cuidavam de suas próprias casas, maridos e filhos.¹¹⁹ Juntamente com o trabalho de costura e bordado, o de lavagem de roupas também era realizado em casa, para terceiros, excedendo as fronteiras de ambientes de trabalho e moradia. Assim, “o domicílio não era apenas lugar exclusivo da reprodução, incluindo-se a produção.” (MATOS, 2019, p. 106).

Conforme Sabrina Fernandes (2019), o conceito de “reprodução social” discutido principalmente pelo feminismo marxista surgiu para explicar o “ponto zero das formas de organização social” que dominam as mulheres. 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, pois envolvem todo um trabalho de cuidado familiar, preparo da alimentação, limpeza (ambiente e roupas) e, até mesmo, a configuração das relações sexuais. Segundo Angela Davis (2016, p. 226), é um tipo de trabalho invisível, repetitivo e exaustivo.

Com isto, as mulheres negras da comunidade antilhana estavam imersas em jornadas duplas de trabalho (até múltiplas, ligadas à ferrovia e cidade) não apenas por desempenharem dois ou mais trabalhos fora de casa, mas também pelo trabalho de reprodução social que muitas exerciam em seus próprios lares, com seus maridos (trabalhadores da ferrovia), 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).

Mesmo sendo mulheres livres, estas mulheres negras continuaram a trabalhar no campo, na cozinha, lavando roupas e realizando serviços domésticos variados, pois estas eram as funções de trabalho em que encontravam “oportunidades”. Para estas funções de trabalho, conforme Matos (2019, p. 106), o “saber” e a “técnica” não eram socialmente reconhecidos, mas vistos como algo “natural da formação da mulher” e “ofício feminino”. No caso da ferrovia, eram funções para serem desempenhadas em lugares específicos (lavanderia) e na esfera privada. Porém, nos ambientes de trabalho e moradias coletivas

¹¹⁹ Charles Gauld (2006, p. 191), em sua biografia sobre Percival Farquhar escrita a partir de orientações do próprio biografado, diz: “Os empreiteiros, com a perspectiva de vitória sobre a natureza, renderam-se a Baco e a Vênus. 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 desconstruírem essa visão de que as trabalhadoras lavadeiras eram prostitutas contratadas, a partir de relatos orais de descendentes dessas famílias. Nesse sentido, optamos por não dar visibilidade à fala do autor, pautando nossas análises nos trabalhos árduos exercidos por estas mulheres, que necessitam serem colocadas em evidência e discutidas como também funções integrantes e essenciais dentro do trabalho da ferrovia, principalmente nos anos de construção.

dos trabalhadores não existiam mulheres cozinheiras e ajudantes, cabendo essas tarefas a outros homens (brasileiros e espanhóis) e funções (*o house boy*).

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 saudáveis, produtivos e aptos para o trabalho. Para as mulheres brancas, na função de enfermeiras e esposas. Para as 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 capitalista” (DAVIS, 2016, p. 230). Dito isto, não foram um componente integrante da estrutura de trabalho da construção e manutenção da ferrovia, mas uma “precondição”.

Deste modo, fica evidente a necessidade de atentarmos separadamente para os trabalhadores negros, trabalhadoras negras e trabalhadoras brancas, para compreender a heterogeneidade das relações de trabalho que constituíam o cotidiano. Em consonância com Angela Davis (2016, p. 12), a classe informa a raça, assim como vimos que a raça também informa a classe: “Raça é a maneira como a classe é vivida. Da mesma forma que gênero é a maneira como a raça é vivida.” As experiências das trabalhadoras negras são diferentes das trabalhadoras e mulheres brancas na divisão de trabalho.

Seguindo as considerações de Matos (2019, p. 16), decompor o cotidiano dos trabalhadores na ferrovia significa tentar compreender as razões das “experiências encobertas” que se reproduzem na historiografia e as relações de trabalho que envolvem uma multiplicidade de experiências, como a história das trabalhadoras da comunidade antilhana.

* * *

Neste capítulo, trilhamos os caminhos da investigação sobre a estruturação e funcionamento de um sistema de trabalho planejado pela Companhia e empresa construtora da ferrovia. Discutimos os aspectos das relações de trabalho em sua heterogeneidade de sujeitos e multiplicidade de experiências, tornando cada vez mais evidente a distinção entre os trabalhadores pelos termos, funções, nacionalidades, gênero e perfil étnico-racial.

Tais elementos, articulados por esse sistema de trabalho organizado por formas de distinção e hierarquia, nos remetem às questões da instituição dessa estrutura nos usos e divisões de espaços, implementação de habitações e interferência nas relações sociais de trabalho, como discutiremos no capítulo seguinte.

3. “TUDO EM SEU LUGAR”: ESPAÇOS E RELAÇÕES SOCIAIS DOS TRABALHADORES

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 em que os trabalhadores foram organizados, vejamos outro pilar que 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 (Porto Velho), que se dão nos espaços de trabalho e moradia, jornais, relacionamentos afetivos e nas socializações – esporte, religião, comemorações, associações e mobilizações.¹²⁰

Para tentar compreender o complexo emaranhado dessas relações, investigaremos primeiramente, como os trabalhadores são organizados (e se organizam) no espaço, elemento importante para se pensar como as relações sociais se desenvolvem; a produção de um jornal, analisando os tipos de relações selecionadas para circulação; e por fim, as socialidades, expressas nas práticas e relações sociais, que constroem o dinamismo na vida cotidiana dos trabalhadores.

3.1 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL EM PORTO VELHO E NA LINHA FÉRREA

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. Segundo Rocha (2011, p. 246): “[...] as condições de trabalho a que se submetia cada um deles, indiferentemente de suas origens, profissão e formação intelectual eram comuns, quando nos acampamentos”. Enquanto os acampamentos configuravam um “lugar

¹²⁰ Conforme Maria Ciavatta (2012), quando falamos “relações de trabalho” estamos falando das relações que se estabelecem entre os que possuem os meios de produção, o capital (Companhia), as empresas e os que vendem a força de trabalho. Porém, essas relações não se reduzem a formas históricas aparentes, como a “profissão, o produto do trabalho, as atividades laborais” ou fora das relações sociais que são a base complexa dessas ações.

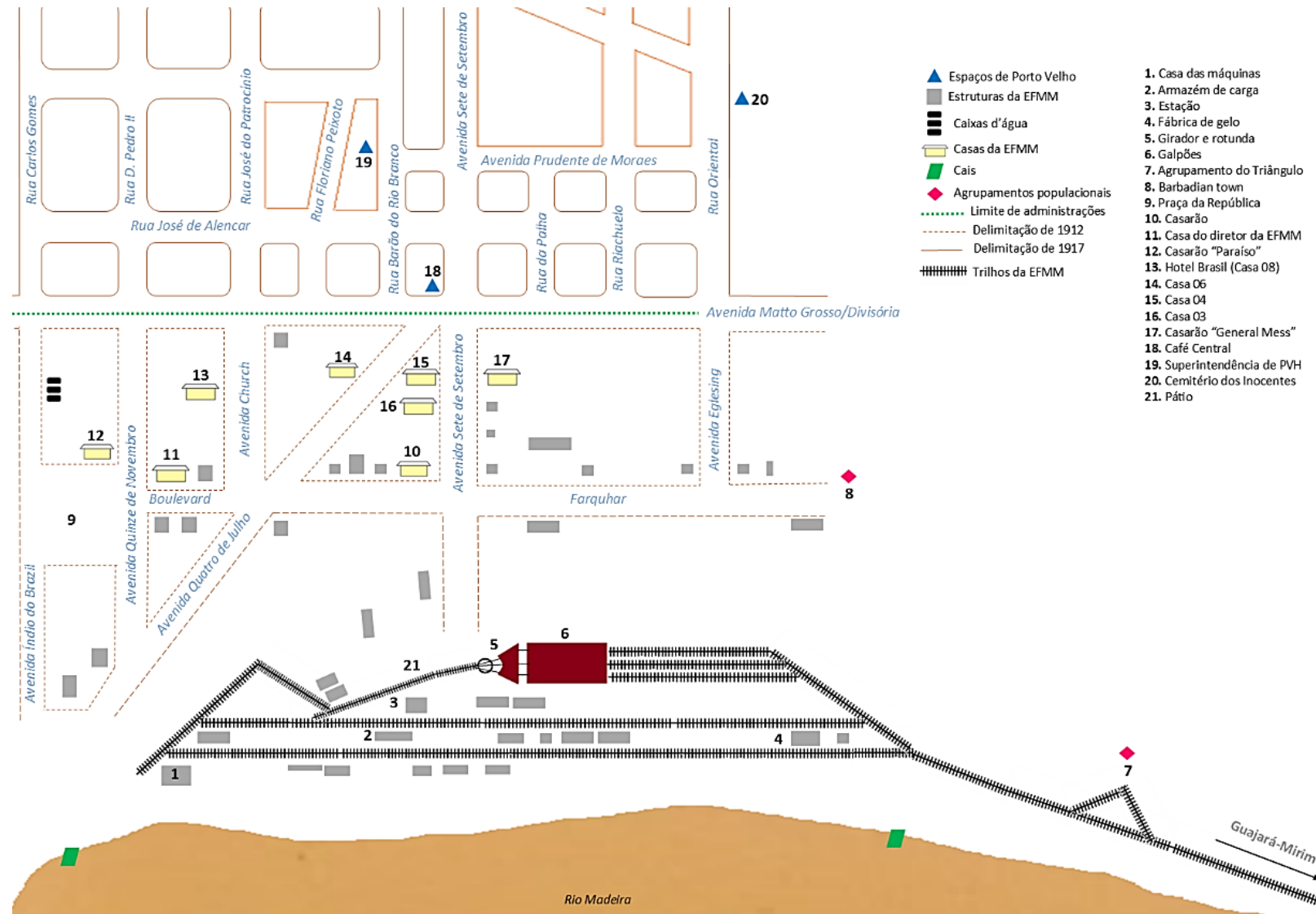
comum”, havia uma divisão espacial estabelecida pela Companhia Madeira-Mamoré que correspondia às divisões hierárquicas da organização interna do trabalho.

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.

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”.¹²¹ Essas duas zonas formavam o perímetro de propriedade da Companhia, que garantia a construção e manutenção do espaço dentro dos seus limites.

¹²¹ O complexo da Candelária, localizado estrategicamente em um ponto mais alto em comparação ao centro de atividades da ferrovia, era composto pelo conjunto de edificações que tinham como objetivo manter boas condições sanitárias. Discutiremos com maior profundidade, em outro capítulo, a respeito da estrutura sanitária montada na Candelária e disseminada ao longo do assentamento dos trilhos. Para este momento, nos interessa discutir a perspectiva de divisão e organização do espaço pautado na concepção do “trabalho”.

MAPA 3. DIVISÃO TERRITORIAL DA FERROVIA MADEIRA-MAMORÉ EM PORTO VELHO (1907-1919). FONTE: VER NOTA 122.



Nossa análise se concentra nas edificações montadas em Porto Velho, centro das atividades de construção da ferrovia, dentro dos limites territoriais pertencentes à Companhia (*ver mapa 3*).¹²² Analisaremos essas estruturas a partir de dois conjuntos: espaços de trabalho e espaços de moradia. Destes, selecionamos apenas alguns locais para uma breve discussão, no sentido de compreender sua importância na formação do cotidiano dos trabalhadores 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.¹²³

É necessário pontuar a compreensão sobre espaço nos termos que abordaremos neste capítulo. 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, de modo que essa interação é construída de diversas formas, a partir da apropriação dos recursos produtivos e do estabelecimento de relações de produção. Assim, espaço é a interação entre os homens e o meio físico, no movimento de apropriação dos recursos e produção e reprodução da existência. 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.

¹²² O mapa da área pertencente à Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, suas edificações e adjacências com Porto Velho foi elaborado pela autora 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); e a sobreposição desse conjunto de dados no mapa atual da cidade, com o intuito de se aproximar ao máximo da localização das edificações – uma vez que grande parte não mais existe – e dos agrupamentos formados (atualmente bairros). Com isto, ressaltamos que as distâncias e localizações não são precisas. É, antes, uma tentativa amadora, aberta a contribuições e ajustes, de elaboração de um mapa que permita a visualização ampla da organização e ocupação dos espaços dentro dos limites pertencentes à ferrovia. Fontes: *Planta esquemática da cidade de Porto Velho em 1917*, encontrada em Fonseca (2017); *Planta geral de Porto Velho – Mostrando ruas, edifícios, oficinas, linhas férrea, esgotos e outras dependências do ponto inicial na estrada. 1912*; Google Earth-Mapas. Disponível em: <<http://mapas.google.com>> Acesso em: 23 de ago. 2020.

¹²³ A Companhia também implementou edificações em outros pontos e núcleos populacionais ao longo da linha férrea. De acordo com Evandro Lopes (1995, p. 24): “Em Guajará-Mirim, ponto final da estrada de ferro, também foram construídas casas de turma, armazéns e a estação, que funcionava para os serviços administrativos e como casa de pernoite do pessoal dos trens.”

Quando falamos de “local” estamos falando daquilo que é “próprio do lugar”, das especificidades, das vivências, da interação maior entre os sujeitos. Estes locais podem ser complementares quando estruturados em uma mesma “função produtiva” (COLUCCI & SOUTO, 2011, p. 116). Assim, 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, dentro dos espaços, pertencem ao território, que por sua vez, é a extensão de terra pertencente à Companhia. Deste modo, como esforço de compreensão das singularidades das relações socioespaciais, optamos por termos distintos para falar sobre um espaço mais global.

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 artificiais, 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” (edif. No. 4), o hotel, quinze residências (edifs. Ns. 6, 11, 25, 37, 47, 48, 63, 122, 123, 124, 159, 162, 163, 188 e 247), um barracão para mecânicos (edif. N. 12), seis “barracões para trabalhadores” (edifs. Ns. 14, 16, 17, 18, 53 e 54), casas 1, 2, 3, 4, 6 para “empregados de primeira classe” (edifs. Ns. 40, 41, 127, 160, 218), a residência do gerente (N. 210) e outras casas não especificadas.¹²⁴ Diante a vastidão de edificações, discutiremos apenas algumas, as que

¹²⁴ Ainda há o registro das despesas feitas até 31 de dezembro de 1912, pela Companhia: repartição médica, casas para empregados, transporte de pessoal e material no serviço, passagens de engenheiros e etc, passagens de empregados da construção, material fluctuante, pontes de madeira, reparação de material rodante, despesas de trens de serviço, bombas e tanques de agua, reparações de edifícios, machinismo e ferramentas das officinas, fundição, despesas com as officinas, equipamento e ferramentas de serviço, guindastes locomoveis, reparação de equipamento e ferramentas, reparação e funcionamento do material fluctuante, salários de officiaes, salários dos auxiliares dos officiaes, salários da repartição de compras, subsistência da repartição de engenharia, subsistência da repartição da construção, rede de esgotos em Porto Velho, edifícios em Porto Velho, fabrica de gelo, diversos edifícios, madeiras, serraria,

identificamos nas fontes consultadas e acreditamos serem importantes de análise para compreender espaços de trabalho e moradia.

Essas edificações, ocupadas por empreiteiros e trabalhadores, coexistiam e configuravam a “cidade-empresa” na região amazônica.¹²⁵ Tal estruturação consistia em um modelo de ocupação aplicado em outras experiências. Segundo Charles Gauld (2006, p. 180), a formação de Porto Velho se dá com “aspecto de cidade-empresa americana, 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, de modo que, segundo Borzacov (2007, p. 18), “a impressão que se tinha era de um povoado erigido às pressas, um núcleo imigratório feito a serrote e a martelo rapidamente (...)”.

3.1.1. 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.¹²⁶ Já no complexo central da ferrovia, em Porto Velho, havia o escritório geral localizado na Avenida Farquhar (*ver imagem 10*).

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

perfuração de poços, luz elétrica, abastecimento de água em Porto Velho, despesas da estação inicial, mobiliário, descarga de vapores transoceânicos, docas e molhes provisórios, funcionamento da luz eléctrica, funcionamento do abastecimento de água, despesas da casa dos empregados superiores, manejo de materiais do almoxarifado, combustível, funcionamento da estação radiotelegraphica, armazéns fluctuantes, policiamento, despesas judiciais, papelaria e typographia, juros e comissões, telegramas, seguros, administração em Londres, despesas financeiras em Londres.” (NYE, 1922, p. 14-15). É de se notar o modo como Nye se refere às edificações: em alguns casos, como “escritório e residência do engenheiro chefe” e “escritório e residência para o chefe do movimento e superintendente da linha”, pode haver a implicação de que trabalho e moradia ocupam o mesmo espaço, exceto por uma divisão de cômodos dentro de uma mesma estrutura.

¹²⁵ No mapa nº 3, as estruturas de cor cinza pertencentes à EFMM estão sem identificação porque não foi possível afirmar com precisão o que eram entre 1908 a 1919.

¹²⁶ Em Porto Velho, muitos escritórios estavam localizados na avenida Farquhar (*ver mapa 3*).

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 (*mapa 3, n. 6*), casa redonda – inferimos que Nye (1922) esteja se referindo ao girador e rotunda, local em que as máquinas eram direcionadas para as oficinas (*mapa 3, n. 5*) –, casa de força e depósito eram ambientes de trabalho dos operários onde realizavam atividades que requeriam força física ora em ambiente fechado, como no pátio das oficinas (*ver imagem 11*).

Alguns locais foram construídos para prestar suporte às atividades de trabalhos como restaurantes, comissariado – este último, mais citado nas fontes por *Comissary* – e lavanderia. Funcionando como restaurante, havia o casarão chamado *General Mess* (*mapa 3, n. 17*), 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.¹²⁷

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 dos Estados Unidos e outros países.¹²⁸ Esse estabelecimento foi construído entre a avenida Farquhar e o pátio central da ferrovia (*mapa 3*), 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.¹²⁹ A lavanderia, localizada

¹²⁷ Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, 9 de maio de 1918; Ferreira (1969, p. 45)

¹²⁸ 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. A Companhia não permitia a venda de bebidas alcoólicas dentro de suas dependências, para evitar tensões e não atrapalhar o andamento dos trabalhos de construção. O que não significa que não houve o consumo, como veremos nos capítulos seguintes.

¹²⁹ Em 1917, a Companhia firma contrato com o então eleito superintendente municipal, Joaquim Augusto Tanajura, para o fornecimento de energia para o restante da cidade de Porto Velho (além das suas dependências ferroviárias). Como a Companhia tinha o controle das terras da região, Porto Velho figurava como sua dependente no fornecimento de abastecimento de água, energia elétrica e esgotos.

próximo à fábrica de gelo (*mapa 3, n. 4*), era de uso comum para os trabalhadores que podiam pagar pelo seu serviço, segundo Hugo Ferreira (1969, p. 61), “[...] o pagamento da pensão, da lavadeira e outras imprescindíveis era uma coisa religiosa ao recebermos o pagamento todos os meses”.

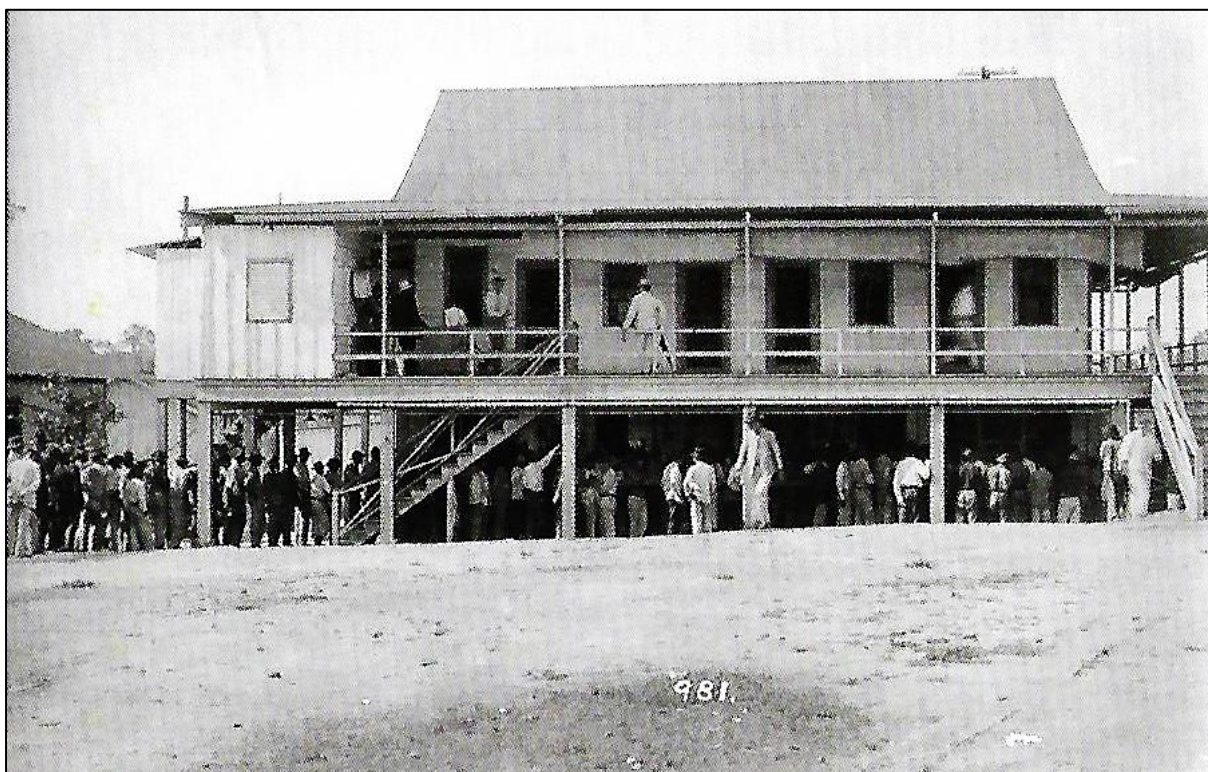


IMAGEM 10. Prédio da administração e escritório central da ferrovia em Porto Velho. (1909-1910). O registro foi feito durante o dia de pagamento dos trabalhadores que recebiam por mês. Foto nº 981 de Dana Merrill. Fonte: Neeleman (2011)

IMAGEM 11. Trabalhadores na oficina da ferrovia Madeira-Mamoré, em Porto Velho (1910). Foto nº 576. Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP





IMAGEM 12. Trabalhadoras da lavanderia e o chefe norte-americano responsável pelo setor. A lavanderia *Porto Velho Laundry* era uma edificação da Companhia em seu território. (1909-1910). Foto nº 626. Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP



IMAGEM 13. Vista interna da lavanderia a vapor da Companhia. (1909-1910). Foto nº 557. 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 12, 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, a partir do que discutimos até aqui, 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 (10), de modo que houve um planejamento e um intuito dessa informação na produção da fotografia.

No segundo quadro (*imagem 13*), há o registro da dinâmica no interior da lavanderia que complementa o sentido da imagem anterior. Primeiro é evidenciada a organização (*imagem 12*) e depois a atuação das lavadeiras (*imagem 13*) sob supervisão do suposto chefe, apesar de não serem fotografias feitas em sequência – os números no canto inferior esquerdo sugerem isso.

Peter Burke (2004) discorre como o silêncio dos documentos oficiais sobre as mulheres fez com que investigações sobre a história das mulheres partissem para uma leitura a contrapelo das fontes existentes, discutindo as representações dos espaços e papéis sociais. A ausência de mais fotos de Dana Merrill das trabalhadoras da comunidade antilhana, em parte, pode ser justificada pela falta de preservação ou localização até o momento dessa pesquisa.

Todavia, dentro da narrativa fotográfica produzida por Merrill, orientada pelas exigências da Companhia (contratante), é possível argumentar que para essas trabalhadoras cabe um específico lugar, o do trabalho na lavanderia. Como propõe Kossoy (2001, p. 50), o tema é captado pela fotografia através de uma “atmosfera cuidadosamente arquitetada”, em que as informações são colocadas e evidenciadas na imagem com uma preocupação de representação. É de se notar que os registros fotográficos das trabalhadoras negras (três fotos) sejam apenas na lavanderia, como se houvesse um entendimento de que esta função (lavadeiras) e a cor das mulheres presentes

nas fotografias estivessem relacionadas à ocupação de um determinado local de trabalho, dentro da organização da ferrovia, sob observação e controle de outros empregados homens e brancos, já que em nenhum momento elas estão sozinhas ou em grupos.

3.1.2. 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. No relatório da Companhia Paulista, o aluguel para esses “ferroviários” oferece:

[...] aos seus auxiliares habitação higiênica a preço módico e junto ao trabalho, único meio de tornar o pessoal estável e garantir a regularidade dos serviços a cargo da Companhia, principalmente nas estações de baldeação, em que é necessário manter grandes turmas de trabalhadores, geralmente compostas de gente que não prima pela constância no serviço [...].

No caso da ferrovia Madeira-Mamoré, também identificamos moradias que são 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. Em consonância com Evandro Lopes (1995) e Dante Fonseca (2017), que ressaltam a hierarquia presente na divisão dos locais de moradia da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, analisaremos 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.

3.1.2.a. Barracões

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.¹³⁰

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; 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.¹³¹ 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 14 e 16*), enquanto “carros com beliche” (*ver imagem 18*) e barracões mais elaborados com dois pavimentos (*ver imagem 15*) 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 17*).¹³²

Alguns publicamente demonstraram seu incômodo ao serem “sujeitados” a dividirem estas acomodações, mesmo que temporariamente, como se lê a partir de uma carta-resposta enviada pelo engenheiro Torsten Carlander, da *American Society of Swedish Engineers*, publicada no *Engineering News*:

¹³⁰ Evandro Lopes (1995, p. 24) identificou no complexo central da construção, em Porto Velho, habitações coletivas com a designação de “barracões”, 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).”

¹³¹ Na descrição de Henry Tomlinson (2010, p. 402) sobre as barracas “desordenadas dos negros e dos trabalhadores nativos, que eram construídas suspensas do chão, para permitir a ventilação, e tinha uma vala em volta, fétida com esgoto e desgraças com cheiro, uma *Coloenis*, uma borboleta escarlate com asas estreitas, como as asas de uma andorinha, costumava flamejar, e frequentemente pousaria ali”. Rocha (2011, p. 235) analisa a partir da linguagem os entremeios de uma denúncia velada às condições de habitação e trabalho que estes homens eram postos, discutindo como Tomlinson faz isto sob uma perspectiva colonialista de animalizar o colonizado: o mau cheiro, o esgoto e a desordem contrastam com a borboleta, mas coexistem no mesmo cenário.

¹³² Tradução livre. Referente a 1908 a 1912: “Bunk cars were provided for the Foreman and his assistants, while the laborers occupied palm huts left by the construction men” (BENNIT, 1913, p. 26). Parece haver também uma distinção quanto ao uso dos termos de acordo com os ocupantes: nas informações das fotografias, as palavras barracão e cabana estão associadas a operários e alguns empregados, enquanto as estruturas montadas para técnicos, engenheiros, topógrafos entre outras funções, da mais simples a melhor estruturada, são chamadas de acampamentos.

Quando um engenheiro aceita uma posição nesses países tropicais, ele não deve esperar encontrar imediatamente acomodações de hotel de primeira classe, mas deve permitir um pouco de tempo para a construção dessas acomodações. Nestas circunstâncias, tudo o que podia ser feito para o conforto dos homens era atendido. “*Reports from the engineers on the Madeira & Mamoré River Ry. in Brazil*”. Reprinted from the *Engineering News*, Nov. 1907 (KRAVIGNY, 1940, p. 219).¹³³

Em 1907, Carlander havia retornado dos trabalhos que prestou na construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Sua defesa exposta na publicação sobre as condições de habitação na região para os engenheiros surgiu diante de um vívido debate no *Engineering News* sobre a precariedade dos alojamentos erguidos pela Companhia nos anos iniciais da construção (1907-1909), período de maior intensidade dos trabalhos para a abertura da mata fechada e assentamento dos primeiros barracões e acampamentos, fazendo disparar o número de óbitos devido a febres endêmicas e insalubridade.¹³⁴

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).

¹³³ Tradução livre do original: “When an engineer accepts a position in these tropical countries, he should not expect to find first-class hotel accommodations right away, but should allow a little time for the building of these accommodations. Under the circumstances, all that could be done for the comfort of the men was attended to”.

¹³⁴ Vemos, a partir de Kravigny (1940, p. 95), como neste ponto a habitação dos engenheiros também podia ser erigida nos campos (podendo ser nos barracões ou acampamentos simples ou melhor estruturados): “and unlike most construction camps, the engineers' residency at this point was also in the camp”.



IMAGEM 14. Cabana dos trabalhadores da Madeira-Mamoré com estrutura de madeira e folhas de palmeira. (1909-1910). Foto nº 886 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP



IMAGEM 15. Barraca de dois pavimentos, construída com madeira e palha (1911). Segundo Luis Claro, a barraca consistia na moradia do administrador do Acampamento 37, no quilômetro 259 da estrada de ferro. Foto nº 1005 de Dana Merrill. Fonte: Acervo de fotos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré colorizadas por Luis Claro



IMAGEM 16. Cabana dos trabalhadores 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

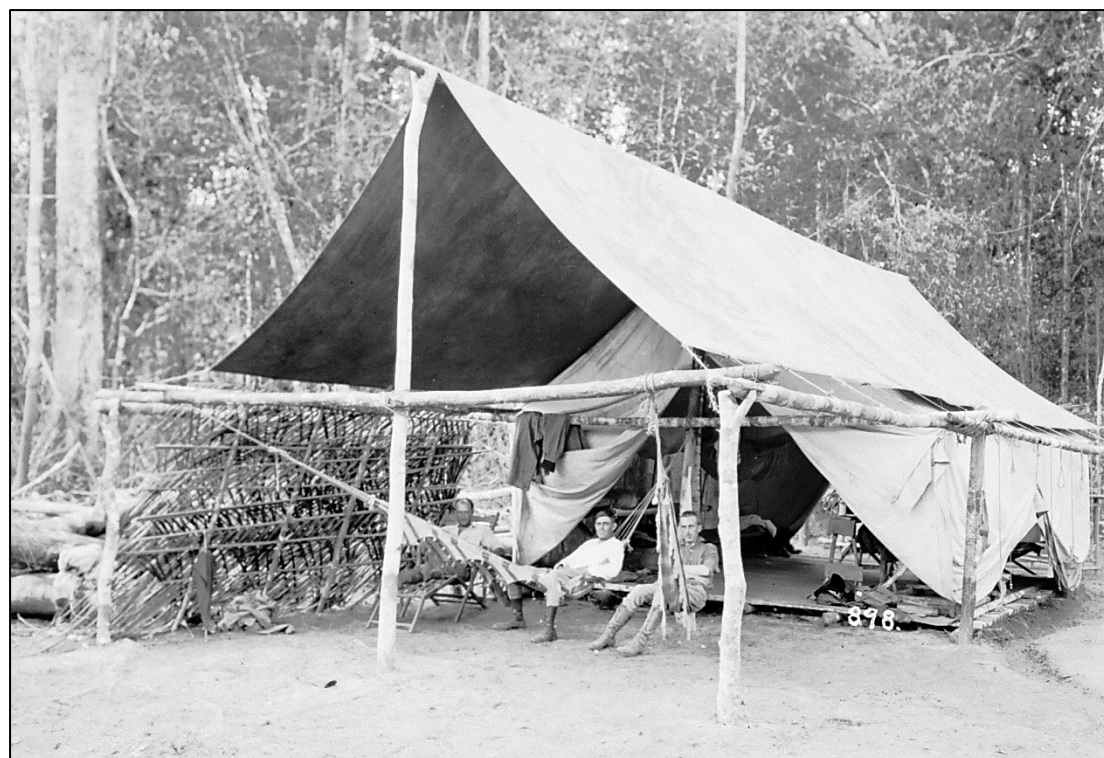


IMAGEM 17. Empregados técnicos em “acampamento”, com estrutura de madeira, lona e palha (1909-1910). Foto nº 898 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP



IMAGEM 18. Acampamento feito com vagões cobertos de folhas de palmeiras. (1909-1910). Foto nº 869. Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

3.1.2.b. Acampamentos

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 (*ver imagem 20*).

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 à “civilização” dos 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 sobre os acampamentos e a relação com o trabalho da ferrovia:

Havia acampamentos nos entremeios que tinham sido abandonados quando o trabalho ferroviário progredia. Esses acampamentos eram ainda mais interessantes para mim. O trabalho do humano, quando ele o deixa para a selva, que ele venceu com muito sofrimento, tem um apelo próprio, com suas ruínas abandonadas retornando ao solo de novo (TOMLINSON, 2014, p. 287)

Assim, alguns acampamentos cresceram em aglomeração, atraindo o comércio, servindo como entrepostos para a Companhia e constituindo em vilas posteriormente à conclusão da ferrovia. Outros acampamentos eram montados de forma mais improvisada, com cabanas de lona e próximo aos serviços realizados na linha férrea (*ver imagem 19*), de modo que havia a praticidade de desmontar a estrutura à medida que os trabalhos avançavam. Enquanto outros acampamentos transformaram-se em estruturas abandonadas, à medida que os homens outrora ali mobilizados concluíam seus trabalhos e eram transferidos para outros serviços ou, no pior dos casos, vencidos pela selva, “retornando ao solo de novo”.



IMAGEM 19. Acampamento 15 ao longo dos trilhos da ferrovia. (1910-1911). Foto nº669 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

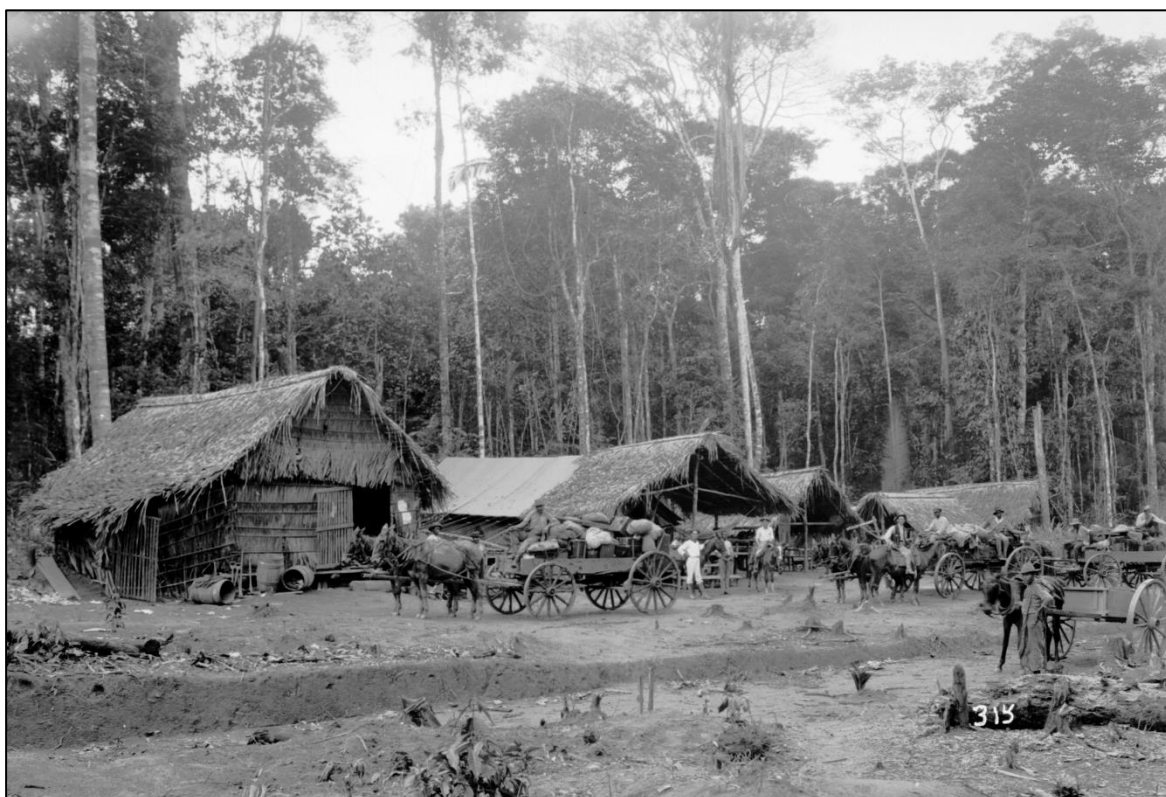


IMAGEM 20. Acampamento dos trabalhadores, com carroças e barracas. (1910-1911). Foto nº315 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

3.1.2.c. Casas

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 ferro 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 (*mapa 3, n. 16*), para os trabalhadores da seção de Mecânica, era conhecida como “casa dos animais ferozes”;¹³⁵ a Casa nº 4 (*mapa 3, n. 15*), para os solteiros e empregados do Tráfego;¹³⁶ a Casa nº6 (*mapa 3, n. 14*), 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.¹³⁷ 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), estas casas coletivas eram “administradas” por um zelador, *house boy*, responsável entre outros serviços pelo controle das entradas e saídas dos trabalhadores e proibir o acesso de mulheres.

¹³⁵ Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, anno II, n. 101, 9 de maio de 1918.

¹³⁶ Hugo Ferreira dividiu um dos quartos da Casa nº4 com o trabalhador Anízio Quadrado, quando se estabeleceu na cidade a partir de 1913. Ao ser transferido para um entreposto da ferrovia, relata a reação do seu companheiro, diante o vínculo criado e a notícia: “(...) se desfez em prantos, alegando que, por companheiro de quarto outro jamais encontraria como eu, cujas virtudes consistiam em não estrilar que ele constantemente usasse meu sabonete, pasta de dentes, etc e vez por outras um par de meias, uma cueca ou uma camisa, quando a lavadeira aos sábados se atrasava na entrega de roupa” (FERREIRA, 1969, n.p).

¹³⁷ Registramos a identificação da “*Bull Pen*” apenas em Kravigny (1940). Por ter sido a primeira casa a abrigar tanto os mecânicos como os superintendentes (não há maiores informações sobre o que significava essa função naquele momento, mas o termo remete a um trabalho de hierarquia mais elevada do que os trabalhos mecânicos), 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).

Sigamos para o que Kravigny (1940, p. 38-39) nos diz 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.

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 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 no capítulo anterior, 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 empregados da firma construtora de *May, Jeckyll & Randolph*,¹³⁸ e para os mestres-de-obras e mecânicos.¹³⁹

Vejamos uma lista dos edifícios com suas nomenclaturas e chefes de departamento responsáveis publicada pelo jornal *The Porto Velho Marconigram*:

¹³⁸ Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 101, 9 de maio de 1918.

¹³⁹ 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.

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.¹⁴⁰

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.”¹⁴¹

Do conjunto de fotografias que identificamos de Dana Merrill sobre as casas, é perceptível que não há registros do interior, cômodos e moradores (*ver imagens 21 e 22*). Como são casas planejadas e montadas pela Companhia para trabalhadores (empregados e operários), 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 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, vejamos:

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. (...) homens jovens que tinham

¹⁴⁰ *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, v. 3, n. 2, 14 jan. 1911.

¹⁴¹ *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, v. 3, n. 2, 14 jan. 1911.

recebido o cuidado de um pai de colegas de quarto mais velhos não deveriam saber mais do afeto paterno.¹⁴²

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 (*mapa 3, n. 13*), em 1912, com dois andares, dezesseis quartos e salão de refeições.¹⁴³

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.¹⁴⁴ Como a jornada de trabalho iniciava com a sirene, emitida na região do pátio da estação (*mapa 3, n. 3*), 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.”¹⁴⁵ 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).

¹⁴² *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, v. 3, n. 2, 14 jan. 1911.

¹⁴³ Segundo Borzacov (2007) e Ferreira (1969), a Companhia, proprietária do local, arrendou para o italiano Carlo Chuignoni, que ficou à frente do hotel. O comportamento de transitoriedade dos trabalhadores nos locais também é identificado pela justiça, dificultando o andamento das investigações. Em 1917, em um processo judicial, é expedido um mandado pelo juiz de direito da comarca de Santo Antônio convocando um oficial para ir ao “Acampamento 35 da EFMM” intimar José Luiz (trabalhador da ferrovia), José Francisco d’Oliveira, Antonio Nogueira de Araujo, Julio Rodrigues e Manuel Valle Cortinas (operários diaristas da EFMM) a prestarem seus depoimentos. Em resposta, o escrivão interino, servindo de oficial de justiça, escreve: “Certifico que em cumprimento ao respeitável mandado retro, deixei de intimar as pessoas constantes do referido mandado por ignorar por completo de seu paradeiro desde que nenhuma se acha no lugar indicado. (...)”. Fonte: LUIZ, José (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00084. Caixa 094. 104 f. CDH/TJRO, 1916.

¹⁴⁴ 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.”

¹⁴⁵ *The Porto Velho Marconigram*. Porto Velho, v. 3, n. 2, 21 jan. 1911.



IMAGEM 21. Vista externa da *Mad House*, Casa 02. (1910-1911). Foto nº 461 de Dana Merrill. Fonte: Kravigny (1940)

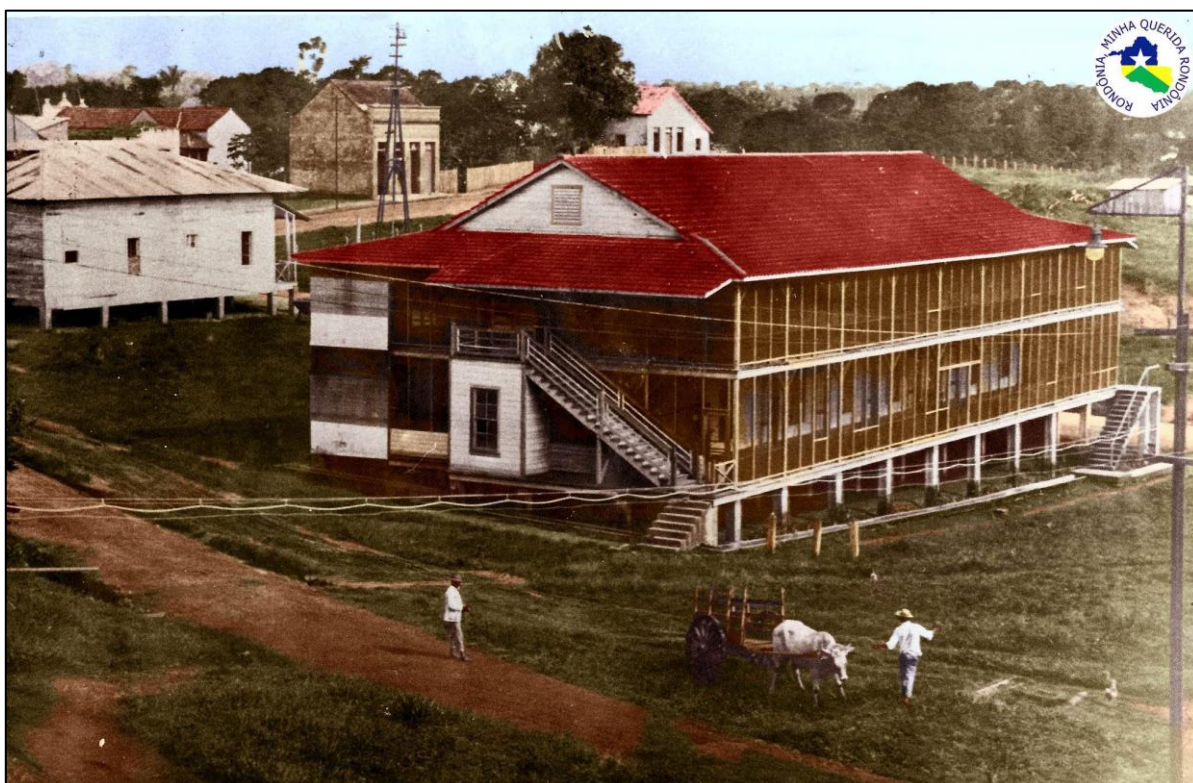


IMAGEM 22. Casarão construído pela Companhia, denominado de Casa 03. Ano não identificado. Foto colorizada por Luis Claro. Fonte: Grupo de Rede Social “Rondônia, Minha Querida Rondônia”

3.1.2.d. Casas, casarios ou residências

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, a fim de evitar a entrada dos terríveis mosquitos de todas as espécies” (FERREIRA, 2005, p. 244). Estas casas 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” (*ver mapa 3, n. 12*), composto por dois pavimentos.

Eric Hobsbawm elabora considerações sobre o “lar burguês” e os interiores que os cercavam, que nos ajudam a compreender a configuração de um ambiente e modo de vida transferido para o espaço da ferrovia, afinal, “Os fenômenos mais superficiais são às vezes os mais profundos.” (HOBSBAWM, 2000, p. 237). Os registros do interior de uma das residências, pelo fotógrafo Merrill, são compostos por objetos (móveis, espreguiçadeiras, jornal, decoração), duas pessoas e no ângulo exterior, um jardim.

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 23*) (HOBSBAWM, 2000, p. 238).

Há ainda um elemento complementar do quadro, o cachorro. Peter Burke (2004, p. 34) acredita que as primeiras produções fotográficas, entre o século XIX e XX, tinham como base a pintura de retratos. Assim, “um cãozinho pequeno num retrato de uma mulher ou um casal provavelmente simboliza fidelidade (implicando que a mulher está para o marido assim como o cão para os humanos)”. Nessa leitura, o cão como componente da fotografia, além de representar uma continuidade no modo de vida daqueles sujeitos transferido de seus países para a ferrovia também pode representar o ambiente ideal, com a fidelidade e companheirismo da sua mulher, para a realização do seu trabalho.

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 (ver *imagem 24*).¹⁴⁶



IMAGEM 23. 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

¹⁴⁶ “Para o rico, o ar, a luz, o horizonte desimpedido, o retiro do jardim; para o pobre, o espaço fechado, sombrio, os tetos baixos, a atmosfera pesada, a estagnação dos fedores.” (CORBIN, 1987, p. 191).



IMAGEM 24. Vista externa de residência no complexo da ferrovia em Porto Velho. (1909-1910). Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

3.1.3 Bairros

Por “espacialidades” entendemos como “novas maneiras de reconstrução da existência”, na medida em que surgem indevidamente “dentro de um macro sistema que determina a existência humana segundo interesses dominantes” (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 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 (*ver mapa 3, n. 7*). 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. O Triângulo, como agrupamento de moradia popular, era cortado por igarapés, um deles denominado “igarapé das lavadeiras”. Com o passar das décadas, foi configurado seu limite com o *Barbadian Town* ou Alto do Bode.¹⁴⁷

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 e mais trabalhadores, como relata Joseph Muggs: “(...) morando em companhia do ofendido Fiths Clarke, do acuzado James Nataniel Allayme e de outros seus patrícios em um barracão existente no logar triangulo vizinha a esta villa (...)”.¹⁴⁸ 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, distante e em processo de formação de núcleo urbano. 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 já referido *Barbadian Town* (bairro dos barbadianos), também conhecido como Alto do Bode, uma faixa territorial dentro do complexo ferroviário da Companhia formado por cearenses e imigrantes antilhanos.¹⁴⁹ A designação carrega algumas prováveis justificativas:

- 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

¹⁴⁷ “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

¹⁴⁸ ALAYME, James Nathaniel (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00085. Caixa 094. 88 f. CDH/TJRO, 1916.

¹⁴⁹ Não é possível afirmar se a Companhia planejou a ocupação desse espaço para os imigrantes da comunidade antilhana, ou se foi um movimento que partiu dos próprios imigrantes e, consequentemente obteve a concessão. 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.

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: “o local era realmente alto, mas os nordestinos que também moravam na vila não entediam 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. Segundo Fonseca (2017), nessa colina também estava o “sobrado” composto pelo restaurante *General Mess* (ver mapa 3, n. 17). 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), que prestavam os serviços que classificamos como de suporte à Companhia e aos trabalhadores. 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 (ver mapa 3, n. 8).

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. [...] Em Porto Velho, é grau 31 da maçonaria. 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.

Retomando as discussões sobre as funções de trabalho e os trabalhadores da comunidade antilhana, 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.¹⁵⁰

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, de acordo com Rocha & Alleyne (2012).

Assim, a formação do *Barbadian Town* e Triângulo consiste em movimentos “espontâneos” norteados por aproximações (considerando nacionalidades, funções de trabalho e, conseqüentemente, condição financeira), configurando espacialidades em que pode ter havido uma quebra na sincronia da ocupação do espaço, mas ainda dentro do território da Companhia.¹⁵¹

A 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/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

¹⁵⁰ Sugerimos a leitura da pesquisa de Blackman (2015), principalmente na página 99, onde a autora elaborou de acordo uma lista de funcionários da comunidade antilhana que trabalharam na construção e durante o funcionamento da ferrovia Madeira-Mamoré. Constam nomes de ascendência britânica, francesa e abasileirados.

¹⁵¹ O caso do *Barbadian Town* é mais indefinido se houve ou não um planejamento prévio da Companhia para aquele espaço. De toda forma, 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.

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 do local de trabalho e próximas umas das outras.

O *Barbadian Town* congregou locais de trabalho (como vimos, por exemplo, 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. Assim, é um espaço formado predominantemente por barbadianos e operários que compartilham uma situação de precariedade.

Desse modo, 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.

3.2 RELAÇÕES SOCIAIS E DE TRABALHO ATRAVÉS DOS JORNAIS

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. Essa era uma dificuldade já durante a viagem, nas embarcações:

“Eles não entendem uma palavra do que digo” – gritou em desespero. “Não há um marinheiro sequer ou um inglês na tripulação; esses lavradores alemães!” [...] Esses homens tinham sido contratados em qualquer porto do continente. De fato, foi nosso cozinheiro holandês quem nos salvou naquela noite (TOMLINSON, 2014, p. 46).

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. Portanto, 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 subdelegado 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.¹⁵²

Os sujeitos se adaptavam à predominância de determinados idiomas nos diferentes espaços de trabalho, durante a construção e na primeira década de funcionamento, como visto 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 grupo as nacionalidades que linguisticamente mais se assemelhavam ao idioma utilizado.¹⁵³

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). Dentro dessa perspectiva, não há neutralidade na atuação dos jornais, que atuaram como disseminadores de regramentos sociais projetadas a partir de interesses particulares ou coletivos.

Analisar a produção e publicação desses jornais é exceder o campo de perspectivas superficiais de uma possível neutralidade da imprensa e de um *corpus* documental formado por uma série de acontecimentos selecionados. Cabe investigar estes jornais como “instrumento de intervenção na vida social”, que não estão isolados da realidade política e social em que são produzidos, pois são empreendimentos coletivos que, nas entrelinhas ou explicitamente, compartilham projetos políticos, crenças e valores difundidos.

¹⁵² Reminiscências – Porto Velho d’outrora. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 103, 16 de maio de 1918.

¹⁵³ Para os que tinham interesse em aprender um dos idiomas mais falados, também havia a oportunidade de ingressar em aulas particulares, como era anunciado durante a construção: “ESPANHOL ENSINADO - Classes noturnas - Conversa de garantia em três meses. Sala 8, novo hotel. (Propaganda. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 13, 24 dez. 1910).

Os jornais não devem ser entendidos como “reflexos” de uma vida cotidiana, mas como um elemento de construção a ser problematizado, “daí a importância de se identificar cuidadosamente o grupo responsável pela linha editorial, estabelecer os colaboradores mais assíduos, atentar para a escolha do título e para os textos programáticos” (LUCA, 2010, p. 140), exercício norteador da nossa investigação neste tópico.

Portanto, é preciso uma discussão sobre a historicidade da formação desses jornais, “problematizando suas articulações ao movimento geral, mas também a cada uma das conjunturas específicas do longo processo de constituição, de construção, consolidação e reinvenção do poder burguês nas sociedades modernas” (CRUZ, 2007, p. 257-258). O que pode haver é uma ideologia construída pela classe dominante ou projetos políticos e sociais que ganham visibilidade:

(...) na configuração histórica assumida pela Imprensa, em diferentes conjunturas e com articulações históricas diversas, os jornais e revistas atuam: Pela repetição e naturalização do inusitado no cotidiano, produzindo o esquecimento; No alinhamento da experiência vivida globalmente num mesmo tempo histórico na sua atividade de produção de informação de atualidade (CRUZ, 2007, p. 258-259).

Observando os jornais como uma “força social que atua na produção de hegemonia”, articulando compreensões da realidade e afirmando memórias de sujeitos, discursos e perspectivas de futuro, escolhemos analisar os jornais produzidos, até então, pelos trabalhadores durante a construção da ferrovia, até 1911. Depois, analisaremos brevemente o jornal *Alto Madeira*, produzido pelo poder local de Porto Velho, para compreender a partir deste jornal o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia nos anos seguintes à conclusão da construção. Assim, discutiremos as relações sociais de trabalho 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 (data da Independência dos Estados Unidos) de 1909, mas suas primeiras edições circularam durante este primeiro ano com o nome *The Porto Velho Times* e *The Porto Velho Courier*. Todos os três jornais eram redigidos apenas em língua inglesa, o que, por si só, tem como foco um público definido. Inicialmente, o *The Porto Velho Times* foi redigido na Casa nº3 *Mad House*, fundado em 1909 com corpo editorial formado por R. S. Stout (editor), T. V. Meyer (repórter), A. C. Fitch (correspondente da floresta) e J. H. Digby (repórter da construção). Autodenominado como “artigo de primeira classe”, o jornal tinha uma circulação de 200 cópias para “every white

employees”, ou seja, para “todos os empregados brancos” da Companhia, ressaltando seu objetivo estampado na primeira página de que era publicado semanalmente nos interesses da ferrovia Madeira-Mamoré e seus empregados, sendo o “único jornal publicado em língua inglesa no vale da Amazônia”.¹⁵⁴

Todo o processo de produção de um jornal durante os serviços de construção da ferrovia era rudimentar, conforme se vê no relato de 1909:

na véspera do dia 4, a esperança de que a edição especial ficasse pronta no tempo previsto diminuiu, pois descobrimos que a prensa era francesa e ninguém tinha familiaridade com ela, nem mesmo eu [Kravigny], que conhecia apenas as prensas americanas. A dificuldade foi afinal superada: o mecânico-chefe desmontou a prensa para que prendêssemos o papel em sua mesa e depois a remontou. (...) na época ocupamos um mecânico de locomotivas de Porto Velho durante horas (NEELEMAN, 2011, p. 112).

Durante algumas semanas, o jornal foi feito em uma máquina de escrever, mas a produção de edições datilografadas era lenta, só se podia fazer cinco ou seis exemplares de cada vez com a ajuda de papel-carbono. Após o episódio da dispendiosa tarefa para as comemorações do 4 de julho, Kravigny percebeu que, devido às dificuldades na produção do jornal, não haveria mais distribuição viável, iniciando assim o *The Porto Velho Courier* de uma forma mais simples.¹⁵⁵

O *The Porto Velho Courier*, também todo redigido em inglês, em algumas edições teve uma circulação de 21 cópias, em outras 200 cópias, cujo corpo editorial era formado por R. S. Stout (editor), Frank W. Kravigny (editor assistente), O. L. Niggli (finanças), W. D. Middaugh (construção), J. H. Digby (responsável por matérias “fora-da-cidade”) e Genl. Furlow (engenharia). Ao contrário do que afirmava ser o público-alvo do primeiro (*every white employees*), o novo título apresentava em sua epígrafe a intenção de ser uma publicação “no interesse do povo comum para ação durante a próxima campanha política. Veja-nos crescer!”.¹⁵⁶ Mas, visto que não havia ainda a instituição de uma administração local, e que o jornal continuava a ser totalmente em inglês, o “interesse do povo comum” e os trechos sobre a “próxima campanha política” eram referências aos norte-americanos

¹⁵⁴ *The Porto Velho Times*, Porto Velho, v. II, n. 01, 4 jul. 1909.

¹⁵⁵ As dificuldades continuaram com os próximos jornais e às vezes transpareciam no resultado final, que parece ter chamado atenção dos leitores e despertado a revolta dos editores: “Só quem trabalha na área sabe do grau de atenção exigido por uma publicação. O leitor comum que encontra um erro de ortografia ou uma carta impressa de ponta-cabeça acha que sua missão na Terra não estará completa enquanto não chamar a atenção do sobrecarregado editor para o erro evidente. (...) Leva-se uma vida inteira para construir uma reputação que é demolida em um segundo. O mundo é um crítico severo e exigente. (Uma comparação de montagem. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910, p. 2).

¹⁵⁶ *The Porto Velho Courier*, Porto Velho, v. I, n. 2, 1 ago. 1909.

e ao cenário político-eleitoral dos Estados Unidos. Com este interesse “em comum” bastante restrito, a circulação continuava limitada dentro do grupo de funcionários estado-unidenses.

Em 1910, o jornal se tornou *The Porto Velho Marconigram*, com um novo grupo de empregados engenheiros assumindo o corpo editorial que alternava entre C. L. Jones, D. M. Maloney, S. Wellwood e J. H. Armitage, com uma estrutura de quatro páginas, também em inglês e com uma periodicidade de sete dias.¹⁵⁷

O título do periódico, *The Porto Velho Marconigram*, faz alusão não somente à emergente Porto Velho. Estima-se que *Marconigram* seja a junção de duas palavras: *Marconi* e *gram*. O primeiro termo, *Marconi*, refere-se a Guglielmo Marconi (1874-1937), engenheiro elétrico italiano conhecido por seu estudo de transmissão de rádio a longa distância e de um sistema de rádio-telegrafo. Já o segundo termo, *-gram*, significa “uma mensagem ou telegrama enviado”.¹⁵⁸ Portanto, o jornal constituía-se como um conjunto de mensagens rápidas a serem propagadas cumprindo o objetivo que continuava a ser o de relatar o progresso do trabalho na construção principalmente dos serviços relacionados aos “*white people*”, atuando como comunicação e entretenimento.

As edições do jornal chegaram a ser comparadas aos jornais populares publicados nos Estados Unidos, ao menos assim abordava uma reportagem do jornal *The India Rubber World*, produzido na Filadélfia, transcrita pelo *Marconigram* em uma de suas edições:

Um desses sinais é a publicação regular, no escritório dos engenheiros da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, do *The Porto Velho Marconigram*, jornal escrito por alguns dos jovens e brilhantes trabalhadores americanos temporariamente exilados no local. Esse pequeno e remoto jornal não tem ainda aparência que impressione, mas tem o mesmo formato e aspecto geral do *Sun*, que há tempos é um dos principais periódicos de Nova York. Para comprovar a modernidade da publicação do rio Madeira, mencione-se que a última edição recebida em Nova York traz os novos preços dos pneus para automóveis segundo algumas das principais fábricas americanas.¹⁵⁹

Elaborado e produzido na região amazônica brasileira, o corpo editorial de engenheiros redigia em seus escritórios um jornal em inglês com influências diretas da

¹⁵⁷ Não há registros de até quando o jornal foi publicado. Suas edições disponíveis constam entre 1910 e 1911.

¹⁵⁸ Termo do inglês britânico mais usado entre 1905 e 1989. De acordo com o dicionário Collins, *Marconigram* (sign.): a message or telegram sent by radiotelegraphy. Disponível em: <<https://www.collinsdictionary.com/pt/dictionary/english/marconigram>> Acesso em: 11 de jun. 2018.

¹⁵⁹ Progresso no Madeira. *The India Rubber World*. In: *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910, p. 02.

imprensa norte-americana: sua estrutura, linguagem e corpo de notícias era formado e direcionado para um grupo de empregados específicos. Desde o seu formato como *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 escritórios, portanto, sob a supervisão da empresa, que encontrava assim interesse em um periódico que reunisse as informações dos acontecimentos ao longo da ferrovia. Este apoio técnico com o tempo permitiu o desenvolvimento do *The Porto Velho Marconigram*, que agora possuía uma estrutura mais nítida, organizada, com notas suscintas e linguagem objetiva, permitindo uma leitura rápida.

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. Devido às dificuldades de produção, é possível que um limitado número de edições tenha circulado. 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.¹⁶⁰

Apesar do conteúdo do jornal (e seus antecessores) ser todo em idioma inglês, a epígrafe que abre as edições publicadas, “A vida sem literatura e quinina é morte”, é escrita em espanhol, idioma da maioria dos operários e utilizado pelos empregados, empreiteiros e Companhia nas questões relacionadas ao trabalho.¹⁶¹ A frase simboliza os dois elementos essenciais para se garantir a vida em torno da construção da Madeira-Mamoré: a literatura – e aqui podemos entender literatura como um conjunto de produções, de textos ou a habilidade de escrever e ler –, representada através da produção e circulação do jornal; e o quinino – um medicamento profilático receitado para todos no campo de construção da ferrovia para prevenir a contração de doenças como a malária, sobre o qual trataremos mais detidamente em um outro capítulo.

¹⁶⁰ O deslocamento do grupo liderado por Karnopp é relatado por Bennit (1913, p. 19-21), em tradução livre: “Em setembro de 1910, o Sr. Karnopp foi enviado a Guajará Mirim para fazer levantamentos no rio Mamoré para uma travessia adequada ao lado boliviano (...) O grupo (“party”) fez levantamentos nas duas margens do rio por uma distância de dez milhas, fazendo anotações da topografia do país, sondagens para fundações e sondagens no rio.”

¹⁶¹ Tradução livre de “La vida sin literatura y quinina es muerte”.

Expressava assim a instituição de dois elementos que representavam a rotina na perspectiva deste grupo de empregados, a literatura e a medicina promovida pelos “jovens e brilhantes trabalhadores americanos”. Apesar de o jornal não ser oficialmente apresentado como uma atividade promovida pela empresa, ele pode ser entendido como uma das formas de controle e poder entre os homens que trabalhavam na construção da ferrovia, uma vez que nem todos os trabalhadores escreviam e liam os conteúdos, mas apenas um grupo específico de empregados.¹⁶²

O processo de elaboração dos conteúdos era aberto para que os interessados pudessem encaminhar suas contribuições:

Por que alguns de vocês, rapazes das Residências, não enviam novas anotações? Uma linha ou duas a partir desta, e outra, ajudará materialmente a manter o *Marconigram* de acordo com seu alto padrão. Envie algumas novidades. O chefe dos correios nos conhece.¹⁶³

Recolhia-se anúncios de venda, troca, de achados e perdidos, poemas e ainda notas ao editor, não é possível afirmar se eram recolhidos de diferentes idiomas, mas é seguro dizer que todos os conteúdos publicados eram em inglês, como assim consta nas principais seções do jornal são *Notas sobre a cidade*, *Notas de nível e trânsito* (os destaques e conteúdos principais, pela frequência e aparição na primeira página); *Viagens de navio a vapor pelo oceano* (às vezes na página 1 ou 2); *Taxas de viagem para passageiros* (página 2 ou 3), contendo ainda seções diversas e outras fixas que se repetiam a cada nova edição.

Na perspectiva de acontecimentos que se repetiam nas edições dos jornais e compunham uma faceta constante do cotidiano destes homens, observamos além das notas sobre o trabalho, episódios de caça de animais, a procura por um par de lentes de binóculos perdidos no trem, oferecimento de aulas em espanhol, anúncios de interesse para compra de par de botas de couro usadas e alguns poemas, aspectos diversos que indicavam também como suas relações eram construídas.

¹⁶² O jornal pode não se encaixar no que seria um jornal “independente”. Apesar de ter nascido pela iniciativa dos empregados, contou com a aprovação da empresa e Companhia. Intitulá-lo de “alternativo” pressupõe, na concepção de Carvalho e Bronosky (2017), que haja a circulação de uma outra fonte/periódico oficial, quando o que percebemos neste caso é uma concepção mista de oficial/independente. A iniciativa e “liberdade” do jornal dependia da empresa, a qual promovia o suporte para a publicação. O que não implica dizer que não houve “liberdade” e confrontamentos implícitos e explícitos nos conteúdos veiculados.

¹⁶³ *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 1, 7 jan. 1911, p. 02.

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 em nota de pesar¹⁶⁴ e no registro de um momento que nas grandes cidades poderia ser banal, mas para estes sujeitos consistia em um ritual 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.¹⁶⁵

As correspondências procuravam renovar o estímulo para o trabalho, e ainda geravam comentários sobre os relacionamentos amorosos “tardios”: aqueles que se desfaziam e as palavras de carinho que tardiamente chegavam para os destinatários. 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*.¹⁶⁶

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.¹⁶⁷ Desses momentos de socialização mais simples, vejamos as confraternizações a partir da notícia *Natal na Candelária*, sobre a comemoração natalina no hospital da Candelária:

¹⁶⁴ “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).

¹⁶⁵ Notas de nível e trânsito. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 2, 14 jan. 1911.

¹⁶⁶ O poeta de pôker. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910.

¹⁶⁷ Como também discutimos sobre os salários, Gauld (2006) relata como incomodava Percival Farquhar o comportamento dos trabalhadores em não poupar seus salários. Considerando as formas de exploração implantadas pela Companhia (armazéns, hotéis, venda de terras), o trabalhador “Quando dispõe de um bom salário, o que pode fazer, senão gastá-lo?” (ENGELS, 2010, p. 156)

Pensar que estavam a 8 mil quilômetros de casa era difícil para aqueles que jantaram na Candelária no último domingo. Em que pese sua reputação de curar males físicos, os convidados foram unânimes em reconhecer também o bom tratamento das aflições mentais. A noite foi aberta por catorze convidados do doutor Lovelace, famintos mas felizes, e não demorou muito para 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.¹⁶⁸

A reportagem aborda um grupo específico: o médico Carl Lovelace e seus 14 convidados, além dos operários que formaram uma serenata. Pelo caráter da notícia, nota-se que eventos assim não eram comuns, portanto, 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”. Os operários espanhóis e “barbadianos” que fizeram a serenata talvez tivessem uma perspectiva diferente.

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.¹⁶⁹

Expressamente proibido pela Companhia, a notícia cita de forma velada e sem medo de represálias o consumo do álcool. Mas “tudo bem”, a admissão excepcional da bebida era o estímulo para socializar em uma data especial como o Natal e o ópio momentâneo para suportar as adversidades do trabalho ao longo de todo o ano.

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:

¹⁶⁸ *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 14, 31 dez. 1910.

¹⁶⁹ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 14, 31 dez. 1910.

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.¹⁷⁰

Além do mais, a notícia continua com “A Sra. Fairall ganhou muitos amigos durante a curta estadia aqui; Amigos que desejam a felicidade mais feliz”, 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 receram na repercussão do envolvimento, como coloca o jornal: “Embora o segredo tenha sido cuidadosamente guardado, o Cupido ficou tão feliz, feliz e exaltado que ele não podia conter-se e nos sussurrou”.

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

O jornal *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 a área pertencente à ferrovia (*ver mapa 3*).¹⁷¹ 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.¹⁷²

A linha editorial seguia os propostos de fazer uma propaganda efetiva em favor da região, tratando dos interesses gerais do público, proporcionando à região “um órgão

¹⁷⁰ Um romance bonito na candelária. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 4, 29 abr. 1911.

¹⁷¹ A historiografia registra como os primeiros jornais regionais produzidos em Santo Antônio e Porto Velho algumas produções. Em 1909, *O Bilontra*, produzido em Santo Antônio, “um semanário com informações coletadas numa caixa instalada no centro do arraial” que circulava de casa em casa e pelo comércio. Em 1913, o *Extremo Norte*, “um diário entre intelectuais de Porto Velho e Santo Antonio”, editado por Joaquim Tanajura, sobre a “defesa dos interesses da região, fornecendo grande cópia de notícias de caráter essencialmente comercial, cotações das praças vizinhas e europeias” (NOGUEIRA, 1959, p. 22). Em 1915, *O Município*, criado pelo superintendente Fernando Guapindaia no ano de instalação de Porto Velho como município. O material que produzia este jornal fora comprado posteriormente por Joaquim Tanajura, que criou o *Alto Madeira*, em 1917. Infelizmente, há uma lacuna documental dos jornais que circularam entre 1909 a 1916.

¹⁷² Posteriormente, o jornal foi comprado em 1970 pelos irmãos Luiz Malheiros Tourinho, Euro Tourinho e Neusa Malheiros Tourinho Costa. Em editorial escrito para o centenário do jornal, em 15 de abril de 2017, Luiz Tourinho ressalta a existência de apenas 50 jornais centenários no mundo inteiro que começaram e chegaram aos 100 anos com o mesmo nome e a mesmo domicílio editorial. No Brasil apenas 29 e no Norte-Nordeste são 4 centenários sobreviventes. Até então sob a direção geral de Liz Maria Tourinho, o jornal deixou de circular desde 1º de outubro de 2017, por razões de ordem econômica, permanecendo apenas sua versão nas plataformas digitais.

para sua defesa”, e, por fim, “servindo a causa pública e pela causa pública trabalhando”. 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 – identificamos assinaturas em manuscrito em algumas edições que nos permitem observar a aquisição das edições pelos coronéis como parte do público leitor. Vendido nas casas comerciais da cidade, o jornal circulava a cada duas semanas sendo impresso com em média 4 a 6 páginas.¹⁷³

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.¹⁷⁴

O início da produção desse jornal coincide com a fase da ferrovia em que a Companhia da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré 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.¹⁷⁵

Estes novos “homens de categoria” continuavam como representantes do capital, de modo que a direção geral e a superintendência procuraram desenvolver uma relação amistosa perceptível nos espaços desse jornal. A Companhia utilizava este espaço para comunicados oficiais, seus administradores constantemente figuravam nas colunas sociais, eram publicados anúncios com a comunicação dos horários dos trens e justificativas sobre as ausências do diretor-geral por motivos de viagens a serviço da Companhia, 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 anos de idade, que foi empregado da estrada de ferro, fará uma obra de caridade dando notícias d’elle ao seu irmão Tertuliano Florentino dos Santos, escrevente da armada, no gabinete do Sr. Ministro da Marinha, Rio de Janeiro.¹⁷⁶

¹⁷³ 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. Manáos” e “Coronel João Baptista de Farias. Manáos.”.

¹⁷⁴ O jornal ao mesmo tempo que nasce como órgão a tratar dos interesses da região, também exercia uma extensão do poder da superintendência, pois era o suporte de publicação de leis, decretos e requerimentos que caracterizam o aparato político e de funcionalismo público da cidade.

¹⁷⁵ A Madeira-Mamoré. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno III, n. 231, 7 ago. 1919, p. 01.

¹⁷⁶ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno III, n. 221, 3 jul. 1919, p. 03.

Com a conclusão da ferrovia, muitas das 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.¹⁷⁷

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.¹⁷⁸

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, com a renovação do trabalho:

Partio para Belém do Pará, no paquete “Paes de Carvalho”, com destino a Nova York, o estimado cavalheiro sr. A. L. Bell, operoso contador chefe da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré.

Seguiu com o mesmo destino e no mesmo vapor, os srs. E. C. Colwey, funcionario da secretaria, e W. Mckenny, chefe da commissária, da Madeira-Mamoré Railway Company.¹⁷⁹

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. É de se perguntar, porém, como e quais trabalhadores ocupavam estes espaços de notas no jornal. 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.¹⁸⁰

Dotado de uma capacidade de trabalho verdadeiramente assombrosa, intelligencia lucida e viva, espirito eminentemente pratico, de decisões rápidas e acertadas, o dr.

¹⁷⁷ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 100, 5 maio 1918, p. 05.

¹⁷⁸ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 105, 23 maio 1918, p. 07.

¹⁷⁹ *Vida Social – Viajantes. Alto Madeira*, Porto Velho, anno I, n. 90, 31 mar. 1918, p. 05.

¹⁸⁰ Notas mundanas – Sociais. *Alto Madeira*, Porto Velho, 3 jun. 1917, p. 02.

Geraldo Rocha¹⁸¹ é, na acção completa da frase, um *business man* e como tal é, na actualidade, um verdadeiro oraculo nas altas rodas financeiras e económicas da capital da Republica. Saudamos jubilosamente s.s.¹⁸²

Em ambos os 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. Por sua vez, Geraldo Rocha tinha sua “assombrosa capacidade de trabalho” destacada e representa o grupo de empregados e chefes de categoria superior responsáveis pelo sucesso da ferrovia. Outros trabalhadores também eram lembrados, mas de uma forma mais breve, sem muitos destaques para suas trajetórias:

No mesmo dia defluiu o anniversario 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.¹⁸³
Decorre no dia 27 deste mez o anniversario natalício do sr. Cicero Moreira, activo funcionario da Madeira Mamoré.¹⁸⁴

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 porto-velhense, possuidora de bellissimos predicados Moraes e intellectuaes, é filha da respeitável viúva Gemino Lima e sobrinha do sr. Archelão Lima, negociante nesta villa.¹⁸⁵

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 moderna ferrovia Madeira-Mamoré com uma distinta senhorita local, modelo ideal para a formação de uma sociedade porto-velhense. Consoante com este modelo, cada vez mais é perceptível a

¹⁸¹ Geraldo Rocha, representante da *Brasil Railway* no Rio de Janeiro e que foi entre 1911 a 1913 engenheiro chefe da fiscalização da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

¹⁸² Dr. Geraldo Rocha. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 120, 14 jul. 1918, p. 01.

¹⁸³ Notas mundanas – Sociais. *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 de maio de 1917, p. 03.

¹⁸⁴ Anniversarios. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno I, n. 20, 26 jul. 1917, p. 02.

¹⁸⁵ Os que se casam. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 de maio de 1917, p. 02.

presença dos estrangeiros nas seções de *Edital para quinze dias*, onde eram publicados os nomes dos pretendentes, as idades, as nacionalidades e os pais (se houvesse registro), solicitando que se alguém soubesse de motivo para impedimento do casório, que fosse recorrer para isto.¹⁸⁶

A perspectiva que o jornal promove é que estes vínculos afetivos oficializados com o matrimônio eram de relevância social. Com a conclusão da construção da ferrovia, as relações sociais de companheirismo, fortemente 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 destes trabalhadores.¹⁸⁷

Vejamos como 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 amizade. (...) 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 assinalar um predestinado, que teve a sua vida devotada a honestidade, tendo como escopo o trabalho e a obediencia cega aos seus superiores.¹⁸⁸

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*

¹⁸⁶ Outras notas também usam dos adjetivos, geralmente dentro da camada da “alta sociedade” de Porto Velho, que parece ser composta pelos altos estratos da administração da ferrovia (com suas hierarquias e distinções), funcionários públicos, comerciantes e juizes.

¹⁸⁷ Hugo Ferreira relata: “(...) o trabalho diário era para nós uma distração. Fizemos um círculo de amigos, todos solteiros e quase da mesma idade”. São ainda essas memórias que captam o que não era um evento de interesse público, mas momentos simples de socialização: “[...] após o jantar fizésemos ponto na casa comercial do sr. Pedro Sirtuhus, para nós familiarmente o Pedro Grego, onde ouvíamos os discos de músicas e outros em um gramofone Vitor-RCA último modelo, ainda com chiado e uma burra corneta de mais de meio metro” (FERREIRA, 1969, p. 62).

¹⁸⁸ Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno I, n. 68, 13 jan. 1918, p. 02.

Marconigram) e o poder público (o jornal *Alto Madeira*) evidenciavam e produziam tipos de trabalhadores e representações do trabalho. O cotidiano em um duplo movimento configurava essas questões e era configurado também por elas. De modo que o cotidiano dos trabalhadores é o complexo entroncamento de modos de estilos de vida que podem ser semelhantes ou diferentes.

É possível alcançar outras dimensões da vida desses trabalhadores, implícitas e explícitas nas páginas dos jornais, identificando as percepções difusas de um outro mundo de conhecimentos e práticas sociais (DECCA, 1983). Em ambos os jornais, apesar do restrito e controlado poder de produção de discursos, não significa que houve um sufocamento das tensões e denúncias vividas pelos trabalhadores, mas sim um controle da produção de conteúdos e denúncias, agindo o jornal e editores com tutela para não inflamar as insatisfações.

Dessa forma, tentamos pensar esses jornais no exercício de compreendê-los como objeto e fonte, discutindo como operam enquanto reguladores sociais de comportamento, acontecimentos e dentro de um discurso de valorização do trabalho (dos trabalhadores, das funções) na ferrovia, onde constroem e organizam o cotidiano, a partir de suas perspectivas.

3.3 TRABALHADORES, CIDADE E SOCIALIDADES

A partir de 1907, simultaneamente aos serviços de construção, atuava a Comissão Rondon na região do alto Madeira para o estabelecimento do sistema de comunicações por telégrafo.¹⁸⁹ À medida que a Comissão avançava com a implantação da via de comunicação, estes serviços eram incorporados aos ramais da ferrovia e dependências da Companhia, nos escritórios e residências, contribuindo dessa forma para a expansão e manutenção administrativa e econômica da região. De acordo com Souza (2002), com a crescente conclusão dos trabalhos da ferrovia e estabelecimento da Companhia a partir de um núcleo populacional, a Comissão também representava os interesses do governo

¹⁸⁹ Ou Comissão de Linhas Telegráficas, consistiam em expedições criadas durante o governo do presidente Affonso Penna (1906-1909), eram formadas por oficiais, praças do exército brasileiro, médicos e outros civis contratados 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, ao restante do Brasil. Além disto, “No plano discursivo, a justificativa era a proteção das fronteiras e dos indígenas. Porém, paralelamente, gestava-se “um projeto claro para a incorporação dos territórios e integração dos indígenas à sociedade brasileira com o propósito de usá-los como mão-de-obra.” (SOUZA, 2002, p. 31). O atual estado de Rondônia, onde foi construída a ferrovia Madeira-Mamoré, foi assim nomeado em homenagem ao marechal Cândido Rondon.

brasileiro em garantir seu domínio na região e “retomar o controle” da área sob influência da empresa estrangeira.¹⁹⁰

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 (sob poder nacional e regional), 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 – determinados pelas suas funções de trabalho – criavam outras relações sociais. Com isto, vamos investigar como essas relações sociais que perpassam os limites territoriais da Companhia ajudam a entender o cotidiano dos trabalhadores durante o processo de construção da ferrovia.

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, o que acirrou relações entre o poder público local e o poder privado da Companhia. Neste momento, requeria-se para a autoridade local alguém para representar e organizar os dois núcleos que formavam a cidade – a Companhia se colocava como alheia a essa “representação” desde que não ferisse seus interesses. Essa autoridade precisava ser estrategicamente escolhida:

Essas propostas tomaram força após a Proclamação da República, quando se erigiu um altar à deusa Ciência e, como sacerdotes, engenheiros e médicos a adoravam no templo da administração pública, espaço que passaram crescentemente a ocupar após 1889 (CHALHOUB, 1996, p. 35 *apud* FONSECA, 2017, p. 195).

Assim, representando as trajetórias pautadas em “árduo trabalho” e representantes do “altar da Ciência” em terras amazônicas, os primeiros superintendentes municipais no período entre 1915 a 1919 foram um major engenheiro (Fernando Guapindaia)¹⁹¹ e um médico (Joaquim Tanajura),¹⁹² responsáveis pela administração do aglomerado

¹⁹⁰ Ao mesmo tempo em que os investimentos destas empresas “alienígenas” (empresas administradas e formadas por capital estrangeiro dentro do Brasil) eram vistos como oportunidades de modernização e crescimento do país, provocavam tensões por constituírem uma ameaça à soberania final da República em suas terras.

¹⁹¹ O major engenheiro do exército Fernando Guapindaia esteve à frente da superintendência de Porto Velho até 1917. Segundo Fonseca (2017), este período foi marcado por conflitos entre sua administração, os concessionários da ferrovia (funcionários da Companhia) e “alguns burocratas fiscais”, eclodindo em certas ocasiões momentos de violência.

¹⁹² O médico Joaquim Augusto Tanajura foi prefeito da comarca de Santo Antônio, em 1908, foi convidado a integrar a Comissão Rondon, e tornou-se prefeito de Porto Velho, em 1917. Enquanto a administração de Fernando Guapindaia foi mais incisiva e combativa nas suas relações com a população e a

multicultural de Porto Velho dentro dos parâmetros que eram esperados pelo significado dos seus cargos.

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, que obteve privilégio de zona (a cada lado da estrada), direito de desapropriação de terras e exploração das minas encontradas na linha, com duração de 90 anos.

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 – Porto Velho e Guajará-Mirim, para a construção e instalação de dependências da referida Estrada de Ferro”.¹⁹³ Com isto, era permitido à Companhia o direito de explorar as áreas vizinhas dos trilhos – na extração de madeira, transporte fluvial, loteamento e venda de terras – e impedir qualquer outro tipo de atividade e ocupação, como moradias, estabelecimentos e o acesso de transeuntes.

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

Até o momento, não há muitos detalhes de como era realizada essa “distribuição” de terras por parte da Companhia, mas é possível identificar a atividade de vendas de lotes, como o caso de Galdino Cardeal Velloso, comprador de um lote de terra situado na “avenida Rio Branco” (*ver mapa 3*) por dez mil réis, onde havia uma “casa de taipa, coberta de palha, avaloada em quinhentos mil reis” que fora deixada em seu espólio com sua morte, em 1917.¹⁹⁴

A ação de Guapindaia consequentemente gerou como resposta, por parte da Companhia, a exigência de desocupação das casas colocadas à disposição da superintendência e o acentuamento da restrição de acesso dos moradores de Porto Velho à área da ferrovia.

Companhia, Joaquim Tanajura, ao que consta, procurou desempenhar uma postura mais conciliatória entre as partes.

¹⁹³ Segundo Cândido (2007, p. 141), citando o decreto 8.776, de 1911.

¹⁹⁴ VELLOZO, Galdino Cardeal (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00102. Caixa 009. 86 f. CDH/TJRO, 1917. No processo, não há evidência se Galdino compôs o quadro de trabalhadores da ferrovia.

Colaborou para essa medida de restrição à gradativa 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, Pará 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 (*ver imagem 25*).¹⁹⁵

¹⁹⁵ Como seguimos discutindo, os operários estavam mais sujeitos a sofrerem com a inconstância das funções de trabalho. O espanhol Benigno Bouzas que havia prestado serviço para a ferrovia nas travessias, em 1915 relatou como foi encontrar trabalho em Porto Velho, fora dos limites da Companhia: “Havia por toda a parte pessoas esfarrapadas, doentes e desocupadas. Um português que tinha estabelecimento chamado “Pae da Canalha”, ofereceu-me um serviço de carpintaria que depois de fazer as contas, não dava nem para pagar a comida. Mas não havia outra coisa a fazer e fui trabalhar.” (BOUZAS, 1950, p. 83).



IMAGEM 25. Vista panorâmica de Porto Velho, em 1910. O ponto 3 indica o conglomerado, com barracões, dos primeiros moradores de Porto Velho provenientes de várias localidades e inicialmente sem vínculo com a ferrovia. O ponto 1 marca a avenida Farquhar (ou avenida divisória) que com o avanço gradual da população local foi delimitada como fronteira entre o território da Companhia e o restante da cidade de Porto Velho. O ponto 2 indica a localização da colina *Barbadian Town* ou Alto do Bode, habitada pelos homens e mulheres da comunidade antilhana, grande maioria trabalhadores da ferrovia. Fotos nº 1164 e 1165 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP

Diante dessas situações, a Companhia não conseguia impor o domínio sobre sua área, que aos poucos ia sendo ocupado, de modo que foi obrigada a implantar, segundo Cândido (2007), como último recurso, uma cerca conhecida como “linha divisória” ou “avenida divisória” que marcava os limites entre as duas áreas (*ver mapa 3*).¹⁹⁶

Sobre a cerca, Ebron Menezes relata: “Avenida Divisória que era na época delimitada por uma cerca de arame liso, 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.”¹⁹⁷ Ou seja, a separação entre as duas populações não impedia a construção de relações sociais, principalmente porque, na parte de administração local em Porto Velho, trabalho, moradia e diversão eram misturados, algo não recomendável pela Companhia – exceto entre trabalho e moradia.

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,

[...] porque desejava um destino secundário para Porto Velho. Tentava aqui criar um enclave na mais legítima tradição segregacionista anglo-saxônica. Contudo, a ordem capitalista necessita também do caos, o moderno repugna, mas alimenta-se do arcaico e a ele alimenta e superlativa. (FONSECA, 2017, p. 177-178).

No entanto, ao mesmo tempo que se instituiu uma separação entre os trabalhos 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).¹⁹⁸

¹⁹⁶ Conforme argumenta Cândido (2007, p. 143-144), a área desapropriada pertencente à Companhia não era até a linha divisória, mas sim alguns metros a mais. Por esse motivo acredita que, nas discussões sobre extração de madeira para lenha e dormentes, a Companhia agia dentro de seus privilégios: “(...) na realidade, depois da criação do Município, o Superintendente criou dificuldades até mesmo para que a ferrovia adquirisse lenha para as locomotivas, extraída dentro dos limites estabelecidos pelo citado Decreto.”

¹⁹⁷ MENEZES, Ebron Penha. História Antiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1984, edição 14816, p. 12.

¹⁹⁸ Enquanto isto, Porto Velho, povoação que pertencia ao Estado do Amazonas, foi gradativa e estrategicamente, dentro dos interesses econômicos do governo estadual, tornando-se termo de Humaitá (em 1913), elevada à categoria de município (em 1915), de comarca (em 1917) e finalmente à cidade (em 1919).

As análises de Michel Foucault (1995) sobre o corpo humano como alvo do poder, no sentido de aprimoração e adestramento, nos orientam a refletir essas questões. As práticas de poder pela Companhia (no caso da limitação da circulação) podem ser percebidas não como proibição dos homens, trabalhadores da ferrovia, da vida social, mas 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.

Vejamos agora as práticas e relações sociais entre os trabalhadores da ferrovia e, em alguns casos, demais trabalhadores e moradores de Porto Velho. O sociólogo Michel Maffesoli entende por cotidiano o lugar da “socialidade”. As relações mais íntimas, a celebração conjunta de datas, a congregação em momentos religiosos e esportivos. Acrescentamos a essas práticas as organizações sociais, que são a vida e fecundidade, expressas na ideia de “socialidade”. Em consonância com o sociólogo, estes elementos não são residuais, mas uma potência de significados muitas vezes observados superficialmente.¹⁹⁹ Dessa maneira, vejamos como o estudo dessa socialidade contribui para a investigação do cotidiano dos trabalhadores.

Por mais que a Companhia tenha se empenhado em sufocar a esfera íntima das relações sociais entre os trabalhadores (também entre os trabalhadores e outros grupos), esta esteve ativa desde o momento inicial da construção da ferrovia, em 1907. Casos como da enfermeira Bertha, retratado no *The Porto Velho Marconigram* e os casamentos registrados no *Alto Madeira* são apenas fios de uma teia maior em constante formação. Nos jornais, apenas alguns foram intencionalmente selecionados e destacados.

Na comunidade antilhana que se estabelecia, além dos casais que imigravam juntos, os relacionamentos geralmente ocorriam entre trabalhadores e trabalhadoras ligados à ferrovia, ou em alguns casos sendo somente uma parte do casal trabalhador(a) prestador de serviços para a Companhia. De modo que, a endogamia era praticada como forma de preservação da sua cultura entre nacionalidades diferentes (entre um(a)

¹⁹⁹ Nos pautamos nas discussões de Jorge Barcellos (1995) sobre os estudos do cotidiano do autor Michel Maffesoli.

barbadiano(a) e um(a) granadino(a), por exemplo), mas dentro da comunidade antilhana.²⁰⁰

Pelos anos de 1914, Benigno Bouzas observa que nos anos de construção da ferrovia, as “relações homossexuais” eram um hábito frequente e aparentemente justificado pela escassa presença de mulheres, havendo apenas algumas dos “prostíbulos do Pará e Manaus.” (BOUZAS, 1950, p. 32).²⁰¹

A transitoriedade dos trabalhadores, com estadias temporárias em prol dos trabalhos, dificultava criação de vínculos mais duradouros, como o casamento, mas estimulava envolvimento 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. Os mais antigos contam que em cima de seu túmulo nasceu uma grande e frondosa árvore e que em noite de lua cheia deixava o cemitério e passava a assombrar os moradores da cidade [...] (D. Carmem, 90 anos, moradora do Bairro do Mocambo. Depoimento citado em NOGUEIRA, 2015, p. 101).

Na historiografia o caso de Lydia tem sido constantemente reproduzido pela curiosidade e mistério que desperta.²⁰² 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, têm sido passado 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 portovelhense e a Companhia), na tragicidade do desfecho (o suicídio) e no espaço que Lydia

²⁰⁰ Rocha & Alleyne (2012, p. 24) analisam que este era um fenômeno também presente em Belém e Manaus, e “fácil de fazer”, uma vez que especialmente a socialização para as mulheres era restrita à comunidade caribenha.

²⁰¹ Na historiografia sobre a ferrovia, há pouca menção e estudo sobre essa questão. Das obras memorialistas sobre a ferrovia, Benigno é o único a compartilhar essa informação. Ele complementa que, quando o caminho da linha férrea chegou a Guajará Mirim, ponto fronteiro com cidades bolivianas, começaram a chegar o número maior de mulheres e “os papéis foram invertidos”: “Então, foram as mulheres que fizeram as algazarras noturnas.” (BOUZAS, 1950, p. 32)

²⁰² Identificamos em Ferreira (1961; 2005), Hardman (2005), Nogueira (2015) e o escritor Antonio Candido, com o romance ainda não publicado chamado “Lydia”.

ocupou pós-morte: seu túmulo com inscrições em inglês no cemitério da Candelária, um cemitério pertencente à Companhia e inicialmente de uso restrito para seus trabalhadores.

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.”²⁰³

Não pretendemos apresentar respostas – se é que elas existem – ou aprofundar na análise do imaginário 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 em Porto Velho (incluindo a Companhia). Trata-se de identificar que essa construção social se dá com elementos plausíveis.

Outras relações de “socialidade” também se davam na formação de atividades coletivas, ou mais propriamente, com a conformação de 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.

No esporte, a quadra de tênis no complexo da Candelária era de uso exclusivo para os trabalhadores da Companhia, no entanto, outros esportes eram praticados com os demais habitantes de Porto Velho, além dos limites da ferrovia. O futebol americano constava como interesse desde as edições do *The Porto Velho Marconigram*, em 1911. Segundo Borzacov (2007), logo depois, em 1916, os britânicos formaram o Club União Esportiva e a partir disso organizaram-se times de futebol como o Ypiranga S. Club e o Madeira-Mamoré S. Club.²⁰⁴

²⁰³ “Isso fez Farquhar lembrar-se de uma velha piada ouvida em 1883, em Minnesota, sobre um viajante que ia de trem pelo Oeste e, ao indagar a uma índia sobre seu bebê de pele clara, ouviu: “Ele meio *índjio*, meio *índjienhero*”.” (GAULD, 2006, p. 96).

²⁰⁴ O Ypiranga era representado em sua maioria pelos locais: Cotinho, Baptista, “Azeitona”, Dergam, Garcia, Tanajura, Rabello, Elisiario, Domingos, Chico e Antonio, com os reservas Lebre e Orlando. Já o Madeira-Mamoré era composto por brasileiros e estrangeiros residentes em Porto Velho que trabalhavam para a ferrovia: A. Braz, J. Coróla, A. Craney, A. Couderoy, R. Hughes, C. Menezes, J.

No que concerne à criação de comunidades religiosas, durante o período de construção da ferrovia poucos eram os momentos religiosos entre os homens. Em alguns momentos publicavam uma oração no *The Porto Velho Marconigram*. “A oração do senhor”, segundo o jornal, era um poema raro escrito durante a guerra em Charleston, Carolina do Sul, e impresso em cetim pesado para o 4 de julho de 1823. Frank Kravigny (1940, p. 85) relatou o que mais se aproximou de uma cerimônia religiosa, quando uma “incomum” ocorreu no acampamento nº11: a organização de um banquete para um encontro de maçons. Para esse banquete houve contribuições de todos os campos ao longo da linha férrea, promovendo assim um contato entre os empregados em torno de uma ceia.²⁰⁵ Para outros trabalhadores, “A falta de igrejas, ou de *pilotos celestiais* como ministros do evangelho, nunca nos ocorreu nesse ambiente da selva” (FERREIRA, 2005, p. 255-256).

Em 1914, organizou-se a Irmandade Beneficente de Santa Bárbara, com a liderança de Dona Esperança Rita e migrantes vindos dos portos de Belém, Manaus, os migrantes do Maranhão, todos formam uma comunidade que se destacava na cidade devido a sua prática religiosa de matriz africana. Uma organização religiosa que não possuiu espaço no jornal *Alto Madeira*, uma vez que entre 1917 a 1919, pouca ou nenhuma notícia se refere a esta sociedade.

Algumas datas comemorativas tinham destaques pelo fervor das celebrações. Uma comemoração desde os momentos iniciais de construção da ferrovia era celebrada por grande parte dos trabalhadores, principalmente os empregados: o 4 de julho, independência dos Estados Unidos. Apesar do número de norte-americanos diminuir consideravelmente após a conclusão das obras, o dia ainda era rememorado pela remanescente colônia norte-americana:

Annuncia-se com grande brilhantismo o festival que a Directoria do Club Damasco offerece, hoje, aos seus habitués, em regozijo do anniversario da independência dos Estados Unidos da América.²⁰⁶

Bastos, R. Ludena, A. Guimarães, A. Sotilo e J. Alves, com o reserva A. Brizard. (*Alto Madeira*, Porto Velho, anno III, n. 226, 20 jul. 1919, p. 03)

²⁰⁵ Em 1918, houve a instalação definitiva de uma loja maçônica. Até 1917, a loja localizava-se em um dos prédios da Companhia sob o nome de Loja Maçônica União e Perseverança.

²⁰⁶ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 117, 4 jul. 1918, p. 02.

A nota breve de 1918 convida para uma comemoração outrora celebrada, em 1913, com canhões e salvas de tiros. Essas diferentes intensidades de uma comemoração exprimem as transformações do cotidiano, que não se repete da mesma forma.

No mesmo ano de 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:

(...) às 6 horas da manhã, na parte do barracão que servia de estação e que dava para o rio, (...) 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, que também exercia o cargo de Encarregado do Posto Fiscal de Mato-Grosso 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 e às 18 horas ao arriar a bandeira, também, aí já com a assistência de alguns curiosos. (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, como heróis e pioneiros.²⁰⁷ Já Hugo, Carvalhinho e Argemiro, não se identificam na comemoração da independência dos Estados Unidos, reproduzindo no 7 de setembro, independência do Brasil, como pensam e se expressam.

Não se trata de uma análise de participação – outras nacionalidades participavam da comemoração do 4 de julho, assim como do 7 de setembro, porque compartilhavam do momento de festa e reconheciam a contribuição dos sujeitos daquele país na construção da ferrovia –, mas uma análise mais específica de identificação.

O 1º de Maio, Dia do Trabalho, ganhava anualmente a primeira página do *Alto Madeira*. Embora a data fosse constituída como a data símbolo da união de todos os trabalhadores do mundo em sua luta contra o capital, ela foi apropriada de diversas maneiras ao longo dos anos. No caso de Porto Velho do final da década, em 1919, a data era o momento em que se ressaltavam-se os princípios norteadores da Companhia e

²⁰⁷ A partir de 1912 diminui consideravelmente o número de norte-americanos em Porto Velho, mesmo assim há registros de comemoração do 4 de julho por alguns anos. O fenômeno pode ser explicado pelo que Heller (2011) diz sobre como os indivíduos a partir dessas comemorações são reproduzidos e reconhecidos no meio social.

edificantes da região: o trabalho permanente que almeja sempre um progresso que nunca chega por completo.²⁰⁸ Ao menos nessa primeira década de estudo, o Dia do Trabalho era comemorado sem o conteúdo político ligado às bandeiras socialista ou anarquista, mas como uma exaltação do caráter edificante do trabalho, um processo visto como algo positivo na relação entre o homem e a natureza.

Neste caso, o 1º de Maio era momento de socialização, divertimento, mas ao mesmo tempo organização, troca de ideias. Nesta data, o elo do trabalho congregava trabalhadores independentes, comerciantes, funcionários e alguns trabalhadores ligados à ferrovia que se identificavam como o “operariado” citado no convite para a sessão de cinema, organizada pelos comerciantes irmãos Rosas, de Porto Velho:

Os incançáveis irmãos Rosas pretendem festejar o dia 1º de Maio com um magnifico espetáculo cinematographico, com abatimento de 50 % nas cadeiras, afim de que todos os operarios de Porto Velho com suas familias possam assistir a esse grande festival. O programma será confeccionado a capricho, fazendo parte um magnifico drama, chistosas comedias e vistas panoramicas de França, Roma, Nice, Egypto, etc., etc.²⁰⁹

É posto que os portugueses consistiam uma grande parcela das diversas nacionalidades presentes em Porto Velho, predominantemente ocupando o setor comercial. Essa colônia portuguesa, composta por trabalhadores de diferentes setores, juntamente com o vice-cônsul português também promoveu a angariação de donativos para a Cruz Vermelha Portuguesa, destinado aos filhos dos soldados portugueses mortos durante a Primeira Guerra Mundial.²¹⁰

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, um músico peruano versado em Chopin, em tangos, em cateretês, embala, aos acordes de um piano, o pensamento da freguesia. 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

²⁰⁸ O trabalho também é representado nos desfiles de carnaval de Porto Velho. O terceiro dos quinze carros alegóricos tinha como tema a “Paz, Liberdade e Trabalho, conduzindo as mimosas meninas Olivia e Odette Pontes e o menino José Pontes”. (Carnaval. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno I, n. 76, 10 fev. 1918, p. 01).

²⁰⁹ 1º de Maio. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 98, 28 abr. 1918, p. 05.

²¹⁰ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno I, n. 22, 2 ago. 1917, p. 03.

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 (*ver mapa 3, n. 18*). Não era o tipo de espaço que a Companhia desejava que seus trabalhadores, principalmente os mais qualificados, frequentassem. De acordo com Sidney Chalhoub (1986), disciplinar “classes populares” ia muito além do lugar de trabalho e de moradia, alcançando o espaço do lazer. Mas visto que cada vez mais se tornava difícil controlar parte dos trabalhadores, outros meios foram incentivados e apoiados para “civilizar” ou ao menos distinguir os trabalhadores de comportamento mais apropriado.

Maria Auxiliadora Decca (1983) identifica alguns elementos na vida fora das fábricas dos trabalhadores em São Paulo. Esses trabalhadores participavam de clubes de futebol, frequentavam bares e casas de jogo e dançavam nas sociedades recreativas, muitos desses espaços eram vinculados às fábricas e empresas.

As sociedades recreativas e associações estavam presentes na vida dos trabalhadores e diretor geral da Companhia. A associação *The Porto Velho Boys Dramatic Association* foi 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 Madeira-Mamoré. Consistia em um diretor e um secretário, além de 11 membros a formar a diretoria, estando, em 1917, sob a liderança de G. M. Cadogan.

O apurado das festas organizadas geralmente era revertido em benefício da Cruz Vermelha Inglesa e das viúvas e órfãos belgas internados na Inglaterra. Nos eventos, havia a finalização com a execução dos hinos *God save the King* e o do Brasil, momento compartilhado com a presença do diretor geral e também “sr.vice-consul de Inglaterra nesta villa, Mr. W. J. Knox Little, acompanhado de todos os altos funcionarios, da Madeira-Mamoré Railway Company”.²¹¹

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 interagem e dançavam “o *on-step* e o *fox trot* com as mocinhas elegantes, onde convivem o inglês de Londres e a francesa de Paris” (FONSECA, 2017, p. 215), além de

²¹¹ Festival de caridade. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 ago. 1917, p. 01.

que este era o lugar onde o *Alto Madeira* circulava entre o seu público letrado, “do decoro, da finesse e da civilização” (ver mapa 3, n. 17).²¹²

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 (2015, p. 37), como um mecanismo da administração da ferrovia, introduzindo costumes culturais, através de “reuniões dançantes”.

De acordo com seus estatutos, o objetivo da associação era desenvolver a “instrução em geral” e especialmente entre seus associados, promover e proporcionar diversões, realizar eventos destinados a fins beneficentes, manter um corpo cênico para representantes teatrais e comemorar as datas nacionais:²¹³

Um grupo de cavalheiros de nossa sociedade, composto dos srs. Dr. Oswaldo Marques Pinto (advogado), L. M. Howe, C.H. Howe, Prudencio Bogéa de Sá, L. Craney e José da Camara Leme (funcionário da EFMM), ofereceu, na noite de 12 do corrente, uma linda festa, no salão da Associação Recreativa, aos illustres srs. A. L. Bell, contador-chefe W. Mckenny, chefe da commissaria, e C. E. Colwes, funcionario da secretaria, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e ao dr. A. Walcott, director do Hospital de Candelária, por motivo da partida dos mesmos para Norte-America.²¹⁴

Organizar festas nos salões da Associação, com oferecimento dos trabalhadores da ferrovia para o alto setor da Companhia, era uma das atividades realizadas. A Associação chegaria a abranger 200 pessoas de 27 nacionalidades diferentes, mas constantemente no jornal pedia-se que os trabalhadores se associassem. 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

²¹² Segundo Fonseca (2017), o espaço que a Associação Instructiva, Recreativa e Beneficente ocupou era um sobrado da ferrovia, que abrigou no 1º andar a Seção de Engenharia e no térreo a Casa de Pasto. Lembramos que, como visto, também há referência de que nesse espaço era o restaurante *General Mess*.

²¹³ Estatutos da Associação Instructiva. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno I, n. 93, 11 abr. 1918, p. 03.

²¹⁴ Festa na recreativa. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 112, 16 jun. 1918, p. 01.

lhes poupasse, a sua e a existência de suas famílias, de dificuldades prementes tão comuns num meio como o nosso.²¹⁵

Publicando suas aspirações para o simbólico 1º de Maio de 1919, o Instituto à época constava de 210 filiados entre os 539 que exerciam cargos ligados à Companhia Madeira-Mamoré. Ao trazer a notícia de sua criação, o *Alto Madeira* pontuou que o estímulo criador do Instituto era proveniente “do cérebro sadio do modelar coadjuvante da hierárquica repartição a que pertence”,²¹⁶ e que seus estatutos elaborados por José Camargo Lima haviam sido aprovados por seu diretor-geral, o inglês W. J. Knox-Little.

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 atmosphaera pura da família” como para os “solitários e expatriados” que “jamais poderiam encontrar, por estes recantos pátrios, protecção tão forte e consolo tão suave aos infortúnios”.²¹⁷ Desta maneira, o termo “empregados” no nome da instituição parece ter o sentido geral de qualquer trabalhador que possui um cargo estável dentro da ferrovia. Na prática, nem todos os trabalhadores se associaram, talvez porque não se identificassem com o grupo de trabalhadores que frequentavam ou com a cultura, ou por falta de interesse (a contribuição financeira poderia ser um fator de desestímulo).

Ainda podemos identificar a criação de uma associação, composta por parte dos empregados, nos Estados Unidos. Chamava-se *Madeira-Mamoré Association*. Ferreira (1969, p. 16) cita como um “clube dos Engenheiros” que trabalharam na construção da ferrovia e que se reuniam anualmente para “congratulações”. Segundo Neeleman (2011, p. 236), eram “sobreviventes do *staff* administrativo” da ferrovia. Não foi possível identificar em qual ano a associação surgiu.

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. Assim, 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.

²¹⁵ Instituto Beneficente dos Empregados da E. F. Madeira-Mamoré. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno III, n. 203, 1 de maio de 1919, p. 01.

²¹⁶ Instituto Beneficente dos Empregados. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 145, 10 out. 1918, p. 05.

²¹⁷ Instituto Beneficente. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno II, n. 145, 10 out. 1918, p. 05.

Tentando encontrar um ponto de confluência entre os autores e o caso das associações, podemos dizer que a formação dessas associações confluiu em interesses, necessidades e estilos de vida em comum entre os trabalhadores, mas que era marcado por distinções das relações de trabalho – nem todos participavam ou eram associados – e por tentativas de controle social principalmente por parte da Companhia.

Além do Clube Internacional, a Companhia organizou outras formas de lazer, como cinemas dentro do seu território, um para os operários e outro para empregados de hierarquia melhor. Dito isto, podemos inferir que havia uma preocupação da Companhia em cercear as relações sociais dos seus trabalhadores também a partir dessas organizações, algo próximo às palavras de Claude Grignon (*apud* SEGNINI, 1982), que expressam bem essas preocupações e desconfianças elitistas para a implementação de medidas diversas de controle social: “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...”²¹⁸

Principalmente o clube, uma atividade de lazer, parece ser um tempo pensado pela Companhia para que os trabalhadores, passassem entre trabalhadores mais qualificados, e não fora do território e longe do monitoramento da Companhia e seus representantes sucessores na hierarquia.

Essa socialidade evidencia experiências tanto divisoras como aproximativas entre os trabalhadores. Isso gera uma dinâmica nas suas práticas e organizações, permeadas pelas relações de trabalho, que proporciona uma vida cotidiana transformadora. Mesmo tentando manter o controle das aproximações entre os trabalhadores, 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. Não sendo viável abordar esta greve de modo aprofundado nesta Dissertação, pois exigiria um espaço maior para problematização, passemos brevemente a fazer algumas considerações sobre a atuação dos trabalhadores vinculados à Companhia no movimento paredista.²¹⁹ Vejamos o primeiro texto publicado pelo comitê da greve com o título “Convite ao operariado em geral”:

²¹⁸ Utilizamos a citação de Claude Grignon, em *A moral técnica*, a partir das discussões de Liliana Segnini (1982).

²¹⁹ O desenrolar da greve foi coberto pelo jornal *Alto Madeira*, de forma que, no conjunto documental de fontes que identificamos, apenas nesse jornal foi possível encontrar informações sobre a greve.

“Companheiros! Chegou a hora de, unidos, reclamarmos um direito liquido! O mundo inteiro, nos seus mais remotos cantos, já concedeu ao operariado 8 HORAS DE TRABALHO e, nós, embora desprotegidos dos homens do poder, temos, como todos os outros, os mesmos direitos, as mesmas garantias; - *é questão de reclamar-as*. Eis, pois, o momento oportuno para reclamarmos esse direito, não pela força, mas pelos meios legais e pacíficos, pela razão, para o que, de antemão, podemos contar com o auxílio das autoridades locais e da Lei já sancionada e posta em execução. Companheiros! Não é necessário abandonar o trabalho, mas é preciso unirmo-nos porque a “União faz a força”. Nós não queremos uma greve, nem mesmo abandonar o trabalho, o que queremos, companheiros, é obter, pacificamente, dos patrões, mestres e empreiteiros, “Companhias” e “Empresas Regionais”, a posse de um direito liquido e certo – OITO HORAS DE TRABALHO, *sem diminuição de salario*. Portanto, em vista do que acima fica exposto, o COMITE convida o proletariado em geral sem distinção de classe ou nacionalidade para uma grande reunião que se realizará Domingo 1º de Junho às 4 horas da tarde, na praça dr. Oswaldo Cruz, afim de reunidos tratar-mos de interesses concernentes á nossa classe. Viva o operariado! – O Comité. *Amadeu Maia, Manuel Maia, João B. Silva, João Veiga, Manuel G. de Azevedo, J. Calado e A. Pereira*”²²⁰

Nesse ano, circulavam nas páginas do jornal *Alto Madeira*, inúmeras notícias sobre greves dos trabalhadores, de diferentes categorias, em várias cidades do Brasil e países, como Manaus, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Lisboa, Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos.²²¹

O Comitê ao proclamar “Nós não queremos uma greve” evidencia que este “convite” trata primeiramente de um chamado a uma grande reunião, que deliberaria para 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.²²² 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, 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 também pode ser identificada em outros movimentos no Brasil. Maria Izilda Matos (2019, p. 74)

²²⁰ Inedictoriaes – Convite ao operariado em geral. *Alto Madeira*, Porto Velho, anno III, n. 211, 29 de maio de 1919, p. 06.

²²¹ A última notícia sobre as greves no panorama geral é de 29 de maio de 1919: “Cessaram as greves que haviam irrompido em diversos pontos do paiz.” No dia 1 de junho de 1919 o jornal já menciona a organização de um meeting que levará os trabalhadores em Porto Velho à greve.

²²² Neste caso, o termo “classe” tem o sentido de categoria ou função de trabalho e não como “classe social” entendido em termos marxistas.

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 por melhoria de salários, redução da jornada de trabalho e exigindo um melhor tratamento por parte dos mestres e contramestres para com os operários.

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, em frente ao Café Central e pela rua Sete de Setembro, em que se reuniam cerca de duzentos trabalhadores, com discursos e caminhadas até a sede do *Alto Madeira* – como vimos, jornal dirigido pelo superintendente municipal.

Em um dos *meetings*, o capitão Alencarliense Fernandes da Costa, ao abordar a questão da redução da jornada de trabalho, defendia que “É preciso que o operário disponha de tempo para os seus afazeres domésticos, para os seus estudos, enfim para o seu aperfeiçoamento privado, afim de que possa refazer forças que serão empregadas no serviço social”.²²³ Em sua perspectiva, o tempo que seria conquistado pelos trabalhadores deveria ser planejado para “refazer forças” que deveriam ter uma finalidade.

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, “foi tomado pelo sr. Armando Sotillo, apontador geral de mecânica que lhe deu destino diferente daquele a que collimava.”²²⁴ O comportamento de Sotillo abre brechas para muitas hipóteses, mas em geral 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.

Apesar do conclave, “Não é necessário abandonar o trabalho, mas é preciso unirmo-nos”, proposto pelo comitê, no dia 9 de junho, tanto os trabalhadores gerais (de

²²³ O meeting dos operários. *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 jun. 1919, p. 02.

²²⁴ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 1 jun. 1919, p. 06.

diversas categorias) como os vinculados à Companhia paralisaram suas atividades, por seus pedidos de redução das horas de trabalho não terem sido atendidos. O gerente da Companhia justificou como resposta contrária à redução “não poder, atender a essa solicitação, determinando a providência impetrada tão logo houvesse uma lei no paiz reguladora do assumpto.”²²⁵

Como forma de protesto, muitos operários da ferrovia não compareceram ao serviço, principalmente nas oficinas, e se reuniram em grupos pelos espaços da Madeira-Mamoré (no pátio das oficinas e pela avenida Sete de Setembro), 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.²²⁶

A postura do jornal nestes assuntos de conflitos aparece como conciliatória, pedindo calma e ordem na solução dos impasses. 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 1925.²²⁷ Enquanto Domingos Perez trabalhou como “mecânico da Madeira-Mamoré” ou “administrador das officinas mecânicas” por alguns anos (até 1925) e era frequentador do Clube Internacional.

Essa paralisação dos serviços parece ter sido impulsionada também por uma solicitação da Companhia: “(...) em termos ponderados, solicitasse que os operários da Empresa não tomassem parte em reuniões e meetings promovidos por operários extranhos á mesma, parece, não ter causado bôa impressão no seio do operariado essa recoomendação, provocando reparos na classe.”²²⁸ Junto com a paralisação dos trabalhos nas oficinas, os maquinistas recusavam os serviços na locomotiva, que tiveram que ser feitos pelo contra-mestre das oficinas acompanhado do delegado de polícia. Inicia um pequeno caos de trabalhadores faltando em massa nas oficinas, boatos de depredação do material da locomotiva e corte de energia momentaneamente.²²⁹

²²⁵ A greve. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919, p. 01.

²²⁶ A greve. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919, p. 01.

²²⁷ Era estabelecido em Porto Velho, tinha esposa e filhos. Em 1925, tirou férias de 3 meses na Inglaterra.

²²⁸ A greve. *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919, p. 01.

²²⁹ O corte de energia aconteceu em residências da Companhia e algumas dependências. Não ocorreu depredação no material da locomotiva. As situações são referidas no jornal como boatos de serem os trabalhadores da ferrovia os causadores (ou os que tinham intenção, no caso da depredação). Para um

Adotando as análises de Engels (2010) para o caso inglês, essa solicitação pelo gerente geral da Companhia carrega um “temor burguês” sobre a concentração da população, que identificamos anteriormente nas medidas planejadas e restritivas de ocupação de espaços, circulação dos trabalhadores e socialidades. Isto porque a concentração acelera um específico “desenvolvimento dos operários”, o de começarem a sentir-se em sua totalidade como uma classe: “(...) descobrem que, fracos individualmente, unidos constituem uma força.” (ENGELS, 2010, p. 160).

Em pouco tempo, após o superintendente municipal conceder a redução da jornada (8 horas) 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.²³⁰

Não se pode, porém, afirmar que o desfecho da greve geral foi ineficaz para os trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré. Para James Scott (2011, p. 218), mesmo que uma “revolta fracassada” não conquiste algumas concessões ou suspensão de penosas relações de produção, ao menos conquistará “uma lembrança de resistência e coragem que pode ficar guardada para o futuro.” No caso da Madeira-Mamoré, o movimento pode ser entendido como um uma expressão pública de seus interesses e organizada em conjunto com as demais categorias de trabalhadores da cidade de Porto Velho, em que houve a exigência das circunstâncias de trabalho se adaptarem àqueles homens. Para Engels (2010, p. 252-253), “omissão equivaleria à aceitação dessas condições de vida, ao reconhecimento do direito de a burguesia explorá-los durante os períodos de prosperidade e deixá-los morrer de fome nos períodos desfavoráveis.”

Um elemento crucial no “convite ao operariado em geral” do comitê está no trecho “(...) tratar-mos de interesses concernentes á nossa classe”. O “operariado” que se conclama são os trabalhadores de modo mais abrangente, da Companhia e de Porto Velho.

Quanto à participação dos trabalhadores da Companhia, é possível inferir que a maior participação tenha vindo dos operários, mas não é possível excluir alguns empregados do movimento. Isto porque há um acentuamento nas diferenças existentes entre os trabalhadores. A partir dos jornais, o destacamento da participação dos operários,

estudo mais aprofundado sobre a greve e a participação dos trabalhadores da ferrovia, é interessante investigar os rumores e boatos como “formas cotidianas de resistência”, pensado pelo autor James C. Scott.

²³⁰ Um ano após, em 1920, a Companhia reduziu a jornada de trabalho de 10 horas (+2 horas de almoço) para 9 horas.

maquinistas e os que exerciam funções nas oficinas, possibilita visualizar que estes trabalhadores em seu “viver pobre” e com experiências cotidianas semelhantes se colocavam de forma oposta a outros grupos sociais.²³¹

Este “viver pobre” não era um elemento do cotidiano comum a todos os trabalhadores. Era algo experienciado pelo grupo de maior instabilidade das funções de trabalho; de moradia mais precária (como os barracões); do exercício de serviços mais árduos, de força física, em um espaço de trabalho mais desconfortável (na linha férrea, na mata, nos galpões); e funções em que os trabalhadores tinham maior suscetibilidade para doenças e mortes.²³²

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, no tempo e espaço (THOMPSON, 2001, p. 169).

A formação do que podemos chamar nesse estudo 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, se vejam pertencentes a essa “classe trabalhadora”.

Marcelo Badaró Mattos (2019, p. 57) nos orienta a entender como essa unidade de classe, “classe trabalhadora”, é construída para o engendramento da oposição entre os interesses dos “proletários” (todos os trabalhadores que vendem sua força de trabalho) e dos “capitalistas” (o diretor geral, que representa os interesses da Companhia; grandes proprietários do comércio). No entanto, o autor evidencia a existência das “diferenças intraclasse trabalhadora”, colocando a complexidade da divisão dos trabalhos como uma das vias que atravessa essa “subjetividade coletiva” da classe. Inclusive, podemos pensar sobre as atitudes hostis de Leonardo Craney e Domingos Perez como consequência dessa heterogeneidade que atravessa a classe, que pode alimentar formas de opressão.

Deste modo, não podemos afirmar, ao menos nos limites desta Dissertação, que a greve foi um movimento dos trabalhadores da Companhia, mas que teve a participação

²³¹ Utilizando como parâmetro de análise Maria Auxiliadora Decca (1983).

²³² Este último ponto, sobre saúde dos trabalhadores, será discutido com maior profundidade em outro capítulo.

desses trabalhadores que estavam se entendendo como classe. Assim, a partir de Edward Thompson entendemos “classe” como um “corpo de pessoas” que compartilham as mesmas “categorias de interesses, experiências sociais, tradição e sistema de valores” que possuem “disposição para se comportar como classe”, definindo a si próprio “em suas ações e em sua consciência em relação” aos outros (THOMPSON, 2001, p. 169).

Quando o comitê se refere aos “interesses concernentes à classe” não significa declarar que “classe” tenha se delineado a partir daquele momento. Essa tomada de consciência não se dá individualmente, não é um processo individual e distinto, a classe se forma coletivamente e toma consciência de si – não em sequência, mas em paralelo. Conforme Mesquita (1995, p. 21), ao reportar-se sobre os estudos de Agnes Heller, é no cotidiano, como *lócus* da prática, que o homem forma sua “consciência de nós” e configura sua própria “consciência do eu”.

A Companhia, de modo planejado e seletivo, recrutou, instituiu salários, dividiu em funções e hierarquia, separou espaços, propagou o que era esperado dos trabalhadores e criou e tutelou as práticas e formas de lazer das relações sociais. Ou seja, a Companhia atuou na “especialização, adequação e racionalização” desses elementos. Questões cotidianas que dão corpo ao cotidiano dos trabalhadores, de modo mais abrangente (DECCA, 1983, n.p).

O momento em que, durante a greve, o diretor geral da Companhia solicitou dos trabalhadores que “não tomassem parte em reuniões e *meetings* promovidos por operários estranhos” é mais uma dessas inúmeras tentativas de cerceamento das relações sociais dos trabalhadores que desde o início foram “empurrados para uma consciência comum” devido à “polarização social” – criada pela própria Companhia – e um estilo de vida comum (HOBSBAWM, 2000, p. 231). Karl Marx observa esse acontecimento como a implementação de um “modo de produção da vida material” que condiciona o desenvolvimento da vida social, política e intelectual.²³³ Dessa forma, não há uma “livre e espontânea vontade” no fazer de suas próprias histórias, porque estes homens não escolheram as circunstâncias sob as quais estas podem ser feitas (MARX, 2013, p. 25). Mas, como ele próprio aponta ao longo de sua obra e trajetória militante, existe a possibilidade de intervir, através da consciência e de algumas formas de ação, sobre essas circunstâncias para tentar alterá-las.

²³³ Nos pautamos nos estudos de Marcelo Badaró Mattos (2019, p. 43) sobre consciência de classe em Karl Marx.

Esse cotidiano que nos propusemos a analisar é consequência de uma experiência histórica específica, a construção e funcionamento da ferrovia Madeira-Mamoré, em uma temporalidade também específica. No entanto, não impossibilita identificarmos elementos e estruturas que se repetiram em outras experiências históricas, como os estudos de Decca (1983) sobre São Paulo, onde “o fluxo imigratório, salários, habitações, lazeres e associações” construíram o que a autora analisa como “cotidiano operário”. Em síntese, as relações sociais nos permitem analisar a vida cotidiana construída por aspectos dentro e fora dos círculos de trabalho, em suas diversas práticas.

* * *

As distinções que marcam os postos dentro da configuração do trabalho no processo de construção da ferrovia acompanham a demarcação dos espaços e a formação das relações sociais dos envolvidos. Buscamos discutir através de dois grandes eixos imbrincados, os espaços e as relações sociais, como a classificação, combinação e divisão dos trabalhos condicionam a um “viver” cotidiano, alinhado (mas também burlado pelos agentes históricos) aos interesses de disciplinarização no ambiente de trabalho, moradia e lazer.

Sendo assim, a Companhia recrutou, dividiu em funções, submeteu a hierarquias, separou por espaços, atuou em consonância com reguladores sociais (como os jornais) e tutelou práticas e formas de lazer das relações sociais dos trabalhadores nos limites da ferrovia e na região. Ações que adequam e racionalizam através da interferência nos espaços e relações sociais, configurando o cotidiano dos trabalhadores.

Tais intervenções são importantes para se perceber as tentativas de controle e intimidação, por parte da Companhia, e compreender para além das relações harmoniosas, como o cotidiano destes trabalhadores também os levaram a “alimentar seus demônios” em conflitos que marcaram a convivência entre trabalhadores, empregados e a comunidade local. A partir disso, destrinchar as experiências conflituosas será a finalidade do capítulo seguinte.

4. “MAS VOCÊ SABE, ALIMENTO OS MEUS DEMÔNIOS”: CONFLITOS E INSTITUIÇÃO DA ORDEM

Acostuma-te à lama que te espera!
O Homem, que, nesta terra miserável,
Mora, entre feras, sente inevitável
Necessidade de também ser fera.

Augusto dos Anjos, *Versos íntimos*

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 o contingente de trabalhadores em seu território, a Companhia implementou uma estrutura de controle e códigos de conduta, de modo a garantir o prosseguimento dos trabalhos. No caso da Madeira-Mamoré, diferentemente de outras construções ferroviárias, não havia um núcleo urbano formado anteriormente, 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 e se estendia aos limites da área que se constituía como urbano 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. Esse fenômeno é identificado principalmente nos relatos daqueles que vivenciaram as primeiras décadas de funcionamento da Madeira-Mamoré, como relata Manoel Ferreira (2005):

E é oportuno declarar que, de todos os sobreviventes da construção que ouvi, nenhum fez qualquer queixa contra a companhia norte-americana construtora da ferrovia. Bem ao contrário, sem lhes ser perguntado, todos foram unânimes em ressaltar o espírito humanitário dos norte-americanos que dirigiam a construção. Nenhuma restrição, por mínima que fosse, lhes foi feita. Nem nos jornais da época foi feita qualquer restrição. (FERREIRA, 2005, p 260).

O autor destaca a 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). Sobre esta última afirmativa, em capítulos anteriores explicitamos a diferenciação dos termos e funções que iam além dos espaços de trabalho e organizavam as demais relações nas moradias e socialidades. Portanto, as condições de trabalho não podiam ser igualitárias entre norte-americanos e “trabalhadores de todos os países”.

A identificação de conflitos envolvendo os trabalhadores da ferrovia não anula as relações afetuosas e solidárias também existentes. A heterogeneidade de trabalhadores proporcionou inúmeras experiências, e essas experiências solidárias e afetuosas não podem ser desconsideradas. Mas a aparente ausência de conflito pode ser entendida como conformismo social construído, pois o que pode ser tomado por consenso também pode ser produto das relações de luta de classes.

Quando separamos um espaço para analisar as relações conflituosas como elemento do cotidiano dos trabalhadores da ferrovia não significa afirmar que apenas nos casos que estudaremos houve divergências. Os conflitos de classes estão presentes em todas as esferas que escolhemos investigar nesse estudo sobre o cotidiano, desde a divisão do trabalho, nas relações sociais e na instituição da medicina. 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, também podem ser compreendidos como momentos em que a luta de classes se expressa.

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 como símbolo da modernidade e progresso. De fato, economicamente a ferrovia foi um catalisador do desenvolvimento da região, mas a modernidade e progresso vieram a duras penas e acompanhadas por um preço alto para os trabalhadores.

Além de identificar os conflitos como um elemento presente na construção e funcionamento da ferrovia, nas primeiras décadas do século XX, tentamos entender as tensões sociais como um dos aspectos constituintes do cotidiano por envolver e submeter ao julgamento trabalhadores, entre empregados e operários. Acreditamos também que esses conflitos conferem à esfera do privado e do cotidiano desses trabalhadores uma “politização do dia a dia”, no sentido proposto por Matos (2019).

Para isto, buscaremos compreender qual a lógica de estabelecimento e funcionamento da ordem, principalmente pela autoridade da Companhia, mas também pelas autoridades públicas locais, uma vez que os trabalhadores estavam sujeitos a estes

dois poderes; como se estabelecem as rivalidades entre os envolvidos nos conflitos identificados como de perturbação da ordem, desentendimentos e brigas; e nos casos de roubos e furtos. O objetivo consiste em traçar um breve panorama da criminalidade analisando a natureza dos conflitos, os temas, os espaços onde ocorreram, os envolvidos (acusados, vítimas e testemunhas) e os desfechos, tentando entender o funcionamento da estrutura de vigilância e resolução dos conflitos da vida cotidiana dos trabalhadores.²³⁴

No *corpus* documental, utilizamos principalmente os registros policiais, como processos criminais, inquéritos e pedidos de *habeas corpus*. Consideramos como critério de seleção dos registros a presença de trabalhadores da ferrovia diretamente envolvidos nos conflitos e ao longo dos núcleos populacionais da linha férrea, como em Porto Velho, Santo Antônio e Guajará Mirim. Estas ocorrências envolvem trabalhadores da ferrovia, trabalhadores livres de diversas funções e representantes da Companhia. As análises que construímos pautam-se em uma amostra considerável, porém, com lacunas. Há tanto uma escassez de registros policiais como de jornais entre 1912 a 1916, o que dificulta a organização de uma amostragem de maior consistência e a realização de um estudo mais profundo.²³⁵

Desse modo, retomaremos alguns aspectos da organização e estruturação do trabalho na ferrovia para entender a implementação gradual do poder regional, os códigos de conduta, normas de comportamento e sintetizar o aparato de controle instituído para vigilância e punição.

4.1 NORMAS DE CONDOTA E APARATOS DE CONTROLE

A Companhia estruturou uma divisão de trabalho hierárquica, em que cada setor e departamento possuía um chefe ou responsável pelo grupo de trabalhadores, de modo que essa fragmentação do poder aliviava a carga de responsabilidade na solução de contratemplos menores dos empreiteiros da Companhia e, posteriormente, do gerente geral. Essa estrutura implementada por um aparato administrativo determinava os meios

²³⁴ Ao invés do termo usual “motivos”, optaremos pela alternativa apresentada por Boris Fausto (2001, p. 119) que o substitui por “tema” para analisar o complexo conjunto de comportamentos, desejos, impulsos e lógicas de conduta geradores dos atos transgressores. Isto porque “motivo” remete a uma linearidade causal que muitas vezes não considera outros fatores que suscitaram ao ato criminoso.

²³⁵ Não vamos nos aprofundar na investigação dos registros policiais, como inquéritos e processos criminais, pois isso necessitaria de um espaço maior para análise e seguiria outro potencial caminho de estudo.

de coerção, afastava os representantes da Companhia de uma exposição (perigosa) constante aos trabalhadores durante os serviços, garantindo sua segurança e integridade diante da importância que exerciam em frente à obra, e ressaltava a divisão técnica e social das funções – aos empreiteiros e gerente geral cabia o planejamento e administração da ferrovia.

Essa forma de distribuir as tarefas executadas pelos trabalhadores constitui as “relações hierárquicas de autoridade”, em que aos trabalhadores cabia apenas o direito da obediência (SEGNINI, 1982, p. 17). 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. Os trabalhadores responderiam a estes homens, e estes homens responderiam aos empreiteiros e gerente geral. 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”.

Ainda nessa perspectiva, 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, principalmente entre empregados e operários, de modo que havia uma vigilância intraclasse. Henry Tomlinson, ao assumir a tarefa de escriturário, observou: “Havia um homem branco no barranco sentado num cofre de bordo, com a cabeça entre as mãos. ‘Este é o seu local de trabalho. [...] E ali é o lugar onde os negros dormem’. [...] ‘Mantenha seus olhos nos negros’” (TOMLINSON, 2014, p. 254). Tomlinson deveria atuar como um supervisor do trabalho dos “negros”. Por estes serem vistos com desconfiança e supostamente ameaça à ordem, eram atentamente vigiados pelos demais homens, mesmo que todos eles compusessem, teoricamente, um mesmo grupo de trabalhadores. Tratava-se de uma atitude racista que não pode ser considerada como “harmônica” no trato da hierarquia interna.

Os capatazes atuavam nos acampamentos, liderando serviços de manutenção da linha férrea e contribuindo para a segurança do ambiente. 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 – como nos bondes.

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. Em 1912, o empregado Raymundo Martins, vítima de um furto, precisou enviar seu depoimento por escrito para o subdelegado, conforme relatou: “cumpre-me participar-lhe que não me é permitido abandonar o campamento e a turma sem autorização do chefe de linha ou do superintendente, os quais nenhum está nesta ocasião, e por isso lhe mando o meu depoimento por escripto”.

Por outro lado, não podemos negligenciar a possibilidade desse poder de permissão e restrição da Companhia ser utilizado pelos trabalhadores como mecanismo para se esquivar das atividades da justiça, afinal, um depoimento enviado por escrito elimina a tensão e pressão de se apresentar pessoalmente perante um delegado e escrivão. Como observa Boris Fausto (2001, p. 33), podia ser inibidor falar diante do aparelho policial e judiciário que representava uma “perigosa máquina” articulada por regras estranhas, sobretudo às classes populares, em que “falar o menos possível pode parecer a tática mais adequada para fugir às suas garras”.

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.²³⁶ 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.²³⁷ 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 datada de 13 do corrente que estava disposto a por definitivo paradeiro aos seus abusos e falta de decoro.²³⁸

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 – pelo Barão do Rio Branco – que formasse, de modo sigiloso, sua própria polícia na ferrovia Madeira-Mamoré sob o comando de brasileiros. Essa “guarda armada” ou “polícia

²³⁶ O estudo das medidas profiláticas e análise dos relatórios médico-sanitaristas é objeto do capítulo 5.

²³⁷ Segundo Charles Gauld (2006, p. 176), 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”. Ao que consta, Don Nicolás exterminaram aldeias indígenas, escravizaram os homens na extração de borracha e aprisionaram as mulheres para ser como concubinas. Segundo Farquhar: “Em várias ocasiões, os guerreiros pouparam os homens da EFMM ao saber que não eram bolivianos. Farquhar pressionou para que fosse realizada uma política de estilo quacre com a pequena tribo dos pacíficos caripunhas, que habitava perto das cachoeiras que ficam no Baixo Madeira, dando presentes e ameaçando atirar nos homens que molestassem as jovens caripunhas. Dois homens que o fizeram foram mortos por guerreiros índios.”

²³⁸ *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 ago. 1917.

ferroviária” administrada pela Companhia tinha o dever de vigiar os trabalhadores, evitar fugas – principalmente nos anos iniciais de construção da ferrovia – e “viabilizar a administração das doenças, de forma que seus homens não sucumbissem diante do trabalho” (LOPES, 1995, p. 12-13).

A instituição de uma polícia privada não era atípica. Eric Hobsbawm (2000, p. 157-158), ao discutir sobre as ações dos “ricos poderosos e inescrupulosos”, afirma que os Estados Unidos eram um país de “justiça privada e forças armadas privadas”. Na Pensilvânia, entre 1865-1866, as estradas de ferro e minas de carvão receberam autorização para empregar quantos homens armados julgasse necessário para agir como bem entendesse.

Com a permissão concedida, em 1910 a Companhia solicitou ao delegado de polícia 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. Encarregados da execução de serviço público federal em dois Estados da República (Amazonas e Mato Grosso), confiávamos em que os respectivos Governos tomassem as providências necessárias para nos assegurar a paz e garantia prometidas pela Constituição a todo estrangeiro ou nacional que viva no território da República. (...) Conforme as nossas folhas de pagamento, despendemos com o serviço de policiamento a quantia de 680:269\$918 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. Em parte, porque a possibilidade de conflitos entre as diversas categorias de funcionários tenha sido subestimada, por acharem que a construção levaria pouco tempo a ser concluída, ou que não encontrariam dificuldades para realizar o trabalho. Outro aspecto está na confiança depositada pela Companhia na manutenção da ordem pelo Estado brasileiro e este ter confiado na organização da empresa para arcar com os custos de um policiamento.

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).

Essas medidas não duraram apenas o período de construção da linha férrea. 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, o chefe do comboio cobrou as passagens de um “grupo de aventureiros” na 2ª classe, que se negaram pagar. Geminiano ordenou a parada da locomotiva para o desembarque imediato dos passageiros, ao que um reagiu atacando com uma faca o chefe, que conseguiu impedir o ataque. A publicação no jornal é assinada pelas testemunhas que presenciaram o ataque no trem. No texto nitidamente identificam-se e determinam adjetivos aos personagens da ação: o chefe do comboio foi “impassível e encorajado pela sublime ideia do cumprimento de um dever”, “empregado honesto”, de “instinto de conservação”; o grupo de homens, “insolentes”, “aventureiros” e “bandidos”; e o acusado de agressão, “preto insolente”, de gesto “dissimulado” e “mão homicida”.²³⁹ Por fim, as testemunhas sugerem medidas urgentes, como o acompanhamento do chefe de trem por dois guardas, serviço que foi implementado para cada trem, visando “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, marcadas pelo consumo exagerado de álcool, brigas e assassinatos (OLIVAR, 2015, p. 54). Além de Santo Antônio, outras povoações, como Abunã, 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 de Souza Brejense, 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

²³⁹ Atentado no trem. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 dez. 1919.

com os interesses da Companhia. Esses interesses não estavam pautados em um projeto de “construir” ou “civilizar” uma sociedade porto-velhense, mas na Companhia adquirir liberdades econômicas, sociais e de controle da região para que não ferissem nenhum ponto de seu poder.

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. Menezes (1980, p. 75-76), ao tratar da punição de portugueses comerciantes que se revoltaram e desafiaram o superintendente, reporta que Guapindaia usou “prodigamente o poder de polícia que naquele tempo variava entre acorrentamento e exposição ao sol até o espancamento com o chamado ‘umbigo de boi’”.

Notas publicadas no *Jornal do Commercio*, do Amazonas, registraram a constituição do corpo policial de Porto Velho, entre 1913 e 1914, como o caso da nomeação do chefe de polícia para cargo de subdelegado de polícia.²⁴⁰ 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”.²⁴¹ As notas veiculadas no órgão público não tinham apenas o caráter informativo e de prestação de contas das atividades políticas regionais, mas tornavam público que havia uma vívida e movimentada estrutura de 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. Por meio de portarias determinadas pelo delegado de polícia da vila de Porto Velho, via-se que mulheres “da vida airada” não podiam afrontar “o decôro publico com palavras obscenas e trajes indecentes”.²⁴² Indivíduos que frequentam os pontos mais movimentados de Porto Velho, de “braços dados com mulheres da vida tolerada” eram de “pouco escrúpulo” e, portanto, chamados atenção do delegado de polícia do município.²⁴³ 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

²⁴⁰ *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1913; *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1914.

²⁴¹ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 set. 1917.

²⁴² Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 abr. 1919.

²⁴³ Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 nov. 1918.

contrariado, conta até dez, antes de proferir qualquer palavra; contarás até cem se estiveres encolerizado”.²⁴⁴

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. (...) Deixo a cada um de meus filhos pobresa, ignorância, embrutecimento e a lembrança de que seu pae morreu victima de embriaguez.” Os bêbados que leiam isto, quando não estiverem embriagados.²⁴⁵

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. Essas publicações não eram aleatórias ou promoviam apenas entretenimento ao leitor. Relacionadas com as sessões policiais do próprio jornal, em que muitas notas evidenciavam conflitos por envolvimento amorosos e desentendimentos por dinheiro ou bebida, as matérias 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 alcólicas 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 como “valor supremo regulador do pacto social”.²⁴⁶

Outra instituição importante como agente controladora e punitiva consiste na Justiça Pública, atuando como aparelhos do Estado através da disciplina e olhar hierárquico. Mas essa atuação não é uma imposição hegemônica a serviço da dominação

²⁴⁴ *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 nov. 1917.

²⁴⁵ *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 jul. 1919.

²⁴⁶ Destaco que as mulheres da “vida airada” eram criticadas pelo confronto com os valores morais de uma sociedade porto-velhense em formação. Apesar de em alguns momentos serem pivôs de desentendimentos que poderiam ser trágicos entre os trabalhadores, a Companhia tinha ciência da importância dessas mulheres no controle da massa trabalhadora essencialmente masculina, principalmente na permanência na região.

de uma classe. Conforme demonstrou Thompson (2001, p. 211) sobre a sociedade inglesa do século XVIII, “o direito é uma mediação específica e um terreno de oposição de classes”.

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.²⁴⁷

A estrutura do judiciário oferecia atendimento jurisdicional para as pessoas, contando com juízes, promotores de justiça e advogados.²⁴⁸ Conforme Menezes (1999), a jurisdição de Santo Antônio estendia-se pela linha férrea e seringais, onde cada localidade tinha um subdelegado. A sede de Santo Antônio tinha um delegado, 8 subdelegados nas povoações, 24 suplentes de delegado e 8 escrivães. Nas localizações dos termos judiciários pertencentes a Santo Antônio, como Esperidião Marques (Guajará Mirim), Generoso Ponce (Jacy Paraná) e Presidente Marques (Abunã), havia um delegado responsável pela formação dos inquéritos e encaminhamento para Santo Antônio.²⁴⁹

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. As nomeações temporárias e constante modificação do corpo judiciário consistiram em uma característica dos primeiros anos de funcionamento do serviço jurisdicional:

O Dr. Martinho Pinto, por exemplo, que foi Juiz Municipal de Porto Velho nos anos de 1916 a 1919, aparece como advogado em processos da Comarca de Santo Antonio.

²⁴⁷ Segundo Nilza Menezes (1999, p. 17), a Justiça na região está dividida em três épocas que se iniciam com: 1) em 1912, com a instalação da Comarca em Santo Antônio; 2) em 1940, com a transformação de parte das terras do Mato Grosso e Amazonas no Território Federal do Guaporé; 3) em 1982, com a criação do Estado e instalação do Poder Judiciário.

²⁴⁸ Essa estrutura ainda envolvia livros cartoriais, cível e criminal, como os livros do Cartório de Notas e Registro Civil e Eleitoral, mas que não utilizamos nesse estudo como fonte.

²⁴⁹ Atualmente, o maior *corpus* documental que sobreviveu ao tempo pertence a Santo Antônio e Guajará Mirim, no entanto, isso não pode ser tomado exclusivamente como explicação de uma maior atuação e alcance da justiça, em detrimento de Porto Velho e outras localidades. A autora Nilza Menezes (1999, p. 73) observa que apenas no ano de 1918 a numeração correspondente aos documentos juntados nos autos é bastante alta, aparecendo documentos numerados por “300” e “1582”, o que significa que havia uma atividade maior do que a que foi preservada.

O médico Joaquim Tanajura, em 1912, foi prefeito de Santo Antonio e também exerceu cargos em Porto Velho. (MENEZES, 1999, p. 35).

A proximidade das cidades de Porto Velho e Santo Antônio, apesar de pertencerem territorialmente a Estados diferentes, possibilitava essa flutuação na ocupação dos cargos, no entanto, dentro de um mesmo estrato social – profissionais e liberais e funcionários públicos civis e militares como advogados, juízes, médicos, coronéis, majores etc. –, que predominantemente desempenhavam as funções de autoridade na cidade.

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”.

Observamos 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. Com isto, é composto uma espécie de recenseamento.

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 não significou a

cessão de conflitos na área, mas 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 higiene, sem as condições mais imprescindíveis 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.²⁵⁰

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.

Sidney Chalhoub (2012, p. 147-148) afirma que o controle social, em uma sociedade capitalista, permeia todas as situações possíveis que compõe o cotidiano, entre elas as que escolhemos analisar nesta pesquisa: o estabelecimento da divisão de trabalho, a ocupação e circulação nos espaços de trabalho e moradia, as tentativas de regular as relações sociais, a vigilância e repressão dos aparatos jurídico e policial e a disciplinarização das práticas de saúde. Compreendidos os aparatos privado e público de controle e vigilância dos trabalhadores, vejamos as situações conflituosas em que estes se envolveram e as formas de resolução que encontraram para superarem as tensões.

²⁵⁰ Em Generoso Ponce (Jacy Paraná) há o registro de uma antiga prisão “construída pelos ingleses no começo do século XX”, pequena e de madeira (MENEZES, 1999).

4.2 HOSTILIDADES, PERTURBAÇÃO DA ORDEM, BRIGAS E DESENTENDIMENTOS

Agrupamos os conflitos montando um quadro geral das hostilidades, perturbação da ordem, brigas e desentendimentos. Essa amostragem possui suas limitações como a deficiência de fontes conservadas ao longo dos anos.²⁵¹

Apesar de termos acesso a um número considerável de publicações de jornais, memórias e registros policiais, existem lacunas de informações mais precisas nas matérias jornalísticas e nos processos judiciais sobre os trabalhadores no recorte temporal que atende aos nossos objetivos de compreender as transgressões e relações conflituosas como elemento constituinte do cotidiano durante a construção e na primeira década de funcionamento da estrada de ferro. Desse modo, nosso intuito consiste mais em um ensaio do que uma análise aprofundada da criminalidade na ferrovia Madeira-Mamoré, uma vez que, para isto, seria necessário um alargamento do período temporal e uma seleção mais abrangente dos casos.

Isto posto, tentaremos identificar as regularidades dessas ocorrências que permitem a apreensão de valores, representações e comportamentos sociais expressos nas transgressões das normas, mas sem ignorarmos os casos que podem exceder esse “padrão”.²⁵² Para isto, iremos 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.²⁵³

As análises desses pontos não oferecem certezas, atuando mais como indicadores de uma realidade histórica. Consideramos uma amostragem com cerca de trinta ocorrências de conflitos identificadas na imprensa, em registros policiais e de memórias.²⁵⁴ Pontuamos ainda que, em alguns casos, as categorias em que os

²⁵¹ Consideramos cerca de 24 casos sobre hostilidades, perturbação da ordem, brigas e desentendimentos.

²⁵² Nossas análises são guiadas pelas investigações de Maria Inez Pinto (1994) e Boris Fausto (2001). Do estudo de Maria Inez Pinto sobre cotidiano e sobrevivência do trabalhador livre, recém liberto da escravatura, imigrante, informal e pobre de São Paulo, entre 1890 a 1914, nos pautamos principalmente nas análises sobre a pobreza e formas marginais de sobrevivência, como o furto e roubo. Assim como o estudo de Maria Inez, a investigação de Fausto sobre crimes e criminalidade na cidade de São Paulo se assemelha no recorte temporal, 1880 a 1924, e na gradual mudança na constituição do conjunto de trabalhadores da ferrovia: o autor analisa a população paulista que em 1893 a maioria era constituída por estrangeiros; e em 1920, quando os estrangeiros se converteram em uma minoria – além da criminalidade ser também, em suas palavras, “um mundo ostensivamente masculino”.

²⁵³ Segundo o autor, “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”. O “crime” abre caminho para variadas percepções (FAUSTO, 2001, p. 19).

²⁵⁴ Os processos que compõem essa amostra foram referenciados ao longo do subtópico anterior. Aqui retomaremos alguns trechos que já foram citados e acrescentaremos novos, mas com referência ao caso.

classificamos não são suficientes para abranger as complexidades das ocorrências registradas, pois um caso previamente registrado nas fontes como “perturbação da ordem” pode também estar relacionado com “desentendimentos”, por exemplo.

Desse modo, em concordância com Fausto (2001), os crimes, denúncias e suspeitas são interessantes mais pelo que sugerem do que pelo que podem explicitar. Na tentativa de realizar esse exercício de mapeamento e investigação das transgressões caminharemos para entender como os conflitos se constituem como uma faceta do cotidiano dos trabalhadores.

Vejamos as primeiras tensões que abarcaram os trabalhadores por estarem explicitamente ligadas à hierárquica estrutura de trabalho, como as transgressões das normas de trabalho e convivência, disputas entre autoridades, abuso de poder e maus tratos.

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

O episódio narrado por Kravigny (1940, p. 94), entre 1910-1911, revela uma disputa sobre quem estava encarregado por uma determinada seção de trabalho. Dois homens de funções de trabalho diferentes, mas com poder dentro da estrutura hierárquica, “um oficial contratado” e “um médico”, reivindicavam para si a autoridade no espaço de trabalho. A contenda foi resolvida com o argumento da “força superior bruta do homem da estrada de ferro”, a luta corporal.

Disputas deste tipo ocorreram também 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).²⁵⁵ Em 1916, na estação ferroviária de Villa Murinho, o soldado e o vigia se envolveram em uma discussão, trocando ofensas devido a uma bagagem que Guabiraba guardou na sala da estação sem “respeitar a disciplina daquela Repartição”, já que era necessário ordem do agente da estação. Segundo Guabiraba, a permissão havia sido dada pelo próprio vigia, que negou a informação, ao que o soldado

²⁵⁵ GUABIRABA, Antonio Quirino; ABRAHÃO, José Antonio (réu). **Processo criminal (ameaça)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00046. Caixa 005. 61 f. CDH/TJRO, 1916.

respondeu “que o vigia não era melhor que soldado”. Da discussão chegou-se à ameaça: Guabiraba e Abraão armaram-se, mas foram interrompidos por um escrivão da agência fiscal e o subdelegado de polícia. Mesmo recolhendo-se no quartel, Guabiraba retornou à estação armado, alegando ver “que o delegado e o escrivão não prenderam ao vigia, elle praça por sua cabeça ia prender ao homem”, tomando para si fazer sua própria justiça.

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 elemento subversivo a boa ordem e moralidade publicas”, 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 pela noite 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. Em sua opinião, “depois de demitido os referidos guardas se constituíram inimigos”, o que atribuiu a estes homens e mais três ligados à Companhia que o perseguiram, queriam sua demissão e eram os responsáveis pelo seu ataque.

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:

Na luta pela vida, nessa azafama brutal da existência em que o homem não pode parar para distrahir a marcha á beira dos pântanos moraes, sempre procurei absorver todo o meu tempo no trabalho que engrandece, dignifica e moralisa, provas esquecer a perfídia d'aquelles que receberam o meu amparo moral em todos os actos. Terminando, tenho em vista prevenir a todos que não fui conivente no espancamento feito á pessoa do Sr. Manoel Serafim de Mello, criatura de alma menor que a sua visão microscópica. Á esse homem toda a minha suprema comiserção.²⁵⁶

A defesa de José Fernandes, justificada na utilização de seu tempo no trabalho como elemento positivo e edificante de seu carácter, convergiu com outras denúncias sobre as práticas de má conduta e abuso de poder do chefe dos guardas. Nos depoimentos, é construída a imagem de “que Serafim não é boa pessoa tendo má procedimento para diversos guardas”; que o espancamento foi “efeito pelos muitos prejudicados”, uma vez que é de conhecimento público ser Serafim de Mello “bêbado inweerado, turbulento e sem moral e como tal muito conhecido na capital do Estado”.

Por fim, um último depoimento é crucial, o de José Camargo Lima (ex-contador da Madeira-Mamoré, brasileiro). José fala sobre queixas dos próprios guardas de agressões físicas praticadas “n’um preto barbadiano” que foram de ordem do próprio Manoel. Além de ter recebido várias queixas, algumas de maior gravidade, José ainda procurou evitar que o chefe exercesse “arbitrariedades contra seus subordinados”, sendo inútil. Este depoimento foi corroborado com o relato de Alfredo Neves de Almeida (empregado da Madeira-Mamoré, natural de Portugal), que declarou ter ouvido na noite do espancamento “uma preta dizendo: ‘amanhã aparece homem morto, barbado mata brasileiro’; que sahindo elle declarante de casa e encontrando um grupo de barbadianos no meio deles estava um brasileiro de nome Gaia”.²⁵⁷

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 desafectos”:

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.²⁵⁸

²⁵⁶ *Alto Madeira*, Porto Velho, 9 nov. 1919.

²⁵⁷ Manoel sofreu várias contusões e um ferimento grave na cabeça, ficando internado no hospital da Candelária. No final de 1919, o inquérito foi arquivado porque não se pode saber quem foi o autor dos ferimentos.

²⁵⁸ *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 nov. 1919.

O jornal não assume explicitamente uma acusação ou defesa, alegando que não cabe à sua competência “firmar um conceito positivo da personalidade do agredido”. Mas nas linhas finais sugere haver uma preferência da Companhia pelo tipo de trabalho exercido por Manoel Serafim, mesmo que seja agressivo com alguns trabalhadores.

Mais trabalhadores recorreram à imprensa para relatar casos de maus tratos e má conduta de seus chefes, porém, 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”.²⁵⁹ 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.²⁶⁰ Segundo o jornal, Domingos movia uma desleal guerra aos operários, “especialmente os nacionaes”. 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 obscuros mas, honrados obreiros, que esperamos ver atendidos por quem competir.²⁶¹

A crítica do jornal tem como ponto principal não somente uma tensão entre as nacionalidades brasileira, boliviana e venezuelana, mas a configuração hierárquica das funções de trabalho, que suscita abusos de poder por exigir o máximo de empenho no serviço e bom comportamento. As queixas dos trabalhadores, principalmente operários que ocupavam cargos subordinados a chefes, são recorrentes dentro das empresas de serviços em outras experiências históricas. 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

²⁵⁹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 jul. 1917.

²⁶⁰ O mesmo Domingos acusado de reagir com grosseria, durante a paralisação dos trabalhos na greve de 1919. Quanto à denúncia anterior no *Alto Madeira*, apesar da semelhança na acusação contra Domingos, não podemos confirmar que se trata do mesmo acusado.

²⁶¹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 12 jun. 1919.

emprego, os operários faziam seus próprios meios de resolução, como o espancamento do chefe Manoel, e/ou tornavam público o problema, denunciando ao jornal local.

Houve casos em que a insatisfação excedeu a esfera das tentativas de resolução implícitas, chegando 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 integrante da empresa que leva seu sobrenome *May, Jeckyll & Randolph*, sendo impedido e demitido do serviço.²⁶²

Semelhante ação foi tomada por Alfredo Mattos (trabalhador a serviço, natural da Paraíba do Norte).²⁶³ Em setembro de 1918 seria mais um dia de serviço de manutenção na linha férrea, quando Avelino Rodrigues (capataz, natural da Espanha) e a turma de operários que liderava se prepararam com destino ao quilômetro 310, todos exceto Alfredo Mattos. Nos autos, Alfredo declarou “que não trabalhava naquele dia”, não acompanharia a turma porque “não estava com vontade de trabalhar”, acrescentando que não estava doente, “achava-se bom, mais que não queria trabalhar”. Diante da recusa, Alfredo foi despedido por Avelino, com ordens para desocupar o lugar de moradia no acampamento 41, destinado apenas aos trabalhadores de serviço da ferrovia.²⁶⁴ Momentos mais tarde, Alfredo apareceu armado de rifle Winchester e atirou em Avelino.

As sete horas da manhã no acampamento 310 achava-se trabalhando com digo o capataz com os auxiliares Eustáquio Romão Coelho, Allexandre Paulo, Joaquim Francisco e Antonio Paiva, 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”

²⁶² Brandon fez sua breve biografia em uma revista norte-americana, traduzida e reproduzida pelo *Alto Madeira*, publicada em 7 de abril de 1918 sob o título “Curiosa fé de officio”. Brandon cultivou bananas, café, cana de açúcar, coqueiros e cacau nos trópicos. Foi soldado durante 13 anos, participando das campanhas de Cuba (guerra Hispano-Americana) e insurreição das Filipinas. Serviu de intérprete e ainda falava cinco dialetos malaios. Foi embalsamador nos transportes americanos, plantou borracha na Península Malaia. Foi corretor em Singapura e na costa da China. Transformou algumas plantações de chá da ilha de Ceilão em plantações de borracha. Foi empresário de serviços de funerais no Egito. Vagueou pela Europa, principalmente na Espanha. Trabalhou nas fundições do Peru. Viajou como marinheiro. Cortou borracha no interior de Mato Grosso. Já foi atacado pelo cólera asiático e beri-beri. Já foi confeitoiro e chegou a ser boticário. Ganhou dinheiro como cirurgião. E em 1918, quando saiu a matéria, estava morando na Guatemala, onde era agricultor. A trajetória de Brandon expressa a grande característica da maioria dos trabalhadores envolvidos na ferrovia Madeira-Mamoré, a de uma força de trabalho de grande mobilidade constantemente presente em construções e serviços.

²⁶³ MATTOS, Alfredo (réu). **Processo Criminal (crime de lesão corporal)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 016. Caixa 10. 46 f. CDH/TJRO, 1918.

²⁶⁴ O acampamento 41 também é referido como 41ª seção da Estrada de Ferro Madeira e Mamoré, a 7 quilômetros de Villa Murinho.

disparando um rifle que trazia consigo, indo o projectil atingir o braço direito do capataz Avelino Rodrigues [...].²⁶⁵

O jornal *Alto Madeira* retrata o caso acrescentando que Alfredo havia insultado Avelino “soezmente”. Após a tentativa de homicídio do capataz, os trabalhadores da turma desarmaram Alfredo, o impedindo de dar um segundo tiro, mas não impedindo Alfredo de se desvencilhar e fugir pela “matta em vertiginosa carreira, não mais aparecendo”.²⁶⁶

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 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 (“Eu ou você”), exprimem no mínimo uma coragem ou súbita raiva que sobressai como uma “baforada” de surpresa, vida, ironia ou violência, como observou Sidney 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 de modo não-restrito a estas funções de trabalho, entre os demais trabalhadores. Essa circulação era feita de forma explícita, com anúncio de venda em jornal: “À venda – Um ‘novo serviço’ Modelo Colt Revolver, Cal. 45, com coldre; também um rifle de Winchester, Cal. 44, ambos novos. Muita munição”.²⁶⁷

Em parte, a procura pelos trabalhadores por armas era um modo de garantir sua própria segurança diante situações perigosas constantes na floresta amazônica e região

²⁶⁵ Enquanto uma testemunha relata o “Eu ou você”, outras testemunhas alegam que Alfredo atirou sem pronunciar uma palavra.

²⁶⁶ *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 out. 1918.

²⁶⁷ *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910. Tradução livre.

desconhecida, como ataques de animais (principalmente onças, cobras e macacos), 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 também se organizavam internamente na criação de tropas, como a “tropa norte-americana” como forma de sobrevivência (*ver imagem 26*). No entanto, em alguns casos os mesmos que exerciam a função de zelar e proteger eram os que mais poder possuíam para exercer diretamente nos trabalhadores subordinados.



IMAGEM 26. Trabalhadores da ferrovia posam com armas de fogo (1909-1911). As armas eram rifles Winchester .44. Em outros registros do fotógrafo, o grupo é referido como “tropa armada norte-americana”. Foto de Dana Merrill. Homens armados Fonte: Merrill (1911)

A Companhia não era o único setor na região em que seus trabalhadores portavam armas de fogo. Principalmente nos seringais, havia uma elevada movimentação de venda e roubo de rifles Winchester, onde a violência era regida pela “lei do rifle” (GAULD, 2006, p. 139). É provável que essas duas atividades econômicas, que envolviam um elevado contingente de trabalhadores e coexistiam na região, tenham colaborado para o

armamento de alguns indígenas, como observou Bennit (1913, p. 19): “Vários deles [Caripunas] tinham rifles Winchester .44 antiquados que provavelmente haviam obtido de seringueiros, e trocariam de bom grado um arco e flechas por alguns cartuchos”.

É possível identificar em 1917 a implementação, pelo delegado de polícia, de uma portaria proibindo a utilização de armas em Porto Velho.²⁶⁸ No entanto, anos antes, em 1914, as autoridades policiais locais já reforçavam a proibição do uso de armas de acordo com o que previa o artigo 377 do Código Penal Brasileiro (1890), que limitava o uso de “armas ofensivas” a agentes da autoridade pública em diligência ou serviço; oficiais, praças do exército e guarda nacional; e diante licença de uso expedida pela autoridade policial.²⁶⁹ A necessidade de reforçar a lei com decretos evidencia as tensões quanto ao uso de armas, principalmente com os trabalhadores da ferrovia que circulavam armados na cidade.

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, que supostamente fora obrigado a abrir a válvula de água para a casa ocupada pelo superintendente Guapindaia. Em resposta, 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”.²⁷⁰ Tal episódio ressalta uma possível tensão entre a Companhia e a autoridade policial pública de Porto Velho, já que a suposta prisão do empregado da ferrovia é ignorada diante da constatação de que este empregado ilegalmente circulava armado.

Diante desses aspectos, havia uma estrutura de trabalho hierarquicamente organizada como a Madeira-Mamoré, com tensões e ameaças constantes e de vários tipos à sobrevivência daqueles homens, em que o uso de armas de fogo era potencialmente problemático quando significava uma solução aos embates.

Em 1908, 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. Quando tomaram

²⁶⁸ *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 set. 1917.

²⁶⁹ Capítulo V, “Do fabrico e uso de armas” do Código Penal Brasileiro de 1890. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/d847.htm> Acesso em: 06 de out. 2020

²⁷⁰ Documento presente em *Memória Judiciária – história do judiciário de Rondônia no século XX*, de Nilza Menezes (1999, p. 44).

ciência da situação, 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. Os espanhóis se dispersaram, voltaram a pé para o porto mais próximo tentando sair da região, foram em busca de outros serviços e alguns morreram ao longo do caminho de fome.²⁷¹

Durante a construção da ferrovia, Kravigny (1940), em seu livro de memórias, relata uma ocorrência, entre 1910 a 1911, em um dos acampamentos que, ao seu ver se assemelha aos “filmes norte-americanos de faroeste”.²⁷² Os envolvidos eram Marion Hills (engenheiro-chefe da turma de construção, natural do Texas) e dois “bandidos” do “Bando do Covil do Jackson” (*Jackson Hole Gang*), que, segundo o autor, vieram para a construção da ferrovia através da Bolívia, mas foram reconhecidos e expulsos. Um dos sujeitos do bando desentendeu-se com Marion Hills, recusando-se a sair do canteiro de obras. Foi quando aconteceu a narrada cena de “faroeste”: “[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).²⁷³

Em 1918, durante a noite e fora do horário de serviço, Antonio Felix com o rifle carregado de balas tentou assassinar Antonio Xavier de Oliveira. Ambos eram trabalhadores da turma de conservação da 45ª seção da ferrovia Madeira-Mamoré. Segundo o jornal, Antonio Felix era “um individuo dado a rixas e encrencas”, e o capataz da turma, Seraphim Gomes, havia solicitado a transferência do trabalhador para outra turma.²⁷⁴ Independente da motivação de Antonio Felix, sua ação ou reação encontra no conflito armado a solução mais rápida a ser tomada, mas que não corresponde ao

²⁷¹ O relato é narrado por João de Deus Alves (trabalhador da EFMM, natural de Pernambuco), em Ferreira (1961, p. 166). João estava presente no trem e tinha chegado para a construção.

²⁷² Metáfora utilizada por Manoel Ferreira (2005). É recorrente a comparação dos anos iniciais de Porto Velho ao cenário de faroeste (ou Velho Oeste) norte-americano. Alguns autores como o próprio Manoel Ferreira (2005) e Moraes (1936) utilizam dessa simbologia. Supomos que as semelhanças estão nos envolvidos com a ferrovia constantemente andarem armados, como *cowboys*; a presença e mistura de indígenas, garimpeiros (que podem ser comparados aos seringalistas) empresários, aventureiros que se empreenderam em uma região inóspita esperançosos de alcançar algum êxito pessoal, mas que acabam por cair em desgraça, seja confrontados com a justiça ou com o destino da morte, e a forte presença de indivíduos norte-americanos, espanhóis, os que deixaram registros, como no jornal.

²⁷³ 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”.

²⁷⁴ Quis virar bicho. *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 out. 1918.

comportamento esperado pela sociedade de um trabalhador à serviço da Companhia. Conforme explicita o título da notícia sobre o caso, “Quis virar bicho”, o comportamento animalesco não é visto como condizente com uma conduta de civilidade. Nos casos de Marion Hills e Seraphim Gomes, respectivamente chefe de construção e capataz, como maiores autoridades nas suas seções, foram os responsáveis pelas medidas necessárias de resolução dos conflitos, o que é reportado para justificar a violência de suas ações: Marion Hills revida o ataque a mão armada e por outro lado Seraphim apenas desarma e remete Antonio Felix para a detenção pelo subdelegado da localidade mais próxima.

Em outros casos não houve uma ação rápida e efetiva das vítimas ou presença de uma autoridade maior no momento do crime para impedir. Foi o caso de Filisk Clarke, em 1916. Durante a noite, 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 da ferrovia, natural de Barbados), Stelam Clement (foguista da Madeira-Mamoré, natural de Barbados) e outros trabalhadores que exerciam serviços para a Madeira-Mamoré.

Apesar de atirar sem alvo, supõe-se que James, por ter se desentendido com Stelam, desejava resolver o conflito atirando neste, mas acabou acertando Filisk, que faleceu no caminho para o hospital da Candelária. Os disparos foram atribuídos a James Nathaniel, por este também morar com os demais trabalhadores, tendo se ausentado desde a tarde com o único rifle do barracão, pertencente a Joseph. Nenhum desses homens exercia funções de autoridade para justificar o porte de arma. Por fim, até o encerramento do processo em 1919, o acusado das penas do artigo 294 do Código Penal não fora encontrado.²⁷⁵

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 e tentaram esconder a arma em uma casa comercial. Apesar da tentativa, o subdelegado multou José Alexandrino pela posse e desordem e intimou João Figueiredo a não receber o revólver. Porém João infringiu a ordem e

²⁷⁵ ALAYME, James Nathaniel (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00085. Caixa 094. 88 f. CDH/TJRO, 1916.

Os nomes aparecem de diferentes formas, geralmente escritos da forma que se pronunciam. Jayme/James Nathaniel/Nataniel Alayme/Allayme; Itbai/Itblau/Etclam/Italan/Stelam Clement; Filisk/Fittz/Fiths Clarke. O promotor do caso afirma que “tratando-se de nomes estrangeiro é muito natural que o homem de educação rustica faça qualquer confusão”. Adotamos o nome Stelam Clement e Filisk Clarke por estarem assim em documento datilografado.

encontrou um meio de reaver a arma, e não se apresentou na delegacia como havia sido intimado.

A queixa feita por Clementino G. dos Santos (subdelegado em exercício de Porto Velho) para o gerente interino da Companhia ressalta o comportamento desordeiro e o desrespeito à lei nacional, devido à transgressão da ordem do subdelegado. Foi pedida 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 “autoridade legal”.²⁷⁶ Esse tipo de comportamento corrobora para as afirmações na historiografia de que os trabalhadores da ferrovia obedeciam à Companhia e não ao poder local. A intersecção desses dois mundos, território da Companhia (espaço privado) e a cidade (espaço público), colocavam os trabalhadores sob os olhares disciplinares de duas esferas de poder (privada e pública).

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.²⁷⁷ O acusado, João de Souza (seringueiro, natural do Ceará) havia feitos vários sinais para parada do trem, solicitando embarque. A locomotiva não parou e seguiu com toda velocidade. Então, com sua espingarda, alegou ter dado um tiro “contra a machina afim desta parar o que assim mesmo não conseguiu”. Para a autoridade policial, isso seria uma simulação inadmissível para se livrar da acusação, “pois ao signaes de parada como é publico e notório na região percorrida pela via férrea, são feitos com bandeiras e não com tiros”.

O caso repercutiu no jornal *Alto Madeira*, que, se referindo ao caso, atuou como instrumento de disciplinarização de comportamentos. João de Souza foi apresentado como “cabra atrevido” por ter disparado dois tiros de espingarda contra o maquinista e “por não ter querido esse parar o comboio, contra as prescripções regulamentares.”²⁷⁸

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

²⁷⁶ Documento presente em *Memória Judiciária – história do judiciário de Rondônia no século XX*, de Nilza Menezes (1999, p. 45-50).

²⁷⁷ SOUZA, João (réu). **Processo Criminal (tentativa de homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio nº 00111. Caixa 096. 37 f. CDH/TJRO, 1919.

²⁷⁸ *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 jul. 1919.

ferro quando foi atacado a tiros de rifle por Pedro Nonato (lavrador, natural do Piauí), conseguindo se esquivar, enquanto Pedro foi desarmado por Jacob Fernandes (capataz, natural do Rio Grande do Norte).²⁷⁹

Em sua defesa, Pedro alega que 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 natalina. Por ser uma celebração, os tiros vinham de um “costume no interior dar-se salvas de rifles em regozijo”. Ainda afirma que, “acostumado em caçadas, se quisesse, lhe seria fácil alvejar a uma pessoa devido a sua pratica em atirar, pelo que estranha a direção tomada por estas balas com risco de victimar as pessoas”. Segundo testemunhas, Pedro primeiro atirou para o ar e depois carregou de balas o rifle direcionando para a barraca de João.

A justificativa de defesa não é de todo anormal. As “salvas de rifle” eram uma prática presente nas comemorações de datas significativas, como a independência norte-americana e brasileira e na inauguração da linha férrea, como no mesmo ano de 1912 em que “acampamentos com salvas de rifle (...) disparavam uma descarga completa de 12 tiros, como se fosse uma metralhadora” (FERREIRA, 1969, p. 19). Além disto, de acordo com Fausto (2001), em um inquérito policial de acusação, qualquer palavra do acusado pode condená-lo ou agravar a punição. Mesmo não sendo o suficiente para comprovar sua inocência, Pedro se apoiou em um hábito cultural para tentar se desvencilhar dos agravantes da denúncia.

A arma não pertencia a Pedro, sendo tomada de outro trabalhador morador do acampamento. 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.

Apesar de ter fugido depois dos disparos em direção a um igarapé, Pedro retornou ao acampamento e foi encaminhado, pelo agente da estação, para a cadeia de Villa Murinho, sendo acusado de constituir “elementos de desordem n’aquelle departamento da Estrada”. A condução de Pedro Nonato à delegacia foi feita sob a tensão de agressão

²⁷⁹ NONATO, Pedro (réu). **Processo criminal (perturbação da ordem)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00055. Caixa 093. 8 f. CDH/TJRO, 1913; NONATO, Pedro (réu). **Processo criminal (tentativa de homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00016. Caixa 001. 61 f. CDH/TJRO, 1912.

ao acusado. Segundo uma testemunha, havia homens armados de rifles acompanhando a entrega de Nonato: “ponderou ao agente da estação sobre qualquer violência que poderia ser feita ao preso ou mesmo a todos que o acompanhavam (...) nada sucedeu sendo o preso transportado na manhã seguinte para Villa Murinho.”

Em muitos casos citados (as celebrações das datas comemorativas; a inauguração da ferrovia; o duelo com Marion Hills; a suposta comemoração natalina de Pedro Nonato; entre outras) parece haver o que Hobsbawm (2000, p. 154) identifica como “paixão pela autonomia individual com armas”, fenômeno que ocorria nos Estados Unidos com o exagerado “sonho de liberdade” e riqueza que arrastava os homens para o Oeste. 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, devido aos interesses de produção da empresa, ao exigir o máximo de desempenho da força de trabalho mobilizada para a realização e efetivação do serviço.

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, ainda que as criaturas dadas ao seu uso constante quando acometidas de acessos febris, tão frequentes nesta zona, naquele tempo, eram de difícil cura ou poucos resistiam ao mal” (MENEZES, 1980, p. 315). Essa preocupação é vista por Menezes (1980) como um dos motivos da empresa ter alterado o ponto inicial da ferrovia para Porto Velho, visto que em Santo Antônio havia um comércio estabelecido com suprimento de bebidas alcólicas.

Mesmo após a inauguração da linha férrea, a questão do álcool continuou sendo mal vista pela Companhia e sociedade local nos anos seguintes, ocupando recorrentemente espaço no jornal, segundo o qual a embriaguez estava diretamente relacionada à desordem. 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;²⁸⁰ e os barbadianos empregados da Madeira-Mamoré, Jorge Cadeil e Milton Murray, que

²⁸⁰ *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 out. 1919.

embriagados se agrediram fisicamente “por causa de uma escova de sapatos”.²⁸¹ Nos dois casos, coube à autoridade do chefe dos guardas realizar a prisão e apresentá-los à polícia, sendo que esta apresentação funcionava mais como uma identificação para monitoramento desses sujeitos a partir de sua reinserção ao convívio na sociedade.

Os dirigentes da Companhia e empresa empreiteira tinham consciência dos perigos que o consumo desenfreado de bebidas alcólicas entre o contingente de trabalhadores representava para a efetivação do trabalho. Durante os trabalhos da ferrovia em Cuba, Percival Farquhar havia visto entre o grupo de trabalhadores do hemisfério norte, ligados à *American Bridge Company*, “enlouquecer nos trópicos do Novo Mundo por causa de bebida ou de mulheres” (GAULD, 2006, p. 72).²⁸²

Essa abstinência forçada na Madeira-Mamoré foi relatada em um poema de alguém escondido sob o pseudônimo Ovelha Negra, que manifesta seus desejos proibidos pelas normas da Companhia em um cenário de fantasia:

Se só os sonhos que amamos sonhar
Pudessem se tornar realidade,
O que os rapazes daqui sonhariam?
Bem, vou decantar isso com detalhes.
Entre montanhas de gelo moído,
Há rios de rum, riachos de Bourbon,
E cachoeiras do mais puro malte, [...]
As fontes vertem champanhe gelado,
Em grandes lagos dos melhores tintos.
Há alagados de vodca onde crescem,
Junto a um mar de gim, moitas de hortelã.
Ali chuvas torrenciais irrompem
De clara e fresca cerveja alemã.
Mas ei que se acorda, e o coração chora.²⁸³

A associação dos tipos de bebida com a natureza e descrição de cenários naturais remete mais à ideia do álcool como um alento e conforto diante das condições de vida (e trabalho) em que estavam do que o álcool como elemento de socialização e divertimento – não que este último aspecto fosse ausente ou indesejado.

Nas memórias de Hugo Ferreira (1969, p. 45), a atuação da Companhia no território de Porto Velho e nos acampamentos era rigorosa quanto à proibição de bebidas

²⁸¹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 nov. 1919.

²⁸² Ainda segundo Gauld (2006), Percival Farquhar nunca soube quantos infringiram a proibição a bebidas alcólicas nos canteiros de obras. Segundo o autor, a bebida era contrabandeada em terra para os “sedentos capatazes e engenheiros americanos”.

²⁸³ Bebida. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910.

alcoólicas, uma ordem “severamente cumprida sem exceção”. A fiscalização era feita por policiais que não permitiam o desembarque no porto de garrafas com conteúdo alcoólico, sendo estas confiscadas e quebradas.

Quanto aos que tentavam desembarcar bêbados, eram postos novamente na embarcação que estavam. Esse fenômeno era mais visível aos domingos, único dia de folga para os trabalhadores da ferrovia que não recebiam por serviço, mas jornada de trabalho (de segunda a sábado). 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 também como marca de boa conduta e profissionalismo, em detrimento de trabalhadores livres e demais habitantes das regiões circunvizinhas que carregavam a insígnia da “desmoralização”, principalmente Santo Antônio.

Apesar dessa ostensiva monitoração, não significa que Ovelha Negra e os “rapazes” da ferrovia não conseguiram ter acesso às bebidas nesses primeiros anos. Segundo Ferreira (1969), aqueles que estivessem à procura de beber algo ou divertir-se tinham como opções a ida para Santo Antônio ou os navios à bordo no porto. Além disto, havia o contato com outras pequenas vilas e trabalhadores quando os serviços da linha férrea se distanciavam e seguiam a Guajará Mirim; e 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 e limites que segregavam os dois territórios.

Embragados ou não, constantemente nas páginas dos jornais e registros policiais, os trabalhadores da Madeira-Mamoré se envolviam em desentendimentos que rapidamente catapultavam para uma violência exacerbada, verbal ou física. Eram espancamentos, como o sofrido por Victor Conwings (natural de Barbados) cometido por Edward Philipps (natural das Antilhas), ambos carpinteiros;²⁸⁴ e Leoncio de Carvalho, espancado por Severino de Mattos Piedade (natural do Rio Grande do Norte), empregados nas oficinas da ferrovia;²⁸⁵ luta corporal com mordidas, como ocorreu na Casa 03 com os mecânicos Emilio Sode (natural das Antilhas Francesas) e Ricardo Alonso (natural da

²⁸⁴ *Alto Madeira*, Porto Velho, 19 out. 1919.

²⁸⁵ *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 nov. 1919.

Espanha);²⁸⁶ ou arremesso de garrafas, uso de terçado como queixou-se James Best (foguista) de Seclais Clement (sem profissão, natural de Barbados).²⁸⁷

As relações sexuais era outra questão que levava esses trabalhadores a situações problemáticas nos bordéis de Belém, uma zona frequentada por muitos trabalhadores da ferrovia durante 1908 a 1912, nos entornos do complexo central em Porto Velho e núcleos populacionais vizinhos.²⁸⁸ 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;²⁸⁹ e Demetrio Pappas (capataz, natural da Grécia), acusado de estuprar a boliviana Helena Castro.

O caso de Demetrio, em 1917, foi denunciado por Amadeu Gallego (lavrador, natural da Espanha), companheiro de Helena. Segundo a denúncia, Helena cozinhava em uma barraca de trabalhadores da ferrovia quando, ao levar uma xícara de café para o capataz Demetrio, foi puxada e sofreu a tentativa de estupro. Grávida de sete meses, ao se desvencilhar com esforço, sofreu um aborto que a levou à morte. Apesar da resolução incerta do caso, o capataz entra com um pedido preventivo de *habeas corpus* diante das constantes ameaças de moradores do acampamento em reação à morte de Helena.²⁹⁰

Alguns confrontos terminavam tragicamente para os trabalhadores da Madeira-Mamoré, 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 casal havia chegado há pouco tempo no acampamento e moravam em uma barraca mais afastada do barracão onde se encontravam os demais trabalhadores. José de Hollanda, assim que chegou ao acampamento, foi inserido na turma de trabalho dirigida pelo capataz da ferrovia, João Peres.

O crime ocorreu quando todos os trabalhadores retornaram do serviço. José de Hollanda, diferentemente dos seus companheiros que se reuniram no barracão, foi para

²⁸⁶ *Alto Madeira*, Porto Velho, 27 jul. 1919.

²⁸⁷ *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.

²⁸⁸ De acordo com o que investigamos no capítulo anterior, e conforme a observação feita por Charles Gauld (2006, p. 148): “A maioria dos ferroviários geralmente aguentava por poucos meses a provação do Inferno Verde sem visitar o bairro do meretrício de Belém a caminho de casa.”

²⁸⁹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 ago. 1919.

²⁹⁰ PAPPAS, Demetrio (réu). **Processo criminal (estupro)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00045. Caixa 007. 80 f. CDH/TJRO, 1917; PAPPAS, Demetrio (réu). **Processo criminal (habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00050. Caixa 007. 14 f. CDH/TJRO, 1917.

sua própria barraca. Momentos depois os trabalhadores ouviram tiros de rifle, mas de imediato não reagiram; o motivo alegado converge na utilização das armas de fogo como uma prática comum na região, pois, como uma testemunha relatou, “pouco se incomodou, visto que, é habito dispararem armas nesta região”.

O tiro no coração de José de Hollanda e no peito esquerdo de Maria da Silva, juntamente com as alegações da promotoria baseadas nas testemunhas, 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 foi acusado de homicídio, de acordo com o Artigo 294 do Código Penal Brasileiro (1890), mas ao efetuar os disparos, fugiu e não foi mais encontrado.²⁹¹

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)²⁹² alega que sofreu extorsão de Mr. Brayn (mestre de linha, natural dos Estados Unidos) em sua barraca no acampamento 41.²⁹³

Brayn, armado de rifle, supostamente “em atitude grosseira”, exigiu a quantia de cinco contos quinhentos e vinte mil reis (5:520\$000), a qual Francisco se recusou a entregar, pois “aquella quantia era lhe fructo de rigorosa economia penosamente ganha pelo seu trabalho honesto”. Mas, com a insistência de Brayn, a quantia foi entregue. A queixa foi aberta e a acusação consiste em extorsão praticada por Brayn, de acordo com o Artigo 362 do Código Penal, julgado como crime inafiançável. Brayn não apresentou testemunhas, não respondeu à acusação e não foi encontrado.

Entretanto, consta também nos autos que o capataz Francisco era responsável 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. Quando Brayn foi atrás

²⁹¹ LUIZ, José (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00084. Caixa 094. 104 f. CDH/TJRO, 1916.

²⁹² Nos processos, é referido como “empreiteiro” e “contratista”, pois organizava e era responsável por turmas de operários que faziam o serviço de limpeza dos trilhos.

²⁹³ 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; MR. BRAYN (réu). **Processo criminal (extorsão)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº00014. Caixa 001. 6 f. CDH/TJRO, 1912; MR. BRAYN (réu). **Processo criminal (furto)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00013. Caixa 001. 32 f. CDH/TJRO, 1912. Há uma dificuldade geral, dos escrivães, delegados, policiais, tabeliães, em escrever nomes estrangeiros. Isto é recorrente nos processos que analisamos. Neste caso, Mr. Brayn é mencionado no processo de diversas formas: Mr. Braye, Mr. Brayer e Mister Braw. Assim como Francisco ora é referido como Francisco Vasques, ora como Francisco Vasquez. Para padronização, optamos pela forma “Mr. Brayn” e “Francisco Vasquez”.

de sua parte armado, Francisco tentou dar não somente a importância que pertencia, mas todo o dinheiro que trazia diante a ameaça, ao que o mestre de linha não aceitou, “dizendo que somente lhe pertencia a quantia de 5:520\$000, que é o que elle queria receber”.

No depoimento de uma testemunha, que revelou o acordo entre Francisco e Brayn, não fica exposto a proveniência desses lucros. No entanto, analisando a função de Francisco como capataz a partir das considerações de Engels (2010, p. 285) sobre a profissão, o capataz exercia uma função de “poderes absolutos” como líder da turma de serviços que controlava. Sendo uma das suas atribuições o acompanhamento e pagamento do trabalho, caberia ao capataz avaliar e pagar ao operário o que achasse necessário, havendo assim uma brecha que possibilitava ao capataz desviar parte do dinheiro.

Diante do quadro geral dos casos de hostilidades, perturbação da ordem, brigas e desentendimentos, vamos retomar alguns pontos dos episódios descritos para aprofundar as discussões e tentar elaborar possíveis conclusões dessa amostragem que trazemos.

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, 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), que circulavam apesar das proibições da empresa.

Os bailes das associações recreativas, como o Instituto Beneficente, frequentados pelos empregados e parte dos trabalhadores da ferrovia, eram símbolos da socialização respeitosa, harmônica, conservadora da dignidade familiar e do comedimento. Diferentemente da seletividade das instituições, as festas populares espalhadas pelas cidades e acampamentos eram abertas ao público e permissivas. Parte dos trabalhadores se encontravam nesses espaços das “bebedeiras exageradas, brigas, brincadeiras maliciosas, músicas irreverentes e aconchegos amorosos” (PINTO, 1994, p. 252).

Nestas confraternizações era recorrente surgir confusões. Foi o caso dos empregados José Alexandrino de Oliveira e João Figueiredo, acusados de promover desordens e desobediência, com porte de arma, em um baile em Porto Velho; e Pedro Nonato e João Herminio, que na noite anterior ao crime se envolveram em uma confusão durante uma festa no acampamento. 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.

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.²⁹⁴

Os espaços onde ocorreram as transgressões têm ligação com os envolvidos e natureza do crime praticado. Os casos de perturbação da ordem, brigas e desentendimentos, envolvem 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. Em conformidade com Norberto Ferreras (2006, p. 45), as condições em que estes trabalhadores da ferrovia estavam, em alguns casos, obrigavam-nos à convivência com “elementos de má vida”.

Grande parte dos conflitos ocorreram na esfera da perturbação da ordem, brigas e desentendimentos (cerca de vinte casos). 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”. O chefe dos guardas, Manoel Serafim, ao abrir uma queixa sobre o comportamento criminoso de agressão física que sofrera, trouxe à tona outras denúncias que colocavam sua própria conduta como transgressora e desviante. Manoel havia abusado do seu poder como chefe dos guardas demitindo sem justa causa e tratando com rudeza seus subordinados, chegando a açoitar um trabalhador. Além disso, Manoel tinha sido eliminado do quadro social do Instituto Beneficente, em que muitos trabalhadores da ferrovia participavam, por recorrer constantemente à caixa de auxílio da instituição, causando prejuízos e, finalmente, “eliminado por recalitrâncias aos interesses e fins da sociedade”.

Conforme observa Fausto (2001, p. 48) sobre os crimes de São Paulo, “com muita frequência os desordeiros estão bêbados”, mas a categoria “desordens” também é heterogênea e composta de outros tipos de comportamentos. Em alguns casos não há detalhamento sobre que tipo de comportamento era considerado “desordem”, todavia a

²⁹⁴ A “raiva súbita” e “descarga física emotiva” são termos utilizados por Boris Fausto (2001) aos casos de homicídios, mas que também podem ser pensados em outros atos criminais, de ações e reações violentas imediatas e, muitas vezes, impensadas.

maioria desses casos está relacionada ao consumo de álcool e ao porte de armas de fogo. Como o chefe Brandon, que bêbado e armado tenta cometer um assassinato; os empregados José Alexandrino de Oliveira e João Figueiredo, ao promoverem “desordens”, armados; a luta corporal entre Pedro Nonato e João Herminio em meio ao consumo de bebidas, na noite anterior à tentativa de assassinato; e os empregados Jorge Cadeil e Milton Murray, que se agrediram bêbados.

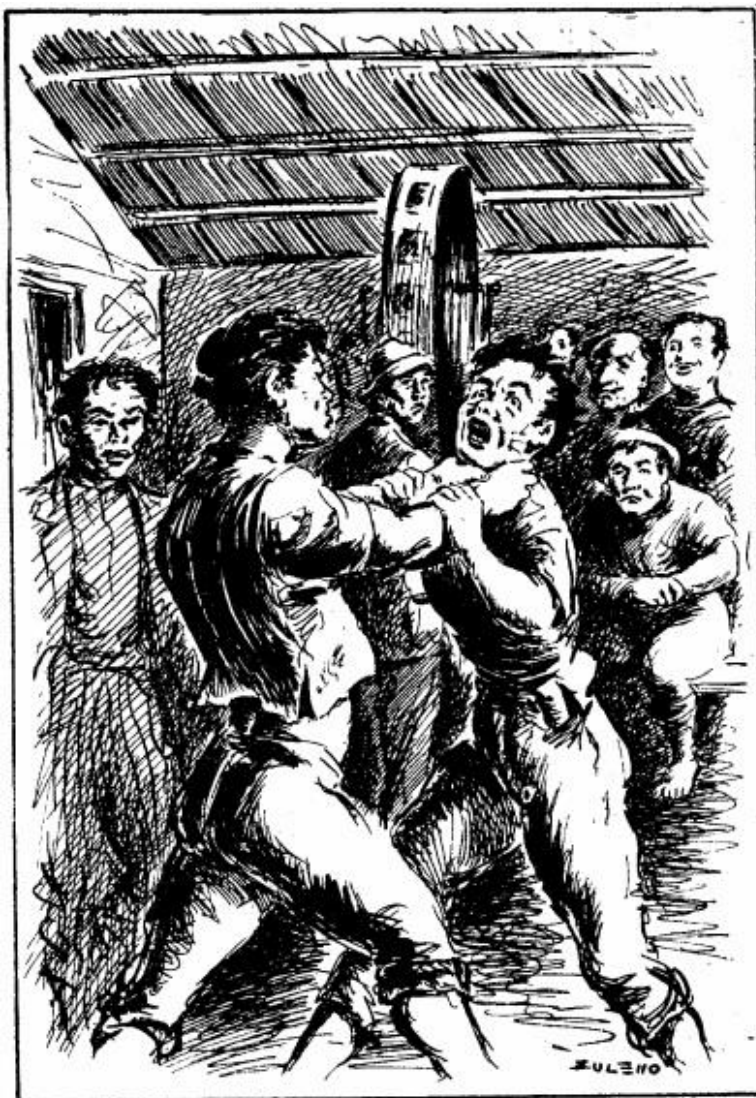


IMAGEM 27. Esboço de luta corporal entre trabalhadores. O espanhol Benigno Bouzas, em sua obra memorialista sobre a experiência em torno da ferrovia Madeira-Mamoré, endossa os conflitos entre trabalhadores a partir de uma representação de luta corporal traçada pelo artista Zuleno. Destacamos na composição as expressões dos trabalhadores (entre passividade, medo, raiva e sorrisos) e a barraca coberta de palha, tipo de habitação mais comum entre trabalhadores operários. Fonte: Bouzas (1950, p. 44)

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 estes 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).²⁹⁵

Na categoria de brigas e desentendimentos, estão as lutas corporais, espancamentos, insultos, ameaças verbais e com armas (de fogo e garrafas), extorsão de dinheiro (*ver imagem 27*). 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. Esses casos ficaram na esfera das denúncias em jornais, na justiça e conflito corporal, havendo dois óbitos – o caso de estupro e crime por ciúmes.

Como vimos, havia uma heterogeneidade nos modos de vida dos trabalhadores da ferrovia. Na interação, integração e adaptação desses sujeitos desenvolveram “normas próprias reguladoras” dos conflitos para operacionalizar a convivência (CHALHOU, 2012, p. 308-309). Estas noções de justiça e valores muitas vezes eram opostas às normas dos aparatos legais, de forma que muitas vezes resolviam seus próprios conflitos seguindo suas próprias normas, ignorando a intervenção de autoridades policiais e judiciárias.

Eram 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 (como o caso de Manoel Serafim) e procuravam a imprensa para tornar pública a violência. Nas demissões e

²⁹⁵ Mais da metade das ocorrências nessa categoria envolvem porte e uso de arma, sendo o maior número de ameaças, com poucos casos de óbitos e feridos.

expulsões, a tentativa era de matar ou ferir (caso da gangue dos Estados Unidos e Alfredo Mattos).

Além da justiça pública, os trabalhadores também recorriam aos jornais para realizar denúncias e tornar pública a sua defesa perante a sociedade. Agiram dessa forma os operários brasileiros ao denunciar os maus tratos do chefe, e José Fernandes para afastar a denúncia de acusação do seu nome (caso espancamento de Manoel Serafim).

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 encenqueiros, animais, brutos. A normatização das condutas nas páginas do periódico contribuiu para o fortalecimento do direcionamento político do superintendente municipal de Porto Velho (proprietário do jornal por um tempo), juntamente com os associados, patrocinadores e colaboradores que eram os grandes comerciantes estabelecidos. Todos estes se beneficiavam da “ordem”.

Analisando a atuação própria dessas instituições (justiça pública e polícia), Sidney Chalhoub (2012, p. 33) nos ajuda a entender o processo de enquadramento como uma prática reveladora de resistência, da não-conformidade, do enfrentamento. Os casos de perturbação da ordem, brigas e desentendimentos somados representam o maior número de encaminhamentos e detenções na delegacia (11 casos). 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, uma vez que os acusados não foram encontrados ou conseguiram manter sua liberdade sem a necessidade de fuga.

Essa desproporção entre prisões e inquéritos é observada nos estudos sobre criminalidade, como em Fausto (2001), Cancelli (2001) e Chalhoub (2012). Seguindo a convergência dos autores, o fenômeno que parece ocorrer é da detenção como mecanismo de intimidação e vigilância com a identificação (mas não o registro ou investigação) do delito e do delituoso. Como observou Cancelli (2001, p. 153), havia uma alusão ao vício do álcool como elemento causador da criminalidade, má conduta e degeneração individual e coletiva. Nos casos de embriaguez e brigas, as prisões poderiam durar mais do que algumas horas, uma noite, ou enquanto durasse o efeito da bebida, como também poderiam durar por mais tempo (1 ano).

Muitas das detenções foram realizadas pelos guardas ou chefe dos guardas da Companhia, mas também por subdelegados e policiais de Porto Velho, que conduziam o

acusado à delegacia para registro. Em um dos casos de perturbação da ordem, a Companhia agiu demitindo do serviço Brandon, que cometeu uma das transgressões talvez mais sérias, como a tentativa de assassinato do engenheiro-empregado Randolph, caso tratado anteriormente.

4.3 ROUBOS E FURTOS

“Dia de pagamento, dinheiro na mão/País não é bom, terra estrangeira/Homem astuto como uma raposa”.²⁹⁶ O poema nas páginas do *The Porto Velho Marconigram* indicava a atmosfera de perigo quando se aproximava o dia de pagamento dos trabalhadores da ferrovia na “terra estrangeira”. Com o dinheiro na mão, era o momento oportuno, entre outras questões, para o roubo. Porém, não era apenas no caótico dia de pagamento dos trabalhadores que os conflitos envolvendo dinheiro ocorriam.

Há registros de roubos e furtos de dinheiro e propriedade desde, aproximadamente, 1910 a 1919, mas gradualmente a partir de 1914 os casos aumentam com concentração nos anos de 1918 e 1919. Segundo as fontes consultadas, no total dez ocorrências de roubos e furtos, sendo cinco ocorrências de cada. Configuram casos de roubos a subtração de dinheiro e propriedade (um roçado). De todas as classificações de conflitos registrados (perturbações da ordem, desentendimentos, roubos e furtos), além das ocorrências de assassinatos por vingança e ciúmes, 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 coisa”, já o furto consiste na subtração de coisa alheia “contra a vontade do seu dono”. Apesar de considerar as condições de preservação documental e limites da amostragem, é possível sugerir que esse aumento do número de casos de roubos e furtos esteja relacionado à indignação e/ou insatisfação dos acusados diante de suas condições econômicas à medida que percebiam a dificuldade (ou impossibilidade) de ascenderem social e/ou economicamente.

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

²⁹⁶ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, v. 3, n. 1, Porto Velho, 7 jan. 1911.

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, convergindo para a observação feita por Maria Inez Pinto (1994, p. 195), para quem os operários e trabalhadores também eram vítimas de assaltos por portarem consigo dinheiro. 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 repreendido 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, gerando também um sentimento de revolta dos demais trabalhadores à medida que seus amigos e vizinhos tornavam-se vítimas.

Vejamos como os soldados brasileiros aplicaram sua própria punição no empregado brasileiro ajudante de Kravigny 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. Isso podia parecer um tratamento mais severo do que o necessário, mas é sabido que as penalidades são mais severas em proporção ao crime. [...] 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).²⁹⁷

Os açoites e mutilação marcavam os infratores. Essa reação diante o roubo difere quanto ao furto, em que os prejudicados procuraram denunciar, gerando prisões e

²⁹⁷ Neste relato de Frank W. Kravigny utilizamos a tradução e transcrição de Manoel Ferreira (2005).

havendo o comprometimento em reaver os bens furtados, quando possível. Sendo a Companhia, na amostragem, a mais visada e afetada, é possível subentender que havia uma pressão da empresa na resolução das investigações e punição pela justiça pública. No caso relatado por Kravigny, é possível supor que essa pressão da Companhia por punição ocorria à margem da lei. A punição efetuada pelos soldados, representantes do Estado brasileiro, de mutilar o infrator é notoriamente contra a lei. Vejamos que 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 da lei, o que implica exatamente o direito à defesa e à aplicação de 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, quando, em tese, deveriam estar ali para não permitir que a Companhia ou as pessoas, em geral, promovessem atos de “justiçamento”.

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).²⁹⁸

Os crimes ocorreram nas acomodações do complexo central da ferrovia, em Porto Velho, e produziram um inquérito de localização desconhecida em que vinte testemunhas foram ouvidas, além de repercutirem fortemente na cidade, com a população acompanhando os passos das atividades de investigação, ao ponto da gerência da ferrovia intervir para promover “outras medidas garantidoras da ordem”.

O jornal *Alto Madeira* pontua que era de conhecimento da sociedade que o carregador Joaquim sempre usava uma cinta de meia com cerca de um conto de réis. Cinta que havia desaparecido quando o corpo fora encontrado em uma poça de sangue na margem do rio Madeira. Por outro lado, uma grande quantia “de quatrocentos e cinquenta mil réis”²⁹⁹ foi encontrada em posse de um dos guardas, cúmplice no assassinato. A outra

²⁹⁸ CABRAL, Horacio (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00003. Caixa 016. 10 f. CDH/TJRO, 1917.

²⁹⁹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 23 dez. 1917.

vítima, “o preto Tobias de Barros”, foi assassinado enquanto dormia, informação que impactava quem acompanhava o caso:

Pelas informações que nos chegam, as referencias das testemunhas sobre os crimes commettidos por Horacio Cabral, são de tal ordem que horripilam aos mais indiferentes na descrição de scenas delictuosas que só podem ser praticadas por indivíduos afeitos ao mal.³⁰⁰

Os guardas co-autores do primeiro crime, o de Tobias, alegaram que “o receio do seu chefe lhes fez reservar ao silencio aquella scena”.³⁰¹ Horacio era guarda noturno, tanto dos prédios da Companhia como da “vida dos seus funcionários”. A sensação de pavor e revolta pode estar relacionada à importância do seu cargo e seu dever na vigilância e controle que sua função exigia. Horacio era bem querido pela sociedade de Porto Velho, ao ponto de organizarem um abaixo-assinado em sua defesa. No entanto, de vítima sua imagem passou para “indivíduos afeitos ao mal”, conforme palavras do jornal *Alto Madeira*.

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 tal” (brasileiro) também tiveram repercussão tanto nos registros policiais como na memória social, conforme relembra Hugo Ferreira (1969).

Jorge Leon (trabalhador da fábrica de dormentes, natural da Turquia) e Panacios Furtis (trabalhador da ferrovia como condutor da cegonha, natural da Grécia), armaram uma emboscada para o grupo de trabalhadores no quilômetro 145, próximo ao acampamento 24. Com o intuito de se apossar do dinheiro e pertences, principalmente de Constantino, já que “todos do mesmo acampamento sabiam de que o mesmo Constantino tinha em seu poder a importância de seis contos de reis, mais ou menos, que não tirava de sua cinta”. Em depoimento, Panacios afirmou que fora demitido pelo chefe de linha Constantino, o qual ficou devendo uma quantia dos seus serviços como cegonheiro e Panacios quis reaver.³⁰²

³⁰⁰ *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 jan. 1918.

³⁰¹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 jan. 1918. As notícias sobre os casos envolvendo Horacio Cabral seguem até a edição de 27 de janeiro de 1918 do *Alto Madeira*.

³⁰² Os processos que envolvem Constantino Trifiakis, Cudreas Cassinakis, Stelio Capussakis, Baslli e Benicio de tal são processos de arrolamento. Utilizamos o processo: TRIFIKIS, Constantino (réu).

Todas as vítimas foram alvejadas por tiros de rifle, faleceram instantaneamente, foram saqueadas e arrastadas pelos criminosos para dentro da floresta. Apesar da tentativa de fuga dos acusados, que chegaram até o porto de Santo Antônio, foram presos pelos guardas da estrada de ferro.

Para Hugo Ferreira (1969, p. 45-46), a prática de usar cintas apropriadas para guardar dinheiro, andando dia e noite com toda a quantia, era um costume principalmente de trabalhadores gregos, romenos, búlgaros e italianos, mas observamos nos casos anteriores o uso por trabalhadores de outras nacionalidades e funções de trabalho (chefes de linha e carregadores livres) que utilizam essa medida para prevenir furtos.

Nem todos os pertences valiosos para os trabalhadores podiam ser guardados em cintas. Sobre o assassinato de Pedro Ribas (trabalhador da EFMM e lavrador, natural da Espanha), a promotoria pública classificou o crime praticado como algo que “affecta a sensibilidade humana e a collectividade social tal foi o requinte de perversidade com que foi praticado”.

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 secos. 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). Em meio a depoimentos divergentes sobre quem realmente assassinou e quais foram cúmplices, os acusados assumiram que cometeram o crime para se apossar da barraca e roçado pertencentes ao trabalhador espanhol Pedro, com a intenção de se apoderar daquela faixa de terra, vender os produtos e repartir igualmente o resultado.

Pedro havia estabelecido uma parceria com seu amigo e conterrâneo Henrique Abella (mineiro/operário/lavrador, natural da Espanha). A sociedade entre os dois duraria 14 meses e consistia em Pedro dividir igualmente com Henrique o produto do roçado. Como a venda desses produtos extraídos não era alta, resolveram alternar períodos de trabalho: um prestaria serviços para a ferrovia enquanto o outro se dedicava ao roçado. Esse acordo seria até o mês de outubro, quando Pedro venderia o roçado para que os dois pudessem retornar para a Espanha. Porém o crime ocorreu cinco meses antes, em maio de 1914.

Quando ocorreu o crime, Henrique estava afastado a trabalho da Companhia e seu sócio, Pedro, ficou responsável pela lavoura. Quando chegou a época de Henrique recolher-se à casa para Pedro Ribas ir substituí-lo no serviço, não o encontrou, encontrando Fabiano Senna, que declarou ter Pedro se retirado, mas antes lhe vendido a barraca e a roça. A desconfiança dos conhecidos e vizinhos de Pedro sobre seu desaparecimento e venda do roçado para os três acusados foi o que levou à procura do corpo do espanhol e prisão dos réus, condenados a trinta anos de prisão.³⁰³

De acordo com as considerações de Elizabeth Cancelli (2001, p. 158) sobre homicídios na cultura do crime e da lei, a questão da posse de propriedade pode estar diretamente ligada a dois atos criminais. São os casos de vingança por ciúmes, que levou a óbito o trabalhador José de Hollanda e sua companheira, tendo em vista a ideia machista de “posse/propriedade” em relação à mulher, e o caso do assassinato do trabalhador Pedro Ribas pelo roubo de seu roçado. Neste último caso, no processo criminal e depoimento de um dos acusados não há menção sobre uma possível divergência anterior ao crime. Em juízo o réu Julio Coimbra afirmou:

Perguntado que desgosto tinha dado Pedro a eles para assim terminarem com a vida d’este, respondeu Coimbra que a elle nada havia feito, não sabe se o mesmo acontece com os outros. Perguntado porque motivo então praticaram este crime; respondeu que tinham o feito de se apoderar do roçado de Pedro.³⁰⁴

Podemos identificar 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: o assassino de José de Hollanda havia perdido a estabilidade de um lar com uma companheira, agindo como que para vingar sua honra (não “recuperar” o que havia fugido de sua posse); e os assassinos de Pedro desejavam se apoderar de um roçado que não possuíam para reproduzirem o mesmo estilo de vida que Pedro, vender os produtos fruto do trabalho no roçado. Nesse sentido, Chalhoub (2012, p. 101-102) já identificava os

³⁰³ COIMBRA, Julio; RASERO, Audelino; SENNA, Fabiano (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00025. Caixa 003. 209 f. CDH/TJRO, 1914. Em alguns momentos os nomes aparecem como Avelino Razeiro e Fabiano Leno.

³⁰⁴ COIMBRA, Julio; RASERO, Audelino; SENNA, Fabiano (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00025. Caixa 003. 209 f. CDH/TJRO, 1914.

homicídios como “atitudes desesperadas” ou “resultado de tentativas de ataque à propriedade”.³⁰⁵

Entendemos, em consonância com Sidney Chalhoub (2012, p. 23), 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. As ligações e significados dessas lutas e contradições podem ser visualizadas quando penetramos na encruzilhada de lutas dos processos judiciais, das autuações e das publicações jornalísticas. Assim, existem basicamente as formas de resoluções que seguem uma lógica popular 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 tanto na defesa como punição do acusado. Nos primeiros momentos da apreensão do chefe dos guardas Horacio Cabral por roubo e assassinato de um carregador, pessoas ignorando os fatos da investigação em andamento se organizaram e conseguiram com insistência que fosse dirigida uma petição de *habeas corpus* em favor de Horacio, por “suposto constrangimento ilegal”.³⁰⁶

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, ação que foi interferida pelas autoridades policiais:

[...] mesmo assim, não puderam impedir que certa noite alta, fossem ambos encontrados amordaçados, de mãos e pés amarrados às costas e uma tala de junção de trilhos atada ao pescoço de cada um, prontos para serem jogados ao rio, na Cachoeira de Sto. Antonio, tal era a indignação popular por tão hediondo crime. E essa vindita só não foi levada a efeito, pelo atraso que houve da embarcação que estava ajustada para esse fim.” (FERREIRA, 1969, p. 45-46).

Não há menção nos processos identificados sobre o crime a respeito de tentativas de linchamento, o que não implica desconsiderar o relato de Hugo Ferreira o qual no

³⁰⁵ Segundo Boris Fausto (2001, p. 62), os estudos sobre criminalidade associam crimes contra a propriedade e fraudes com grandes cidades, enquanto os “crimes de sangue” são considerados uma característica de sociedades tradicionais. As limitações da amostragem e objetivo do nosso estudo não permitem uma análise mais aprofundada sobre ações criminosas contra a propriedade em uma escala maior, mas a repercussão relatada no processo criminal sobre a violência do assassinato do trabalhador Pedro e roubo do roçado pode indicar uma consequência da rápida ocupação e desenvolvimento da região.

³⁰⁶ *Alto Madeira*, Porto Velho, 30 dez. 1917.

mínimo nos permite visualizarmos formas de pensamento, valores, vontades e opiniões da população sobre quais seriam os modos “justos” de punição.

Uma ameaça de linchamento também foi registrada no depoimento de uma testemunha sobre o roubo e assassinato de Pedro Ribas, em que a “notícia sensacional” do crime se propagou pelo acampamento, fazendo com que “se juntasse um grupo de hespanhoses oferecendo se para acompanharem a deligencia” em busca dos três acusados, que supostamente 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, como os espanhóis do acampamento unidos de forma não premeditada em solidariedade ao conterrâneo assassinado (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 representa em um extremo a violência máxima associada ao crime contra a propriedade, suscitando 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).

Os trabalhadores se envolviam em outras ações de transgressão das normas além de roubos violentos. Trata-se dos furtos, em que tanto figuravam como vítimas, como C. H. Howe (chefe do tráfego da ferrovia);³⁰⁷ como acusados, no caso de Francisco Souto Vasquez (capataz, natural da Espanha) ao furtar bens de Raymundo Martins (trabalhador da Julio Muller Rubber Estates).³⁰⁸ Nessas denúncias, os objetos do furto foram peças de roupas e bronze (caso Howe) e paneiros de farinha, baldes de querosene e frasco de sal (caso Francisco Souto).³⁰⁹ Ao que consta, diferentemente dos roubos, os furtos ocorreram nas dependências da Companhia como armazém, depósito e *garage*. O furto em uma residência, de acusado desconhecido e um furto no barracão de um acampamento são as exceções.

³⁰⁷ *Alto Madeira*, Porto Velho, 10 abr. 1919.

³⁰⁸ Francisco Souto Vasquez é o mesmo capataz que denunciou o mestre de linha Brayn por extorsão, visto anteriormente. Foi durante a abertura do processo que as autoridades identificaram uma denúncia anterior feita por Raymundo Martins, acusando o capataz de furto meses antes.

³⁰⁹ Paneiros são cestos feitos na Amazônia, com talos e folhas, para armazenar e transportar alimentos e roupas.

Outros casos de furtos envolveram trabalhadores que lesaram a própria Companhia Madeira-Mamoré. Foram os casos de Menseroy Bayne, Manoel de Almeida e a associação entre trabalhadores de Porto Velho e da ferrovia no furto da manteiga e vinho.

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, vendendo ao coronel Octávio dos Reis. Testemunhas alegaram estar Manoel envolvido em vários furtos, algo sugerido pelo jornal algum tempo antes da prisão ser efetuada, ao publicar que mecânico estava nas “unhas da policia” pela acusação de venda do material da Companhia e “outras falcatruas mais.”³¹⁰ Alegando “violência e ilegalidade de tal prisão”, a defesa de Manoel conseguiu um pedido de *habeas corpus*.³¹¹

É possível olharmos para o caso do furto da bomba de circulação e carburador dentro da perspectiva de Maria Inez Pinto (1994, p. 188) ao analisar roubos praticados por operários de produtos fruto de seu trabalho, como peças. Essa prática recorrente representava a “complementação dos seus honorários”, quando as peças eram produzidas por trabalhadores que consideravam seus salários insuficientes, vendendo estas peças a preços inferiores a vizinhos, amigos e comerciantes, para suprir necessidades primárias. Não fica evidente se as peças furtadas na *garage* haviam sido produzidas pelo mecânico que as furtou e por quanto foram vendidas, porém eram do ambiente de trabalho deste operário, onde passava grande parte do seu tempo na extensa e cansativa jornada de trabalho.

Da suspeita de furto de objetos do ambiente de trabalho, seguimos para duas latas de tintas furtadas por Menseroy Bayne (carpinteiro, natural de Granada) dos armazéns da Companhia em Esperidião Marques (Guajará Mirim). 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 que Chiffer Seahy (marceneiro, natural de Barbados) era responsável. Com o conhecimento de todo o fato, Seahy comunicou a ocorrência ao engenheiro chefe da Madeira-Mamoré, que tomou as providências. A partir do inquérito, Bayne foi acusado por furto e preso.

³¹⁰ Pela Policia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 29 ago. 1918.

³¹¹ ALMEIDA, Manoel (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 0003. Caixa 016. 21 f. CDH/TJRO, 1918.

Há uma hipótese da investigação sobre este caso colocada pelo subdelegado que contribui para um aprofundamento das ocorrências de furtos nos armazéns e depósitos da Companhia:

Também é sabido que tendo o que pertence a madeira Mamoré Ry. Co é fiscalizado vigorosamente; e assim é que causa admiração; como é que um individuo pode roubar um volume de dentro de um armazém se este durante o dia é fiscalizado pelo capataz ou seu substituto; e durante a noite, tem os guardas da Companhia, que fazem a vigia; [...] portanto está claro que referido roubo foi protegido por alguém de mais responsabilidade porque de outra maneira d'aquelle armazém nada se pode retirar.³¹²

Essa suspeita de associação entre trabalhadores para furtos de mercadorias encontra expressão no caso repercutido no *Alto Madeira* como “o caso da manteiga” em 1919, no armazém da *Comissary*.

Administrado pela Companhia, a *Comissary* representava o monopólio comercial em Porto Velho, congregando como consumidores tanto os empregados e operários como, gradualmente, os demais habitantes para além da cidade-empresa.³¹³

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. Comparando com outras experiências divergentes em tempo e espaço, é possível identificar algumas semelhanças do sistema da Companhia com a instituição do “*tommy shop*” por industriais na Inglaterra do século XIX:

[...] o industrial abria um armazém onde vendia todo tipo de artigos; para que os operários não comprassem em outros locais a preço melhor – uma vez que, no armazém da fábrica (*tommy shop*), as mercadorias eram vendidas 25% a 30% mais caras –, entregava-lhes não dinheiro, mas um vale, no valor do salário, para adquirir aquilo de que necessitavam em seu próprio armazém. (ENGELS, 2010, p. 216-217).

Ao que consta, a Companhia vendia seus produtos por preço de custo e não identificamos se os trabalhadores chegaram a receber em mercadorias. Entretanto, havia

³¹² BAYNE, Menseroy (réu). **Processo criminal (furto)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00113. Caixa 096. 39 f. CDH/TJRO, 1919. Sobre os nomes estrangeiros, o acusado é referido de diversas formas: Merservz, Menseroy, Messeroz, Mosserrz; Chiffor, Clifford, Cohiffor...

³¹³ Em 1910, um dos médicos que fizeram parte da comitiva do médico Oswaldo Cruz para a ferrovia Madeira-Mamoré, faz suas observações sobre a *Comissary*: “encontra-se tudo e do melhor, por preços 50 e 60% menos que no Pará ou Manaus e mesmo artigos americanos por preços inferiores aos do Rio. É uma organização de trabalho perfeito, que pode servir de modelo as empresas congêneres (...)” (MADEIRA-MAMORÉ. *Jornal Correio do Norte*: Órgão do Partido Revisionista do Estado do Amazonas, ano II, n. 548, 23 set. 1910).

o monopólio da comercialização e o controle sob o pagamento dos trabalhadores, em que parte do dinheiro pago era de algum modo reinserido na Companhia. A fiscalização na venda das mercadorias supostamente deveria ser feita através das chapas metálicas de identificação do trabalhador, controlando a entrada e saída de dinheiro.

Com os trabalhadores recebendo em dinheiro, não faltaram meios para levá-los a consumir as mercadorias da *Comissary*. Heloisa Cruz (1990) observa nos empreendimentos ferroviários que, embora não fizessem parte do transporte de mercadorias na cidade de São Paulo, seus 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, pois desde que fora implementada, “brasileiros passaram a alimentar-se, vestir-se, divertir-se, habitar e a curar-se com produtos ingleses (FONSECA, 2017, p. 163-164).³¹⁴

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.³¹⁵ Valdir Souza (2002) compara a *Comissary* como uma “espécie de barracão sofisticado”³¹⁶. 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 (*ver imagem 28*).

Por outro lado, Evandro Lopes (1995, p. 31) estuda os prejuízos que as importações dessas mercadorias também representavam à Companhia, pois sofriam do mesmo problema de armazenamento dos gêneros alimentícios nas casas comerciais e armazéns da região, como Porto Velho e Santo Antônio. As condições climáticas tropicais da região interferiam na conservação dos estoques, no condicionamento e tempo de

³¹⁴ No caso do assassinato do espanhol Pedro Ribas, seu companheiro Henrique Abella reconhece o cadáver putrefato do amigo “por o panno d’uma parte da calça que ainda cobria uma perna da victima” de cor azul, comprada na *Comissary*.

³¹⁵ É através da fala do primeiro administrador brasileiro da ferrovia, a partir de 1931, que Evandro Lopes (1995, p. 10) recupera a afirmação: “o que se sabe é que a administração inglesa da Estrada não incrementava a agricultura..., porque os gêneros que subiam para os seringais pagavam fretes maior que se fosse produzidos a margem da linha”. Por “administração inglesa” é entendido a gerência que falava a língua inglesa, ou seja, tanto norte-americanos como ingleses.

³¹⁶ O autor se refere ao “barracão” dos seringais: “O responsável pela produção [os patrões] que era financiado pelos aviadores, e que extraía a mais valia do seu freguês (seringueiro) através da majoração das mercadorias aviadas em seu barracão em troca da produção de borracha pelo seringueiro. Uma relação baseada na exploração hierárquica e em cadeia pela dívida contraída. O patrão não era dono do seringal, eram terras devolutas que ia ocupando e terceirizando a exploração aos seus fregueses, uma espécie de sócio que entrava com a produção em troca das mercadorias de primeira necessidade como alimento, vestuário, ferramentas, armas e munição.” (SOUZA, 2002, p. 25).

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. Não é possível afirmar que aqueles produtos deteriorados eram vendidos, mas visto que tal prática era recorrente em outros estabelecimentos locais para evitar prejuízos, podemos considerar essa possibilidade.



IMAGEM 28. Armazém de vendas a varejo da Companhia em Porto Velho (1910). É possível que a estrutura corresponda ao prédio da *Comissary*, mas também pode ser um dos vários armazéns destinados a vendas e depósitos da ferrovia. Foto nº 928 de Dana Merrill. Fonte: Acervo de fotos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré colorizada por Luis Claro.

Logo, apesar de apresentarem os mesmos problemas de conservação dos alimentos, 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 (carregadores).³¹⁷

³¹⁷ CUEK, Milad J.; ABDON, Almeida; ALEXANDRE, Abraham; e outros (réus). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00004. Caixa 16. 38 f. CDH/TJRO,

Segundo Olivar (2015, p. 181), o cientista Lévi-Strauss, quando descreveu os hábitos de consumo dos seringueiros, classificou como indispensável o querosene para lamparina, balas para o revólver e os alimentos. Sobre este último, destacou um cartaz na porta de um armazém: “O EXTRAORDINÁRIO ARTIGO DE LUXO incluindo banha, manteiga e leite só serão vendidos a crédito com ordem especial do patrão.”

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 Joaquim Alves Cunha para a casa de um sapateiro. Curioso sobre a natureza da carga, o carroceiro verificou e encontrou duas caixas de manteiga com as iniciais “M.M” da Madeira-Mamoré. Tratava-se de um furto, logo denunciado para o chefe da Estação Central da Companhia, Sebastião Briones Marins.

Com a abertura do inquérito, o carregador Joaquim Alves da Cunha, declarou haver 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 às onze horas, quando Joaquim estando no armazém de óleos esperava Peter acenar da porta do porão da *Comissary*. Na ausência de Joaquim, Emygdio o substituía. Com os gêneros em mão, era feita a venda “no pequeno commercio retalhista e facilmente achavam praça para manteiga de cem e noventa mil réis”.

Este esquema constava de dias e 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, o que supostamente levou à desconfiança dos comerciantes.³¹⁸

1919; DUBOIS, Peter (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00011. Caixa 016. 22 f. CDH/TJRO, 1919; BRITTO, Raymundo Octavio de (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00010. Caixa 016. 21 f. CDH/TJRO, 1919; SILVA, Emygdio José da (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00002. Caixa 016. 21 f. CDH/TJRO, 1919.

³¹⁸ O caso da manteiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, 26 out. 1919.

As mercadorias foram compradas por comerciantes autônomos e de casas comerciais. Destes, foram presos preventivamente na cadeia pública de Porto Velho: Milad J. Cuek (natural do Sudão), Almeida Abidon (comerciante no mercado público, natural da Síria), Abraham Alexandre (natural da Síria), Joaquim Malheiros (comerciante a retalho, natural de Portugal), Manoel Lino do Souto (natural da Paraíba), Arlindo Medina (guarda livros da casa comercial Braga Vieira, natural do Ceará) e Raymundo Octavio de Britto (comerciante de duas casas comerciais, natural do Ceará). Muitos destes comerciantes eram matriculados, com “grande de capital em circulação” em Porto Velho, outros tinham começado a atuar neste ramo dos negócios.

Entre acusados do furto e cúmplices, as defesas dos comerciantes seguem a linha de que foram enganados pelos carregadores sobre a procedência dos produtos que compraram. Achavam ser de pequenos negociantes nos portos e caixeiros viajantes que vendiam por preços inferiores aos de Manaus ou Pará. De fato, as importações por atacado que desembarcavam no porto atraíam “caixeiros viajantes, mascates e vendedores dos regatões”, seja em Santo Antônio como Porto Velho (OLIVAR, 2015, p. 137).

Estes carregadores atuaram como os “receptadores” dos furtos e roubos, um grupo identificado e analisado por Boris Fausto em sua análise sobre crime e cotidiano na cidade de São Paulo (2001, p. 145). Os receptadores poderiam ser pequenos comerciantes, carroceiros/carregadores que faziam o transporte de mercadorias e trabalhadores autônomos. Na descoberta do crime, os agentes que realizaram o furto (aqueles que estão na linha de frente para responder pelo crime) se defendem acusando os carregadores, que por sua vez acusam comerciantes.³¹⁹

Como analisa Boris Fausto (2001, p. 157), nesses casos há uma preocupação do comerciante em compor uma figura de “bom cidadão”, com compromisso nos negócios e estabelecimento no mesmo local há anos. Milad Cuek dizia ser “bastante conhecido e tem em seu poder documentos que provam a sua conducta”, alegando também experiência no ramo. Porém, poucos conseguiram o *habeas corpus*, como Raymundo Octavio de Britto.

Parte das mercadorias foram reavidas para o armazém da *Comissary*, e o que não foi possível recuperar, pois já havia sido despachado para outros clientes, foi restituído em dinheiro pelos acusados. A classificação do crime pela promotoria pública foi de

³¹⁹ De acordo com o Código Penal Brasileiro, de 1890, a receptação é crime de penalidade na modalidade de cúmplices para aqueles que recebem, ocultam ou compram “coisa obtidas por meios criminosos”.

inafiançável, porque “fez-se com o preciso critério, pois se trata de crime de furto de valor elevado”.

Nos casos de furto, os trabalhadores desempenhavam a função de capataz, carpinteiro, mecânico e empregados dos armazéns. Quanto à forma de ação, há a suspeita de que um trabalhador teve facilitação de outro trabalhador (caso Menseroy Bayne com o furto das latas de tinta), mas o caso de maior associação consiste no furto das caixas de manteiga e vinho, envolvendo no mínimo um empregado do armazém pertencente à Companhia e trabalhadores gerais de Porto Velho, como carregadores e comerciantes. Na maioria dos casos de roubos e furtos (6 casos) houve prisões dos acusados, mesmo que posteriormente tenham fugido ou soltos por *habeas corpus*. Estes casos somados tiveram um expressivo acompanhamento no jornal (5 casos) juntamente com processos abertos no judiciário, seguidos das as ocorrências de brigas (4 casos).

A autora Maria Inez Pinto (1994, p. 185) atenta para a relação entre “condição proletária” e furto. Estes trabalhadores utilizavam de “oportunismo” para se apossar de forma indevida de bens materiais e instrumentos de trabalho. 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 alguma 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”. Optando pelo não enfrentamento direto, consta nos processos criminais abertos pela Promotoria Pública diante pressão da Companhia, que os acusados do furto da *garage* e da *Comissary* realizavam tal prática recorrentemente há algum tempo. Assim, devemos considerar o indicativo da ação, vista como criminosa, ser tanto de necessidades de subsistência como um enfrentamento para “recuperar parte do que lhe é alienado” (PINTO, 1994, p. 188).³²⁰

³²⁰ Recordamos que os mecânicos compuseram o principal grupo na participação do movimento grevista de 1919, chegando à paralisação dos trabalhos nas oficinas.

Maria Inez Pinto (1994, p. 184) 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, sendo uma delas o furto. As precárias condições de subsistência, pressão da miséria e violenta pobreza podem ser explicações para os atos de roubo e furto. Talvez casos em que houve roubo seguido de morte, como o cometido por chefe dos guardas, Horacio Cabral, fujam dessas explicações e caminhem mais no sentido de divergências de autoridade ou outro motivo que não nos é acessível no momento. No entanto, em um panorama geral endossado pela autora, o roubo (e acrescentamos o furto) envolvia “amplas camadas dos destituídos sociais na sua luta pela sobrevivência” (1994, p. 186).

O confronto como os furtos à Companhia talvez não tivessem um sentido político de almejar uma subversão da ordem, mas tinham o potencial de poder expressar uma contestação e retaliação contra as relações de produção a que eram submetidos. Para Mariz Inez Pinto (1994, p. 188), o furto consistia em “uma das primeiras manifestações sutis e silenciosas de revolta do proletariado contra a exploração capitalista”. Neste sentido, pode ser importante destacar que: o registro de furtos que identificamos concentra-se 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, e que o caso do furto da manteiga e vinho que ganhou destaque no jornal 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.

O que estamos indicando é a possibilidade de os furtos configurarem em tensões e lutas individuais e coletivas não visíveis dentro da estrutura social, o que James Scott entende por “formas de resistência cotidiana”. Scott não foca apenas nos conflitos e organização em massa dos trabalhadores (como as greves), mas identifica na análise de práticas furtivas a expressão de uma resistência que muitas vezes apenas ameniza a “indignação a que indivíduos e grupos estão submetidos, não alterando, substancialmente, as relações de dominação” (MENEZES, 2002, p. 43). É de se salientar que o setor de participação maior na greve de 1919 dos trabalhadores pela redução da jornada de trabalho foram os operários das oficinas mecânicas da ferrovia, constituído entre muitos outros por Manoel de Almeida, acusado de furtar peças da *garage* da mecânica em 1918.

No caso do furto de gêneros alimentícios da *Comissary*, a associação entre trabalhadores da ferrovia, autônomos e de casas comerciais para subtração de manteiga e vinho e revenda dos itens (uma redistribuição do estoque de produtos) pode caminhar no sentido de enfrentamento e resistência ao monopólio comercial imposto pela Companhia em um armazém localizado dentro do território de circulação restrita. James Scott (2011, p. 219) vê nessas práticas de furtos como expressões de resistência cotidiana de “pouca ou nenhuma coordenação; representam uma forma de autoajuda individual; e tipicamente evitam qualquer confrontação simbólica com a autoridade ou as normas da elite”.

4.4 OS TRABALHADORES DA FERROVIA E A JUSTIÇA PÚBLICA

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”, fossem como testemunhas, envolvidos “em qualquer ato ilícito, ou mesmo como parte em qualquer processo”. A autora pontua que um dos fatores se deve às lacunas na documentação de registros que não sobreviveram ao tempo, mas pondera: “Os casos referenciados de árabes, portugueses, espanhóis, 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, sem uma referência específica se era nos pátios de Porto Velho (território da Companhia), ou também nas demais estações ao longo da linha férrea. No entanto, os trabalhadores prestadores de serviço na ferrovia para a Companhia também compunham um setor de trabalhadores que estavam sujeitos ao controle e disposições exigidas na realização do trabalho, trabalhando em turmas lideradas por capatazes. Como investigamos em capítulos anteriores, esses trabalhadores se caracterizavam pela realização de 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, e vimos ao longo desta pesquisa vários exemplos de trabalhadores que se encaixavam nesse perfil. De modo que, se os

topógrafos, escriturários e desenhistas são considerados empregados da ferrovia, quando prestaram seus serviços temporariamente nos primeiros anos de construção ao longo da estrada de ferro (muitas vezes longe dos pátios), parece coerente também considerarmos 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. Escondemos assim o ambiente de disputa, controle, assassinato e violência que não foi cessado com a conclusão da construção da ferrovia, como muito é afirmado, mas segue acompanhando as primeiras décadas de vida da ferrovia Madeira-Mamoré e, conseqüentemente, do desenvolvimento da cidade de Porto Velho.³²¹

Com isto, tentamos elaborar um perfil do trabalhador da ferrovia registrado em confrontos. Em todas as categorias, os envolvidos (entre supostos acusados e vítimas) eram homens, solteiros (poucos casados e um viúvo), com idade entre 21 a 43 anos.³²² Os casos de perturbação da ordem, brigas e o assassinato por ciúmes/traição envolveram homens mais novos, entre 21 a 35 anos, sendo a maioria na casa dos 20 anos. No quadro que se desenha, os trabalhadores mais jovens eram mais impulsivos e tempestuosos nas ações e reações, envolvendo-se com maior intensidade nos conflitos.³²³

Nas fontes consultadas, constam envolvidos 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

³²¹ A escolha da não-inclusão também contribui para o endossamento da “cultura histórica romântica” de formação da cidade de Porto Velho, tendo na figura do trabalhador da ferrovia o modelo de conduta e moralidade.

³²² Com exceção dos casos de estupro, abuso de menor, vingança por ciúmes e roubo que envolvem mulheres como vítimas e uma cúmplice (absolvida). Nestas ocorrências, poucas informações foram registradas sobre idade e profissão, ficando apenas relatado uma brasileira e uma boliviana como vítimas e uma boliviana como cúmplice. De acordo com Boris Fausto (2001, p. 91), é frequente a mulher aparecer como “instigadora ou pivô” de crimes.

³²³ O caso de estupro denuncia um trabalhador mais velho (43 anos) se comparado à faixa etária dos envolvidos nos demais conflitos. 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.

(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), seguidos de gregos (4), norte-americanos (2), bolivianos (2), um português, um sírio e um das Antilhas Francesas.

Em seus estudos, Boris Fausto (2001) identificou uma predominância de homicídios entre sujeitos pertencentes a mesma nacionalidade. Considerando os registros em que podemos ter acesso às informações sobre as nacionalidades, houve apenas um homicídio entre brasileiros com o tema de vingança por ciúmes, porém todos os demais óbitos ocorreram entre nacionalidades diferentes em casos de roubo seguido de morte e um caso de estupro. Fausto (2001, p. 137) observa o crime, quando excepcional, como expressão que desnuda as questões sensíveis da personalidade masculina, conforme as concepções patriarcais vigentes, como o atributo da preservação da honra. Podemos adicionar essa perspectiva ao caso da vingança por ciúmes contra o trabalhador José de Hollanda e sua companheira Maria da Silva, cometido por José Luiz ao demonstrar pelo assassinato sua superioridade.

Assim como Fausto (2001, p. 74), atentamos para as dificuldades e mesmo perigos ao tentar estabelecer uma correlação entre as “tensões experimentadas pelos imigrantes” e uma “propensão” para cometer delitos. 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”; e casos de roubo e furtos, em que talvez a nacionalidade não seja mais determinante do que as diferentes e desiguais funções de trabalho.

Os casos entre a mesma nacionalidade ou comunidade – considerando Barbados e Granada como comunidade antilhana – são cerca de nove casos e se concentram na esfera das discussões/confrontos/espancamentos/raiva súbita/desordem por embriaguez. Deve-se levar em conta que o compartilhamento da mesma nacionalidade era um fator que contribuía para a maior interação e socialização em momentos de lazer e moradia nos mesmos espaços, ou seja, uma convivência maior que, se por um lado gerava laços de solidariedade, por outro também gerava atritos e rivalidades.

Os trabalhadores da ferrovia aparecem igualmente entre acusados e vítimas, o que indica uma vida constante de sobrevivência entre o ataque e defesa. Sobre as funções de trabalho dos envolvidos, podemos separar em dois grupos. Um dos que exercem funções de autoridade, responsabilidade e ditam ordens: médico, vigia da estação, chefe dos

guardas, guardas, contadores, chefe dos conferentes de carga, engenheiro-empregado, capataz, chefe do acampamento, engenheiro-chefe, maquinista. Outro dos subordinados que devem obedecer a ordens: operários, trabalhador a serviço, empregados. Os dois grupos de trabalhadores da ferrovia (chefes e subordinados) também entraram em conflito, seja pela situação de autoridade local como também por inferioridade social e econômica, com outros trabalhadores livres da região: oficial, praça da Companhia Policial, policiais, seringueiro e lavrador.³²⁴

Todas estas funções dos trabalhadores da ferrovia foram identificadas em 10 casos ocorridos entre chefes e subordinados, sendo três casos de furto realizados por trabalhadores prejudicando a Companhia. Estas ocorrências configuram casos de abuso de poder, reação violenta – ou a descarga física emotiva – discordância, roubos e furtos, em que a maioria se desenrolou entre nacionalidades distintas. Por outro lado, 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, segundo Cancelli (2001), ameaçando uma convivência pacífica.

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.

Assim, se os casos de furtos são a maior expressão dos conflitos entre ocupações diferentes e desiguais, as brigas, desentendimentos e roubos representam que a dominação ocorre também “no âmago do próprio grupo social, ao se estabelecerem relações pessoais, relações entre gerações diferentes, no seio do convívio familiar” (PINTO, 1994, p. 207). Dos casos de brigas e discordâncias, muitos ocorreram entre carpinteiros, mecânicos e operários de serviço, que integram o grupo de trabalhadores operários da ferrovia; um caso entre um foguista e um indivíduo sem profissão, considerado na peça judicial “vagabundo”, em que o foguista fora vítima; e um caso entre funções de trabalho com autoridade, mestre de linha e capataz, em que o conflito se pautou na discordância de um acordo prévio.

³²⁴ Há ainda as funções de maquinista e contador, que representam casos diferentes, um de vítima de disparos de arma de fogo, e o outro acusado de maus tratos.

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, apesar da autoria ser da promotoria pública, as denúncias vieram dos amigos e vizinhos (caso Pedro Ribas); pessoas da redondeza ou círculo social (caso do furto da manteiga e vinho e do furto das latas de tintas); das próprias vítimas (caso do capataz que levou um tiro de Alfredo Mattos). Ainda em um caso, depois de lidos os depoimentos das testemunhas, fica a possibilidade de por vingança e desafeto o denunciante recorrer à justiça para obter alguma vantagem para si ou sobre aqueles que acusam, como um depoimento prestado por uma testemunha na denúncia de Amadeu Gallego sobre o estupro de sua companheira executado pelo capataz Demetrio. A relação de Helena com Demetrio de “proteção carinhosa” causava ciúmes a Amadeu Gallego, que “enciumado procurava incompatibilizar Demetrio Pappas por mera vingança (...) jurando ainda que de qualquer forma se vingaria”. E de Francisco Vasquez, ao denunciar como extorsão de dinheiro um acordo que havia sido selado à priori entre as partes.³²⁵

Identificamos apenas dois casos da amostragem que 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, no ano de 1919, unanimemente pelo júri a trinta anos de prisão (*ver imagem 29*).³²⁶ E o caso de roubo e assassinato cometido por Horacio Cabral, em 1917, sentenciado pelo júri a 14 anos de prisão a partir de 1919.³²⁷

Conforme Fausto observa (2001, p. 252), embora seja referido como popular, o júri era formado por eleitores maiores de 21 anos, excluindo mulheres, mendigos, analfabetos e religiosos. Em Porto Velho, as convocações para composição do júri foram publicadas no *Alto Madeira*. Nestas podemos identificar nomes de comerciantes estabelecidos em Porto Velho e empregados da ferrovia, como um guarda-livros da Companhia e um chefe da estação central.

³²⁵ Um outro ponto é que Francisco Vasquez, ao recorrer à justiça pública, fez com que as investigações da polícia encontrassem um outro crime cometido anteriormente de roubo de pertences que havia ficado sem resolução.

³²⁶ Segundo depoimentos de testemunhas e acusados, Julio Coimbra já tinha envolvimento anteriores na prática de crimes: a faca utilizada em Pedro pertenceu ao “americano Cross”, assassinado no igarapé de Lages por Julio Coimbra; e um português chamado Pedroza o acusou de roubar diversos objetos de sua casa no mesmo igarapé, denúncia confirmada pela própria companheira de Coimbra, ao afirmar ser este “acostumado na pratica de crimes”.

³²⁷ Jury. *Alto Madeira*, Porto Velho, 8 jun. 1919.



IMAGEM 29. Detentos cumprindo pena em Santo Antônio, em 1914. Dos cerca de dezoito detentos, quatro eram estrangeiros, como o turco Jorge León (nº1), que cometera cinco latrocínios além do caso de Constantino Trifiakis. Julio Coimbra (nº6), além de ser citado como “criminoso habitual”, consta que matara três pessoas na Bolívia. Estes estavam acompanhados por outros homens: João Goulart (nº4), por matar um turco com um tiro na cabeça; Baptista Calvache (nº5), por mandar matar e queimar um índio; Antônio Belarmino (nº10), por matar um soldado da polícia; e Victor Gonçalves (nº16), o “célebre bandido”. Estas informações são anotações do promotor de justiça Vulpiano Machado feitas no verso da foto. Fonte: Olivar (2015)

Nos demais processos criminais e inquiridos, o julgamento da justiça se desenrola com o confronto dos depoimentos dos acusados, vítimas e testemunhas, resultando em arquivamentos e autos inconclusos (7 casos). Isto nos remete à dificuldade de ação e resolução dos casos pela justiça pública.

Estamos falando de um período em que a migração em busca de trabalho era constante, os efeitos disso para a justiça estava na intimação e procura dos acusados que assim que perpetravam o delito, fugiam para outros acampamentos e cidades; e na dificuldade para mobilização de testemunhas. Segundo Fausto (2001), a condição de vulnerabilidade, principalmente, dos imigrantes e migrantes sem residência fixa prestadores de serviço poderia contribuir como forte indício de responsabilidade criminal, o que os levava à evasão, independentemente de sua culpa ou inocência.

Apesar dos esforços de comunicação entre as delegacias e subdelegacias, 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.

José Luiz, após assassinar José de Hollanda e a companheira, abandonou o acampamento onde trabalhava como prestador de serviço à ferrovia e, segundo uma testemunha, seguiu a pé pela linha férrea armado de rifle. Dois anos depois, foi identificado próximo ao rio Abunã, território amazonense. Apesar do mandado de busca e prisão expedido pelo oficial de justiça, a prisão não foi efetuada por “não ter sido encontrado no lugar onde designa o dito e nem sequer onde se possa capturá-lo; mas sim que há mais de oito meses não tem sido visto, ignorando-se do seu paradeiro”.³²⁸ Assim como José Luiz, nos processos de acusação os trabalhadores Mr. Brayn, Alfredo Mattos e James Nathaniel não foram encontrados desde que cometeram os crimes, com menções de fuga em direção à floresta e igarapés.

Em outros casos ocorreram fugas da cadeia. Detido no início de março de 1919 por furto de latas de tinta do armazém da Companhia, o carpinteiro Mensero Bayne já havia desobedecido a voz de prisão correndo em fuga, mas sendo capturado. Apesar da detenção, no final do mês o subdelegado de polícia comunicou nova fuga de Mensero do quartel em Esperidião Marques.

³²⁸ Como consta no processo, até 1931 José Luiz ainda não havia sido encontrado e preso.

Com menos de dois meses preso, 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 comarca que havia sentenciado o acusado, “sem que até esta data fosse possível proceder-se á sua captura”.³²⁹

A localização dos acusados dependia em parte das testemunhas, o que também representava uma dificuldade de ação da justiça na intimação. O juiz de direito da comarca expedia um mandado para que algum oficial fosse intimar nos acampamentos/outras localidades as testemunhas para se apresentarem e prestarem seus depoimentos. Todavia, é recorrente encontrar nos processos certidões em que os oficiais alegam o não cumprimento da intimação “por ignorar por completo de seu paradeiro desde que nenhuma se acha no lugar indicado”, quando a procura havia sido realizada no mesmo ano da ordem de intimação. Essa mobilidade ocorria principalmente devido à instabilidade de trabalho, que forçava migrações em busca de serviço.

O deslocamento das testemunhas que eram trabalhadores da ferrovia, principalmente empregados, dependia primeiramente da permissão do chefe do setor a que estava submetido, ou da gerência da Companhia, a depender de seu cargo. Em alguns casos as testemunhas deixaram de ser intimadas “por acharem-se em lugar distantes” ou ainda “por não se acharem no lugar designado, e sim em outros de muito difícil meio de se chegar”. O traslado entre as vilas, núcleos populacionais, acampamentos e cidades ao longo da linha férrea era feito principalmente pelo trem ou acompanhando de outra forma os trilhos. Com isto, em muitos casos foi requisitado da estação central e Companhia passagens de trem, para que houvesse agilidade nas investigações e as testemunhas pudessem se apresentar, o que mesmo assim não chegou a contemplar lugares mais afastados ou dentro da floresta.

Quando encontradas, as testemunhas foram representativas dos agrupamentos por sentimentalismo e defesa dos trabalhadores. Nilza Menezes (1999, p. 34) observou como nos processos criminais – inclusive nas ações cíveis – havia uma predominância de testemunhas de naturais do mesmo Estado do acusado ou vítima, ocorrendo o mesmo com as nacionalidades. Segundo a autora, “esse corporativismo ocorria porque os trabalhadores eram trazidos em levas”.

³²⁹ Por fim, foi declarado por testemunhas que quatro meses após a fuga, em território boliviano, Pedro Nonato havia falecido.

Na maioria dos casos que analisamos, havia uma diversidade na composição do grupo de testemunhas, em que se tomava como ponto de partida as pessoas que estavam ou moravam onde ocorreu o crime. Considerando isto, as nacionalidades eram diversas, havendo uma maior congruência quanto às funções de trabalho. No caso do seringueiro que atirou contra a locomotiva em movimento, estavam entre as testemunhas o maquinista, bagageiro e encarregado do carro-hospital do trem. Já no caso do assassinato de José de Hollanda, testemunharam seis trabalhadores da ferrovia, entre operários e auxiliar/capataz.

Por outro lado, com o assassinato de Filisk Clark, natural de Barbados, cerca de cinco barbadianos prestaram depoimento, mesmo o acusado sendo também natural de Barbados. 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 conhece-los desde sua terra natal os conhecia também do Panamá, “onde estiveram juntos”. Por fim, George conseguiu herdar o espólio do irmão.

Sobre o caso de outro grego, o do capataz Demetrio Papas, destacamos o direcionamento dos testemunhos na distinção do “caráter”, mais do que propriamente as questões de nacionalidade e função de trabalho. Os relatos construíram a defesa de Demetrio na estigmatização da figura feminina da vítima, como: Helena teria tomado “cachaça com erva doce afim de abortar como já tinha feito uma vez”; tanto o capataz acusado como “varias pessoas que trabalhavam no barracão” eram acostumados a ter relações sexuais com a vítima; perambulava na vizinhança de Villa Murinho “em companhia de outras mulheres prostitutas”; pelo curso da linha férrea, dava-se “ao desfrute”; e na própria defesa elaborada por Demetrio e seu advogado, afirmam ser Helena de “vida airada”, “estando já de longa data empaludada e syphilitica”.

Conforme Boris Fausto (2001, p. 208), às vezes o destaque a indícios desfavoráveis sobre o modo de vida, envolvimento sexual e doença venéreas tem o sentido de procurar demonstrar a “desonestidade” e/ou desacreditar a vítima e a queixa do denunciante, como fizeram com Helena. Em contraste, as testemunhas atribuíram comportamentos desviantes à ela, a vítima, enquanto sobre o capataz afirmaram ser um “homem de bom comportamento”, destacando a exemplar conduta de trabalho como

argumento a afastar qualquer indício de desvio moral: “sempre foi tido como um bom homem digno de toda consideração dos seus subordinados”.

Dessa forma, as distintas imagens e divergentes relatos que foram construídas no enquadramento de um crime constituíram o elemento dinâmico na peça (processo criminal ou inquérito). Na impossibilidade de se reconstituir o concreto, os fatos se tornaram “versões” na disputa onde os “atores jurídicos” (acusados, vítimas, testemunhas etc.) usam a parte do “real” para reforçar o seu ponto de vista ou se desvencilharem das malhas do poder judiciário (FAUSTO, 2001, p. 32), valendo-se nos tribunais, não raras as vezes, dos preconceitos vigentes em relação ao gênero, classe, ou “raça”/nacionalidade.

Para Elizabeth Cancelli (2001, p. 51), a moralização das cidades significava combater os perigos da “degenerescência do indivíduo para a coletividade”. Os trabalhadores da ferrovia viviam sob uma vigilância, enquadramento e punição exercida pelos “elementos ordenadores das relações pessoais do cotidiano”, como a Companhia (que também contava com o apoio da imprensa e da atividade policial e judiciária local). A Companhia controlava aqueles que estavam ligados diretamente a ela pelo vínculo do trabalho, sendo uma parte desse contingente de trabalhadores inserida na criminalidade. Assim a violência fazia parte tanto na rotina, como “prevenção” de condutas desviantes, como daqueles recorrentes à criminalidade.

Pensando nos padrões de violência, Boris Fausto (2001, p.108) distingue a violência empregada como forma de alcançar objetivos materiais, a violência usada como mecanismo de resolução de conflitos (desentendimentos), a violência da frustração (que toma a forma de “raiva súbita”) e a violência como instrumento pedagógico. Essas violências, geradas e sofridas, por estes trabalhadores acompanhavam uma desigualdade econômica e social contida na própria estruturação do trabalho: ela foi expressa no sentimento de superioridade ao exercer uma função de autoridade/poder, na demissão, na discordância, na exploração de trabalho, no roubo, na posse.

Se, por um lado, existiam conflitos constantes de trabalhadores entre si e com outros indivíduos das camadas subalternizadas, existiam conflitos que expressavam insatisfação com sua posição em relação à Companhia e demais agentes de autoridade pública e privada. Mesmo submetidos a formas de controle social, 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.

Por fim, a concepção que Norberto Ferreras (2006, p. 13) dá ao cotidiano como “*locus* do encontro e do sincretismo”, permite analisar elementos que deram um certo grau de homogeneidade à diversidade representada pelos trabalhadores em Buenos Aires. Neste caso, talvez o caminho seja fazer o movimento contrário ao de Ferreras: tentamos sair de uma homogeneização feita pela historiografia sobre o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré, para aprofundar na complexa diversidade – de elementos e experiências – que compõe o cotidiano desses trabalhadores, incluindo suas rivalidades internas, com a Companhia e com as autoridades constituídas.

* * *

Nesta trajetória pelos elementos que constituem o cotidiano dos trabalhadores, concluímos o arco sobre a instituição de aparatos de controle, privado e público, na tentativa de intimidar e conter qualquer tipo de conflito. Com isto, foi possível compreender a natureza dos conflitos, os envolvidos, os temas, o funcionamento da estrutura de vigilância e resolução pelos aparatos de poder, e do mesmo modo a atuação dos trabalhadores inseridos nestas tensões da vida cotidiana. Na luta pela liberdade e sobrevivência, homens e mulheres criaram uma dinâmica política ao cotidiano confrontaram e buscaram se beneficiar das instituições de poder e aparelho jurídico.

As formas de controle social presentes desde o primeiro momento deste estudo, na configuração do sistema de trabalho, delimitação de espaços e cerceamento das relações sociais, encontrando os aparatos de poder privado e público implementados para ditar as normas de conduta e punir os comportamentos desviantes, encontrarão no capítulo final a disciplinarização na saúde do trabalhador enquanto agente produtivo. Para tanto, será preciso discutir sobre as condições sanitárias de trabalho, as estruturas e recursos disponíveis para manutenção da saúde, e as consequências físicas e psicológicas na saúde dos trabalhadores. Estes são pontos centrais que nos remeterão às questões no próximo capítulo.

5. “A POSTOS PARA ADOECER”: A DISCIPLINA SANITÁRIA DOS CORPOS E MENTES

Trabalha na luz e na penumbra,
Trabalha até estar perto da tumba,
E outra turma sua tarefa assumo.
Porque o trabalho não acaba nunca.

B. A. Bourbel, *Work*

Um conjunto de mecanismos proporcionaram a sobrevivência do trabalhador da Madeira-Mamoré, fundamentalmente para mantê-los vivos e saudáveis. Mas também para garantir a exploração de sua força e trabalho em prol da construção e manutenção da ferrovia. Neste capítulo, analisaremos a instituição da disciplina médica para os trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré, organizada principalmente durante a construção, pela Companhia (com colaboração de médicos sanitaristas) e estruturada por uma lógica de manutenção da força de trabalho a fim de manter os níveis de produtividade dos trabalhadores.

Essa manutenção visava o alcance da efetividade dos seus trabalhadores para a construção, diante um cenário de inúmeras doenças endêmicas e altos índices de mortalidade, transformando os cuidados com a saúde também em um mecanismo de controle dos sujeitos para se manterem aptos à realização do trabalho através de corpos sadios – ou, minimamente saudáveis para o trabalho. Este controle foi exercido através das medidas profiláticas de sanitaristas contratados e implementação de uma estrutura hospitalar pela Companhia, contando posteriormente com uma estrutura regional sanitária (campanhas, imprensa, médicos, dentistas) que também abarcou os trabalhadores da ferrovia. No entanto, as doenças, mortalidade e condições de trabalho não se relacionam apenas com os corpos dos trabalhadores, mas também com a mente. As exigências de produtividade acarretaram impactos identificáveis nos acidentes de trabalho e na saúde mental dos trabalhadores. Posto isso, nosso caminho consiste em entender como a disciplinarização da saúde se configura como um elemento da vida cotidiana dos trabalhadores da ferrovia, nas inúmeras e diferentes experiências.

A ferrovia Madeira-Mamoré foi referida por Manoel Ferreira (2005) de “ferrovia do diabo” devido ao estimado grande número de mortos durante sua construção. De acordo com os dados disponibilizados através do relatório final da Companhia Madeira-Mamoré, o número de óbitos durante os anos da construção foram:

TABELA 6.
NÚMERO DE ÓBITOS DE TRABALHADORES DA FERROVIA MADEIRA-MAMORÉ POR ANO.
FONTE: FERREIRA (2005)

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. Entretanto, 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, o que resulta em média, aproximadamente, de 6.208 óbitos.³³⁰

Devido aos altos índices de mortalidade, como entre 1909 a 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 chegado juntos em 1909:

Apresentando-me no escritório, fiquei surpreso ao ver nenhum dos rostos familiares neste lugar, onde apenas seis meses antes eu conhecia todo mundo pelo primeiro nome. As mudanças usuais causadas pela morte, doença e deserção não precisaram desses meses para se tornarem aparentes (KRAVIGNY, 1940, p. 169).

Os índices de óbitos, à medida que eram registrados pela empresa e divulgados pela região oralmente e na imprensa, repercutiram internacionalmente, levando países a proibirem ou limitarem a emigração de seus cidadãos para o Brasil, como os governos de

³³⁰ Em termos comparativos, o ataque de grande repercussão à base norte-americana de Pearl Harbor, durante a Segunda Guerra Mundial, ocasionou cerca de 2 mil mortes e inúmeros feridos.

Portugal, Espanha e Itália.³³¹ Tais ações tornavam a oferta de mão de obra ainda mais escassa na região amazônica, e, conseqüentemente, pressionou a Companhia a reter os trabalhadores que ali já se encontravam e a investir na conservação dessa força de trabalho.

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 de Percival Farquhar fosse a necessidade de um exército de médicos qualificados para formar uma frente contra as inúmeras doenças que surgiam a cada avanço na floresta amazônica. Vejamos alguns aspectos da história da saúde na Amazônia no final do século XIX e século XX para compreendermos como o discurso da medicina tropical e saneamento foi construído internacionalmente e pelo governo brasileiro da Primeira República.

5.1 CONDIÇÕES SANITÁRIAS EM TORNO DA FERROVIA

Os estudos da medicina tropical e relatórios de sanitaristas criaram os caminhos para a organização de uma estrutura sanitária. Partiremos principalmente do relatório do médico Oswaldo Cruz para entendermos o quadro de doenças que atingiam a região do Madeira, relacionando essas enfermidades com os grupos de trabalhadores atingidos; discutindo os efeitos da intensidade dessas doenças nos trabalhadores; as medidas profiláticas recomendadas para prevenção e tratamento; e por fim, compreender como, além da exposição às doenças, outros fatores, a exemplo do consumo do álcool e da má alimentação, acentuavam a debilidade dos corpos e mentes, agravando as enfermidades, causando um estado de apatia que se tornou característico dos trabalhadores na região, forçando a Companhia a organizar e instituir uma estrutura de disciplinarização sanitária.

A *Belle Époque* amazônica, entre final da década de 1870 a 1913, caracterizou-se por um período de intenso movimento populacional que vivia entre a saúde e a doença, com expressivos níveis de riqueza e pobreza. A Amazônia se constituía em uma espécie de laboratório para os estudos das doenças que atingiam grandes contingentes

³³¹ A fonte está no relatório de 1911 de um dos engenheiros-chefe, H. F. Dose, citado por Hardman (2005). A autora Garcia (2009, p. 89) também relata o evento e analisa as motivações, pois “a proibição decorria das péssimas condições sanitárias, dos contratos de trabalho sem garantias, da limitação da liberdade dos contratados, das falsas promessas de bem-estar e prosperidade que arrastavam famílias inteiras de espanhóis para o Brasil”.

populacionais, como as doenças endêmicas, formulação de teorias científicas e criação de novos espaços de ciências.

Essa conjuntura despertava o interesse da comunidade médica internacional, especificamente o ramo da medicina tropical, que pesquisava sobre medidas de profilaxia e saneamento. No entanto, interessava também ao Estado brasileiro, que em prol de um discurso nacional de formação identitária em vias de progresso e civilidade, fomentava pesquisas na área sobre as particularidades das doenças na região. Essa medicina no Brasil não esteve associada a um projeto imperialista, “mas aos esforços de modernização e de construção de um projeto nacional, no qual os conhecimentos científicos e, em particular, os referentes à saúde pública, desempenharam importante papel” (LIMA & BOTELHO, 2013, p. 748).

Nas discussões feitas por Schweickardt (2011), a medicina tropical surgiu diante da intensa circulação de doenças, uma das consequências da história da expansão colonial europeia devido ao contato, exploração e fluxos migratórios provocados forçosamente em larga escala. Estas doenças, que antes limitavam-se a uma determinada extensão territorial, foram se tornando endêmicas à medida que migravam de continente para continente, como a varíola – conhecida pelos europeus – e a febre amarela, provavelmente nativa do continente africano.

O conceito de medicina tropical traz em si uma problemática, já que estas doenças não se limitavam aos trópicos: sendo consequências da circularidade existente entre pessoas, mercadorias e embarcações de diversos continentes, estavam presentes e se adaptavam a outras regiões, como a malária, que, apesar de ser classificada como “propriamente tropical”, também estava presente no sul da Europa e dos Estados Unidos.³³²

O termo “doenças tropicais” teve sua criação no contexto europeu dos estudos da medicina tropical por Patrick Manson na *London School Tropical of Medicine*, em 1899, “representando um conjunto de ideias e práticas que possibilitavam a circulação de coisas e de pessoas” (SCHWEICKARDT, 2011, p. 21). Portanto, não se limitava na classificação e descrição das patologias, mas em chave interpretativa para as regiões assoladas pelos males. Ainda segundo Schweickardt (2011, p. 49), esta medicina surgiu

³³² Em algumas fontes, como poemas, obras memorialistas e relatórios principalmente do período da ferrovia, a malária é referida por outros nomes como era conhecida, como “impaludismo” e “paludismo”. Adotaremos nesta pesquisa o uso do termo “malária”, derivado de *mal aire* (mau ar) em italiano.

mais em função da atuação do médico sanitarista que se tornou uma figura fundamental no encontro “entre os trópicos e o colonizador europeu”. Isto porque os relatórios que serão produzidos por estes médicos tornaram-se expressivos pelo caráter de denúncia das graves condições sanitárias, responsáveis pela disseminação de frases e epítetos sobre o Brasil e a região amazônica, como “O Brasil é um imenso hospital”, dito pelo médico Miguel Pereira³³³ e “Amazônia, um imenso cemitério”, proferido por Belisário Penna.³³⁴

Mesmo compartilhando da hipótese levantada pelo estudo de Schweickardt (2001, p. 20-21) de que principalmente a Amazônia Ocidental era um lugar central para os estudos e comprovação de teorias sobre as doenças tropicais, estando os médicos atuantes atualizados com as teorias científicas e medidas de saneamento e profilaxia aplicadas no exterior, o desafio de se reproduzir tais medidas nos interiores da Amazônia ainda seria de grande dificuldade devido às variáveis de desenvolvimento e adaptação das doenças em comunidades diferentes.

Destas viagens científicas promovidas no Brasil desde final do século XIX, destacam-se a de Oswaldo Cruz ao rio Madeira, para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em 1910; Artur Neiva e Belisário Penna, em 1912, ao Nordeste e Centro-Oeste; e a de Carlos Chagas, Pacheco Leão e João Pedroso, em 1912-1913, ao estado do Amazonas. Estas viagens pintaram o retrato de uma população doente e abandonada pelo restante do país, mas, além disso, produziram relatórios de grande importância para o estudo da história da saúde.

Seguindo a perspectiva metodológica de Schweickardt & Lima (2007, p. 17), estes relatórios proporcionam múltiplas leituras e análises por incluírem informações sobre “os lugares, costumes, modos de vida, alimentação e relações de trabalho da população”, uma linguagem específica mais severa, usos para fins teóricos e políticos, e pelos silêncios e cortes que nos permitem discutir as escolhas tomadas, principalmente nos relatórios que envolvem grandes construções, como a ferrovia Madeira-Mamoré. Para nosso estudo, vamos focar no relatório de Oswaldo Cruz e retomar, quando necessário, alguns pontos dos demais relatórios redigidos por cientistas durante obras no Brasil.

³³³ Miguel da Silva Pereira (1871-1918), médico brasileiro que atuou em campanhas sanitaristas no país e Rio de Janeiro, foi presidente da Academia Nacional de Medicina de 1910 a 1911. Adaptado de: <http://www.anm.org.br/conteudo_view.asp?id=585> Acesso em: 28 de ago. 2019

³³⁴ Belisário Augusto de Oliveira Penna (1868-1939), médico brasileiro atuante no combate à febre amarela, malária e outras doenças em várias regiões do país. Integrou comissões sanitárias com Oswaldo Cruz, nos trabalhos da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, e com Arthur Neiva, percorrendo grande parte dos sertões do Norte, a partir da Bahia. Adaptado de: <http://www.anm.org.br/conteudo_view.asp?id=2247> Acesso em: 28 de ago. 2019.

5.1.1 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 inúmeros indígenas que viviam na região do alto Madeira, conforme pontua Benchimol (2008). 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), pois “interessam à questão sanitária pela possibilidade da importação de certas moléstias, sobretudo de natureza parasitária e que poderão modificar o quadro nosológico da região”.³³⁵

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 Madeira-Mamoré.³³⁶

A classificação de “moléstias reinantes” foi dividida em “moléstias comuns a todas as regiões do globo” (destacamos a pneumonia e sarampo) e “moléstias próprias ou mais comum nos trópicos”. Nestas últimas moléstias, a “mais comum nos trópicos”, compreende as “moléstias dominantes” (malária, ancilostomíase, beribéri, desintéria, febre hemoglobinúria) e “moléstias acidentais” (febre amarela, pé de Madura, pinta, espúdias, sífilis, Kalaazar).³³⁷

No entanto, vamos estudar algumas destas doenças reorganizando-as 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 (desintéria, hemoglobinúria,

³³⁵ Nosologia: parte da Medicina que descreve, estuda e classifica as doenças. Fonte: Significado de Nosologia. Dicionário do Aurélio Online, 2019. Disponível em: <<https://dicionariodoaurelio.com/nosologia>>. Acesso em: 28 de Jul. de 2019.

³³⁶ Médico reconhecido pela atuação sanitária e diretor do Instituto Oswaldo Cruz, a contratação de Oswaldo Cruz como primeiro médico brasileiro a visitar e analisar o canteiro de obras da ferrovia surgiu a partir de uma série de críticas feitas na imprensa de Manaus sobre o serviço médico e hospitalar da Companhia.

³³⁷ Sobre as “moléstias mais comuns aos trópicos”, Oswaldo Cruz não as denomina como doenças específicas dos trópicos, mas que possuem uma incidência maior nessa região.

sarampo). Apesar desta divisão, é imprescindível considerar que todos estavam sujeitos a contrair estas doenças, mas que estas acometiam com maior ou menor gravidade de acordo com as condições de vida.

As doenças endêmicas, como malária e febre amarela eram doenças que atingiam a todos os trabalhadores. Os primeiros casos da malária surgiram ainda no século XVIII, acreditando-se que a causa estivesse no ar insalubre das regiões pantanosas dos países de clima tropical e subtropical, como o continente africano – especificamente na África Sub-Saariana – e na Amazônia, regiões com maiores números de casos até os dias atuais. Somente no final do século XIX e início do século XX que ocorreu a descoberta dos insetos como vetor de transmissão do parasita.

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. No ser humano, apenas quatro espécies de plasmódio produzem a doença: o *Plasmodium falciparum* (predominantemente na África, com maior número de casos fatais), *Plasmodium vivax* (mais comum e com maior frequência pelo mundo), *Plasmodium malariae* (menos grave) e *Plasmodium ovale* (só ocorre no continente africano). Apesar de poucas espécies atuarem na região amazônica brasileira, o que impressionava era a quantidade de mosquitos potencialmente vetores da doença: Oswaldo Cruz registrou que, em apenas uma noite, coletou 100 mosquitos em uma barraca de palha na localidade de Jaci Paraná.

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 perniciosa 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, frio, calor e suor que se repetia a cada dois ou três dias de acordo com o tipo de malária.³³⁸ Vejamos o caso de João Henrique, cearense estivador da ferrovia, que, bastante doente, embarcou em Porto Velho com destino a Calama, no rio Machado. Porém:

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 rede e atirou-se no rio. Baldados foram todos os esforços da tripulação do vapor para salvá-lo. o desgraçado não mais apareceu; não tendo sido seu cadáver encontrado até hoje.³³⁹

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”, onde o frio súbito ocasionava a acumulação de “veneno” no corpo bloqueando a ação de purificação da respiração (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.

A doença se alastrava de uma forma tão intensa e devastadora que Oswaldo Cruz escreveu que “todo o mal da região, toda sua insalubridade e o que torna essas paragens verdadeiramente inóspitas é o impaludismo” (CRUZ, 1910, p. 32). Esse ciclo da malária a transformava em uma doença duradoura, por vezes solitária, já que o trabalhador deveria conviver com os efeitos; e passava a fazer parte da história de vida de qualquer trabalhador, pois o nível de contaminação era tão alto que era comum conhecer alguém próximo que havia morrido pela doença. Sobre esse efeito, em 1911, um médico chamado Cooley chamou de “malária moral”, quando perdeu um amigo na selva pela doença (GAULD, 2006, p. 189).

Com isto, infere-se a importância da análise da doença, suas causas, índices e profilaxias para o combate a nível regional, uma vez que atacava toda a Amazônia e se

³³⁸ “Diante desse agente estranho, a temperatura sobe e a pessoa começa a ter calafrios e a bater os dentes. O frio que sente é tanto que, mesmo no verão, treme muito e chega a sacudir a cama onde está deitada. Quando a febre alcança o patamar de 39°C, 40°C, vem a fase do calor. O paciente se aquieta, embora o parasita ainda esteja circulando em seu sangue e vá entrar em outros glóbulos vermelhos. Nesse momento, o estímulo desaparece, a temperatura cai rapidamente, o que faz a pessoa suar muito”. Disponível em: < <https://drauziovarella.uol.com.br/entrevistas-2/malaria-entrevista/>> Acesso em: 28 de ago. 2019

³³⁹ Afogado. *Alto Madeira*, Porto Velho, 24 out. 1918.

fazia ceifadora de vidas no canteiro de obras da Madeira-Mamoré. A malária 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 apenas ao primeiro ano da construção, de 1909 a 1910, e mesmo assim representam aqueles que recorreram ao hospital da Candelária doentes, como enfatizou o próprio Oswaldo Cruz.

A malária foi uma grande doença também em outras obras. De acordo com Benchimol (2008), desde o final do século XIX a malária era identificável e fazia suas vítimas nos canteiros de construção de outras estradas de ferro no Brasil, como as de Mauá, perto do Rio de Janeiro, e Guarujá, próxima a Santos, portando-se assim como grande causa das enfermidades e mortes de trabalhadores, obstáculo ao andamento dos empreendimentos ferroviários modernos para o país e como consequência da exploração e interferência dos ecossistemas devastados para a edificação do chamado progresso.

A profilaxia da malária nos trabalhos de construção era importante tanto pela questão de evitar atrasos e impedimentos na conclusão dos serviços, como representava um “importante capítulo na história do conhecimento científico sobre a doença e no processo de institucionalização da medicina tropical no Brasil” (LIMA & BOTELHO, 2013, p. 749). 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.³⁴⁰

³⁴⁰ 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. Em 1913, a Companhia importou dos Estados Unidos uma remessa de cinco toneladas de quinino para transformar em comprimidos: “(...) três homens de laboratório foram mantidos ocupados desde a manhã até a noite, transformando em comprimidos.” (A vida em um acampamento de ferrovia. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910). Nos relatórios médicos e outras fontes, escreve-se “quinina”, enquanto em alguns estudos acadêmicos, aparece como “quinino”. Acreditamos que ambas

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. Apareceu mais em passageiros provenientes das embarcações de Manaus ou das que no porto atracavam e seguiam para o alto Madeira.

Nas considerações de Cruz (1910, p. 32), a profilaxia específica dessa doença conseguiu obter êxito no impedimento da disseminação que, ao que consta, era abundante em Santo Antônio: “de abril a junho de 1910 houve não menos de 5 importações do mal, o que traz o corpo médico em constante vigilância”. No entanto, em 1911, a febre amarela retornou aos povoados da região, principalmente Santo Antônio, através novamente de embarcações de Manaus, o que levou a Companhia a estabelecer como medida preventiva o fechamento dos limites entre Porto Velho e Santo Antônio para proteger o complexo ferroviário e não comprometer os serviços da ferrovia.³⁴¹

O contato com uma floresta densa, a exploração e ocupação do espaço para a implementação de uma estrutura ferroviária e de cidade-empresa fazia com que, invariavelmente, todos fossem acometidos por alguma enfermidade em algum momento: do operário ao agente da estação, editor do jornal *The Porto Velho Marconigram*, engenheiro eletricitista ou empregado do escritório.³⁴²

Entretanto, Benchimol (2008, p. 745) observa que médicos sanitaristas como Oswaldo Cruz reconheciam que, 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 tanto aos mosquitos causadores da malária e febre amarela, como também a outras doenças. Bennit relata que até 1913, ano de

as designações estão corretas, uma vez que “quinino” consiste no medicamento e a “quinina” no princípio ativo. Logo, adotamos nesse estudo o termo “quinino”, salvo nos trechos originais das fontes reportadas aqui. Adaptado de: <<https://www.tuasaude.com/quinino/>> Acesso em: 05 de ago. 2019

³⁴¹ Segundo Olivar (2015), vale salientar que com esta medida os trabalhadores da ferrovia que moravam em Santo Antônio e regiões vizinhas ficaram impossibilitados também de entrar na cidade-empresa, situação que colocava em suspense o operariado da empresa ferroviária.

³⁴² O português Alfredo Pinto de Almeida, agente da Estação de Vila Murтинho, da E. F. Madeira e Mamoré. (Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 22 nov. 1917); o editor D.M. Maloney (*The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910); e o empregado do escritório geral H. B. Wailling (Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 3, 21 jan. 1911.) Além de prestarem solidariedade entre os trabalhadores, estas notas funcionavam no caráter mais simples de informar o estado de saúde, diante de inúmeros casos de doença e atendimento no hospital.

publicação de seu estudo, a mortalidade era cerca de 15 a 18% para os “trabalhadores” e 5 ou 6% para os “homens brancos”, 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.” (BENNETT, 1913, p. 33).³⁴³

A pneumonia, segundo Oswaldo Cruz, era comum em grandes construções, sendo observada nas obras de abertura do canal do Panamá, por exemplo. Mas o que para ele era digno de nota era 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 ao longo dos 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 adquiridas ao longo do dia pelo trabalho braçal 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.³⁴⁴ A pneumonia lombar, nas anotações pessoais de Cruz, “zomba de tudo e de todos” por vitimar em regra “rapazes vigorosos e fortes”, afetando diretamente a Companhia por ceifar o tipo ideal de trabalhador que o empreendimento precisava (SOARES, 2006, p. 125).

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,

³⁴³ O relato retorna a discussão sobre os termos. A divisão de Bennett parte da sua perspectiva sobre “trabalhadores” (*laborers*) e “homens brancos” (*White man*). Os “homens brancos” predominantemente norte-americanos, enquanto por “trabalhadores” o autor congrega todos que se não se encaixam na primeira denominação, operários, *cuadrillas*, ajudantes, trabalhadores braçais, de outras nacionalidades etc.

³⁴⁴ As observações dos engenheiros da empresa May & Jekyll registraram entre 1908-1909 a menor temperatura de 13° e a maior temperatura 36° (CRUZ, 1910). A variação brusca da temperatura contribuía também para resfriados, dores de cabeça e outros males que dificultavam a adaptação.

perturbações do coração, atrofia muscular consecutiva e morte por asfixia lenta, sendo observado pelo médico Oswaldo Cruz principalmente entre as populações em cujo regime alimentar predominava o arroz, pois neste a vitamina B1 era retirada com o descascamento.³⁴⁵ Para o médico, o diagnóstico do beribéri deveria ter atenção à observação dos reflexos, uma vez que tinha se mostrado recorrente a “abolição dos reflexos patelares” nos casos da doença.

O maior número de doentes estava nas turmas que trabalhavam na mata nas tarefas de exploração e locação, mas, segundo 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). A qualidade que o beribéri atacava foi visto com maior surpresa do que a quantidade de casos. Em carta dirigida para Salles Guerra, Cruz relata que alguns sintomas atacavam “trazendo a morte no meio da mais trágica agonia” (SOARES, 2006, p. 125).

Apesar disto, Cruz ressalta o que realmente importava para o objetivo imediato do relatório, a interferência na produtividade: o beribéri não constituía uma grande ameaça ou “embaraço” ao prosseguimento dos trabalhos: “tanto mais quanto a pronta remoção dos doentes restitui-lhes, na maioria das vezes, a saúde primitiva” (CRUZ, 1910, p. 30).

Após Oswaldo Cruz, outros médicos contratados pela Companhia estudaram a doença, como Allen Walcott, chefe do Serviço Sanitário da Madeira-Mamoré e diretor do hospital da Candelária. Segundo Walcott, o beribéri do Amazonas era o mesmo do Panamá e atacava “em massa os trabalhadores”. Ele também chegou à conclusão de que a causa primordial estava na insuficiência alimentar: “Modificada a alimentação e com emprego do ‘kenopadium’ fácil foi modificar a situação e passar da pestilência á salubridade. Nos dias presentes já o beribéri não apavora os homens do trabalho confiados na acção da prophylaxia”.³⁴⁶

Há o registro de outras doenças, que acometeram os trabalhadores, entre empregados e operários. Porém, mais uma vez, ressaltamos que os modos de viver

³⁴⁵ O médico ainda relata que a empresa cortou o fornecimento de arroz para a base de alimentação dos trabalhadores, mas que estes encontravam um meio de adquiri-lo. No entanto, mesmo os que não consumiam também adquiriam a doença. Esses mistérios tornavam o beribéri uma doença ainda a ser estudada na época.

³⁴⁶ *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 17 ago. [sem ano].

(migrações, moradia e trabalho) podem ter determinado uma maior ou menor incidência, intensidade e associação com outras doenças não tratadas corretamente.

A ancilostomíase era uma infecção intestinal muito comum entre os trabalhadores construtores, tanto nacionais como estrangeiros. Cerca de 50 a 75% dos trabalhadores foram atacados por esta doença (números que englobam empregados e operários), porcentagem que aumentava se considerarmos apenas o índice nos operários brasileiros: 90%. Somada à ancilostomíase vinha a malária, também uma doença anemiante, e essa combinação produzia o que Cruz classificou de “o estado mórbido permanente de quase toda a população de trabalhadores” (CRUZ, 1910, p. 28). Portanto era uma doença que acometia com maior intensidade parte dos trabalhadores, como os operários.

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. Na Madeira-Mamoré, a doença foi expressiva principalmente nos primeiros meses de trabalho, nas turmas que abriram caminho e realizaram os primeiros serviços. A disenteria é uma doença que pode ser evitada por uma profilaxia adequada de fervura da água antes do consumo, prática muitas vezes negligenciada.

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, ou por certas doenças infecciosas, como a escarlatina, ou também por temperaturas muito altas ou muito baixas (FERREIRA, 2005, p. 275). A mortalidade por hemoglobinúria ou febre hemoglobinúrica chegou a 0,3%, até 1910, atacando cerca de 2,5% de todo o grupo de trabalhadores.

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 – por isso, nas obras do canal do Panamá, foi determinada a suspensão do tratamento por quinino da doença. Isto implica dizer que as crises recorrentes de hemoglobinúria ocorriam mais de uma vez na pessoa, contribuindo para a premissa do estado de morbidez contínua da região: “Um dos doentes que

acompanhamos estava no 4º acesso de hemoglobinúria. Um desses doentes estava na região já havia 2 anos” (CRUZ, 1910, p. 31).³⁴⁷

Por fim, podemos identificar, mas sem informações mais aprofundadas sobre a incidência dessas doenças, 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.³⁴⁸ 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 sentimentos confusos, entre momentos de humanidade como também pavor e estranheza. Um relato entre J. E. James, chefe cronometrista, e A. L. Marshall, estenógrafo, exemplifica a relação de solidariedade diante do estado de fragilidade causado por uma doença. Quando retornavam para a região da Candelária, Marshall desmaiou, começou a passar mal e começou a delirar: “o medo de passar a noite impotente na selva o venceu”. Tendo que acampar de forma provisória para ao amanhecer procurar ajuda, Marshall durante a noite “tornou-se violento e tentou derrubar a cabana e, a partir de então, até a manhã seguinte, James lutou com ele para mantê-lo quieto.”

Quando amanheceu, Marshall parecia estar morrendo. No desespero de salvá-lo, James teve que deixá-lo sozinho, inconsciente e desprotegido, enquanto partiu em busca de médicos e assistentes do complexo hospitalar da Candelária, encontrando uma turma de trabalhadores, o médico Garnett e sete operários com facões que se mobilizaram e abriram caminho até Marshall, encontrando-o em estado grave:

Seu coração quase parou de bater e o dr. Garnett trabalhou meia hora antes que pudessem levá-lo ao hospital na maca. Seu delírio continuou na segunda e na terça-feira. Ele não conseguiu reconhecer o Sr. Jekyll e o Sr. Randolph, e até James apareceu como um estranho para ele. Marshall havia falado de um ligeiro problema cardíaco

³⁴⁷ Houve também registros de sarampo, trazido por uma embarcação a vapor em março de 1910, atacando os adultos e tendo a broncopneumonia como uma complicação que levava aos casos de morte.

³⁴⁸ Em 1910, de febre tifóide, E. C. Pickett, 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, v. 2, n. 12, 17 dez. 1910); Em 1918, de septicemia, Antonio Gomes de 21 anos, natural da Paraíba do Norte, em 1918 (Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 jun. 1918). Ambos faleceram no hospital da Candelária.

recentemente e foi provavelmente uma falha parcial do coração que causou seu colapso. O Sr. James estava muito arranhado e todo o seu raciocínio foi dilacerado por espinhos e arbustos, mas, por outro lado, ele não era nada pior por sua experiência angustiante.³⁴⁹

Tratamento diferente do serralheiro português José Corrêa Fidalgo. José 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”. Apesar das cinco balas encontradas em seu corpo a partir do exame médico, José não faleceu durante o episódio, embarcando com ajuda de um conterrâneo e trabalhador da ferrovia, Manoel d’Almeida, para Manaus, onde procurou o vice-cônsul de seu país e prestou reclamações.³⁵⁰

É interessante pensar nesses casos como manifestação do humanismo e da repulsa a partir das considerações de Engels (2010) sobre a classe trabalhadora da Inglaterra. Ambos os casos envolvem fragilidade devido às condições de saúde, porém o sentimento de empatia e mobilização expressos no primeiro caso, com visitas dos empreiteiros Jekyll e Randolph, não são expressos do mesmo modo entre engenheiros e o operário José, que em seu estado de vulnerabilidade fora atacado com hostilidade e agressividade mortal.

Conforme Engels (2010, p. 163), o sentimento de compaixão estava entre aqueles que passavam por dificuldades ou experimentavam uma vida penosa: “para os operários, qualquer homem é um ser humano; para os burgueses, o operário é menos que um homem.” Essas tensões e afetividades compõem a diversidade de experiências e evidenciam a complexidade do cotidiano quando falamos da ferrovia Madeira-Mamoré. Principalmente porque, conforme observou Maria Izilda Santos de Matos (2019), as tensões têm sido tramas de vidas encobertas na teia das relações cotidianas.

Em suma, entre doenças endêmicas que atingiam a todos e doenças que atingiam principalmente parte do contingente de trabalhadores, um conjunto de fatores não proporcionava iguais condições de prevenção e tratamento: parte dos trabalhadores eram seres fragilizados pelos modos de migração, tipos de moradias, alimentação limitada, modos de vida não-saudáveis e funções de trabalho que os separavam e deixavam mais

³⁴⁹ O estenógrafo Marshall conseguiu se recuperar deste episódio. (Uma noite na selva. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 4, 22 out. 1910).

³⁵⁰ José era natural de Portugal, solteiro, 32 anos, trabalhou por 35 dias na oficina de caldeireiro da Madeira-Mamoré no ano de 1909. (Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909).

expostos as intempéries (florestas, pântanos, sol e chuva) e vetores (mosquitos). Isto nos permite também compreender as doenças endêmicas como doenças do trabalho, visto que o adoecimento durante o trabalho é ocasionado pela exposição dos trabalhadores na realização de seus serviços, em que tais condições de trabalho não são escolhas destes trabalhadores, mas sim pré-determinadas pelas funções que desempenham.

Para combater uma enfermidade intensa e de ciclo duradouro, como a malária, era preciso medidas profiláticas que fossem eficazes para impedir a contaminação, ou ao menos controlar os níveis de adoecimento para garantir o mínimo de trabalhadores saudáveis na realização do serviço.

5.1.2 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 – ingestão de remédios – e mecânica – com mecanismos de proteção –, 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 – uma vez que o mal maior era a malária. Esse saneamento era feito de acordo com as características do ecossistema, podendo ser realizado uma dessecação dos pântanos ou no caso da localidade mais próxima de Porto Velho e do complexo ferroviário, o saneamento de Santo Antônio.

Júlio Cesar Schweickardt e Nísia Trindade Lima (2007) fazem considerações pertinentes sobre a profilaxia individual e a regional:

Segundo a perspectiva de Oswaldo Cruz, pode-se dizer, com certa dose de ironia, que os mosquitos não reconheciam limites geográficos e os médicos não tinham controle sobre a movimentação dos trabalhadores. Ampliar as ações para Santo Antônio representava tanto uma proteção maior como uma forma de beneficiar mais localidades com os conhecimentos médico-sanitários dos profissionais americanos (SCHWEICKARDT & LIMA, 2007, p. 27-28).

Os empreiteiros, e podemos inserir também os médicos da Madeira-Mamoré, estavam 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 para poupar seu conjunto de

trabalhadores, e não uma medida a longo prazo de profilaxia que custaria mais tempo e dinheiro.

Visto que Cruz (1910) 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, como nas turmas de exploração. Benchimol (2008), ao discutir a atuação do sanitarista Carlos Chagas na campanha médica da ferrovia em Itatinga, em 1905, analisa que:

Segundo Chagas (1906-1907, p.17-23), a proteção individual era viável só para “indivíduos de certa cultura e de condição social mais elevada” – chefes de serviço, engenheiros, técnicos etc. Aos operários ‘incultos’ ou rebeldes devia ser imposta a proteção coletiva, isto é, o confinamento em habitações defendidas por telas. (...) Os barracões dos operários deviam ter uma única entrada, com tambores instalados no lado de fora, sendo importante que as portas fechassem rápida e automaticamente (BENCHIMOL, 2008. p. 732).

No mesmo sentido, Oswaldo Cruz determinou para os trabalhadores da Madeira-Mamoré o uso de mosquiteiros 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, observamos a característica de telas de proteção. No entanto, como também estudamos ao longo do segundo capítulo, havia diferentes tipos de moradias determinadas principalmente pelas funções de trabalho dos habitantes. Nem todos os barracões ao longo da linha férrea e dentro do complexo central, durante o período de construção ou após a inauguração, possuíam a estruturação de prevenção com telas, sendo habitações coletivas precárias.

A proteção individual com o uso de 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”, mas devemos considerar a diversidade de trabalhadores, em suas nacionalidades e crenças, e as dificuldades de comunicação e entendimento com a Companhia com medidas de disciplinarização sanitárias que estavam sendo impostas.



IMAGEM 30. Médicos e enfermeira com proteção contra mosquitos, em 1909. Da esquerda para direita, o médico Forsyth, a enfermeira Smith e o médico Carl Lovelace usando redes de cabeça anti-mosquito e luvas e botas protetoras a bordo da embarcação Cameté durante uma fumigação anti-malária. Foto nº 352 de Dana Merrill. Fonte. Acervo do Museu Paulista da USP

Do acervo de fotografias realizadas por Dana Merrill, conseguimos identificar apenas um registro da utilização dos mosquiteiros por trabalhadores (*ver imagem 30*). No entanto, a partir da análise da vestimenta, em contraste com outras fotografias já reportadas ao longo deste texto, nas quais as vestimentas de grupos de trabalhadores braçais eram mais esgarçadas, é possível inferir que se trata de trabalhadores supostamente empregados, de cargos elevados na estrutura de trabalho.

Outra medida de profilaxia instituída em conjunto com a proteção mecânica teve maior repercussão e subjugou sob a mesma disciplina os trabalhadores de distintas funções. 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).³⁵¹ Já Hugo Ferreira (1969, p. 40-41) observa que havia outros motivos para

³⁵¹ Tal questão remete a outro episódio histórico, a Revolta da Vacina (1904), que envolveu também o médico Oswaldo Cruz, na época diretor da Saúde Pública e responsável pela campanha de saneamento

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, após discorrer sobre os galpões telados e uso dos mosquiteiros, 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. Serão teladas todas as habitações dos operários em Porto Velho, Candelária e sobre a linha. [...] Para tornar efetiva essa obrigação cada quinizador disporá da necessária força. (CRUZ, 1910, p. 43)

Conforme observamos em capítulos anteriores, as casas coletivas, residências, escritórios e, como veremos, as casas e enfermarias da Candelária eram estruturadas com telas de proteção contra os mosquitos. No entanto, esta medida não alcançava e não era seguida estritamente nos barracões ao longo da linha férrea e nos acampamentos, onde havia concentração de habitações de operários. Quanto à distribuição do quinino, era feito de forma gratuita pela Companhia para os seus trabalhadores:³⁵²

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. (...) Os médicos aconselham por todos os meios as medidas profiláticas e mostram brilhantemente com o próprio exemplo a vantagem da profilaxia antimalárica. A persuasão é levada inteligentemente e abnegadamente a cada indivíduo no campo e sobretudo no hospital (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, tal qual um ritual. Se não há trabalho ou esforço apresentado, não há pagamento; o mesmo deveria ocorrer com as medidas

do Rio de Janeiro. Nicolau Sevcenko (2018, n.p) analisa sobre a oposição às medidas profiláticas e de vacinação obrigatória: “Obstavam, enfim, não contra a vacina, cuja utilidade reconheciam, mas contra as condições de sua aplicação e, acima de tudo, contra o caráter compulsório da lei.”

³⁵² No relatório de Oswaldo Cruz sobre a região do Alto Madeira, nas outras localidades próximas a Porto Velho, os sais de quinino eram vendidos a elevadíssimos preços (500 réis a cápsula, o que corresponde a 1\$000 a grama de quinino, que custa \$080 no Rio de Janeiro), além de também serem falsificados de forma criminosa pelos comerciantes que os fornecem de mistura com amido ou bicarbonato de sódio (FERREIRA, 2005, p. 274). Para o médico Belt, o quinino não prevenia os ataques causados pela malária e nem os curava, modificando apenas um pouco a intensidade dos sintomas, retomaremos essa questão em outro momento.

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. Conforme as observações de Karl Marx (2013), 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 e, conseqüentemente, não são rentáveis para a Companhia.

Sobre a prevenção e tratamento da malária com quinino, precisamos destacar um ponto sobre produtividade. 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.³⁵³

A respeito do aumento gradativo da dose de quinino como profilaxia química até atingir os limites de dose manejável, Cruz (1910, p. 39) afirma que atingindo esse limite “a dose terapêutica estaria dentro da dose tóxica e ficariam os doentes no dilema de *morte por moléstia ou intoxicação pelo tratamento*”. O médico se justifica ainda no relatório alegando que todo o conjunto de medidas em torno do consumo do quinino deve ser posto em prática o quanto antes para que se tenha ainda oportunidade de solucionar o problema antes que este atinja os limites do insolúvel, pois “a procrastinação das medidas será um crime de lesa-humanidade, permitindo maiores sacrifícios que os de hoje – *‘uma vida e, talvez 10 inutilizadas por dia’* – e de lesa-pátria, porque transformará em zona inabitável um dos mais ricos sítios do mundo” (CRUZ, 1910, p. 41-42).

Portanto, se fosse preciso nessa situação-limite a Companhia e o serviço sanitário prestado a ela fazer uma escolha entre a morte de um indivíduo pela doença ou pelos riscos por intoxicação pelo tratamento, a última seria feita nem que usasse da “necessária força” para garantir isto. Essa escolha era a fundação de “uma ordem do tipo militar: ‘sanear para produzir’” (SOARES, 2006, p. 125), montando um sistema hierarquizado para combate da malária e controle da Companhia e corpo médico sobre os empregados

³⁵³ No relatório de Cruz (1910, p. 40), as taxas de doentes por malária são: 16 a 30 de novembro de 1907 (75%), 1º a 30 de dezembro de 1907 (80 1/3%), 1º a 30 de janeiro de 1908 (85%), 1º a 20 de fevereiro de 1909 (90%).

e operários. Na linguagem de rendimento e aproveitamento dos relatórios, era de maior valor um trabalhador com uma intoxicação do que uma força produtiva morta e uma região inabitável.³⁵⁴

O início da ingestão de quinino ocorria assim que o sujeito desembarcasse em Porto Velho. Estando saudável, receberia uma dose de 75 centigramas de quinino. Com a realização de uma triagem, os que estivessem aparentemente infectados teriam diagnóstico comprovado com novos exames, além de serem vacinados contra a varíola logo a bordo do navio. 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, com a distinção de cor branca/azul, a separação entre corpos saudáveis e debilitados, diferenciando o trabalhador rentável e o trabalhador que precisa ser tratado, transforma o homem (trabalhador) como produção do poder e objeto do saber científico, segundo Roberto Machado (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. Segundo 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 no dia anterior, quando tomou a medicação. Esse comprovante era determinante para que o pagamento do salário fosse permitido, podendo haver desconto do valor de acordo com os dias em que o trabalhador não tomou a medicação.³⁵⁵

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,

³⁵⁴ Retomaremos a discussão sobre os riscos de intoxicação e consequências do aumento da dose de quinino no combate à malária no último tópico.

³⁵⁵ De acordo com Benchimol (2008, p. 747), esse regime de implementação de regras profiláticas focando a medicação por quinino e organizando aos moldes da força de trabalho não era incomum: regime semelhante havia sido adotado por Neiva, Chagas e Penna em Xerém e em Minas Gerais, no final do século XIX e início do século XX. Todavia, nesta experiência da Madeira-Mamoré foi organizada de modo distinto, buscando atender aos objetivos da Companhia.

receberia 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. Dessa forma, a instituição de prêmios salariais aos operários e turmas de trabalho que conseguissem manter-se saudáveis por um determinado tempo transformava a saúde em algo a ser desejado, mantido, controlado e recompensado.

Como dentro de todo o sistema de trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré existiam hierarquias, nesse círculo sanitário, com a criação de novas funções para instituição de um conjunto de regras e controle da saúde dos trabalhadores, também existia uma hierarquia que deveria ser obedecida:

O serviço sanitário fica sob a direção do atual chefe do serviço sanitário que se encarregará só da profilaxia e terá, no ponto de vista sanitário, poderes absolutos, podendo exigir da Companhia a dispensa e substituição de funcionários de qualquer categoria que se oponham, impeçam ou não se queiram sujeitar às determinações prescritas. (CRUZ, 1910, p. 43-44).

A hierarquia determinada por Cruz estabeleceu uma vigilância de um sobre o outro: o distribuidor de quinino responde ao chefe do serviço sanitário, que possui autoridade máxima dentro do complexo de trabalho sanitário, respondendo ainda ao seus superiores – os empreiteiros, a gerência geral da ferrovia e em alguns casos os engenheiros-chefes das outras divisões. Essa “pirâmide de olhares” no contexto sanitário é percebida por Michel Foucault (1999) como uma modalidade do poder que é a 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.

A vigilância, poder e punição no não cumprimento da medicina não irradiam de um mesmo ponto, mas estão fragmentadas em novas funções de trabalho especializadas no controle dos trabalhadores, de modo que “todo saber constitui novas relações de poder”, pelas quais a disciplinarização dos corpos em prol da manutenção do trabalho constitui em uma fórmula para dominação do contingente de trabalhadores (FOUCAULT, 1995).

É preciso pontuarmos que o conjunto de medidas profiláticas não se limita às regras determinadas a partir dos médicos sanitaristas contratados pela Companhia. Apesar do serviço sanitário apresentado por Oswaldo Cruz ter sido fundamental, 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".³⁵⁶

O que os versos de um trabalhador expressavam em 1911, o autor Raymundo Moraes, em 1936, continuava a observar sobre a introdução intensiva do quinino na vida dos trabalhadores: “o hábito que se observa hoje, na região, do vidro de quinino figurar na mesa do almoço e na do jantar” (MORAES, 1936, p. 231). A repetição e insistência para se absorver o uso do quinino acarretou na institucionalização de funções de trabalho (quinizador) e punições ligadas ao trabalho, de modo a fazer da ingestão um hábito da vida cotidiana. 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).

Além do quinino na prevenção e tratamento da malária, constam ainda nos autos médicos as medidas de profilaxia para outras enfermidades com índices expressivos de morbidade, como a disenteria e a ancilostomíase:

15) Todos os acampamentos deverão ser providos de água fervida e, ao partir para o trabalho, cada turma deverá levar um garrafão dessa água (profilaxia da disenteria).
16) Providências serão tomadas para que os trabalhadores usem calçados e não defequem senão em determinados lugares, onde se tomarão medidas para destruição das larvas de ancilóstomos (profilaxia da ancilostomíase) (CRUZ, 1910, p. 43).

O cuidar de si aos poucos foi se construindo como um objetivo a ser alcançado rotineiramente, seja para lembrar de andar com o quinino, ou portar-se de determinada forma. Apesar de se destacar esse controle nos espaços de trabalho, a disciplinarização vai além dos espaços e acompanha o trabalhador “recomposto” pela estrutura de poder sanitário da Companhia. Assim, Foucault (1999) denomina de “anatomia política” esse

³⁵⁶ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 3, 21 jan. 1911, p. 2.

cuidado, regramento, domínio sobre o corpo e comportamentos dentro da disciplina médica, não para que faça o que se quer, mas para que operem segundo os níveis de produtividade que se deseja alcançar.

Mara Genecy Nogueira (2015) analisa que para os “barbadianos” havia um cuidado especial com seus próprios corpos, pois significava manter o controle entre o corpo e alma, além de, fundamentalmente, manter-se vivo. A autora discute esse zelo com o corpo a partir dos relatos recolhidos durante a entrevista com um antigo morador de Porto Velho, para quem “os negros barbadianos parecem que tinham nojo dos brasileiros, pois sempre que estendiam as mãos para o gesto do cumprimento, ao tocar ao do outro, retirava do bolso um lenço e passava nas mãos. A mim sempre pareceu algo indelicado” (NOGUEIRA, 2015, p. 45).

As ações de assepsia promovidas em evitar gestos de cumprimentar outras pessoas para evitar a proliferação de germes em uma região de clima tropical, e, portanto, mais propício à evolução do ciclo reprodutivo das doenças, eram levadas a sério principalmente por este grupo. Nogueira (2015, p. 41) ainda estuda os trajes que se destacavam pela polidez: usados pelos homens diariamente, no trabalho ou não, “paletó, calça de linho e chapéu panamá”; já as mulheres, “entre blusas, geralmente, de mangas compridas, saias longas e sempre nas cores brancas para as blusas e saias em tons neutros”. Para a autora, o vestuário representava a tentativa de cobertura do corpo para proteção contra os mosquitos e assepsia do corpo que eram exigidas para os locais de trabalho, como nos serviços do hospital da Candelária, principalmente para as mulheres provenientes de Barbados e Antilhas que exerciam suas funções de trabalho sobretudo na Lavanderia:

Para trabalhar na lavanderia à vapor, criada para atender aos funcionários da administração direta da ferrovia e para garantir a limpeza dos uniformes dos funcionários, roupas de cama e vestimentas usados pelos doentes do Hospital da Candelária, era necessário um certo conhecimento para utilização do maquinário e se enquadrar nas condições estabelecidas pela administração da Madeira-Mamoré, através do seu serviço médico-sanitário, que exigia limpeza no ambiente de trabalho e também do trabalhador (NOGUEIRA, 2015, p. 41-42)

Desse modo, os sujeitos que estivessem à frente dos trabalhos do hospital, da lavanderia e dos serviços de limpeza deveriam se comportar e se portar como exemplos de polidez. Tal preocupação não é facilmente perceptível quando voltamos o olhar para os trabalhadores retratados por Dana Merrill, nas fotografias de capítulos anteriores: além da ausência da “polidez”, provavelmente não exigida ou ignorada pela Companhia devido

às suas funções de operários, relembramos que não havia também proteção com mosquiteiros.³⁵⁷

Se este padrão comportamental foi trazido com os “barbadianos”, inserido e desenvolvido pela Companhia no cenário dos trabalhos da Madeira-Mamoré, ou foi uma combinação dos dois fatores, a disciplinarização médica começou a normatizar os espaços, utilizando-se do discurso médico para mapear e associar os doentes às zonas de pobreza. As consequências da criação de um sistema sanitário voltado para o complexo ferroviário, mesmo que em muitas ocasiões sendo permitido o acesso para a localidade, só intensificou a distinção entre o complexo ferroviário com os núcleos populacionais circunvizinhos, como Porto Velho e Santo Antônio.

Outros fatores relacionados ao modo de vida dos trabalhadores acentuavam as enfermidades e os deixavam suscetíveis ao adoecimento físico, como a ingestão de bebidas alcólicas e má alimentação.

Em capítulo anterior abordamos o consumo de bebidas alcólicas da perspectiva de catalisador de conflitos e infrações das normas comportamentais. A proibição era expressamente determinada pela Companhia e no relatório de Oswaldo Cruz como medida de conservação da saúde. No entanto, vimos que mais de um relato indica a circulação e consumo, e acrescentamos o do trabalhador espanhol Benigno Bouzas escreveu sobre Zamá, um viajante também espanhol, que tinha a permissão da Companhia para a venda de quinquilharias, mas que realizava a venda de forma oculta de garrafas de *whisky* e *cognac* (BOUZAS, 1950, p. 43).

Recorremos a Engels (2010) para compreender essa insistente procura dos trabalhadores pelo álcool, mesmo representando uma deterioração de suas saúdes já ameaçadas. As ilusões, tentações e decepções se juntam para induzir o trabalhador ao consumo exacerbado da bebida que muitas vezes era sua única fonte de prazer:

Fica acabrunhado, insatisfeito, sente-se mal, é levado à hipocondria; 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).

³⁵⁷ Em síntese, o questionamento da autora, diante desse quadro, consiste em que os trajes e comportamentos sanitários são mais facilmente identificáveis no grupo dos “barbadianos”, e não tanto nos demais, mesmo que entendamos sua presença maior no setor da lavanderia e de serviços de mão-de-obra nos trilhos e complexo ferroviário.

Estamos falando principalmente da camada instável composta pelo operariado, que habita uma moradia desagradável e precária, em uma região pouco conhecida, longe dos familiares, e que necessita física e moralmente de distração após um dia inteiro de trabalho, encontrando como um “estimulante externo” a bebida, que torna sua perspectiva de vida no dia seguinte minimamente tolerável. 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, principalmente do ponto de vista do desempenho dessa força de trabalho.

Abordamos brevemente sobre alimentação quando analisamos a Comissária (*Comissary*), armazém de gêneros alimentícios e diversos produtos de administração da Companhia, em que a venda e distribuição dessas mercadorias era feita no complexo central e ao longo da linha férrea, por trabalhadores determinados para essa função.³⁵⁸ Outros espaços de administração da Companhia funcionavam para proporcionar a alimentação dos trabalhadores, entre empregados e operários, como os restaurantes no território em Porto Velho e em núcleos populacionais ao longo da estrada de ferro.

Esses restaurantes eram altamente frequentados e remetem a um método anteriormente aplicado durante a construção da ferrovia em Cuba (entre 1900-1903). Vejamos o relato de Percival Farquhar, narrado ao seu biógrafo, sobre a implantação de restaurantes e alimentação de trabalhadores na experiência em Cuba:

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

³⁵⁸ Norberto Ferreras (2006), em sua pesquisa sobre o cotidiano dos trabalhadores de Buenos Aires, estuda sobre a alimentação, subsistência e consumo de gêneros e dietas como elemento constituinte do cotidiano. Do mesmo modo, a alimentação pode ser uma questão com grande potencial para o estudo do cotidiano na ferrovia Madeira-Mamoré, mas que não aprofundaremos nesta pesquisa.

para que continuem a exercer controle.³⁵⁹ Alcançando seu objetivo de ter homens trabalhando com maior satisfação, “Farquhar deliciou-se a contar esse caso sempre que pôde durante toda sua longa vida” (GAULD, 2006, p. 72). 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* que passaram por essa experiência em Cuba foram considerados também por Percival Farquhar os melhores trabalhadores em ação na Madeira-Mamoré, mas alimentando-se razoavelmente, complementando sua dieta com caças e se expondo a perigos e doenças maiores em precárias condições de trabalho.

Nesse quadro de doenças, más e desiguais condições de vida e trabalho e na incipiente estrutura sanitária que começava a se desenhar no espaço da Madeira-Mamoré, com as dificuldades de implementação de hábitos de saúde, continuavam as turmas de trabalhadores “maltrapilhas e semi-nuas” a desembarcar em Manaus, sendo cuidadas por autoridades consulares de seus países que facilitavam o tratamento dos enfermos em casas de acolhimento:

(...) cerca de oitenta homens, trabalhadores da empresa quasi todos austríacos, allemães e russos, na sua maioria doentes. (...) Dado o signal para desembarque a bordo desses dois navios, foram os pobres homens atirados ao *road way* da *Manaos Harbour*, como fardos, em promiscuidade com as suas bagagens... Entre esses oitenta homens, quase trinta estavam em gravíssimo estado de saúde³⁶⁰

Manaus e Itacoatiara, no Amazonas, eram pontos de baldeação dos trabalhadores e suprimentos da ferrovia. Em Itacoatiara, consta que May, um dos empreiteiros, tinha um “escritório” que funcionava em um casco de navio ancorado e servia para guardar temporariamente bens dos trabalhadores falecidos até que algum parente se manifestasse (GAULD, 2006, p. 182).

Por fim, a observação feita por Oswaldo Cruz (1910, p. 32) em relatório demonstrava as péssimas condições de saúde: “A região está de tal modo infetada que

³⁵⁹ Pautamos nossa análise na discussão de Edward P. Thompson sobre os modos de dominação e revoluções na Inglaterra. O historiador resistia à ideia de uma imposição absoluta e hegemônica da dominação da classe. Para ele, 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).

³⁶⁰ Açougue no Madeira – DESHUMANIDADE. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909.

sua população não tem noção do que seja o estado hígido, e para ela a condição de ser enfermo constitui a normalidade”. O estado de adoecimento e apatia tornava-se característico dos trabalhadores e da própria região altamente infectada. Diante de tal quadro, assim como a classe operária europeia do século XIX, não cabia falar de “saúde” em relação aos trabalhadores da ferrovia, uma vez que “a luta pela saúde, nesta época, identifica-se com a luta pela sobrevivência: “viver, para o operário, é não morrer”.” (DEJOURS, 1992, p. 14).

Relatórios sobre as condições sanitárias, medidas de profilaxia adotadas no complexo central e ao longo da linha férrea consistiram no passo inicial de observação e aprimoramento do saber médico, mas não seriam o suficiente para a manutenção da saúde do trabalhador. Era necessário planejar e instituir uma estrutura centralizadora da disciplinarização sanitária, que teve como suporte aliado a atuação sanitária dos poderes locais no tratamento e controle da saúde dos trabalhadores.

5.2 ESTRUTURA MÉDICO-SANITÁRIA

Como dito anteriormente, o primeiro passo para organizar a estrutura sanitária na construção da ferrovia foi a contratação do médico sanitarista Oswaldo Cruz para realizar o diagnóstico da região e o sistema de profilaxia e controle. Em concordância com Dante Ribeiro Fonseca (2017, p. 196), o relatório do sanitarista expressa em relação ao seu contratante (empresa empreiteira) um discurso “a serviço dos mesmos interesses de classe, independentemente das intenções humanitárias, e com os mesmos métodos de controle e domesticação”. É importante lembrar que Oswaldo Cruz fora contratado pela empresa empreiteira da ferrovia para estudar a situação calamitosa do cenário de construção e sugerir soluções para que fosse garantido o êxito do empreendimento. De modo que o médico sanitarista atuou como um dos braços dos capitalistas, buscando atender através do seu relatório de diagnóstico, profilaxia e controle da produtividade do trabalhador aos interesses econômicos da empresa.

Agora, vamos aprofundar na implementação dessa estrutura com a edificação do complexo da Candelária composto por enfermarias, salas cirúrgicas, farmácias, restaurantes, moradias para médicos e enfermeiros, hospital e um cemitério; e, além de todo esse aparato estabelecido pela Companhia, analisaremos a organização da estrutura regional de saneamento, com a criação de ligas de profilaxia, campanhas, serviços de farmácias e médicos locais, normatização de comportamentos pela imprensa e o

surgimento do cemitério dos Inocentes, em Porto Velho. Assim, a articulação dos serviços de saúde, principalmente com o complexo da Candelária, e o controle dos trabalhadores para um “viver saudável” determinava a saúde como parte vital da produção e reprodução da existência do cotidiano dos trabalhadores.

Para Manoel Ferreira (2005), a empresa construtora da Madeira-Mamoré não tinha o interesse em promover para seus contratados excelentes condições sanitárias, médicas e hospitalares durante o assentamento dos trilhos. Ao que consta, em 1907, com as primeiras turmas de exploração da região só havia inicialmente 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 como profissional de saúde 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.³⁶¹ 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. Mesmo com uma trajetória de experiência, o avanço das doenças continuava e logo se mostrava que era mais que necessário, além da contratação de médicos, estabelecer medidas profiláticas e construir um complexo hospitalar para atender a demanda de empregados e operários que cada vez mais encontravam-se doentes. No relatório de H. P. Belt, destinado à Companhia, foram feitas críticas e sugestões para que fosse estabelecida uma ordem sanitária no sentido de favorecer o bom desempenho dos trabalhos:

Nos muitos anos de experiência prática em trabalhos particulares e do Governo em países tropicais, não tinha encontrado um empreendimento onde houvesse necessidade de uma tão complexa e perfeita organização e capacidade executiva do corpo médico, como aqui; e a passada falta de semelhante organização tem provado e provará ainda a sua utilidade para a boa realização de tal empreendimento (...) Tenho praticado continuamente por 16 anos nos países tropicais, e sem hesitar desejo mostrar que a região a ser atravessada pela Madeira-Mamoré Railway é a mais doentia do mundo (FERREIRA, 2005, p. 230).

³⁶¹ Nos estudos de Soares (2006, p. 78), “Não suportando presenciar tanta miséria, tanta ignorância, tanta dificuldade e, impotente diante da situação, o Dr. Shivers demite-se e parte para outras terras”. A Companhia contrata então H. P. Belt, descrito como “desprendido de bens materiais, com grande senso humanitário e demonstrando ser uma pessoa altamente dedicada à ciência” para dirigir os trabalhos de saúde. É recorrente a representação dos médicos como seres humanitários e que se sacrificam para realizar seus trabalhos.

Para a contratação dos médicos, Belt recomendava, “na falta dos naturais do país”, 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. Para Belt, “mocidade e inexperiência no corpo médico tem provado e provará ser de grande custeio para a Madeira-Mamoré Railway, e a intenção que está agora sendo executada, de colocar tais homens num serviço em que eles serão de um valor muito duvidoso, é deplorável” (FERREIRA, 2005, p. 231), sendo preferível trabalhadores na faixa etária entre 18 a 45 anos, sendo 35 anos o ideal.³⁶²

Estes profissionais seriam nomeados e estariam sob inteira responsabilidade de um cirurgião-chefe, cargo que requeria também uma experiência com trabalhadores, e que obedecia hierarquicamente ao engenheiro-chefe. Essas exigências indicam que, na ausência do engenheiro-chefe, o poder estava nas mãos dos médicos, que deveriam ter a experiência de controlar principalmente grandes grupos de operários.

De acordo com o Ministro da Viação e Obras Públicas, em exposição da situação da ferrovia ao presidente da República em 1910, o engenheiro fiscal da obra achava indispensável a nomeação de um médico brasileiro para a fiscalização da construção e serviço médico, não havendo inconveniente na direção confiada a um médico americano desde que a companhia continuasse a contratar outros médicos estrangeiros (FERREIRA, 2005, p. 239). Nessa conjuntura, Oswaldo Cruz foi convidado a dirigir-se ao local e relatou o panorama sobre as contratações, 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 prática 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. Atualmente o número de médicos não é suficiente para atender ao serviço como está feito com o número de doentes existentes. 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,

³⁶² As recomendações e anotações sobre o estado sanitário da região destes profissionais eram consideradas e somadas às observações dos próximos médicos que visitassem a região, conforme observamos no relatório de Oswaldo Cruz, em 1910. Seguindo as análises de Foucault (1995), todas essas observações, acúmulo de informações, configuraram na constituição de um campo de saber médico em que saber e poder se implicam mutuamente, pois não há poder, controle e dominação dos trabalhadores sem um campo de saber.

mesmo que tenha ele a atividade e a capacidade de trabalho do atual diretor de serviço (CRUZ, 1910, p. 22).

A experiência com doenças tropicais era importante, mas não representava necessariamente uma garantia do serviço, pois uma das grandes dificuldades estava na adaptação e desenvolvimento das doenças em comunidades e ecossistemas diferentes, que poderiam ser mais resistentes ou facilmente combatidas. Não bastava apenas um corpo médico experiente, mas qualificado para realizar exames e estudos nestes casos clínicos. A nomeação dos médicos, em 1910, já estava sendo feita pelo chefe de serviço médico, e não mais pelos empreiteiros que pouco compreendiam dos ramos científicos. Apesar disto, o número de médicos atuantes ainda não era o suficiente e sobrecarregava os serviços.

A jornada de trabalho desses médicos era excessiva, como notada por Cruz (1910), 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, segundo a Companhia, porque isto “poderia trazer o antagonismo das autoridades brasileiras”. Além de que os salários nos anos iniciais da construção não eram compatíveis com a extenuante carga de trabalho e os perigos que enfrentavam, para H. P. Belt, “A fim de obter um corpo médico cuja experiência e capacidade executiva em sanidade tropical possa facilmente debelar as condições existentes no rio Madeira, deve ser pago um salário suficiente” (FERREIRA, 2005, p. 231). Nos anos de maior intensidade da construção, entre 1910 e 1911, segundo Ferreira (2005), havia onze médicos: quatro no hospital de Candelária e sete ao longo da construção, nos acampamentos. Estes geralmente ficavam a 10 quilômetros de distância um do outro. Três destes faleceram na região, e dois sofreram de beribéri.

Um trecho do relatório do engenheiro-chefe brasileiro da fiscalização enviado ao Ministro da Viação acrescenta sobre a árdua rotina dos médicos e as condições em que eram postos a trabalhar:

Alguns destes distintos moços (médicos) exercem a sua profissão como verdadeiros apóstolos e, dentre estes, praticamos um ato de justiça, declinando o nome do Dr. Walcott. Este humanitário facultativo leva o seu altruísmo ao ponto de privar-se algumas vezes do conforto que lhe compete em benefício dos infelizes doentes. Em uma de nossas viagens de inspeção chegamos ao acampamento nº 44, km 337, quando

este havia apenas sido instalado faltando ainda leitos e outros utensílios de grande necessidade. Nesse dia, um trabalhador fraturou a perna, e, à noite penetramos na barraca do Dr. Walcott, e encontramos-lo deitado sobre o solo, porque havia cedido o seu leito ao infeliz doente. A vida dos médicos dos acampamentos é cheia de trabalhos, perigos e privações; são obrigados a viajar diariamente cerca de 24 km montados em burros, conduzindo medicamentos, e a inspecionar nessa zona todas as barracas dos tarefeiros. Durante o ano de 1911, três desses apóstolos pagaram com a vida (...) e outros, finalmente, têm contraído infecções com as quais por muito tempo terão de lutar (FERREIRA, 2005, p. 222-225).

O Dr. Walcott é o único a ser nomeado nesse relato, enquanto o “infeliz doente trabalhador” permanece anônimo. O médico é caracterizado como “verdadeiro apóstolo”, “humanitário facultativo” e que, assim como os demais médicos, pagam com a vida “o seu amor à profissão que abraçaram”, enquanto o trabalhador precário também paga com a sua vida com uma “profissão” que exige sua atuação em péssimas e insalubres condições de trabalho.

Os médicos constituíam uma das engrenagens de manutenção da ordem pela empresa construtora. Suas funções a serem desempenhadas não consistiam em ser essencialmente humanitários, mesmo que as relações de socialidades que teciam também fossem solidárias. A função dentro da estrutura médico-sanitária consistia na manutenção da saúde física dos trabalhadores de modo que permanecessem vivos, utilizáveis e sujeitados à realização do trabalho.

As palavras de Oswaldo Cruz evidenciam a articulação entre as três fases gerais do trabalho na ferrovia: “Agentes de recrutamento, chefes de turma e equipes médico-hospitalares associam-se num circuito rígida e meticulosamente arquitetado com vistas aos fins da produção” (HARDMAN, 2005, p. 176-177). O primeiro estágio era o aliciamento para recrutar a força de trabalho; o segundo estágio consistia em manter essa força de trabalho controlada (em suas extensões sociais) na execução do trabalho; e, por fim, o terceiro estágio era a manutenção da saúde dessa força de trabalho para mantê-la produtiva.

Em 1910, o engenheiro norte-americano Herbert M. Lome publicou um artigo intitulado *An American sanitary triumph in Brazil: Building a railroad without loss of life in the Amazon country where a former expedition was nearly annihilated*, no qual destacamos 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 esteve 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 (LOME, 1910, p. 12956).³⁶³

A série de artigos compilados pela *The World's Work*, no qual se insere o artigo de Lome, foi realizada entre maio a outubro de 1910, mas não conseguimos identificar precisamente em que mês foi redigido o texto do engenheiro. Sabemos que a expressiva preocupação e dados alarmantes nos registros e relatórios médicos de Belt, Lovelace e Cruz clamavam pela atenção dos empreiteiros, da opinião pública regional e nacional nos anos de 1908, 1909 e 1910, respectivamente, uma vez que a viagem de Cruz e Penna “ocorreu de 16 de junho a 29 de agosto de 1910, referindo-se as observações no local ao período de 9 de julho a 7 de agosto” (SCHWEICKARDT & LIMA, 2007, p. 22).

O relato de Lome reconhece as dificuldades da expedição, mas alega que estas não interferiam na “boa saúde geral dos homens”. Para ele, as baixas nos dois últimos anos entre 1908 a 1910 eram inexpressivas – sete baixas, sendo três causadas por “acidentes” que não foram explicados –, assim como os casos de doença. Mas de acordo com os dados disponibilizados através do relatório final da Companhia, transcritos por Ferreira (2005, p. 300-301), o número total de óbitos entre 1908 a 1910 contabiliza 918. Analisando especificamente cada ano, temos: 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.

A escrita de Lome, como 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, ano em que o número de óbitos foi o mais elevado. Mesmo que Lome tenha escrito após a visita e implementação das medidas profiláticas sugeridas pelos médicos, elas não surtiram efeito instantâneo e sim promoveram uma gradual estabilidade do setor da construção da ferrovia e arredores da região, por enfrentar também dificuldades com a resistência de

³⁶³ Tradução livre do original: “The fact that the work of the expedition is being done under the most trying conditions does not seem to interfere with the general good health of the men. Clearing virgin tropical forests, laboring in teeming swamps or by the side of malarial river bottoms, or encountering swarms of pestiferous insects and reptiles, are tasks of a trying and even dangerous nature. Nevertheless, the total casualties of the force during the two years that it has been in the field amounts to only seven, three of which were from accidents. The percentage of cases of sickness is equally low, and recovery from attacks of fever have been almost invariable. Out of all the White force engaged, only twenty-three cases of fever have been reported; this, taking all things into consideration, is a marvelous record.”

algumas medidas pelos trabalhadores. Além disto, mais adiante, o quadro descrito por Lome transfere a responsabilidade dos percalços e quase “aniquilamento” da expedição construtora para a tentativa anterior de construção, com a expedição de Collins, em 1878.³⁶⁴

Dito isto, o ponto em comum nos relatórios e artigos sobre a questão sanitária da construção da Madeira-Mamoré, redigidos por engenheiros e médicos, é o impacto na produção e ritmo de trabalho: “A preocupação maior é mostrar que as doenças, principalmente a malária, diminuem a capacidade de trabalho, com redução à metade da produtividade em um período de seis meses” (SCHWEICKARDT & LIMA, 2007, p. 26).

Era necessário intervir no processo de modo a criar mecanismos e estruturas para uma atuação mais eficaz dos médicos e para a manutenção de padrões mínimos e sustentáveis para os trabalhadores para que se pudesse chegar à conclusão dos trabalhos. A medicina tropical e a engenharia sanitária centralizariam esforços na rentabilidade do trabalhador através da disciplinarização da saúde. Como as doenças devem ser administradas em níveis sofríveis, e não erradicadas, colocava-se assim o próprio saber médico-sanitário numa das principais forças produtivas do empreendimento (HARDMAN, 2005, p. 162-163).

Os médicos deveriam atuar na linha de construção, a bordo do navio Madeira-Mamoré percorrendo a viagem de Porto Velho a Itacoatiara, e, de Itacoatiara a Manaus, um outro médico no porto de Itacoatiara para atender “ao pessoal engajado que aguarda condução naquele porto, e 1 em Manaus” (CRUZ, 1910, p. 22). Essa organização de médicos posicionados nas embarcações, portos, hospital e ao longo do assentamento dos trilhos, médicos nacionais e estrangeiros trabalhando conjuntamente com enfermeiros e assistentes, foi congregada com o complexo da Candelária.

³⁶⁴ “Compare isso com a da Expedição Collins. De acordo com os registros do último, houve uma vez, e em menos de um mês, trinta e três casos de febre em sua base de operações, com vários casos fatais. Em uma ocasião, as autoridades médicas informaram que 186 homens foram permanentemente inválidos. (...) Estima-se que da força total de Collins, de 941 homens de todos os graus e ocupações, mais de vinte e cinco por cento perderam suas vidas” (Tradução livre do original. LOME, 1910, p. 12956). De acordo com as informações levantadas por Manoel Ferreira (2005, p. 271) nos documentos oficiais da Companhia, se considerarmos apenas de Janeiro a Outubro de 1910 – isto porque o artigo de Lome faz parte de um compêndio de escritos reunidos de maio a outubro deste ano – constam 3.775 contratados, e o número de óbitos é de 313. Mas se inserirmos os dados desde os primeiros momentos da expedição, geralmente o momento mais crítico do trabalho a ser realizado, mas que segundo Lome “as mais difíceis condições não parece interferir com a boa saúde geral dos homens”, teremos: 1.800 contratados, com 65 óbitos, em 1908; 2.270 contratados, com 428 mortos, em 1909. Somando 1908, 1909 e 1910 até outubro, são ao total 806 óbitos. Isto é mais do que 25% dos 941 homens de Collins que perderam as vidas.

No entanto, era preciso a edificação de um complexo hospitalar articulador e centralizador do saber médico-sanitário que utilizasse a disciplina, já disseminada ao longo da linha férrea, como instrumento de poder para o tratamento intensivo e ideal da manutenção da saúde do trabalhador.

5.2.1 Candelária: hospital e cemitério

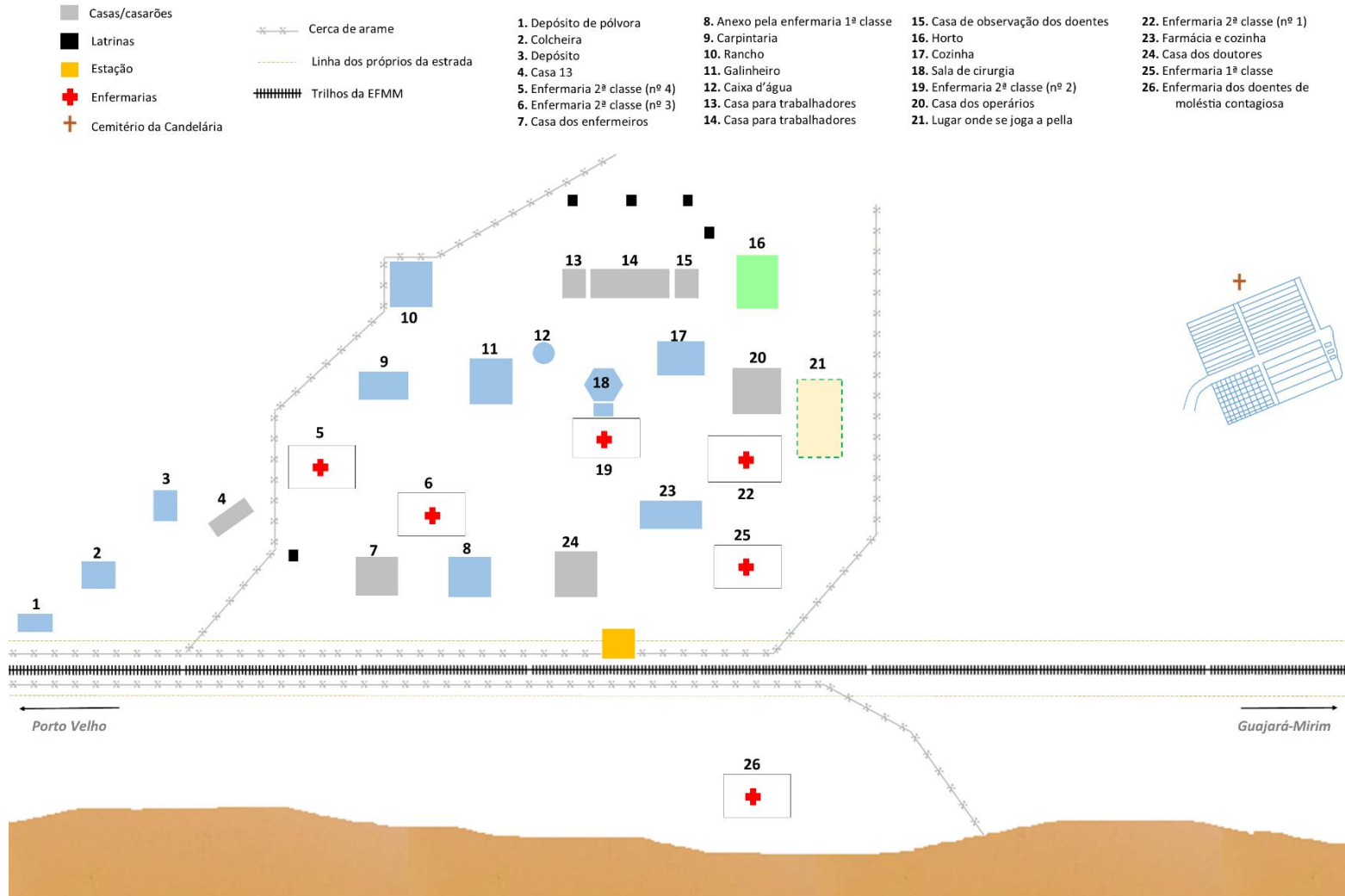
Nas considerações de Nogueira (2015), a partir do segundo semestre de 1907, a empreiteira construtora da Madeira-Mamoré vai continuamente articulando a instalação de uma estrutura provisória para internar os trabalhadores doentes da ferrovia. Estas informações passaram a ser registradas desde a emissão dos relatórios oficiais quinzenais da Candelária a partir de novembro de 1907 (SOARES, 2006, p. 79). Esse 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 (NOGUEIRA, 2015, p. 89) e, gradativamente, ser construído o complexo da Candelária.

Conforme observa Soares (2006, p. 78), até 1907, antes da chegada de Shivers, o primeiro médico enviado para a construção, “charlatães”, “curandeiros” e “médicos ambulantes” atuavam na região explorando a população e trabalhadores ao cobrar preços exorbitantes para tratamentos e medicamentos sem valor e comprovação científica. Ainda nos meses iniciais da construção, esses “médicos ambulantes” fizeram propaganda contra a instalação de um hospital por parte da Companhia devido à concorrência que causaria com seus serviços.

O complexo, estrutura destinada para o sistema sanitário, distava a dois quilômetros do complexo central de administração da ferrovia, em Porto Velho (*ver mapa 4*).³⁶⁵

³⁶⁵ Adaptação da planta do hospital da Candelária feita pela autora a partir do documento presente na tese de Mara Genecy Centeno Nogueira (2015): MADEIRA-MAMORÉ RAILWAY. *Planta mostrando a posição relativa das casas, os caminhos e o cemitério no hospital da Candelária*. 1909. Cópia fiel da cópia da planta feita em 1998. Os tamanhos das estruturas, distâncias e localizações foram baseadas visualmente pela planta original de modo livre, sem precisões.

MAPA 4. PLANTA DO COMPLEXO DA CANDELÁRIA, COM LOCALIZAÇÃO DO HOSPITAL, DEPENDÊNCIAS E CEMITÉRIO EM 1909.



Além do hospital e cemitério da Candelária, pontos de referência do complexo, a também denominada Vila Candelária era composta por mais quinze edificações que Oswaldo Cruz, em relatório (1910, p. 17), divide como: residência dos médicos (*ver mapa 4, nº 24*), residência dos enfermeiros (*ver mapa 4, nº 7*), enfermaria dos doentes de 1ª classe (*ver mapa 4, nº 25*), enfermaria de cirurgia e sala de operações (*ver mapa 4, nº 18*), quatro enfermarias de 2ª classe (*ver mapa 4, nº 5, 6, 19, 22*), farmácia e depósito de alimentos (*ver mapa 4, nº 23*) e cozinha (*ver mapa 4, nº 17*).

Não identificamos outros espaços citados pelo médico nas informações da planta do complexo hospitalar de 1909, como: residência do médico-chefe, dormitório dos empregados e quarto de autópsias, refeitórios dos empregados, dormitório dos empregados, assim como não identificamos se os espaços referidos por Cruz como “isolamento para doentes de febre amarela da 2ª classe e um isolamento para tuberculosos” constituem o mesmo edifício de enfermaria de doenças contagiosas (*ver mapa 4, nº 26*).

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 inda não o são algumas habitações de operários em Porto Velho o que constitui falta bem sensível”, apesar de teoricamente não permanecerem muito tempo nessa instalação, uma vez que ficavam no aguardo para serem transferidos para um hospital de Manaus que possuía contrato com a Companhia para receber seus doentes.

Com 250 leitos, o complexo possuía outras dependências presentes em sua área, como uma quadra de tênis (*ver mapa 4, nº 21*) e um pomar (*ver mapa 4, nº 16*), de onde eram retiradas partes da alimentação dos doentes e funcionários (NOGUEIRA, 2015, p. 417). O estábulo, com criação de vacas, algumas galinhas e porcos, era destinado a complementar o regime alimentar dos doentes internados no hospital.

Segundo relatório de Oswaldo Cruz (1910, p. 21), a alimentação dos doentes era feita a cada 2 horas e constava de leite, cacau, macarrão, batatas, carne fresca, pão, leite e caldo como dieta básica, além de dietas especiais de acordo com o caso clínico. 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, onde 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”.³⁶⁶

Sobre as enfermarias, Cruz (1910, p. 18) observou que a enfermaria da primeira classe tinha uma divisão para doentes de categoria superior, e dois quartos telados para o isolamento dos “amarélicos” (*ver imagem 31*).



IMAGEM 31. Enfermaria no hospital da Candelária (1909-1910). Nas anotações de Dana Merrill, trata-se do “interior da ala americana na Candelária”, o que podemos considerar a enfermaria de 1ª classe descrita por Oswaldo Cruz. Foto nº 073. Fonte: Merrill (1911).

Entre 1909 e 1910, consta apenas uma enfermaria de 1ª classe, enquanto há quatro enfermarias para segunda classe. O número maior de enfermarias de segunda classe aponta para a alta demanda de tratamento de saúde dos trabalhadores – como operários e demais não considerados 1ª classe – comparada aos casos de adoecimento e tratamento da 1ª classe. Além dessa distinção por classe/função de trabalho, percebe-se 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 imagem 32*).

³⁶⁶ Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909, edição 1954.



IMAGEM 32. Enfermaria coletiva no hospital da Candelária (1909-1910). Nas anotações de Dana Merrill, trata-se do “interior da ala nativa na Candelária”. Foto nº 277. Fonte: Merrill (1911).

Apesar da diferenciação, consta que todos os ambientes dentro do complexo possuíam mosquiteiros suspensos pelo dia e soltos ao entardecer e eram pintados a óleo. Existiam salas destinadas a operações sépticas e de odontologia, “gabinete de esterilização do material cirúrgico com o necessário aparelhamento”. Mas o distanciamento da enfermaria de moléstias contagiosas é nítido (*ver mapa 4, nº 26*): 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).

Sobre as habitações, vê-se nas casas novamente a divisão por funções de trabalho dos médicos (*ver mapa 4, nº 24*), casas dos enfermeiros (*ver mapa 4, nº 7*), casa para “trabalhadores” (*ver mapa 4, nº 13 e 14*) e casa dos “operários” (*ver mapa 4, nº 20*). Na ocupação do espaço não há uma organização entre moradias e espaços hospitalares; edifícios de habitação coexistiam próximos a enfermarias, corroborando para uma ideia

de controle e observação. Em 1910, por exemplo, os primeiros exames para admissão dos doentes eram realizados na casa dos médicos.

A arquitetura das edificações da Candelária, mais do que o objetivo de ser vista, permite o controle no interior e a visibilidade de seus pacientes e trabalhadores: “agir sobre aquele que abriga, dar domínio sobre seu comportamento, reconduzir até eles os efeitos do poder, oferecê-los a um conhecimento, modificá-los.” (FOUCAULT, 1999, n.p). Dentro desse “dispositivo arquitetural”, o destino de todos, médicos, enfermeiros, trabalhadores e demais pacientes estão interligados: quando Foucault (1999) analisa a arquitetura do Panóptico, um edifício de vigilância interligado com os sujeitos em observação e recuperação, interroga: “fechado como está no meio desse dispositivo arquitetural, o diretor não está comprometido com ele?”.

Foucault (1999) destaca os pontos desse tipo de estrutura em seus estudos sobre a sociedade francesa: são as aberturas, as passagens, as transparências do “hospital-edifício” que se organiza como instrumento de ação médica. Os movimentos são visíveis pelos corredores abertos e telados e nas enfermarias coletivas; uma vez facilitada a visão e o controle do que ocorre ali, deve-se promover registros constantemente anotados a fim de “permitir que se possa observar bem os doentes, portanto, coordenar melhor os cuidados”. No hospital, enfermarias, salas de cirurgia e demais espaços clínicos, desenvolve-se a disciplina médica na localização de cada trabalhador, no exame e na classificação entre vivos, doentes e mortos.

A sala de cirurgia (*ver mapa 4, nº 18*) interligada à enfermaria possuía a estrutura de um hexágono, com grandes janelas que permitiam não somente a entrada de toda iluminação solar necessária para a realização de procedimentos cirúrgicos, mas também proporcionar a todos a visibilidade do saber científico em sua maior expressão. (*ver imagem 33*).



IMAGEM 33. Exterior da sala de cirurgia do hospital da Candelária. (1909-1910). Foto nº 808. (1909-1910) Dana Merrill. Fonte. Brasiliana Fotográfica Fundo Belisário Penna.

Essa medida arquitetônica era a expressão do esquema panóptico estudado por Foucault (1999), em que se tem uma multiplicidade de indivíduos a que se deve impor uma tarefa ou comportamento através da ideia de constante vigilância.

Essa estrutura se estendia para o serviço clínico fora do complexo, com uma assistência médica exercida nos seguintes pontos do trabalho, segundo consta no relatório de Cruz (1910, p. 21): “(1) sobre a linha: construção e exploração; (2) nos portos do rio junto aos varadouros do Caldeirão e Girão; (3) em Porto Velho; (4) a bordo do navio Madeira-Mamoré, que transporta o pessoal do porto de Itacoatiara a Porto Velho; e (5) nos pontões de Itacoatiara”, além da presença nas zonas de construção, locação e exploração da linha e nos acampamentos.

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, medicados e tratados. As funções dos médicos que residiam nos acampamentos e os que residiam na Candelária eram flexíveis e, assim como outros cargos de trabalho em torno da ferrovia, também eram passíveis de transferências,

neste caso, sinal de uma trégua do trabalho mais intenso que era realizado nos acampamentos.³⁶⁷

Nas palavras do médico Carl Lovelace (1909), de um hospital primitivo, “considerado uma câmara de torturas para mendigos”, o hospital da Candelária foi se transformando e ganhando respeito “como um santuário de saúde, ardentemente procurado na hora da dor e guardado em grata memória” (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, com enfermarias vigiadas e percorridas várias vezes ao dia.

Até 1910, esta 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. O registro da qualidade da equipe também foi feito por parte de empregados da Companhia:

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.³⁶⁸

Essa valorização e reconhecimento do trabalho dos médicos ocorria tanto por parte de trabalhadores atendidos, como da região, uma vez que esses médicos gradualmente passaram a atuar não somente no hospital da Candelária e serviços da ferrovia, mas nas comarcas vizinhas.

Um desses médicos, Willian Emrich, foi descrito como “muito popular” e “simpático”, “falava pouco o português, mais o castelhano (...) não fumava, mas gostava muito de uma palestra entre um *Whisky* ou uma *Beer*” e mantinha seu vínculo com os moradores de Porto Velho, onde costumava “visitar os seus amigos” (FERREIRA, 1969, p. 41-42). Emrich atuou para a Companhia e Porto Velho, onde integrou como vice-presidente o diretório executivo da *Liga Pró-Saneamento do Rio Madeira e seus afluentes*. Nos serviços médicos da Candelária, atuou em três momentos. Na terceira vez,

³⁶⁷ “Dr. Walsh foi transferido para Candelaria. Dr. Marsteller, que esteve no Track Camp [Acampamento] nos últimos meses, aliviando-o em Porto Velho”. Menção Pessoal. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910.

³⁶⁸ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910.

em 1918, substituiu o médico Allen Walcott na direção do hospital e depois foi substituído pelo médico inglês Hughes.³⁶⁹

Nas enfermarias, por um curto período fez-se a assistência com enfermeiras mulheres, experimento que não foi bem avaliado pelos empreiteiros da construção que se viam limitados pelas constantes dissoluções dos contratos, reajustando o foco para predominantemente trabalhadores homens.³⁷⁰



IMAGEM 34. Corpo médico e de enfermeiras norte-americanos do hospital Candelária. (1909-1911). A terceira mulher da esquerda para a direita é referida como enfermeira-chefe Smith. Sentado, um índio Caripuna que recebeu tratamento da equipe médica. Foto nº 1171 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.

³⁶⁹ *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1918, edição 00116; *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1919, edição 00201. Nas fontes encontramos a grafia “Emrich” e “Emerick”. Utilizaremos “Emrich” conforme Kravigny (1940) citou na lista de empregados da ferrovia Madeira-Mamoré.

³⁷⁰ Relembramos: “O experimento de ter enfermeiras foi tentado, mas elas eram casadas e levadas tão constantemente que foi votado um fracasso” (A vida em um acampamento de ferrovia. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910).

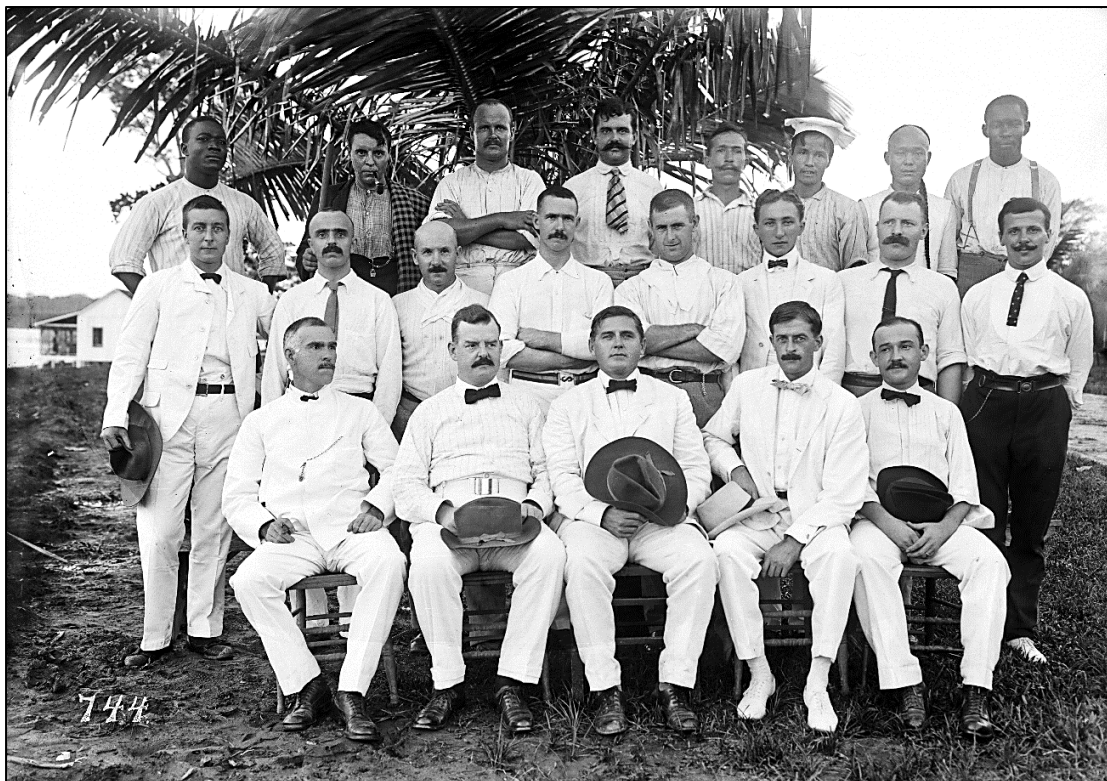


IMAGEM 35. Auxiliares, cozinheiros, enfermeiros e médicos da Candelária. (1909-1910). O grupo era composto pela diversidade de funções de trabalho na estrutura hospitalar e pela multiplicidade étnica (como na última fileira de homens, de baixo para cima). Foto nº 744 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.

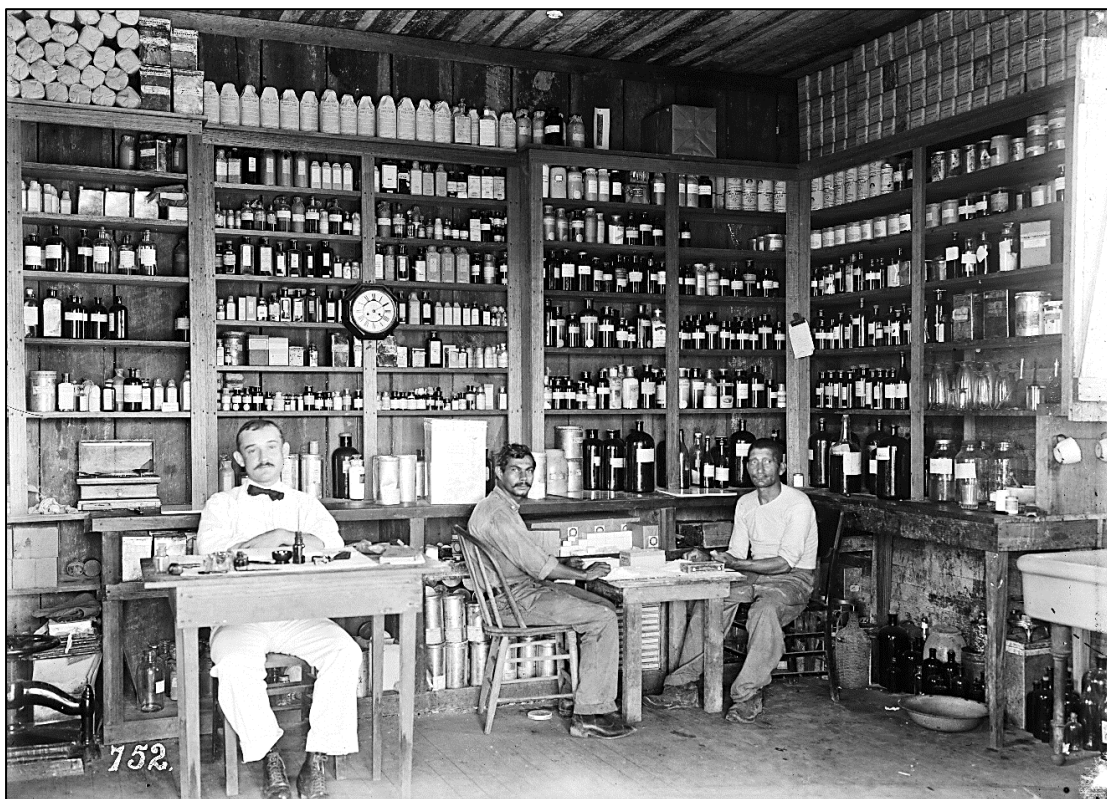


IMAGEM 36. Dispensário ou farmácia do hospital da Candelária. (1909-1910). No registro, além do empregado responsável pelo dispensário (primeiro da esquerda para direita), dois homens com vestes desgastadas estão sentados atrás manipulando objetos e remédios do dispensário exercendo alguma atividade auxiliar. Foto nº 752 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.

Na composição das imagens 34 e 35, é perceptível do ponto de vista do poder/saber médico uma disposição dos sujeitos de acordo com a hierarquia. Na imagem 35, os “superiores” seriam os que têm prioridades em, confortavelmente, sentar-se em cadeiras, sendo rodeados por trabalhadores de “menor” destaque/hierarquia. A contar da primeira fileira de homens sentados, apenas na terceira e última fileira encontramos uma multiplicidade étnica (e, acreditamos, de funções de trabalho). No caso da imagem 34, é significativo que os médicos e enfermeiros, brancos, anglo-saxões, estejam em pé e o paciente, indígena Caripuna, esteja sentado ao chão. Dentro dessa configuração, uma possível leitura é a de que os “civilizados” afirmam sua posição de superioridade ao promoverem o “bem” aos “pobres coitados selvagens”, ressaltando em alguma medida, a própria noção do “progresso” expressa pela construção da ferrovia nas terras inóspitas da Amazônia.³⁷¹

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 como era realizado em outras funções (*ver imagem 36*).

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, para que no dia seguinte pudesse levar e distribuir: “na realidade, os responsáveis [capatazes] pediam muitos remédios, mas o doutor entregava somente quinino e sulfato de sódio” (BOUZAS, 1950, p. 41). Ainda segundo Bouzas, os doentes

³⁷¹ Este registro fotográfico feito por Dana Merrill tem sido discutido sob múltiplos ângulos, como os estudos decoloniais. Na literatura, Antônio Cândido da Silva abordou a relação dos indígenas caripunas com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré através do romance *Diaurí*. A partir de representações ficcionais de personagens Pitt e o médico Lovelace, o autor aprofunda na literatura a relação entre duas diferentes culturas através do episódio narrado por Manoel Ferreira (2005, p. 242) e outros autores, segundos os quais o índio caripuna após ter sido encontrado machucado e foi tratado pelo médico chefe do hospital da Candelária, Lovelace, ganhando uma prótese após ter a perna amputada. Com isto, nossas análises sobre a fotografia estão fundamentadas na observação deste episódio, “que levanta a hipótese de uma suposta amizade entre os americanos e os indígenas” (CARNEIRO, ROCHA & SILVA, 2020, p. 70), como estabelecimento simbólico da dominação colonialista: Pitt é o nome determinado pelo corpo médico, imprimindo uma nova identidade para reconhecer o indígena, mas sem realmente conhecê-lo; Pitt, com a ajuda médica, torna-se exemplo de superação/inspiração para os demais e propaganda da estrutura médica, é valorizado ao ganhar lugar na fotografia por representar o êxito da ciência e importante mediador pacífico entre os caripunas e a presença do empreendimento da Madeira-Mamoré. E ainda assim, ele é o único a permanecer no chão, enquanto os demais estão em pé.

com casos mais graves não eram visitados pelo médico: era dado ao ajudante papeletas para registrar e encaminhar o ingresso do doente ao hospital.³⁷²

Conforme Ferreira (1969), com o internamento no hospital, os médicos acompanhados dos enfermeiros ou enfermeiras visitavam as enfermarias três vezes ao dia. No plantão do encarregado da enfermaria, feito dia e noite, era controlado por um relógio, de modo que qualquer ocorrência de anormalidade era comunicada por telefone aos enfermeiros.

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 devido a doenças contagiosas. 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”.³⁷³ Nestes pavilhões eram isolados também os provenientes dos portos do Pará e Manaus que ficavam sob observação.

Nos relatos de Cruz (1910), à medida que os enfermos chegavam, seja a partir do carro-enfermaria – que chegava ao hospital da Candelária às 17:30h ou 18 horas –, por conta própria, ou levados por outros sujeitos, estes doentes eram recebidos pelos médicos, examinados e enviados para as enfermarias de 1ª ou 2ª classe.

Pela noite, mais um exame era realizado e então iniciava-se o tratamento e alimentação. 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, estriçnina -
 Pois enquanto há vida há esperança.
 Número cinco recebe “poco” uísque,
 E o número nove também
 Não faz diferença o que você tem,
 Eles "atiram em você" com quinino.
 – *Hypo Dermic*.³⁷⁴

³⁷² Em tradução livre: “O diagnóstico era invariável: “Fulano de tal, trabalhador da *cuadrilla* tal, enfermo de impaludismo” (BOUZAS, 1950, p. 41)

³⁷³ Desempenhou a função de enfermeiro do carro hospital Jesse Albuquerque, natural de Garanhuns, Pernambuco. (FERREIRA, 1969, p. 58).

³⁷⁴ Um lamento da candelária. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 3, 21 jan. 1911.

O alinhamento do relatório de Oswaldo Cruz com os interesses de produtividade da empresa nos possibilita enxergar como tendencioso os elogios dados pelo sanitarista à capacidade dos médicos atuantes no hospital da Candelária. Segundo Dante Ribeiro Fonseca, 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 mesmo bestializado já nosso conhecido (FONSECA, 2017, p. 197).

O relatório de Oswaldo Cruz elege a parte de Porto Velho (a dita “cidade-empresa”) como ponto de referência para o controle sanitário – e social –, juntamente com o hospital da Candelária, em detrimento da povoação de Santo Antônio. Os elogios à ciência, recursos e ao corpo médico reforçam a estrutura sanitária idealizada que garantiria a produtividade do trabalhador e os avanços na construção da linha férrea como elemento de avanço civilizacional sobre a região. 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 “Não faz diferença o que você tem, Eles ‘atiram em você’ com quinino”, a culpa sobre as variações de eficiência da estrutura médica recaía no trabalhador.

Segundo 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 de implementação e atuação do serviço da Candelária como mecanismo de recuperação da saúde do trabalhador acometido por “acidentes” e “doenças” resultantes de sua condição de trabalhador. Apesar de Hugo Ferreira relatar que todo trabalhador era internado e assistido no hospital, “sem distinção de categoria”, o relatório de Cruz (1910), a planta do complexo hospitalar e autores como Manoel Ferreira (2005) e Evandro Lopes (1995) evidenciam alas divididas não somente de acordo com os casos, mas também pelas funções dos trabalhadores na divisão hierárquica do trabalho.

O serviço médico no hospital da Candelária foi descrito por Cruz (1910) como acessível para “todos os doentes que o procuram diretamente, sendo mesmo admitidos gratuitamente certos doentes graves da circunvizinhança não empregados na construção da estrada” (CRUZ, 1910, p. 20), além de ser gratuito. Esta medida, com o passar dos

anos, foi um ponto revisto pela administração da empresa antes mesmo da conclusão da ferrovia:

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.³⁷⁵

Em 1911, a notícia nos aponta que nem todos os casos de doença em Porto Velho eram atendidos pelo hospital da Candelária, apesar da disponibilidade expressa sobre o médico Fitch em aceitar casos de necessidade. O hospital havia sido instituído para suprir as necessidades de garantia de produtividade do trabalho relacionado à construção da ferrovia e de manutenção da vida do seu conjunto de trabalhadores, e não primeiramente para sanear a comarca de Porto Velho. Desde que estes empregados e operários estabelecessem vínculo ativo com a empresa construtora, poderiam ser atendidos no hospital da Candelária sem exceção; os que haviam sido dispensados ou abandonaram o trabalho ficavam por conta própria.³⁷⁶

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 apenas os membros da comunidade que pudessem pagar. Como constata Vital (2011, p. 124), as estadias no hospital custavam entre 15\$000 e 20\$000, e diante desse cenário o superintendente de Porto Velho, Guapindaia, denunciava em seu último relatório no cargo que, “ao dar entrada na Candelária, a ‘clássica’ primeira pergunta a ser feita era: ‘quem é seu fiador?’”. Aqueles que não eram trabalhadores da ferrovia, parentes destes ou não tinham condições financeiras, procuravam então os serviços regionais de médicos como Jayme Pereira e Joaquim Tanajura.³⁷⁷

³⁷⁵ Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 3, n. 2, 14 jan. 1911.

³⁷⁶ Entre as exceções, temos o caso de um índio Karipuna que surgiu, sozinho, em péssimas condições de saúde e com um grande ferimento na perna direita próximo à linha férrea e que foi levado por outros trabalhadores ao hospital da Candelária para realizar seu tratamento: “Foi preciso amputar a sua perna e importar dos Estados Unidos um aparelho ortopédico em substituição ao membro extraído. Alguns anos depois, o índio retornou à sua aldeia. Depois de alguns dias, o Karipuna Pitt voltou ao acampamento de trabalhadores com outros quatorze índios também doentes em busca de auxílio” (SOARES, 2006, p. 147). O índio ficou conhecido pelo corpo médico como “Karipuna Pitt”, também expressão da “benevolência” do corpo médico norte-americano, de seu conhecimento e aparato científico em proporcionar “progresso” para a região.

³⁷⁷ História Antiga. Coluna escrita por Eron Penha de Menezes. *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1984, edição 15049.

Muitos doentes de povoações existentes 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, com o tempo, tornou-se referência de centro hospitalar na região. Era comum que a Superintendência Municipal intercedesse por quem ela se referia como “indigentes”, ao requisitar tratamento no hospital mantido pela Companhia a quem chegava “implorando a caridade ou deixados ao acaso á chegada dos trens”.³⁷⁸

Entre os pacientes da Candelária que supostamente tinham condições de custear os serviços do hospital, identificamos comerciantes de Porto Velho, como o português Amaro Rosas, proprietário da casa comercial Casa Phenix; os que exerciam funções de trabalho ligadas à Companhia, mas não à ferrovia, como o serviço de embarcações da *Amazon River*, como o funcionário Manoel de Oliveira Campos; militares e políticos da região, abrangendo desde o alto Madeira até países circunvizinhos, como o tenente do exército boliviano Angel Autezana;³⁷⁹ e empregados e operários da ferrovia Madeira-Mamoré:

Falleceu hontem no hospital da Candelaria, apoz três mezes de atrozes soffrimentos, o sr. José Rodrigues Cardoso, empregado no trafego da Madeira e Mamoré. O extinto, geralmente estimado nesta região, era solteiro, natural da Parahyba do Norte e contava 25 annos de idade. Pertencia ao Tiro de Guerra de Porto Velho, sendo cabo de esquadra de sua companhia de guerra. Enterrar-se-á hoje ás 9 ½ no Cemitério dos Innocentes.³⁸⁰

O registro do falecimento do trabalhador José Rodrigues Cardoso evidencia a inserção do trabalhador em círculos sociais da cidade de Porto Velho, como a comunidade do Tiro de Guerra. Esse seu vínculo social, condições econômicas e função de trabalho como operário no tráfego da ferrovia podem estar relacionados ao enterro ocorrer no cemitério dos Inocentes, no território de Porto Velho, e não no cemitério da Candelária.

Interação que trazia problemas sanitários. A Companhia também 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

³⁷⁸ “(...) evitando o quadro triste que muitas vezes se nos offerece pelas ruas, na exposição de doentes ulcerosos, cujas chagas commovem ao coração.” (Assistencia publica. *Alto Madeira*, Porto Velho, 25 de maio de 1919).

³⁷⁹ Enfermos. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 mar. 1919; Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 abr. 1918.

³⁸⁰ Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 2 de maio de 1918.

disseminassem as doenças no centro de operações da Madeira-Mamoré. Essa medida não era feita com dificuldade, uma vez que o complexo da Candelária possuía como elemento divisor uma cerca de arame delimitando os limites da área sanitária.

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 do Rio de Janeiro, pessoas que ficavam entregues à sua própria morte.

Visto à época como uma instituição que atuava como um centro de disciplina sanitária e higienista em prol do trabalho e, conseqüentemente, do progresso da ciência em regiões tropicais, o complexo da Candelária 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 a criação do Instituto Beneficente. O paternalismo, especificamente a edificação do complexo da Candelária, como instrumento de dominação da Companhia evidencia que essa dominação não conseguiria se manter se fosse exclusivamente pautada na repressão, violência, coerção e opressão.

Assim, o hospital se configura como local de cura, assistência, produção do saber científico e espaço de manutenção do operariado para devolvê-los o mais rápido e mais aptos possível ao trabalho.

5.2.2 Serviço sanitário regional

Simultaneamente à implantação do processo de planejamento e da estrutura sanitária organizada pela Companhia, estavam em curso outros movimentos de tentativa 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.

O conjunto de expedições conhecido por Comissão Rondon engloba a *Comissão Construtora de Linhas Telegráficas de Mato Grosso ao Amazonas*, realizada entre 1907 a 1915, e a expedição *Roosevelt-Rondon*, de 1913 a 1914, chamadas em síntese de

Comissão Rondon por terem sido lideradas pelo Marechal Rondon, sendo que a referência da nomenclatura remete a Theodore Roosevelt, ex-presidente dos EUA que, dado seu interesse pela região, após deixar a presidência acompanhou o marechal brasileiro em parte da expedição a convite do governo brasileiro. Não aprofundaremos nos detalhes e trajetórias que estas expedições desempenharam na região Norte, mas vejamos como os aspectos sanitários partiam de ações diferentes, impulsionados por objetivos diferentes, porém articulados ao eleger a saúde como principal elemento de controle, civilidade, progresso e eficácia do trabalho.

Para Vital (2011), o legado das expedições que configuram a Comissão Rondon ultrapassa o que havia sido planejado pelo governo brasileiro: 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. Tanajura estava empenhado em dar atenção e construir uma imagem distinta e positiva sobre a região que não se enquadrava no complexo ferroviário de modernidade e progresso científico. Portanto 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 acendia politicamente.

Joaquim Tanajura havia participado, como médico, de um sistema sanitário imposto nas expedições da Comissão Rondon que muito se assemelhava às medidas sanitárias que foram propostas por Oswaldo Cruz para a construção da Madeira-Mamoré, até mais severas, o que, então, neste ponto se diferenciavam.³⁸¹ Nas expedições da Comissão Rondon, a hierarquia e disciplina militar aliada com os cuidados médicos incluíam castigos físicos: “os médicos militares, por estarem na linha de frente da expansão imperialista, ganham proeminência ao se debruçarem sobre o problema das doenças ditas tropicais (...) como forma de consolidar o poder das metrópoles nas zonas tropicais” (VITAL, 2011, p. 24).³⁸²

³⁸¹ A atuação de Joaquim Tanajura como médico na Comissão Rondon foi a mesma que os médicos Arthur Neiva, Carlos Chagas e Oswaldo Cruz desempenhavam pelo Instituto Oswaldo Cruz no interior do país, participando do canteiro de construção das ferrovias, com a especialidade ou no ramo da moderna medicina tropical.

³⁸² Durante sua administração política à frente de Santo Antônio, Tanajura desempenhou um ativo papel de buscar construir uma nova imagem para a vila que não fosse a de epítetos de uma região inabitável, insalubre, ou “matadouro humano”, chamando atenção do poder público através da imprensa. Na

De sua superintendência em Santo Antônio para superintendente de Porto Velho, Joaquim Tanajura buscou auxílio da empresa nos serviços sanitários já existentes na cidade. Nos anos em que o vírus da Influenza assolou a região, medidas sanitárias foram tomadas conjuntamente entre as autoridades sanitárias locais e os médicos do hospital da Candelária para promover a observação e acompanhamento dos enfermos visitas domiciliárias, organização do Posto de Observação e adoção de medidas profiláticas. Assim a Companhia montou um serviço especial denominado “cordão sanitário” com guardas de policiamento particular da empresa.³⁸³

No combate contra a disseminação da gripe, o governo do Estado do Amazonas destinou verba para a Companhia instalar um hospital para isolamento dos gripados em Porto Velho, já que possuía um aparato científico composto por médicos, enfermeiros e laboratórios. De modo que a Companhia, pela gerência geral e corpo médico da Candelária, colaborou com as autoridades da região nas medidas de prevenção, contenção e tratamento dos infectados da gripe.³⁸⁴

Dessa forma, Tanajura reconhecia a importância singular do hospital da Candelária, apontando-o como modelo que servia de base para a implementação de medidas sanitárias na região: “A assistência medica é ali prestada com competência e carinho”.³⁸⁵ O reconhecimento, porém, não o impedia de considerar que as medidas sanitárias do complexo ferroviário eram limitadas apenas para um pequeno conjunto da localidade. 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 não apenas como um fator de eficácia do saneamento, mas pelo funcionamento de um outro setor para atender os enfermos que não eram abarcados ou inflavam o hospital da Candelária, visto que nos casos de epidemias as fronteiras entre

concepção de Schweickardt (2011), essas metáforas significavam a tentativa de representar a realidade e, simultaneamente, algo que os cientistas e a medicina tropical desafiadas desejavam transformar.

³⁸³ A influenza hespanhola. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 dez. 1918.

³⁸⁴ Notícias de Manaos. *Alto Madeira*, Porto Velho, 1 de maio de 1919.

³⁸⁵ TANAJURA, Joaquim Augusto. Obra Salvador. *Alto Madeira*, Porto Velho, 13 jun. 1918.

Porto Velho e Santo Antônio eram imediatamente fechadas, impedindo que muitos dos habitantes de Santo Antônio e os moradores de Porto Velho que não estavam ligados à ferrovia fossem sobrecarregar o funcionamento do hospital e disseminar as doenças epidêmicas, que trariam um alto custo econômico e de vida para os serviços da Companhia.

Uma outra medida tomada por Tanajura foi mobilizar a região e conseguir 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 1918.³⁸⁶ Segundo Vital (2011), estas ligas possuíam o intuito não somente de fomentar discussões a respeito dos quadros de doença e saúde no desenvolvimento social, político e econômico, a nível nacional e regional, congregando diversos membros intelectuais como médicos, políticos, militares, engenheiros; mas também angariar recursos para os casos de ajuda no serviço sanitário.³⁸⁷

A Liga expressava seu desejo de trabalhar em consonância com as forças políticas, administrativas e econômicas da região, como a Companhia Madeira-Mamoré, mas para uma atuação a nível regional, o que era constantemente desafiador: “Tudo é muito difícil mas é preciso ‘não esmorecer, para não desmerecer’ e, com a insistência vou vencendo a indiferença do meio” (TANAJURA *apud* VITAL, 2011, p. 130). O “não esmorecer, para não desmerecer” consistia no lema da *Liga Pró-Saneamento do Rio Madeira*, inspirado em Oswaldo Cruz, mas nesta frase proferida por Joaquim Tanajura exprime mais do que uma luta em nome da ciência e sanitarismo para que não haja desmerecimento da região, exprime a importância da articulação de um sistema sanitário eficaz para garantir a produtividade do trabalhador e conseqüentemente o desenvolvimento econômico.

Para Joaquim Tanajura, os aspectos negativos que considera 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

³⁸⁶ A Liga Pró-Saneamento do Rio Madeira era composta pelos fundadores: Joaquim Augusto Tanajura, Moysés H. Serfaty, Alencarliense Fernandes da Costa, Arthur Napoleão Lebre e João da Silva Campos, a maioria pertencente à elite política e econômica do Alto Madeira, além de representantes de alguns setores da Madeira-Mamoré. Destes, por exemplo: Moysés H. Serfaty, comerciante; Arthur Napoleão Lebre, político e sucessor de Joaquim Tanajura, no segundo mandato em Porto Velho (1923-1925); João da Silva Campos, engenheiro e geógrafo.

³⁸⁷ O gerente geral da Companhia Madeira Mamoré Railway, W. J. Knox Little, também era membro da Liga Pró-Saneamento do Rio Madeira e seus afluentes, eleito como membro da “Comissão Honorífica” (Notícia. *Alto Madeira*, anno III, n 205, 8 maio 1919, p. 01).

empreende, às miragens fantásticas de lucros porvindouros. No que respeita a higiene, faz por ali a vida do acaso e, ha muita ignorância supersticiosa, ele junta o efeito da depressão moral que lhe abate o animo, à lembrança sempre terna dos antigos penares e dos seres carinhosos que demoram longe. 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 adocece, transmutando-se esse quadro ás 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, da mesma forma podemos caracterizar as experiências de trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré. Em ambos os casos, há a insistência em culpar a selva amazônica como causadora maior dos infortúnios do homem e obstáculo para o progresso, e não os mecanismos de exploração de trabalho que primordialmente causam a apatia ao trabalhador.

O consumo do álcool, questão constantemente retomada, além de potencializar conflitos e desordens, interfere na saúde física e mental do trabalhador. As “dores e aflições” do adoecimento causado pelo abuso do álcool são sugeridas em notas informativas no *Alto Madeira*, jornal fundado por Joaquim Tanajura. Sob o título de “Leiam os alcoolatras”, o jornal comenta que de Viena, na Áustria, demonstraram 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.”³⁸⁸

Esse tipo de publicação nos faz pensar que havia outras formas de se propagar medidas profiláticas para o conjunto de trabalhadores dentro e fora do complexo ferroviário, principalmente em Porto Velho.

O superintendente e médico Joaquim Tanajura, como vimos, era também o administrador e fundador do jornal *Alto Madeira*, voltado para os assuntos de interesse da região. Relembramos que o órgão da imprensa funcionava simultaneamente como uma real extensão do poder público, uma vez que leis, decretos, resoluções e atos oficiais eram divulgados quase que exclusivamente pelo jornal – em alguns casos, os documentos oficiais eram disponibilizados para consulta na sede de impressão do próprio jornal.

Redigido a partir da observação das questões consideradas pertinentes da sociedade, o jornal era um significativo meio de vigilância, conscientização e disseminação dos assuntos de interesse da superintendência. Além de ser um instrumento

³⁸⁸ Leiam os alcoolatras. *Alto Madeira*, Porto Velho, 22 de maio de 1919.

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. Deste modo, o combate ao álcool do ponto de vista do “convencimento médico” vinha como mais uma justificativa para a proibição de seu consumo no interior da Companhia, implementada como medida coercitiva de controle social dos trabalhadores pela empresa, conforme visto no capítulo anterior.

Assim, as medidas profiláticas antes recomendadas em relatórios médicos de linguagem técnica e voltada para os órgãos de poder – empresas construtoras e governo brasileiro – juntam-se às medidas que podem ou não se apresentarem diretamente como uma imposição, mas que estão dissolvidas em anúncios e notícias que se repetem nas edições do *Alto Madeira* e caracterizam uma sociedade, até ao menos 1919, preocupada em manter a ordem sanitária. É neste sentido que identificamos anúncios de espaços e clínicas médicas que ofereciam seus serviços e anúncios de produtos e remédios para a profilaxia de doenças contagiosas e controle do corpo.

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 – não sabemos, porém, se mais em conta ou não.

O médico Mendonça Lima, formado pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro e delegado de higiene em Mato Grosso, realizava o “Tratamento da syphilis pelo 914, sem dôr”,³⁸⁹ assim como Turiano Meira, médico operador que além de realizar o tratamento da sífilis, realizava a “cura de ferida brava, com injeções de emético”, e que atendia na cidade de Porto Velho.³⁹⁰ O médico Jayme Pereira anunciava 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. Injeções de iodureto de sódio, salicylato de sódio e tartato emético”, além de realizar pequenas operações cirúrgicas.

³⁸⁹ Dr. Mendonça Lima. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 nov. 1919.

³⁹⁰ Dr. Turiano Meira. *Alto Madeira*, Porto Velho, 20 jun. 1918.

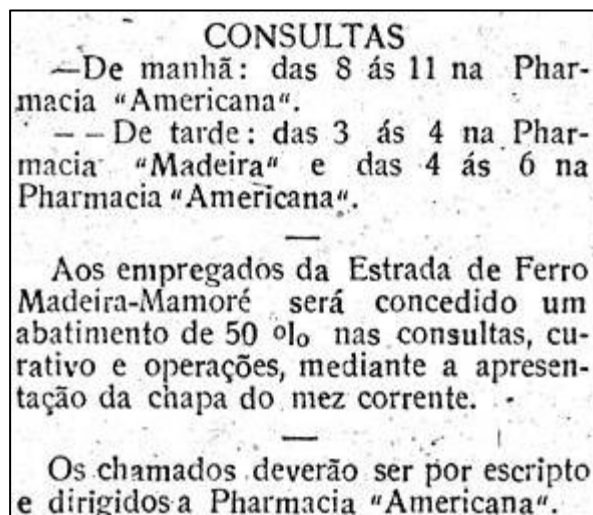


IMAGEM 37. Anúncio de atendimento do Dr. Jayme Pereira para empregados da ferrovia. Fonte: *Alto Madeira*, Porto Velho, 29 jul. 1917.

Jayme Pereira, que também atendia 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, a forma de identificação e controle dos trabalhadores, o que implica dizer que o hospital da Candelária não supria completamente as necessidades de sua comunidade trabalhadora e continuava a não atuar como clínica para o tratamento destas moléstias, como a sífilis e outras doenças sexualmente transmissíveis (*ver imagem 37*).

O *Alto Madeira* também destinou espaços para informar e orientar sobre vírus Influenza, como o texto publicado por Willian Emrich, médico da Candelária, sobre a história do vírus e quais a profilaxia e tratamento adequados.³⁹¹ O próprio superintendente, proprietário do jornal e médico Joaquim Tanajura figurava na seção de anúncios oferecendo apenas os seus serviços médicos nos consultórios e nas farmácias.³⁹²

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 – comércio, ferrovia ou qualquer outro. Nos anúncios dos serviços destes três médicos vemos o oferecimento do tratamento de sífilis sem dor, a sífilis é um

³⁹¹ A influenza. *Alto Madeira*, Porto Velho, 31 out. 1918.

³⁹² Clinica Medica do Dr. Tanajura. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 jul. 1917.

indicador de interação social, transmitida geralmente por contato sexual, que pode incluir a categoria de trabalhadores ferroviários como também englobar a sociedade porto-velhense em geral; 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 nos aparece como uma doença de consequência do trabalho, principalmente se considerarmos a manutenção de uma ferrovia; e doenças respiratórias, como a pneumonia, que já apareciam como produto das condições de trabalho na ferrovia e que continuam com alta incidência, possivelmente pelo mesmo motivo relatado por Cruz (1910), em trabalhadores que ao final do dia voltavam dos serviços pelo *trolley*, se expondo à queda de temperatura na floresta amazônica.

Identificamos considerável número de anúncios oferecendo serviço de saúde dentária, de profissionais originários de outros estados e países, que concentravam seus consultórios de atendimento em Porto Velho. Na pesquisa no periódico vimos terem se colocado à disposição Abelardo Mejia Peláez, que, por preço módico, realizava trabalhos de “ponte e corôa”, “obturações em ouro, porcelana, platina e outros sistemas”;³⁹³ o cirurgião-dentista formado no Rio de Janeiro, J. H. F. Maciel, além de serviços básicos, também praticava “todo e qualquer trabalho relativo a arte odontológica, com Esthetica, perfeição, asseio, e presteza”,³⁹⁴ e até profissionais formados no Japão.³⁹⁵

As farmácias funcionavam tanto como consultório para a atuação dos médicos, como para a venda de medicamentos. De um “grande e variado sortimento” de medicamentos³⁹⁶ eram anunciados e circulavam para a sociedade remédios para a prevenção e tratamento, que dividimos em três grupos: cuidado e prevenção do corpo, doenças respiratórias e as enfermidades que atingiam o fígado e baço.

O desinfetante “Eccalyptol composto” era anunciado para prevenir o vírus da Influenza.³⁹⁷ Os banhos também funcionavam como importantes modos de limpeza e prevenção de doenças contagiosas. Para isto, o sujeito poderia utilizar o sabão Aristolino, que combatia as doenças da pele como “Manchas, Sardas, Espinhas, Rugosidades, Cravos, Vermelhidões, Comichões, Irritações, Frieiras, Feridas, Caspas, Perda do cabelo, Dores, Eczemas, Darthros, Golpes, Contusões, Queimaduras, Erysipelas,

³⁹³ Cirurgião dentista. *Alto Madeira*, Porto Velho, 1 jul. 1917.

³⁹⁴ J. H. F. Maciel. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 mar. 1918.

³⁹⁵ Franck G. Kiyeno, cirurgião dentista graduado pela The Tokyo Dental College. *Alto Madeira*, Porto Velho, 11 dez. 1919.

³⁹⁶ Pharmacia Americana. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 maio 1917.

³⁹⁷ Eccalyptol composto. *Alto Madeira*, Porto Velho, 2 fev. 1919.

Inflamações”,³⁹⁸ considerando que parte dessas irritações e ferimentos de pele poderiam ser causadas pelos diferentes insetos e tipos de mosquitos comuns na região amazônica.

Além do sabão Aristolino, produzido no Rio de Janeiro, havia os banhos a vapor do Instituto Hydrotherapico e Sistema Luiz Küne, aplicados em domicílio, pois “As pessoas sãs se aconselha banhos a vapor e sól como preventivo contra qualquer moléstia”.³⁹⁹

Para as doenças respiratórias, uma enfermidade comum entre os trabalhadores devido à adaptação ao clima tropical com períodos de fortes chuvas e queda de temperatura ao entardecer, os anúncios de xaropes compunham as páginas do jornal. Tanto o xarope “anti-cattarral do Dr. Jayme Pereira”⁴⁰⁰ como o “Xarope de Grindelia de Oliveira Junior”⁴⁰¹ eram medicamentos destinados à cura de bronquite, tosses, rouquidão e demais moléstias das vias respiratórias, sendo o de Grindelia ainda indicado como “poderoso calmante, tônico e expectorante”.

Notoriamente, a enfermidade que mais atacava os grupos de trabalhadores durante a construção da ferrovia e a região era a malária, apesar das medidas de tratamento implementadas e da redução dos casos da doença. Como o *Plasmodium* da malária aloja-se no fígado para desenvolver seu ciclo, logo, em muitos casos, este órgão fica comprometido em alguns organismos, necessitando de cuidados constantes para manter-se sadios, ainda mais nos casos em que o tratamento fora interrompido ou não realizado como deveria ser.⁴⁰² Para as necessidades deste grupo também havia anúncios no jornal.

Mapeamos produtos como a “Água purgativa de Seber”, que propunha a cura do “paludismo, desinflama o baço e o fígado e corrige os intestinos”, também evitando e curando o vírus da Influenza (gripe espanhola).⁴⁰³ Contra a inflamação do fígado, baço e “gotas tônicas”, a “tintura anti-iterica” era preparada pelo médico Hermegildo Lopes de Campos, em Manaus, e vendida nas farmácias.⁴⁰⁴ E de formulação preparada pelo médico Jayme Pereira, o “vinho tônico e reconstituente”,⁴⁰⁵ utilizado “com sucesso em todas as

³⁹⁸ Anúncio. *Alto Madeira*, Porto Velho, 25 ago. 1918.

³⁹⁹ Banhos a vapor systema Luiz Kuhne. *Alto Madeira*, Porto Velho, 3 nov. 1918.

⁴⁰⁰ Dois remédios milagrosos. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 dez. 1917.

⁴⁰¹ Anúncio. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 mar. 1918.

⁴⁰² Além desses organismos que supomos possuírem o fígado mais sensível devido às enfermidades contraídas, um outro fator que pode influenciar na busca por remédios para o fígado e baço seja a alimentação..

⁴⁰³ Água purgativa de Seber. *Alto Madeira*, Porto Velho, 2 fev. 1919.

⁴⁰⁴ A tintura anti-iterica. *Alto Madeira*, Porto Velho, 7 mar. 1918.

⁴⁰⁵ Vinho Tônico e Reconstituente. *Alto Madeira*, Porto Velho, 16 dez. 1917.

debilidades, anemias, fraqueza das pernas, impaludismo chronic, convalescenças, suspensão e perturbações de regras, falta de apetite, etc., etc”, isto porque continha em sua composição, entre outras coisas, a quina (substância principal do quinino), ferro e arsênico.⁴⁰⁶ Apesar de não constar de forma explícita em anúncios nos jornais, o uso do quinino continuava a ser uma norma em 1920 consumida por grande parte da população de Porto Velho, ainda que “uma maior parte que se esquece e condena mesmo esse meio.”⁴⁰⁷

As ligas de profilaxia, implementação de postos e serviços médicos e disseminação de medidas profiláticas pela imprensa constituíam outros braços da disciplina médico-sanitária que abrangiam os trabalhadores da ferrovia em seu viver. Essas ações configuravam instâncias que encontram na disciplinarização da saúde uma maneira de “reforçar ou de reorganizar seus mecanismos internos de poder” (FOUCAULT, 1999, n.p). Por enquanto, não é possível mensurar a amplitude e eficiência desses instrumentos de disciplinarização na vida dos trabalhadores, mas a existência do reforço e da divulgação, principalmente pela imprensa, nos indica as questões que continuavam pertinentes na sociedade de Porto Velho a qual os trabalhadores da ferrovia integravam.

Ainda, a atuação de superintendentes, militares e médicos indica a articulação entre a estrutura política, policial e médica no controle e disciplinarização da saúde:

‘Polir’ (limpar), ‘policar’ (vigiar), ser ‘polido’ (bem educado), ‘política’ (poder) pertencem ao mesmo campo semântico e se entrelaçam no mesmo processo histórico de vigiar, inspecionar, relatar, delatar, alertar, controlar, regulamentar, proibir, intervir, constringer... (RODRIGUES, 1999, *apud* NOGUEIRA, 2015, p. 80).

Quando o serviço hospitalar da Candelária, o atendimento médico ao longo da linha férrea, as ligas nacionais e regionais em prol do saneamento, os serviços médicos disponíveis em Porto Velho, a disseminação de normas higienistas e os anúncios de remédios e tratamentos não conseguiam recuperar e manter a saúde do trabalhador, era o momento de determinar o espaço a ser ocupado na morte.

⁴⁰⁶ É preciso considerar para quem ou quais grupos eram destinados estes anúncios. Se por um lado são medicamentos anunciados para doenças que podem acometer os trabalhadores, como tétano, impaludismo, gripe, bronquite e sífilis, os produtos produzidos fora da região e os banhos a vapor de técnica inovadora parecem de maior dificuldade de acesso para uma camada de trabalhadores que tinham uma jornada de trabalho mais intensa e ordenado limitado.

⁴⁰⁷ *Alto Madeira*, Porto Velho, ano 1920, edição 00320.

O paternalismo exercido pela Companhia, em questão de sanitarismo, abrangia não apenas a tutela no centro hospitalar, mas também o “cuidado” na determinação de um espaço para os mortos, uma vez que os elevados índices de óbitos exigiram da empresa construtora a responsabilidade e organização do sepultamento dos empregados e operários para quem a medicina não foi suficiente.

Com o crescente número de mortalidade, um cemitério também denominado Candelária foi construído a 500 metros de distância do hospital, com uma trilha que os conectava em um terreno não alagável e autorizado pela empresa para o enterramento dos trabalhadores vinculados à ferrovia. (*ver mapa 4*).⁴⁰⁸

Havia uma nítida aproximação entre o hospital e o cemitério do complexo da Candelária. A autora Mara Genecy Nogueira (2015, p. 96) se pergunta que talvez esta questão tenha sido pensada visando a “comodidade dos servidores do hospital em efetuar o sepultamento” como também “uma das artimanhas do poder disciplinador instituído, que impunha vigilância ao corpo na vida e na morte.”

Há de ressaltar-se que as narrativas orais e a historiografia sobre a Madeira-Mamoré (NOGUEIRA, 2015; FERREIRA, 2005) apontam para a desconstrução da ideia de que apenas os estrangeiros eram enterrados no cemitério. Não somente os estrangeiros propriamente ditos eram enterrados ali, mas também alguns brasileiros, isto porque a Companhia construtora denominava todos os trabalhadores provenientes das outras regiões que não fossem nativos como “importados”, não necessariamente apenas de outros países, mas também de outras regiões do Brasil.

Mara Genecy Nogueira (2015, p. 3), nos seus estudos sobre as histórias da construção dos cemitérios nos primeiros anos da cidade de Porto Velho, nos orienta sobre a estrutura do cemitério da Candelária: “dividido em quadras, com sepulturas identificadas por nome, data de nascimento e falecimento. Os jazigos mais sofisticados tinham em suas lápides provérbios bíblicos e com a escrita, geralmente, na língua de origem do trabalhador”.⁴⁰⁹ Estes elementos auxiliam na compreensão das diferentes

⁴⁰⁸ Ao que consta em Nogueira (2015), o cemitério foi planejado pelo administrador Olívio Gomes, sob contratação de Percival Farquhar. Logo nos primeiros anos da construção e com as estatísticas de mortes disparando, alguns engenheiros migraram de seus trabalhos na ferrovia São Paulo - Rio Grande em direção à Madeira-Mamoré, entre eles Olívio Gomes, a quem coube o desenho do cemitério.

⁴⁰⁹ A Portaria N° 231 do IPHAN, de 13 de julho de 2007, inseriu o cemitério da Candelária no conjunto de bens históricos, arquitetônicos e paisagísticos da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Desde então, passou muito tempo sem ações de preservação e manutenção, até a conclusão do projeto de revitalização em julho de 2019. Adaptado de: <<https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2019/05/31/cemiterio-da-candelaria-em-porto-velho-tem-revitalizacao-concluida.ghtml>> Acesso em: 30 de ago. 2019.

nacionalidades e religiões que, de forma geral, coexistiam abaixo do solo, mas que a distribuição dos corpos no espaço do cemitério expressava uma divisão.

Construído por volta de 1907-1908, os jazigos carregam, em sua maioria, nomes de trabalhadores homens, contabilizando mais de 1,5 mil ex-funcionários estrangeiros da EFMM, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (SOARES, 2006, p. 105).⁴¹⁰ No sepultamento, a organização e divisão do espaço também reflete as estruturas sociais em que aqueles sujeitos faziam parte, pois “sepultar significava dentre outras possibilidades, classificar e localizar” (NOGUEIRA, 2015, p. 106-107). O sepultamento em covas individuais e divididas por quadras codificavam os mortos, em uma espécie de catalogação, e assim todos os mortos enterrados eram facilmente localizados e identificados.

As crenças religiosas, segundo a autora, poderiam ditar a localização da quadra onde se dariam os sepultamentos, o tipo de símbolo, uma cruz ou apenas uma inscrição na pedra de mármore. Os túmulos dos norte-americanos são reconhecidos não somente pelos seus nomes em língua inglesa, mas por não haver cruzeiros – os norte-americanos protestantes não utilizam cruzeiros em suas sepulturas.

Nas inscrições, não há mensagens, apenas as informações necessárias para uma identificação, com o nome, data do falecimento e idade. Além do enterro, a Companhia, quando possível, encaminhava um comunicado de falecimento aos familiares da vítima: “Caso a família se interessasse em receber mais detalhes sobre a causa da morte de seu ente, a administração se valia dos atestados de óbitos que, escritos em inglês, possuíam outras informações complementares (...)” (NOGUEIRA, 2015, p. 107).

Além disto, havia a peculiar orientação dos corpos sepultados:

A singularidade presente no ato de sepultar com os pés voltados para os trilhos permite uma série de possibilidades: talvez quisessem enaltecer o poder simbólico da ferrovia; apontar o caminho para libertação da alma, já que os trilhos remetem à ideia de movimento; desejassem garantir a ilusória impressão de que mesmo na morte, todos estariam interligados a engrenagem maior que era a Madeira-Mamoré e por último não posso deixar de inferir que de certo modo os posicionamentos das sepulturas passaram a fazer parte do cenário do espetáculo das máquinas que se encenava (NOGUEIRA, 2015, p. 108-109).

⁴¹⁰ Com idades entre 22 a 28 anos, falecidos entre 1908 a 1911, constam alguns nomes como: T. C. Brandes, Albert Rube, E. C. Pickett, C.S. Jennison, A. Jones, J. D. Causey, Franz Forst. (FERREIRA, 1961, p. 145). Apesar da prioritária e predominante presença masculina nos trabalhos da Madeira-Mamoré, fica o questionamento se para as trabalhadoras contratadas (como as enfermeiras) ou prestadoras de serviços (como as lavadeiras) ligadas à Companhia, ao adoecerem e morrerem, tinham o direito de sepultamento na Candelária.

Proposital ou não, a ideia de libertação da alma no último ritual da vida do trabalhador também indicava a sua libertação final dos seus deveres da labuta diária, levando para o túmulo o resqúcio final da sua devoção amada ou forçada ao trabalho.

É registrado que o hospital da Candelária teve seu funcionamento até 1931, enquanto o cemitério não aceitava entre 1914 ou 1917 mais sepultamentos por falta de espaço e, assim, foi fechado. Durante os primeiros anos após conclusão da construção da ferrovia, em 1912, a empresa responsável pelo funcionamento da ferrovia precisava garantir uma forma de conseguir recursos para arcar com os gastos agora de manutenção dos trechos, já que havia sofrido perdas de investidores e não havia recebido ainda o retorno dos investimentos que fez para obter sucesso na conclusão.

Uma das formas de arrecadação possíveis naquele momento era “ofertar serviços médicos e hospitalares a todo aquele que pudesse pagar” (NOGUEIRA, 2015, p. 158), não considerando mais como critério o vínculo empregatício do sujeito morto com a ferrovia. Portanto, 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.

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, marginalizados dos progressos científicos, não tinham lugar apropriado para descansar (*ver mapa 4*). O cemitério não possuía demarcação de quadras, identificação dos mortos, ou algum símbolo de ostentação, apenas árvores plantadas para delimitar o que era bairro e o que era cemitério. Aqui, sem distinções de cargos, qualquer morador da localidade tinha um lugar para ser sepultado.⁴¹¹

⁴¹¹ Independentemente da ocupação que desempenhava e da nacionalidade que pertencia. Uma cantora francesa, Marcelle Bobette Breville, “foi enterrada no cemitério dos Inocentes às 16 horas daquele dia” (Necrologia. *Alto Madeira*, Porto Velho, 3 abr. 1919). Não somente os registros dos óbitos e sepultamentos na Candelária eram publicados no jornal, mas também – e talvez principalmente, se considerarmos a proposta do jornal – dos sepultamentos no cemitério dos Inocentes. Como não é citada a ocupação do falecido, torna-se mais difícil de identificarmos quais possuíam vínculo com a Companhia.

A própria origem do cemitério dos Inocentes, segundo as narrativas orais analisadas por Nogueira (2015), remonta à primeira mãe de santo de Porto Velho, Esperança Rita, que auxiliava nos ritos funerários. O terreno do sepultamento dos corpos foi reconhecido e oficializado como cemitério durante a superintendência de Fernando Guapindaia, a partir de 1914:

Apesar do nome do cemitério ser atribuído aos primeiros sepultamentos efetuados, seu Xavier ressalta em sua narrativa que apesar de gostar do nome atribuído ao cemitério são poucos os inocentes que estão sepultados nele: “Gosto do nome desse cemitério também, apesar de achar que inocentes mesmo só as criancinhas que estão enterradas por aqui. O resto tudo tem culpa. Muita gente ruim tá enterrada no Cemitério dos Inocentes. Assassino, assaltantes de gente pobre e muitos outros. Esses aí não são nem um pouco inocentes” (Seu Xavier, 82 anos, ex-morador do Bairro do Mocambo). (NOGUEIRA, 2015, p. 115).

Como contraponto do cemitério da Candelária, espaço de trabalhadores da ferrovia e indivíduos de poder aquisitivo, o cemitério dos Inocentes nesse relato representa “muita gente ruim” enterrada, em que “o resto tudo tem culpa”. Muitos dos trabalhadores que não tinham mais vínculo com a Madeira-Mamoré, ou que, por opção, haviam se transferido do complexo ferroviário e passado a habitar nos limites fora da demarcação da empresa, e que assim perdiam o direito de serem enterrados no cemitério da Candelária, foram sepultados no cemitério dos Inocentes. Após a conclusão da ferrovia essas tensões de pertencimento previamente determinado perderiam a força:

“Os mais antigos diziam que muito Mundiça com mania de Catega faziam questão de ser sepultado na Candelária. Durante algum tempo eu me perguntei pra que fazer sacrifícios para enterrar os parentes nesse cemitério, ainda mais porque diziam que os túmulos eram mais afastados. Porém, hoje penso que pelo menos na morte todo mundo estaria junto, sem se importar com essa coisa de ferroviário e não ferroviário” (Seu Sérgio, 66 anos, ex-morador do Bairro Triângulo). (NOGUEIRA, 2015, p. 159).

Segundo Nogueira (2015), a ideia do grupo de categoria, ou “categas” foi expandida com a formação da municipalidade de Porto Velho, que inseriu novos sujeitos e relações de trabalho com funcionários públicos e comerciantes, que passariam a compor a noção de “categas” juntamente com os empregados e trabalhadores da Madeira-Mamoré para as demais faixas da população de baixa renda. Os vínculos criados com os deslocamentos dos trabalhadores da ferrovia para Porto Velho juntamente com o valor de sepultamento inferior ao do cemitério da Candelária contribuiu para que muitos trabalhadores fossem enterrados do cemitério dos Inocentes.

Os cemitérios eram assim o último capítulo da breve e intensa jornada dos trabalhadores na ferrovia Madeira-Mamoré, quando o tratamento e cura “microscópica” do hospital não era o suficiente para mantê-los vivos.⁴¹² São espaços que também determinados pelas relações de poder, pela separação e exclusão de acordo com o vínculo de trabalho e, posteriormente, agregador por fatores econômicos (como o cemitério da Candelária). A devastação e violência da doença tornavam a morte familiar e “provocava em torno dela rituais para integrá-la, torná-la aceitável e dar sentido à sua agressão permanente” (FOUCAULT, 1999).

Por fim, a complexa estruturação médico-sanitária pautada na disciplinarização da saúde, elemento essencial da vida cotidiana do trabalhador, objetivava produzir corpos submissos. Vamos analisar agora como a sujeição instituída também pela estrutura médico-hospitalar-sanitária, produzida por relações de poder e de dominação, se dava a nível psicológico, na saúde mental dos trabalhadores.

5.3 IMPACTOS DO TRABALHO NA SAÚDE MENTAL

Paralelamente à estruturação das atividades de construção da ferrovia, 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 da Companhia uma fragmentação e controle do tempo em que a medição atuava como um meio de exploração da força de trabalho, principalmente durante o período de construção.

Nesse sentido, tomamos por referência o estudo de Edward P. Thompson (1998), ao analisar até que ponto e de que maneira a mudança no senso de tempo, na transição do trabalho manual para a sociedade industrial, afetou a disciplina do trabalho e influenciou na percepção interna de tempo dos trabalhadores. Isto porque a transição para a sociedade industrial veio com uma reestruturação dos hábitos de trabalho, envolvendo “novas disciplinas, novos estímulos e uma nova natureza humana”.

Desse modo, discutiremos sobre a instituição do senso de tempo pela Companhia na ferrovia Madeira-Mamoré ligado à noção de produtividade e qual (ou quais) era(m)

⁴¹² O hospital da Candelária também possuía uma estrutura científica para a realização de exames. Como medida profilática, Oswaldo Cruz recomendou que os sujeitos só permanecessem ou voltassem para a linha de trabalho se estivessem “microscopicamente curados”, ou seja, com exames analisados e sem ter sido detectado parasitas no sangue a nível microscópico.

a(s) perspectiva(s) desse tempo pelo trabalhador na sua relação com o trabalho. Tempo e produtividade estavam ligados à estrutura sanitária, que se desenvolvia para manter os corpos dos trabalhadores aptos e submetidos ao trabalho. Conforme Michel Foucault (1995), acreditamos que a sujeição envolvia não apenas um controle dos corpos na divisão por funções de trabalho e separação dos sadios e enfermos, mas um adestramento e aprimoramento na produção de “corpos dóceis”, a construção da sujeição às normas estabelecidas pela Companhia e pela produtividade capitalista, com um equilíbrio psicológico diante das condições de trabalho.

A saúde é constituída pelo equilíbrio entre corpo e mente, mas este último ponto pouco tem sido discutido quando se trata da ferrovia Madeira-Mamoré, de modo que tentaremos responder a alguns aspectos para buscarmos compreender sobre o trabalho e cotidiano quando olhamos para acidentes de trabalho e a saúde mental dos trabalhadores.

5.3.1 *Tempo e produtividade*

A contratação de mão-de-obra está imbuída de uma orientação dos serviços com horário calculado e determinado pelo empregador que é exigido para a execução do trabalho.

Thompson (1998) observa que com a Revolução Industrial houve uma difusão geral de relógios, portáteis e não portáteis, pela nova necessidade de sincronização do trabalho. O autor se refere à transição da escala doméstica, pequena oficina para a fábrica, com uma subdivisão mais complexa dos processos produtivos orientados pelo capital.

Em grandes construções como a Madeira-Mamoré, o tempo tinha uma importância maior na obediência ao cronograma, de planejamento, execução e entrega da obra. Os serviços eram interligados, talvez não necessariamente sincronizadas, de modo a ser preciso concluir as etapas para iniciar outros tipos de trabalho. Isso exige do empregador, no caso a Companhia, a vigilância e controle desse tempo utilizado pelo trabalhador, cuidando para que não haja desperdício.

Vamos retomar como se constituía a organização do tempo de trabalho na ferrovia. Identificamos dois tipos de execução do trabalho: a jornada de trabalho composta por 10 horas, sendo 2 horas destinadas para almoço, ou seja, tempo de não-trabalho; e a execução de tarefas, a qual os operários eram pagos pelo serviço e não pelo tempo, como a escavação por metro. Esses dois tipos coexistiam durante a construção e funcionamento da ferrovia.

Na jornada de trabalho de 10 horas, o início era às 6 horas da manhã até 11:30, retornando das 13:30 às 18 horas, de segunda-feira ao sábado, sendo o domingo o único dia de descanso. Para Thompson (1998, p. 300), as sociedades industriais são marcadas pelo contraste na demarcação de “trabalho” e “vida” ou, o que chamamos também de “não-trabalho” na administração do tempo. Christophe Dejours (1992) observa o fenômeno do tempo em seus estudos sobre a psicopatologia do trabalho e acredita que a organização do trabalho exerce sobre o homem uma ação cujo impacto ocorre 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 à realização da obra.

Na jornada de trabalho na Companhia, o tempo de trabalho era de manhã e tarde, da segunda-feira ao sábado, e 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, apesar de se basear na organização da jornada de trabalho, poderia ser a qualquer hora do dia, inclusive à noite, em que os limites entre os dois tempos não eram tão bem definidos.

Sabe-se que o horário era marcado por apitos que ecoavam do complexo central da ferrovia, em Porto Velho, e que pela manhã era um apito longo às 5:30, dois médios às 5:45 e outro às 6 horas – pela tarde, o número de apitos era o mesmo. Principalmente na força de trabalho paga pela jornada ou diária, o que predominava não era o serviço, mas o do tempo que fora reduzido a dinheiro: “o tempo é agora moeda: ninguém passa o tempo, e sim o gasta” (THOMPSON, 1988, p. 272).

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, medida talvez não necessária para marcar o fim do expediente. 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 o que estavam todos descansando para começarem o serviço da tarde”⁴¹³; ou nas estruturações improvisadas nos acampamentos, como a cabana que Henry Tomlinson morou e trabalhou: “O relógio americano barato, na cabana, fazia um barulho fora do comum, preenchendo a tarde com batidas rápidas e ridículas, tentando lembrar-me que o tempo ainda estava se movendo rapidamente (...)” (TOMLINSON, 2014, p. 254-255).

Deste modo, 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. Outros relógios não-portáteis localizavam-se visivelmente nas enfermarias de 1ª classe (*ver imagem 31*) e no dispensário do complexo da Candelária (*ver imagem 36*). Os relógios da gerência da ferrovia determinavam o soar dos apitos bem como os horários de partida e chegada dos trens durante o funcionamento.

Mas o tempo não era regulado apenas por relógios em ambientes comuns. 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*, aos mestres, fazendeiros e comerciantes 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.

Logo, 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 realiza do ponto de partida ao de chegada e vice-versa.” No contexto da acusação, essa fiscalização rígida do guarda no exercício de sua função entra como justificativa para o abuso de autoridade, maus tratos e demissões cometidos por Manoel Serafim de Melo com os seus subordinados.⁴¹⁴

Consta que cronometristas, responsáveis pela medição do tempo na execução de um trabalho e escriturários portavam relógios, como o norte-americano John H. Armitage, assunto entre os trabalhadores:

⁴¹³ LUIZ, José (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00084. Caixa 094. 104 f. CDH/TJRO, 1916.

⁴¹⁴ *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.⁴¹⁵

A “pequena nobreza dos dedos” como expressão para furtos indica o prestígio e valor do relógio portátil como item, percebido também pelo turco Jorge Leon: na relação de objetos encontrados em seu poder e conferida pelo gerente geral da ferrovia, estava “1 relógio commum”. Em 1914, Jorge Leon juntamente com Panaciot Futis foram acusados do latrocínio de trabalhadores da ferrovia, com alvo principal o chefe de linha Constantino Trifiakis. Apesar da possibilidade de que o relógio podia pertencer aos outros trabalhadores que acompanhavam Trifiakis, é bem provável que como chefe de linha responsável pela fiscalização dos serviços e turmas o relógio tratava-se do seu instrumento de trabalho que havia sido roubado.

Em outro caso, quando a boliviana Carmem Warba, entregou os pertences roubados pelo seu companheiro Julio Coimbra, acusado de matar e roubar o trabalhador espanhol Pedro Ribas, percebemos que trabalhadores prestadores de serviço para a ferrovia, como Ribas, também possuíam relógio: “o que fez trazendo dentre eles os anéis e o relógio de Pedro Ribas”, mas sem sabermos se consistia em um relógio não-portátil, interno, do barracão, ou portátil como os cronometristas, escriturários e demais empregados da Companhia.

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 35*). 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 que os inutilizava e reduzia seus salários. Na concepção de Foucault (1995), trata-se da estrutura médica na instituição do tempo do tratamento, na utilização ordenada e controlada para devolver aquela força de trabalho em condições de utilidade e emprego eficaz no trabalho.

Como discutimos nos primeiros capítulos, a estruturação e disciplina do trabalho na Madeira-Mamoré estão na esteira dos princípios do Taylorismo, assim como tempo e

⁴¹⁵ *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910.

produtividade. Os mecanismos nesse sistema, como a bonificação (na administração e ingestão do quinino), divisão de tarefas, 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 trabalhador prestador de serviço Alfredo Mattos, que em uma manhã decidiu que não acompanharia a turma porque não queria trabalhar. Ao ser demitido e intimado a abandonar o acampamento, Alfredo armou-se de rifle e atirou contra o capataz da turma, Avelino, responsável pela sua demissão.

Alfredo figurava no grupo de trabalhadores prestadores de serviço, não contratados como operários pela Companhia, e que, portanto, recebiam pelo trabalho executado. Para Maria Inez Machado Pinto (1994), 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”. Apesar de supostamente Alfredo não receber o pagamento por jornada de trabalho, havia o prazo de realização do serviço a ser entregue, além de que a noção de tempo ser produtividade estava disseminada e absorvida na execução dos trabalhos na ferrovia que fora instituída desde 1907.

Poderia então Alfredo, acusado de alvejar o capataz a quem devida obediência, ser vítima de uma organização exploratória do trabalho? Maria Inez Machado Pinto (1994, p. 234) observa que 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. Em comparação à jornada de trabalho, há uma maior liberdade e domínio da dimensão particular do trabalhador.

Christophe Dejours (1992, p. 128) afirma que a organização do trabalho estruturada em chefias, na exigência de realização do serviço e rigidez do tempo, podia entrar em choque com o “compromisso operatório favorável” que cada trabalhador possuía. Nessas condições, sob pressão, podia haver o comprometimento imediato do equilíbrio psicossomático do trabalhador, ocasionando uma descarga de “raiva súbita” como supostamente acometeu Alfredo.⁴¹⁶ O abandono do serviço e a “vadiagem” podem ser vistas, assim, na luta sobre o tempo e contra o tempo disciplinar.

⁴¹⁶ Há de se ressaltar que não se trata de um julgamento do caso, mas de tentativa de compreensão dos comportamentos dos trabalhadores em relação ao trabalho que estão submetidos.

Ainda, a não-produtividade combatida pela demissão e expulsão do trabalhador Alfredo do acampamento nos remete a outra questão do uso do tempo, a ociosidade. Conforme afirma Thompson (1998, p. 282), quando os homens detinham o controle de sua vida produtiva havia uma alternância no “padrão de trabalho” entre momentos de atividade intensa e de ociosidade. No entanto, na transição para a sociedade industrial e capitalista, todo o tempo deve ser consumido e utilizado, ou melhor, bem consumido e bem utilizado, afinal, “é uma ofensa que a força de trabalho meramente ‘passe o tempo’”. (THOMPSON, 1998, p. 298).

Segundo Dejours (1992, p. 38), no sistema Taylorista, a ociosidade ou “vadiagem” foi denunciada e condenada como perda de tempo, de produção e de dinheiro não apenas nos momentos de repouso e intervalos da jornada de trabalho, mas no trabalho realizado em ritmo menor do que aquele que deveriam realizar. 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, líder da Companhia, aos espanhóis – trabalhadores que já circulavam em outras grandes construções – pela adaptação ao clima tropical e organização dos serviços (*cuadrillas*), que os tornava mais eficientes e produtivos.⁴¹⁷ Logo, é possível que os espanhóis tenham sido vistos pela Companhia e empresa construtora como os trabalhadores operários de melhor “modo operatório cientificamente estabelecido” (DEJOURS, 1992, p. 38), sendo projetado nos demais trabalhadores a exigência de alcançarem níveis de produtividade e compromisso com o tempo e trabalho sem considerar as diferentes nacionalidades, funções, modos de vida e vitalidade.

Até então, vimos as pressões externas e determinações do topo da hierarquia na imposição da disciplina do trabalhador na relação com o tempo e trabalho. Vejamos agora a internalização dessa disciplina pelos trabalhadores, em que paira a questão sobre até que ponto era imposta e até que ponto era assumida a produtividade em detrimento do ócio, pelos trabalhadores.

⁴¹⁷ É o biógrafo de Percival Farquhar que observa a preferência do empresário norte-americano pelos espanhóis: os “robustos e industriais galegos – os espanhóis do norte, que Farquhar considerava os melhores, assim como ocorrera em Cuba –” (GAULD, 2006, p. 181).

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). A ociosidade era repelida por um escriturário em que era proibido perder um tempo que é contado por Deus e pago pelos homens. A ideia de pressa, de um trabalho a ser realizado parece ter sido impregnada pelos trabalhadores que tomavam para si a responsabilidade de efetivação do trabalho, talvez motivados por interesses individuais, como voltar para casa.

Se para o escriturário Kravigny, recluso nos escritórios, as chuvas representavam a ociosidade e tédio do confinamento e atraso dos serviços, o que deveria significar para os demais trabalhadores que desempenhavam suas funções nos terrenos alagadiços ao longo da linha férrea cortando uma espessa vegetação da floresta amazônica de clima quente e úmido? “O início da estação chuvosa significa algo mais para os homens da frente do que para nós em Porto Velho”.⁴¹⁸

O tempo do trabalho nem sempre era o tempo da natureza. Na imposição da nova disciplina de trabalho os trabalhadores começam a lutar não contra o tempo, mas sobre ele (THOMPSON, 1998, p. 293). Durante a estação das chuvas o trabalho era praticamente paralisado por inviabilizar o trabalho, destruir os progressos alcançados e causar o aumento das doenças com a formação de pântanos que criavam e acumulavam mosquitos vetores da malária.

Há registro de homens que trabalharam por vinte horas na chuva e lama sem se alimentar.⁴¹⁹ Charles Gauld (2006, p. 184) cita que todo o trabalho de edificar pontes temporárias de madeira, galerias pluviais, cavaletes, grandes trechos de trilhos assentados eram levados pelas chuvas e tinham que ser constantemente refeitos, era algo “desmoralizante” do ponto de vista de todo o trabalho feito e “tremendamente oneroso” para a Companhia.

Além das intempéries, a insistência na realização dos serviços com a exposição dos trabalhadores os acometia de doenças: “E a luta é desigual. As armas da civilização, o engenheiro e o medico, são impotentes para vencer a rebarbativa floresta. O engenheiro fica inútil pela falta de braços que executem as suas ordens; o medico desnor-teia em

⁴¹⁸ Tempos extenuantes até a linha. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 4, 22 out. 1910.

⁴¹⁹ Segundo a notícia, este era o “jeito americano” de se apegar ao trabalho. (Tempos extenuantes até a linha. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 4, 22 out. 1910).

presença do mysterio de casos novos.” Era força de trabalho e tempo de trabalho perdida.⁴²⁰

A ociosidade, seja ela forçada pela natureza ou instituída pelos intervalos e tempo de não-trabalho, deveria ser planejada e bem aproveitada para benefício da saúde do trabalhador. Desse modo discursou Alencarliense para que o tempo conquistado fosse bem utilizado pelo trabalhador, durante a greve dos trabalhadores gerais de Porto Velho pela redução da jornada de trabalho, em 1919. Orientação também 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”.⁴²¹ É neste sentido que desde o século XIX criou-se uma propaganda do “uso-econômico-do-tempo” dirigida principalmente aos trabalhadores.

Quando o trabalhador adoecia e era internado no hospital da Candelária, ele não figurava a folha de pagamento da Companhia. Muitos trabalhadores apesar de doentes continuavam a trabalhar para não deixar de receber. Na internalização da disciplina com bom uso produtivo do tempo, Hugo Ferreira (1969) narra um momento de sua experiência como trabalhador da ferrovia. Com febre alta, sem condições de trabalhar, foi solicitado pelo Agente da Estação a trabalhar para atender o serviço de trem:

Ponderei-lhe que estaria a postos no dia seguinte, conforme também me parecia competir, 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.” (p. 60).

No entanto, pela noite e ainda sem ter se alimentado, foi comunicado por aviso para realizar mais um trabalho de relatório a ser enviado no dia seguinte:

Eu não podendo sequer me levantar, mandei-lhe dizer isso e em resposta volta o trabalhador com mais um recado do mesmo, para que me preparasse a fim de baixar no trem do dia seguinte para o hospital. Diante dessa insistência, 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 [...] (p. 60).

⁴²⁰ Oswaldo Cruz. *O Correio do Purus: Propriedade de uma Associação*, Amazonas, ano XIII, n. 36, 24 jul. 1910.

⁴²¹ *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 jun. 1919.

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”.⁴²² Em contraste, a experiência 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.⁴²³

Em consonância com a observação de Dejours (1992, p. 121), “sofrimento mental e fadiga são proibidos de se manifestarem numa fábrica. Só a doença é admissível”. A disciplinarização médica como um “braço” da empresa para garantir as condições mínimas de saúde no sujeito para estar apto ao trabalho, as exigências de produtividade, a utilização de armas como símbolo de poder, controle e resolução de conflitos – principalmente para com os grupos de trabalhadores – constitui os pontos nevrálgicos para estes casos de abuso da autoridade dentro de uma divisão hierárquica do trabalho.

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”. Segundo Bouzas, “noventa por cento das pessoas naquela região viviam assim”.

Esses tipos de vivências, na esteira dos estudos de Engels (2010, p. 198) sobre as cidades industriais inglesas de Manchester e Liverpool, podem ser percebidos como o pavor do desemprego, sinônimo de miséria, que obrigava o trabalhador mais precário a retornar ao trabalho com sua fraqueza e dores. Diante do desconto na folha de pagamento durante os dias de internação, com doenças que exigiam longos períodos de tratamento com altas e baixas, o trabalhador muitas vezes se via acuado, como Hugo Ferreira.

⁴²² Hugo ainda afirma que se tornou amigo do Agente de Estação que exigiu o seu trabalho, chamado Horácio Queiroz, natural de Campina Grande (FERREIRA, 1969, p. 60).

⁴²³ Os empreiteiros da morte. *Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1909, edição 1954.

Porém, o caso de Hugo Ferreira e sua escrita memorialista pode ser compreendido pelo fenômeno observado por Christophe Dejours (1992, p. 33), ao analisar o comportamento relativo à doença e trabalho como “ideologia da vergonha”, a qual possui como uma das características o entendimento que o homem (trabalhador) tem da doença sobre algo que representa a “vergonha de parar de trabalhar”. Ou ainda, visto que a organização do trabalho e impacto no “aparelho mental” não se dá de forma homogênea, para Hugo Ferreira assim como outros trabalhadores a relação com o trabalho no cotidiano pode ter sido “favorável ao equilíbrio mental”.⁴²⁴

Além disto, o hospital da Candelária atendia casos de debilidade corporal. Apesar de não sabermos os motivos da recusa ao encaminhamento do trabalhador português, no relato de Manoel d’Almeida, 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.

Como pode então haver relações tão distintas dos trabalhadores com o tempo e trabalho? Segundo Hugo Ferreira (1969, p. 61), um ano após ter sido inaugurada a ferrovia, ele ingressou nos serviços da ferrovia: “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 que ele estava fazendo para estabelecer um quilômetro de trilhos por dia”.⁴²⁵ O seu comando, apesar dos infortúnios que o supervisor possa ter vivenciado, encontrava êxito na criação de uma relação aparentemente otimista do sujeito com o trabalho a ser desempenhado para que fosse eficiente.

Esse tipo de relação com o trabalho, quando alinhado com a vigilante observação do andamento das tarefas em questão de segurança, também podia colaborar 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

⁴²⁴ Christophe Dejours (1992) ressalta que, para cada caso nesse sentido, é preciso uma análise mais precisa da relação homem/trabalho.

⁴²⁵ Tradução livre do original: “His enthusiasm and good humor were the guiding spirits in the successful effort he was making to lay a kilometer of rails a day”.

o número de acidentes na vigilância e acompanhamento do serviço. Assim, ocupam um papel decisivo nas relações sociais de trabalho em que o seu poder e autoridade podem ser utilizados na prevenção de acidentes através da punição de práticas e comportamentos considerados como inseguros e/ou imprudentes. Porém, com a punição e repreensão da má conduta, é preciso considerar também o medo dos trabalhadores de serem punidos disciplinarmente por sofrerem acidentes.

O entusiasmo pelo exemplo de liderança dos serviços fazia parte da estrutura de trabalho organizada para exploração da produtividade e garantia do trabalho. A “grande revolução mental” defendida pelo fundador do Taylorismo como necessária consistia na união entre trabalhadores e engenheiros, que juntos objetivavam o crescimento da empresa, ou, nesse caso, a efetivação da obra (SILVA, 2019, p. 65). Já para Dejours (1992, p. 134-135), a relação com a organização do trabalho só pode ser favorável ao trabalhador e não conflituosa diante a realização de algumas condições, quando as exigências do serviço estão de acordo com as necessidades do trabalhador, que encontra no simples exercício da tarefa uma “descarga” e “prazer de funcionar”.⁴²⁶

A indiferença e raiva ao trabalho consistia em um tipo mais comum da relação dos trabalhadores com seus serviços.

Penso que quando se sai pelo mundo é melhor não se ter um lar. [...] Tregena [seu companheiro de viagem] olhava demais para trás. Você sabe o que quero dizer. Ele não podia manter atenção no trabalho, ao contrário, desejava não ter nenhuma relação com ele (TOMLINSON, 2014, p. 62).

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” para a conclusão.

A frustração com o trabalho, principalmente para os operários que constituíam o grupo mais precarizado dos trabalhadores e mais exposto pelas funções que exerciam, os condenava a um trabalho cruel e degradante.

⁴²⁶ Ou quando os serviços, no seu ritmo de trabalho e modo operatório, são deixados nas mãos do trabalhador para que este decida sobre como realizar. Caso que se aproxima dessa condição, são os trabalhadores espanhóis predominante no sistema de *cuadrillas*.

Nada é mais terrível que fazer todos os dias, da manhã até a noite, um trabalho de que não se gosta. E quanto mais sentimentos humanos tem o operário, tanto mais odeia seu trabalho, porque sente os constrangimentos que implica e sua inutilidade para si mesmo. (ENGELS, 2010, p. 157-158)

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), a “vivência operária” é composta por dois sofrimentos fundamentais organizados atrás dos sentimentos da insatisfação e da ansiedade. O autor considera como 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. A relação com o trabalho narrada por Hugo Ferreira refere-se ao período pós-construção, menos intenso do que o processo de abertura da mata e estruturação da linha férrea, que, em consonância com o tipo de função que exercia, demonstra outro tipo de vivência também possível.

Ainda, Christophe Dejours (1992, p. 49) destaca que o cansaço nessa relação de trabalho é originado não apenas dos esforços musculares, ou dos aspectos da saúde física (doenças), mas sobretudo do sistema de trabalho taylorizado: “Executar uma tarefa sem investimento material ou afetivo exige a produção de esforço e de vontade, em outras circunstâncias suportada pelo jogo da motivação e do desejo”.

5.3.2 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. Podemos identificar casos de acidentes ocorridos durante a jornada de trabalho e 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. Na tentativa de compreender esses acidentes como consequência da exploração cotidiana do trabalho, nos

pautamos nos elementos teóricos de Ana Beatriz Ribeiro Barros Silva (2019) e João Areosa e Tom Dwyer (2010).⁴²⁷

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 (SILVA, 2019, p. 44), juntamente com a tese central de Tom Dwyer 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. No período de construção, em 1911, há o registro apenas de um caso registrado como “acidente de trabalho”, no qual, durante a manipulação do maquinário, Jim Stephans, ao acionar um interruptor, a alavanca escorregou e ele caiu para a frente batendo com a mão no trilho exatamente quando um carro do trem passava: “Uma das rodas passou por um dos seus dedos cortando-o na primeira articulação”.

A notícia do acidente, publicada pelo *The Porto Velho Marconigram*, segue comentando 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”.⁴²⁸ É de se notar que a “vida fácil nos dias de hoje” refere-se à perspectiva de que descansar e não ter que trabalhar seria um prêmio ou “vida fácil” para Jim Stephans enquanto aguarda sua recuperação para retornar à “confusão”, termo utilizado pelo jornal para se referir aos trabalhos.

Em 1916, o trabalhador do comércio sem nome identificado, da casa Braga Vieira & Cia, realizava o transporte de mercadorias de um dos armazéns da Companhia quando

⁴²⁷ Selecionamos apenas alguns acidentes localizados em uma ainda breve pesquisa sobre o assunto dentro do objetivo proposto desta dissertação. No início da construção, com os primeiros serviços no percurso e abertura da mata inúmeros acidentes podem ter ocorrido, principalmente considerando os trabalhadores que em níveis mais baixos da hierarquia são expostos a exercer as funções de trabalho mais perigosas e insalubres. Assim como ao longo da gradual conscientização da sociedade sobre acidentes de trabalho, muitos outros podem ser localizados sem que se tenha uma ligação explícita e denominada de “acidente de trabalho”. Aprofundar nessa procura e análise sobre a Madeira-Mamoré consiste em uma potencial pesquisa e contribuição para a história do trabalho na ferrovia.

⁴²⁸ Tradução livre. Notas sobre a cidade. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 4, n. 4, 29 abr. 1911.

“Caiu junto ao ‘rails’ e foi emprensado por uma locomotiva, tendo fracturado a cõxa esquerda”.⁴²⁹

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. Os acidentes consistem em um “elemento perturbador” do processo produtivo da empresa ao evidenciar a fragilidade na execução do serviço.

Christophe Dejours (1992, p. 124) traz uma abordagem interessante sobre o que ele chama de “síndrome subjetiva pós-traumática”. Segundo ele, nos acidentes ocorridos com operários da construção civil e trabalhadores que exercem serviços perigosos, a ocorrência do acidente comprova, de algum modo, a fragilidade do trabalhador que se escondia atrás da coragem, virilidade e desafio ao medo (que se mostram impotentes na proteção) na execução da sua função: “Convencido da realidade do risco e excluído da ideologia ocupacional, o trabalhador acidentado deverá, a partir de então, enfrentar individualmente o perigo e o medo”.

No ano de 1919, quatro trabalhadores da turma que estavam trabalhando em Penha Colorada pegaram uma 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 alcoólicas”, de modo que: “Ao continuarem a viagem um delles estava já bastante alcoolizado. Perto já do ponto de destino, esse individuo, que ia de costas, caiu sobre os trilhos, passando-lhe a cegonha por cima do corpo”.⁴³⁰ O trabalhador gravemente ferido, cujo nome é desconhecido, chegou a ser transportado por ordem do médico Emrich ao hospital da Candelária, porém já estava morto.

Além dos dois primeiros casos, diretamente ligados à execução de tarefas no horário e espaço de trabalho, entendemos, conforme Silva (2019) observa no desenvolvimento da legislação brasileira, a integração à categoria de “acidentes do trabalho” dos casos de acidentes de trânsito durante o trajeto do trabalho, entre a residência do trabalhador e local de trabalho, como ocorrido com o trabalhador da turma de Penha Colorada e nos acidentes que envolvem a prática da caça.

Identificamos casos de acidentes ocorridos como desdobramento das atividades de trabalho, como o uso de armas e armadilhas. Como estudamos, o porte de arma foi

⁴²⁹ *Estado do Pará* – Propriedade de uma Associação Anonyma, 8 abr. 1916.

⁴³⁰ Desastre e morte. *Alto Madeira*, Porto Velho, 6 abr. 1919.

uma medida instituída desde os primeiros momentos de construção da ferrovia para trabalhadores que ocupavam postos de chefe dos guardas, guardas, capatazes, engenheiros, pagadores de salário e caçadores, mas que o uso de armamento foi sendo disseminado e pouco fiscalizado e controlado (*ver imagem 38*). 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.

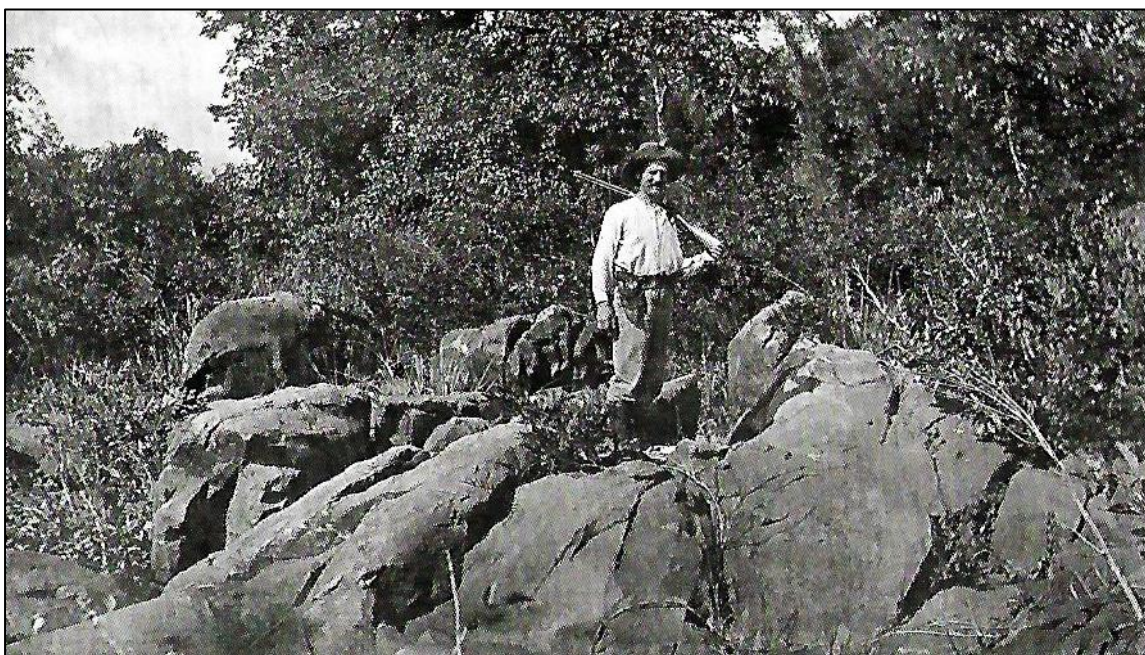


IMAGEM 38. Caçador brasileiro portando arma. Foto de Dana Merrill, sem localização do número e ano. Fonte: Neeleman (2011)

Trabalhador em Mutum-Paraná, o peruano Felipe Saavedra estava caminhando na mata quando tropeçou em uma armadilha, fazendo disparar um rifle que o atingiu no lado esquerdo do peito e o deixou em estado grave. Zenon Bautista, trabalhador em Jacy-Paraná, sofreu o mesmo, sendo atingido na perna. A notícia dos acidentes foi publicada com uma nota da imprensa.⁴³¹

⁴³¹ “Seria de geral utilidade que as autoridades daquelles logares prohibissem energicamente o uso das armadilhas, pois inúmeros desastres se dão, causando até a morte, e ficam sempre impunes os autores de tão infelizes quão estúpida ideia e systema de caça” (As armadilhas. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 dez. 1918).

Além de vitimar trabalhadores da ferrovia, outras vítimas constantemente eram acometidas, principalmente trabalhadores e moradores de barracões na floresta e ao longo da estrada de ferro. Um dos trabalhadores da turma de Chokolatal, antigo acampamento 39, foi à mata para tirar madeiras do conserto da casa da turma. Sabendo do hábito de Antonio Baptista de Lima, trabalhador de roça e morador fronteiriço à casa da turma, de pôr armadilhas de rifle para matar pacas, comunicaram da passagem pelos caminhos onde estava um dos rifles armados. Porém,

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. Correndo para o sitio donde esses partiam. Baptista e os trabalhadores da turma, lá foram encontrar um homem por terra, com o pé esquerdo completamente esphacelado e alguns ferimentos no direito.⁴³²

Era o trabalhador da turma, paraibano, Antonio Pereira, internado no hospital da Candelária, onde amputou o pé. Apesar da postura denunciativa contra a prática de armadilhas e caças, o jornal não aprofunda no conjunto de fatores que fazem com que a caça, nessas condições históricas, seja uma atividade constantemente praticada.

É preciso olhar para o alinhamento de fatores ou condições que nos ajudam a compreender como ocorreu o acidente de trabalho, e não apenas a causa ou motivo por si só, até porque em alguns casos a explicação não significa o mesmo que a sua causa (AREOSA & DWYER, 2010, p. 16). A má-alimentação e subnutrição são consequências da organização exploratória de trabalho instituída pela Companhia, que envolve o monopólio comercial centralizado em Porto Velho, com o armazém de víveres importados da Comissária (*Comissary*) distante dos barracões e acampamentos; e a inibição da agricultura local.

Envolvendo porte de armas e atividade de caça, 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 em direção a um pássaro que estava na margem do rio. Com o pé sobre a borda da embarcação pequena e 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.⁴³³ O jornal *Alto Madeira* mais uma vez foi enfático ao noticiar o acidente:

⁴³² O perigo das armadilhas. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 ago. 1918.

⁴³³ O incidente ocorreu na lancha “Rio Pardo”, de propriedade da empresa Madeira-Mamoré. O gerente geral A. L. Bell foi solicitado, assim como o delgado de polícia de Porto Velho e o inquérito aberto.

Lamentando tão deplorável incidente, não será por demais chamarmos a atenção para a facilidade de caçadas em sítios inadequados, o que sempre dá lugar a ocorrências dessa ordem. 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 prática entre nós, é muito comumente verificada e toda atenção é indispensável da parte daquelles que a usam.⁴³⁴

Diferentemente dos casos anteriores, o porte de arma e a ação da caça partem de um trabalhador com a função hierárquica de chefe, Leonardo Craney. A caça aqui pode representar mais como reprodução de um hábito e modo de vida do país de origem do que como complementação de uma dieta alimentar. A vítima, Antonio, era trabalhador da ferrovia há nove anos onde dedicou “sua actividade ao notável empreendimento da Empreza Madeira Mamoré”, natural de Alagoas, com 38 anos de idade e casado. Atingido na nuca, morreu instantaneamente e foi enterrado no hospital da Candelária com as despesas pagas pelo Instituto Beneficente dos Empregados da Madeira-Mamoré, ao qual era associado: “por circular expedida aos departamentos daquela Empreza, foram dispensados, sem perda de horas de serviço, os empregados e operários que quisessem comparecer ao enterramento.” O jornal destaca ainda os vínculos afetivos de Craney e o gerente geral A. L. Bell com Antonio Xavier, ao relatar que ficaram “desoladíssimos”, “consternados”, e que Xavier era protegido de Craney.

A viúva do maquinista recorreu à justiça contra a Madeira-Mamoré, cobrando o acidente da morte de seu marido, em que os autos foram com vista para dar parecer de direito.⁴³⁵ 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 em caso de acidente de trabalho para compensar perdas e danos causados.⁴³⁶ Segundo Ana Beatriz Barros Silva (2019, p. 74), foi a primeira lei acidentária brasileira baseada no reconhecimento do risco de acidente e a legitimação como algo natural da realização do trabalho.⁴³⁷

⁴³⁴ Lamentavel incidente. *Alto Madeira*, Porto Velho, 5 jun. 1919.

⁴³⁵ Na notícia ao invés de Antonio Xavier dos Santos é referido Francisco Xavier dos Santos, mas se trata da mesma pessoa. (Notas e informações. *Alto Madeira*, Porto Velho, 14 set. 1919).

⁴³⁶ Segundo o decreto nº. 3.724, de 15 de janeiro de 1919, vítimas de acidentes que os obriguem a deixar o trabalho, seus companheiros ou quaisquer pessoas que os presenciarem, deverão levar o fato ao conhecimento da autoridade policial, caso o patrão não o faça. Cabendo somente ao juiz decidir se cabe ou não indenização à vítima e de que natureza deverá ser a indenização. Entre outras medidas, tornava obrigatório a afixação da lei e do regulamento dos acidentes do trabalho em lugar visível das fábricas, oficinas e estabelecimentos. (Accidentes do trabalho. *Alto Madeira*, Porto Velho, 15 jun. 1919).

⁴³⁷ Este foi o único caso (e, possivelmente o primeiro) da abertura de processo de acidente de trabalho que identificamos envolvendo trabalhadores da Madeira-Mamoré até 1919. A partir de 1925 até 1965

Em 1917, o agente e chefe da estação Victor Arantes (paraense, 23 anos) comprou do negociante da Bolívia, Raposo Nina, um rifle automático o qual foi entregue na estação de Villa Murinho, local de trabalho de Victor. Com poucos minutos para pegar o trem, Raposo ensinou rapidamente algumas instruções de uso, sem que Victor tivesse tempo de observar e absorver os conhecimentos repassados. 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 exhibir a arma para “lhe mostrar o manejo”, havendo a incidental detonação que atingiu a oito metros de distância o amigo e empregado da estação Alberto Carlos da Silva fatalmente no peito.

Cícero relata que, ao ouvir um forte estampido, tapou os ouvidos com as mãos ouvindo Victor dizer: “valha-se minha nossa senhora, estou desgraçado”. 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. Em agosto de 1918, por irregularidades formais no processo e com o advogado recorrendo, o processo foi anulado.

Muitos fatores corroboram para que aconteça um acidente de trabalho. Em nenhum momento do processo de Victor Arantes questionou-se o porte da arma, o que ressalta a permissão (ou a exigência, devido à exposição aos conflitos e perigos) do porte de arma para determinadas funções de trabalho, como as que exigem vigilância e controle. Victor foi instruído por testemunhas no escritório da estação a guardar a arma para que “não facilitasse”, sendo a causa do acidente relatada como a imprudência e pouca experiência com o uso da arma: “como não conhecendo a arma, prontificou-se a examinal-a sem observar o perigo que corria”.⁴³⁸ Assim como discutimos anteriormente, a implementação da arma como instrumento de defesa em espaços de trabalho hostis ocasionava também atos de violência e tragédias.

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

constam seis processos criminais da classe acidentes de trabalho envolvendo a Companhia Madeira-Mamoré.

⁴³⁸ ARANTES, Victor (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00042. Caixa 007. 83 f. CDH/TJRO, 1917.

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.⁴³⁹ Todas essas questões faziam parte das relações de trabalho que compõe a vida cotidiana dos trabalhadores. Quando em 1919 eclode a mobilização grevista dos trabalhadores gerais de Porto Velho, a parte da categoria de trabalhadores da ferrovia mais publicamente atuante na luta consiste nos operários das oficinas, que chegam a paralisar os trabalhos. Operadores de máquinas e fabricantes de peças, a intensa jornada de trabalho corroborava para potenciais casos de acidentes de trabalho.

A desintegração do grupo de trabalho pode resultar em acidentes quando as pessoas que exercem funções interligadas não se compreendem: “A alta rotatividade de trabalhadores e os grupos onde as pessoas não falam a mesma língua são alguns factores que produzem esta relação social” (AREOSA & DWYER, 2010, p. 8). A alta rotatividade dos trabalhadores devido ao elevado número de mortos e inválidos juntamente com o embrionário entendimento do conjunto de trabalhadores até chegarem ao uso da língua espanhola na comunicação marcam a fase inicial da construção da ferrovia, apesar de identificarmos poucos casos de acidentes.

Por outro lado, 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 lembrarmos do caso ocorrido em 1908 com os 500 espanhóis vindos do Canal do Panamá, quando chegaram na reta do Abunã (acampamento 36) e 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. Cabe retomarmos a descrição sobre as *cuadrillas*:

⁴³⁹ Além disso, essa noção beneficia empregadores, capitalistas e o discurso dominante por refutar sua responsabilidade sobre os acidentes de trabalho alegando a “inevitabilidade” dos acidentes do preço a pagar pelo desenvolvimento (AREOSA & DWYER, 2010).

O tarefeiro organizava pequenas turmas de trabalhadores, no máximo de dez homens cada, e chamadas “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 (FERREIRA, 2005, p. 218).

Essa forma de organização do trabalho não era exclusiva da ferrovia Madeira-Mamoré, estava presente em outras construções pelo mundo. A integração que as *cuadrillas* possuíam estava na nacionalidade predominante, no idioma de comunicação estabelecido e no modo de execução do trabalho ajustada dentro da margem de possibilidade cedida. No geral, conseguiam tornar os serviços mais toleráveis, estimulando uma coesão e bom relacionamento do grupo e funcionando como uma autoproteção que, para Areosa e Dwyer (2010), modifica as relações sociais de trabalho e reduzia as possibilidades de acidentes de trabalho.

Logo, compreender os acidentes de trabalho no contexto da Madeira-Mamoré para além da teoria do “fator humano” 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”. Para Areosa e Dwyer (2010), os acidentes só podem ser prevenidos quando alteradas algumas destas relações, porém, como o trabalhador diante muitas vezes da intransigência da hierarquia a qual está submetido não assumirá uma postura de apatia, medo, resignação, frustração e ansiedade devido as condições de trabalho? Vejamos quando tal postura é consequência tanto do adoecimento físico como mental do trabalhador.

5.3.3 As consequências psicológicas

Além da debilidade física, a centralidade do trabalho e as relações exploratórias associadas às consequências das doenças produziam também um desgaste mental dos trabalhadores desconsiderado pela estrutura médico-sanitária da Companhia.

“A vida era dura, mas o pior de tudo eram as enfermidades”. Assim como Benigno Bouzas (1950, p. 45), outros autores destacaram o impacto das doenças durante a experiência de trabalho. Henry Tomlinson descreve sua chegada a Porto Velho encontrando homens que haviam trabalhado para a Companhia e estavam retornando 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 engolada, a expressão cansada do desiludido que, entretanto, não mostrava na sina nenhum ressentimento.” (TOMLINSON *apud* ROCHA, 2014, p. 252-253).

O próprio Benigno Bouzas descreve sua magreza e palidez como impressionantes, consequência de uma malária crônica que o deixava cansado em caminhadas e com tonturas, mesmo após retornar à Espanha (BOUZAS, 1950, p. 61). Muitas são as semelhanças com o quadro que Engels (2010, p. 144) analisou sobre o aspecto da classe trabalhadora na Inglaterra, observando os corpos frágeis, pálidos, magros, hipocondríacos e humor melancólico e irritadiço, avaliando um envelhecimento prematuro e as poucas chances dessas pessoas resistirem às doenças (*ver imagem 39*).



IMAGEM 39. Operário enfermo internado no hospital da Candelária (1909-1911). A expressão facial demonstra desconforto possivelmente devido à doença não identificada e/ou ao registro fotográfico do seu estado de saúde e seqüela física. Foto nº 1285 de Dana Merrill. Fonte: Acervo do Museu Paulista da USP.

O estado de “invalidez” é citado pelo médico C. P. Andrews, que viu durante sua experiência de 15 meses na região, inúmeros americanos retornando inválidos para casa após os trabalhos na Madeira-Mamoré.⁴⁴⁰ 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. Às vezes os próprios trabalhadores tentavam tratar suas enfermidades, recolhendo-se nos acampamentos e trabalhando alternativamente, mas logo casos de abatimento geral tornaram-se comuns, como relatou o médico H. P. Belt em suas anotações de 1908 (FERREIRA, 2005, p. 225). Diferentemente do sofrimento com a morte, estar em um corpo incapacitado envolve o trabalhador no sentimento de vergonha, mas principalmente angústia: “a angústia que ele ataca é, através da doença, a destruição do corpo enquanto força capaz de produzir trabalho.” (DEJOURS, 1992, p. 34).

Podemos inferir que 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 que atingiu grande parte desses trabalhadores. Para Engels (2010, p. 135-136), a situação de exposição obrigatória dos trabalhadores à morte antinatural e violenta e o constrangimento da situação a qual são submetidos quando há o conhecimento de que permanecer nessa situação deverá levá-los à morte, configura por parte da sociedade e, acrescentamos, da empresa construtora responsável por seus trabalhadores, um “assassinato social”.

Diante dessa situação de precarização das condições de trabalho e saúde, juntamente com o cerceamento das relações sociais e normas de conduta e aparatos de controle, 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”. Assim como o furto, a dissimulação, difamação entre outros elementos, as fugas nos primeiros anos de construção da ferrovia também são expressões de resistência cotidiana dos trabalhadores, conforme a perspectiva de James Scott: “mais ou menos no prazo de um mês, tremendo ou ardendo em febre devido à malária maligna, eles fugiam.” (GAULD, 2006, p. 182). Nogueira (2015, p. 39) aponta as “tentativas de fugas

⁴⁴⁰ *The sun*, Nova York, 27 out. 1911.

alucinantes e fracassadas pelo rio abaixo ou pelo embrenhamento na floresta” em que alguns jamais eram vistos novamente.

João de Deus Alves recorda a chegada de cerca de 400 trabalhadores alemães na construção da ferrovia, que resistiram a seguir para os locais de construção e exigiram da Companhia e empresa construtora “tratamentos igual aos dos funcionários norte-americanos de categoria, isto é, casas com telas de arame, comida europeia e trabalho especial” (FERREIRA, 1961, p. 166). Sem negociações, muitos alemães fugiram em jangadas na tentativa de retornar para seu país, mas sem sucesso.⁴⁴¹

Além 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 no período e, posteriormente à conclusão dos trabalhos, evidenciavam o tipo de trabalhador ideal e 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..., o mal desconhecido chega e um claro se faz na fileira dos uteis.”⁴⁴²

Mas tendo em vista as doenças que acometiam esses homens, no trabalho e fora do serviço, a estrutura hierárquica de organização do trabalho que causava desiguais formas de habitação, socialização e condições de trabalho, como esperar que a parte mais precária dos trabalhadores operários tenha um maior vigor, “vida viril”, “vontade enérgica”, qualidade e expectativa de vida e não uma acentuada mortalidade, estado de adoecimento crônico e enfraquecimento físico e mental?

A doutrina Taylorista, que pautou a organização da estrutura de trabalho na ferrovia, separava o trabalho intelectual do trabalho manual neutralizando a atividade mental dos operários. Segundo Dejours (1992, p. 19), nessa divisão para os trabalhadores operários a primeira vítima consiste no corpo dócil e disciplinado “entregue” à direção hierarquizada para exploração, uma vez que o corpo fragilizado e explorado não possui o seu “protetor natural”, que consiste no aparelho mental: é um “corpo doente, portanto, ou que corre o risco de tornar-se doente.”

⁴⁴¹ O delegado de polícia de Humaitá, no Amazonas, relata que no dia 13 de novembro de 1910 encontrou nas proximidades de Papagaios um dos alemães: “um cadáver insepulto que servia de pasto aos urubus, já tendo essas aves devorado grande parte do corpo”. Para o delegado, “pelo traje usual dos estrangeiros contratados para a E. F. Madeira Mamoré” ele supõe que se trata do cadáver de algum dos alemães “dalli sahidos ultimamente em jangadas” (*Jornal do Commercio*, Amazonas, ano 1910, edição 2068).

⁴⁴² Oswaldo Cruz. *O Correio do Purus: Propriedade de uma Associação*, Amazonas, 24 jul. 1910.

É pelo sistema defensivo e pela palavra que podemos ler o sofrimento dos trabalhadores, sofrimento que, para Dejours (1992), é resultado da organização do trabalho. Henry Tomlinson (2014, p. 29) observa no aspecto dos trabalhadores que tinham “se enrijecido e se fixado através de experiências amargas, ocultando o homem” e descreve os operários trabalhando no descarregamento de um navio: “Eles não eram homens, mas os escombros de homens, movendo-se com volições espantosa, meramente uma brilhante máscara cadavérica flutuando em um vazio” (TOMLINSON, 2014, p. 243).

Os delírios causados pelas febres altas da malária também expressavam do subconsciente o sofrimento e pavor diante da morte, como um trabalhador irlandês, que em um delírio de febre causado pela malária “passou a mão numa espingarda e fez menção de dispará-la a esmo pelo acampamento, repetindo sempre: Os demônios estão me perseguindo. Já os expulsei uma vez, mas eles vêm de novo, em bando, me lamber” (FERREIRA, 2005, p. 118). Em outra situação, um trabalhador questiona sobre suas faculdades mentais:

(...) Ouça! Você ouviu aquele grito dilacerante no rio?
 Não, o que foi isso?
 Ah, acho que foi apenas a amurada de um dos novos batalhões.
 É o boato atual de que um percevejo foi encontrado no relógio do escritório geral. O garoto do escritório disse que supostamente se arrastava entre os carrapatos.
 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.⁴⁴³

Delírios, alucinações, impulsões são comportamentos associados na psiquiatria aos comportamentos “aberrantes” da loucura. Neste caso, olhamos juntamente com o sofrimento como consequências psicológicas das relações de trabalho. Um caso publicado no jornal sob o título de “Tragico fim dum telefonista” noticiou sobre o trabalhador da ferrovia barbadiano, de nome não identificado, 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, no kilometro 351, a treze quilômetros, pois de Guajara Mirim”.⁴⁴⁴ Sem resolução ou conjunção de motivos que explicasse tal conduta, o comportamento atípico também fica acomodado no enlouquecimento. Para

⁴⁴³ Poema “I-N-S-E-T-O-S”. *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 8, 19 nov. 1910.

⁴⁴⁴ Tragico fim dum telefonista. *Alto Madeira*, Porto Velho, 30 dez. 1917. Essa notícia, com o mesmo título, mas adaptada, também foi publicada no jornal *A Capital*, do Amazonas, de 17 de janeiro de 1918.

Dejours (1992), uma das principais formas de saída diante do medo da morte consiste na loucura e no comportamento descompensado.

Ainda segundo Dejours (1992), o sofrimento no aparelho psíquico pode emergir com o choque entre uma “história individual” do trabalhador, com expectativas e sonhos, e a organização do trabalho que ignora qualquer vivência anterior. É o sofrimento exposto pelo desejo de R. S. Stout: “Tudo para ver os Estados Unidos mais uma vez, (...) caminhar na Market Street numa noite de sábado (...) onde os homens se consagram e as mulheres são fiéis (...) para a casa a que, quando afinal livre, escolhi voltar”.⁴⁴⁵

Em “Uala aco”, Ovelha Negra escreve em três línguas – inglês, espanhol e um dialeto não identificado – para falar sobre sua experiência de trabalho na ferrovia:

**Um ano de trabalho duro doado
E o dinheiro todo colocado em casa
Eu gostaria muito, garanto-lhe**
Ma-ali com banua acon
**Minha força e meu espírito eu dei
Eu railroad⁴⁴⁶ melhor que pude
Você pergunta se eu quero voltar aqui?**
Uala, indi aco, matu-ua.

Com isa ca tuig trabajo
Com madamu uga pilac caron
Maluiag aco amdamu
Para retornar à terra da minha casa
Ang lauas cag halug nag-hatag
Pag-buhat ang ferro-carril
Maluiag aco man-oli?
Não! Eu serei amaldiçoado se eu quiser.⁴⁴⁷

O pseudônimo e usos dos idiomas que abrangia um determinado grupo podem indicar um modo de anonimato que o permitia ou o deixava mais confortável para denunciar as condições de trabalho a fim de evidenciar o texto, não o autor. Conforme Dejours (1992, p. 133), quando o homem, no trabalho, já não consegue transformar sua tarefa em condições mais toleráveis de execução, conforme suas necessidades fisiológicas

⁴⁴⁵ STOUT, R. S. O chamado americano. In: The Dana Merrill Collection, New York Public Library.

⁴⁴⁶ Significa pressionar, apressando ou coagindo, uma pessoa a fazer algo. Não foi possível encontrar uma tradução que pudesse manter tal significado e simultaneamente remeter a algo da ferrovia (railway).

⁴⁴⁷ Uala aco (poema). *The Porto Velho Marconigram*, Porto Velho, v. 2, n. 3, 15 out. 1910. A tradução do poema foi possível nos versos em que se estava em inglês e espanhol. A primeira estrofe do poema foi publicada no início da edição do jornal, e algumas páginas depois, a segunda estrofe. Visto que a grande parte dos setores de trabalho na ferrovia Madeira-Mamoré se comunicavam em inglês ou espanhol, a tradução dos versos que estivessem nessas línguas seria prontamente feita pela maioria dos leitores, enquanto o entendimento dos versos do dialeto não identificado seria mais difícil. No entanto, ao colocar as estrofes ao lado, é possível fazer uma associação dos versos de acordo com a ordem, como um espelhamento.

e desejos, o sofrimento também afeta o psíquico. Assim, Ovelha Negra expressa esse sofrimento, frustração e esgotamento físico e mental ao relatar: “minha força e meu espírito eu dei” e “eu railroad melhor que pude”.

Esse impacto diante do trabalho não ocorre somente, apesar de predominantemente, com os trabalhadores operários e de baixa hierarquia. Conforme observa Dejours (1992), o medo e algum tipo de sofrimento pode estar presente em todas as funções de trabalho, sejam elas tarefas repetitivas, perigosas, ou trabalho nos escritórios, basta lembrarmos que a “morte repentina que surpreende o trabalhador robusto no meio da sua faina, o que leva á alma enérgica dos seus companheiros a fraqueza do terror”.⁴⁴⁸ Se este medo não tornou-se aparente entre alguns trabalhadores, como Hugo Ferreira, empregados, engenheiros-chefes, chefes de linha e demais funções, pode tratar-se de um mecanismo de defesa, afinal, se o medo e sofrimento na realização dos trabalhos fossem expressos de forma generalizante, as tarefas não seriam executadas por muito tempo. Logo, “O medo, seja proveniente de ritmos de trabalho ou de riscos originários das más condições de trabalho, destrói a saúde mental dos trabalhadores de modo progressivo e inelutável” (DEJOURS, 1992, p. 74).

Por fim, seguindo as considerações de Dejours (1992) e Foucault (1995), o desgaste da vida mental, consequência da relação cotidiana de trabalho, era instituído por um poder disciplinar que não destruía o indivíduo, mas produzia um corpo docilizado que fosse favorável em termos de comportamento à produção – mesmo que colocar o trabalhador sob pressão também significasse a possibilidade de um comportamento explosivo e violento. Para Engels (2010), essa estrutura de trabalho:

Submete-os às mais violentas emoções, às mais bruscas oscilações entre medo e esperança e persegue-os como a uma caça, não lhes concedendo nunca um pouco de paz e de tranquilidade. (...) diariamente os faz trabalhar até o esgotamento de suas forças físicas e morais (ENGELS, 2010, p. 137)

Retomemos a administração do quinino, no tratamento da malária, para concluirmos sobre a produção e submissão dos corpos e mentes dos trabalhadores à produção. O consumo do quinino era uma prática da vida cotidiana, normatizada pela Companhia através do serviço sanitário. Oswaldo Cruz, em 1910, apresentou uma teoria de que, quando os trabalhadores não realizavam o tratamento corretamente ou ingeriam

⁴⁴⁸ Oswaldo Cruz. *Jornal O Correio do Purus: Propriedade de uma Associação*, Amazonas, ano XIII, n. 36, 24 jul. 1910.

pequenas doses de quinino, levava à formação de raças de plasmódio da malária resistentes ao quinino devido a adaptação do parasita. Essa adaptação tornava crescente a ineficácia do quinino no tratamento da malária, sendo uma das opções de tratamento o aumento da dose. No entanto, o mesmo médico em relatório sobre a ferrovia Madeira-Mamoré endossou que uma dose diária acima de 0,75 a 1 grama de quinino produzia consequências graves de toxidez.

Conforme aborda Benchimol (2008), durante a campanha sanitária nas obras públicas em Xerém, em 1907, diversos engenheiros se opuseram a tomar o quinino por alegarem reações que podiam ser leves até as mais graves. Produziam incômodos, atacava órgãos como estômago, provocava perturbações. Zumbidos, tremores e enjoos eram as reações mais comumente registradas.

Em relatório, Oswaldo Cruz cita alguns casos que ele e outros médicos tinham ciência de superdosagem de quinino e suas consequências. Foram casos que observaram no Peru, no Panamá e no Madeira.⁴⁴⁹ Na Madeira-Mamoré, os comportamentos diante o uso do quinino eram os mais diversos. Vimos em relatos e poemas o uso rotineiro do quinino, mas, 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.” Outros se recusavam a consumir, escamoteavam, e ainda havia os que ingeriam corretamente, mas o remédio não surtia efeito positivo, sendo acometidos pela malária.

Sobre estes que, doentes de malária, foram tratados insuficientemente, Oswaldo Cruz aprofunda o problema na construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Grande parte dos trabalhadores, principalmente operários, eram brasileiros – que circulavam no vale do Amazonas engajados em trabalhos – e operários – que vinham de outras obras de outros pontos do mundo em que havia uma forte incidência de malária, como Panamá, Cuba e Guatemala.

⁴⁴⁹ No Peru, o médico Carl Lovelace prescreveu a um índio que trabalhava no corte de madeira 20 gramas de quinino para serem tomadas 0,60 centigramas diariamente. Porém, o paciente não entendeu a prescrição e ingeriu as 20 gramas de uma só vez, o resultado foi: “encontrado pelos companheiros, mais tarde, completamente surdo e cego, perdido na mata”, recuperando por completo a visão e audição dias depois; outro caso também no Peru, um doente de malária ingeriu 6 gramas de quinino de uma só vez, apresentando “um acesso verdadeiro de loucura que cedeu em alguns dias.”; no Panamá, um médico adoeceu e o enfermeiro confundiu-se com a medicação e administrou 5 gramas de quinino, o excesso causou “zumbidos nos ouvidos e um certo peso na cabeça.”; também no Panamá, Whitaker, médico que atuou na Candelária viu dois casos de cegueira com “acessos perniciosos” tratados com 3 gramas de quinino diariamente: “um deles ficou permanentemente cego, o outro recuperou em parte a visão” (CRUZ, 1910, p. 36-37).

Estes operários, devido a essa proveniência, já tinham sofrido de ataques anteriores de malária e foram tratados de forma insuficiente. O médico explica cientificamente as consequências:

Ora, nos casos de impaludismo imperfeitamente tratados ou não tratados de todo, o parasito, no fim de algumas gerações, no sangue, toma a *forma sexuada* de resistência às defesas naturais do organismo (gametos). Cessam os acessos agudos, mas no organismo ficam vivas essas formas que são *também resistentes às doses habituais de quinina aconselhadas na profilaxia química*. Ora, esses gametos são justamente as formas do parasito que podem infectar o mosquito transmissor. Acresce ainda que no tratamento imperfeito e mal dirigido são colocadas em presença dos gametos pequenas doses do tóxico (quinina), doses insuficientes para mata-lo e capazes de imuniza-lo. (CRUZ, 1910, p. 38)

A esse fenômeno o sanitarista chamou de “mitridatização dos parasitos da malária”, ou seja, a criação de uma raça de parasita capaz de resistir ao tratamento da malária. Nessas circunstâncias, com presente ingestão alta do quinino, episódios de perturbação mental, alucinações e cansaço além 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, testando os limites do trabalhador.

Neste último sentido, a estrutura médico-sanitária implementada para manutenção da saúde configura como um grande campo de experimentação dos limites dos trabalhadores. Além de cobaias no aumento da dose de quinino relatada como prejudicial e tóxica, Hugo Ferreira (1969, p. 41-42) relembra a aplicação de “chenopódio” no combate as verminoses feito pelo médico Willian Emrich: “Como esse medicamento ainda estava em fase de observação, ele exigia do paciente os mais rigorosos precalsos para a sua aplicação. Eu que o diga, fui deles, passei fome, sede e uns maus momentos mas tudo sem consequências”. Em outro empreendimento da Companhia anos antes, em Cuba, 1900, os médicos se esforçavam para provar a teoria sobre transmissão da febre amarela pelos mosquitos, e assim como a ciência necessita de voluntários para a realização de experimentos:

(...) 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).

Assim como o aliciamento, contratação, habitações e divisão de trabalho eram métodos implementados e testados pela Companhia em obras anteriores pela mesma direção e empresa empreiteira, em Cuba, Guatemala e Panamá, as medidas sanitárias também consistiam em um método de preservação da saúde, em que inúmeros trabalhadores tinham os seus limites testados, fazendo da ferrovia Madeira-Mamoré um campo de experimentações da ciência e engenharia.

O olhar vigilante, controlador, disciplinante e punitivo, nas funções de trabalho de maior hierarquia 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). Esse registro e “adestramento” contínuo do trabalhador configuraria sua vida cotidiana como um campo vasto de experimentação na aplicação de métodos de controle da força de trabalho.

* * *

Ao fim, o destrinchar da estrutura médico-sanitária instituída aos trabalhadores da ferrovia destaca a disciplinarização e manutenção dos corpos e mentes dos trabalhadores para responder a uma exigência de produtividade capaz de garantir o êxito na construção e funcionamento da ferrovia. As doenças e mortes, diretamente relacionadas às condições de trabalho desiguais, foram tratadas como obstáculos para a Companhia a serem controlados. Primeiro para o empreendimento, depois para o trabalhador.

A centralidade do trabalho e as relações de exploração pelo capital associadas às consequências das constantes enfermidades produziram desgastes mentais e físicos e acidentes de trabalho, em parte desconsiderados pelo serviço médico-sanitário, o que foi também pouco debatido pela historiografia.

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 disciplinas, 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.

6. 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 desta Dissertação buscamos compreender o cotidiano dos trabalhadores da ferrovia Madeira-Mamoré. Para isto, analisamos 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, condições de saúde física e mental. Estes elementos configuraram tensões, práticas de dominação, transgressões, resistências e mecanismos disciplinares de controle que têm lugar no cotidiano. A articulação entre trabalho e formação do cotidiano iniciou-se com as primeiras atividades de construção da ferrovia, em 1907, e seguiu durante a inauguração e funcionamento da ferrovia – ao menos para essa pesquisa – até 1919, momento que escolhemos como fim de uma experiência de vida cotidiana na primeira década de funcionamento, por marcar o ano da primeira mobilização grevista e de mudança na administração da ferrovia.

Antes de símbolo fundador da cidade de Porto Velho, examinamos como a ferrovia Madeira-Mamoré foi implementada em meio ao processo de expansão do capitalismo, estabelecendo novos padrões de exploração do trabalho em escala global, característico do século XX. Nesse sentido, os caminhos foram abertos para os países estrangeiros controlarem os projetos de infraestrutura, adquiridos através de concessões emitidas pelo governo brasileiro.

No primeiro momento, buscamos compreender o planejamento e estruturação do sistema de trabalho da Companhia para a ferrovia, analisando as formas de aliciamento e recrutamento dos trabalhadores, os anúncios, as ofertas e variações do salário, as formas de contratação (contrato, mensalista, prestador de serviço) e os fluxos migratórios estimulados, em grande parte, pela necessidade de conseguir um trabalho. Tudo isto considerando as distinções que se iniciaram na separação entre trabalho manual e

intelectual (planejamento e ação) semelhante aos fundamentos do sistema divisionário de uma administração científica, característico das ferrovias norte-americanas, e que permeariam todo o viver cotidiano desses trabalhadores.

Entendemos a organização dos trabalhos na ferrovia como uma divisão técnica e social do trabalho, dividida por departamentos subdivididos em seções, em que as funções de trabalho foram instituídas de forma hierárquica: todos os trabalhadores respondiam a chefes, que, por sua vez, respondiam à empreiteira ou administração geral, e estes, por fim, respondiam à Companhia, caracterizando um gerenciamento em grande escala que visava o controle e disciplina do contingente tão diverso dos trabalhadores.

Conforme investigamos, foi possível elaborar um perfil sobre os sujeitos que configuram a expressão “trabalhadores da ferrovia”. Trata-se de 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 que possibilitaram a realização da obra, como as trabalhadoras lavadeiras, enfermeiras e trabalhadores indígenas.

Foi parte da vida cotidiana dos trabalhadores serem separados, classificados e agrupados de acordo com suas funções, nacionalidades e etnias. No entanto, isto não significa uma completa alienação com o cumprimento de seus papéis determinados pela empresa. Vimos que estes trabalhadores também viveram uma cotidianidade não-alienada e dinâmica dentro da correlação de forças. As mudanças de funções dentro do sistema de trabalho da ferrovia foram recorrentes, porém com chances distintas de mobilidade aos postos de ascensão, sem significativas rupturas nas estruturas hierárquicas internas: aqueles que haviam sido destinados como empregados continuavam como empregados, e os operários raras vezes tornaram-se empregados, permanecendo como operários e prestadores de serviço.

Uma das principais conclusões que pudemos chegar com o aprofundamento da discussão sobre quem eram os trabalhadores da ferrovia consiste na terminologia empregada entre aquelas pessoas. Usualmente 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. Foi proposto, quando possível, pontuarmos empregados e operários como dois grandes grupos que congregaram diferentes funções de trabalho para representar um trabalho

intelectual, de planejamento e vigilância (empregados) e um trabalho voltado para a execução, esforço físico e mão-de-obra (operários). Assim a utilização do termo “trabalhadores” consistiu, em modo geral, para se referir a todos aqueles que, de alguma forma, trabalharam ou prestaram serviço para a Companhia na ferrovia Madeira-Mamoré.

Com o entendimento desses termos, marcadores simbólicos de distinção social, foi possível analisar os demais elementos do cotidiano a partir das diferenças de habitações, espaços de trabalho, vínculos sociais, envolvimento em conflitos e tratamento médico, que ressaltaram a heterogeneidade de experiências de um sistema de dominação e controle que constituiu o cotidiano dos trabalhadores.

Em um segundo momento, procuramos discutir como as relações de trabalho foram determinantes na ocupação dos espaços e nas construções das relações sociais entre os trabalhadores e a comunidade em torno da ferrovia, fora dos limites da Companhia.

Percebemos uma divisão espacial pela Companhia que delimitou o território da empresa construtora diante do território da cidade de Porto Velho, este visto como ameaça à ordem, mas também as divisões dentro do próprio território da Companhia em espaços de trabalho e moradia para os trabalhadores, de acordo com suas funções. Desse modo, mesmo quando fora dos locais de trabalho, o chamado “quadro de vida” dos trabalhadores foi determinado pelos interesses do capital para controle e produtividade.

Isto porque com temor de perder o controle sobre seus trabalhadores, a Companhia criou dificuldades para aqueles que não estavam diretamente ligados à ferrovia e que começavam a residir em Porto Velho, além de exercer controle de forma indireta nas atividades sociais como comemorações, práticas esportivas e associações, interferindo no exercício de modo livre dessas atividades. Apesar de toda a estrutura de vigilância e cerceamento das relações sociais dos trabalhadores, podemos perceber a partir dos jornais as redes de solidariedade, empatias e vínculos afetivos criados no período de construção e com o estabelecimento e integração de parte dos trabalhadores na sociedade local. Essa integração se expressou principalmente com a mobilização que levou à greve de 1919 pela redução da jornada de trabalho. Logo, entendemos como a segregação dos espaços e tutela das atividades sociais configurou em um cotidiano de disciplinarização e controle.

A greve, como abordamos, foi um ponto importante que evidenciou as diferentes experiências entre os trabalhadores da ferrovia, uma vez que parte desses trabalhadores aderiram a mobilização, como a consistente participação dos operários das oficinas. As condições precárias condensadas no que chamados de “viver pobre” não foi um elemento do cotidiano comum a todos os trabalhadores, foi algo vivenciado pelo grupo de maior

instabilidade das funções de trabalho, de moradia mais precária (como os barracões), das atividades de trabalho mais árduas (como as exercidas pelos operários), em um ambiente de trabalho mais desconfortável (como o exercido na linha férrea, em meio a floresta e nos galpões) e de funções de trabalho que os expuseram às intempéries, doenças e, conseqüentemente, morte.

Na terceira parte, examinamos uma série de conflitos a partir de uma amostragem de casos para evidenciar condutas transgressoras e desviantes da ordem, como hostilidades, perturbação da ordem, brigas, desentendimentos, roubos e furtos, que compuseram uma face da vida cotidiana. Esses momentos de explicitação de rivalidades internas entre os trabalhadores da ferrovia e dos conflitos de classes entre eles, a Companhia e autoridades públicas os envolveram igualmente entre acusados e vítimas (além de participarem de processos judiciais também como testemunhas), o que indica uma vida constante de sobrevivência entre o ataque e defesa.

Destrinchamos os mecanismos de controle, códigos de conduta, sistema de vigilância e punição dos comportamentos renegados pela Companhia, que atuou no sentido de garantir o prosseguimento e ordem dos trabalhos ligados à Madeira-Mamoré. Estes mecanismos para instauração de uma ordem foram construídos pela Companhia e autoridades públicas locais, como a justiça pública, uma vez que os trabalhadores estavam sujeitos a estes dois poderes.

Observamos como proibições, restrições e cerceamentos faziam parte do controle cotidiano dos comportamentos dos trabalhadores. Nesse cenário, a ostentação com o porte de armas de fogo, por algumas funções de trabalho, foi percebida como uma forma de intimidação aos próprios trabalhadores que tentassem alterar as ordens e ritmos de trabalho. Mas também a insegurança, uma sensação coletiva, e as atividades de caça para complementação da alimentação contribuíram para um intenso uso de armas que teve suas conseqüências nos acidentes de trabalho. Identificamos através do jornal local um discurso alinhado em redirecionar e moldar os comportamentos ao definir o que deveria ser uma má e boa conduta social, o regramento e temperança.

Encontramos nos tipos de conflitos uma série de tensões, entre trabalhadores da ferrovia como também com trabalhadores da região (autoridades públicas, autônomos, extratores de borracha) ligadas à estrutura hierárquica de trabalho, como as transgressões das normas de trabalho e convivência, disputas entre autoridades, abuso de poder e maus tratos. Muitos desentendimentos rapidamente catapultavam para uma violência

exacerbada, verbal ou física, com lutas corporais, espancamentos, insultos, ameaças verbais e com armas (de fogo e garrafas), extorsão de dinheiro.

Empregados e operários se envolveram nesses confrontos que, com exceção dos casos de extorsão, vingança por ciúmes e estupro, não resultaram em inquéritos e processos judiciais possíveis de identificar na documentação do período – principalmente devido a conservação dos documentos e as dificuldades das atividades do judiciário na região –, circulando apenas em jornais e relatos com detenções provisórias nas delegacias. Entendemos esse fenômeno como um processo de enquadramento, mecanismo de intimidação e vigilância com a identificação dos trabalhadores de conduta desviante. Já a ação dos trabalhadores, percebemos como consequência da interação, integração e adaptação dos sujeitos na operacionalização da convivência; como também consequência das relações de trabalho as quais estavam submetidos. Estes trabalhadores muitas vezes resolviam as divergências seguindo suas próprias normas, no entanto também se utilizaram da intervenção de autoridades policiais e judiciárias, além do jornal para fazer denúncias e solicitar justiça.

Conforme argumentamos, os roubos representam os crimes mais violentos, que juntamente com os furtos podem estar relacionados com a frustração pelas desigualdades causadas pelas relações de trabalho, que dificultavam a ascensão social e econômica. A violência da ação (o roubo) ameaçava a coletividade por colocá-la em situação de instabilidade: qualquer trabalhador poderia ser vítima (como também acusado). Isto tornou-se mais evidente quando olhamos para o elemento roubado (dinheiro e propriedade) e percebemos a participação de trabalhadores não ligados à ferrovia (como lavradores, agricultores, extratores de goma elástica etc.) que compartilhavam do “viver pobre”.

De acordo com que examinamos, de modo geral, os furtos abarcaram trabalhadores com intuito de prejudicar a Companhia, com os furtos nas oficinas e nos armazéns de objetos e gêneros alimentícios. Estes armazéns formavam um monopólio comercial do qual a Companhia adquiria lucros nas vendas para toda a região, de modo que gerava um desconforto por parte do comércio local, como foi possível perceber no caso de furto ao armazém da *Comissary*, articulado entre trabalhadores da ferrovia, carroceiros, comerciantes autônomos e de casas comerciais de Porto Velho.

Logo, olhamos para os furtos como ações de confronto supostamente não-articuladas que não almejavam uma subversão da ordem, mas que podem ter expressado insatisfação e retaliação contra as relações de trabalho, configurando silenciosas e

constantes revoltas dos trabalhadores. Ao perceber a incidência dos furtos entre 1918-1919, antes e depois da greve que mobilizou principalmente trabalhadores das oficinas da ferrovia, indicamos a possibilidade de lutas individuais e coletivas não visíveis dentro da estrutura social como forma de resistência.

Com isto, foi possível entendermos os conflitos 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 controle social através da vigilância e punição atuou como intimidação às condutas desviantes e repressão da criminalidade.

A investigação, na quinta e última parte, foi pautada no estudo dos mecanismos de controle médico-sanitário para conservação e recuperação da saúde do trabalhador, de modo a torná-lo apto para fins produtivos, e nas consequências físicas e psicológicas do trabalho. Para alcançar este objetivo, analisamos a instituição da disciplina médica através da atuação de médicos sanitaristas, execução de medidas profiláticas e implementação de uma estrutura hospitalar pela Companhia, que contou também com um conjunto de ações dos poderes regionais e nacionais para controle sanitário da região.

Constatamos que, apesar das doenças atingirem a todos, os trabalhadores eram acometidos de acordo com as desigualdades das relações de trabalho, que determinaram os modos de viver: migrações, tipos de moradia e funções de trabalho podem ter cooperado para uma maior ou menor incidência de doenças, intensidade e letalidade, além da possível associação com outras enfermidades que não foram tratadas corretamente e deixavam sequelas na debilidade e suscetibilidade dos corpos.

As medidas de profilaxia individual, com intervenções químicas e mecânicas, estabeleceram um sistema hierarquizado para todos os trabalhadores, principalmente no combate da malária, pelo qual a repetição e insistência para a ingestão do quinino transformou o consumo em um hábito da vida cotidiana, mas que também causou resistência. A separação e disciplinarização dos corpos ocorria entre saudáveis e debilitados, diferenciando o trabalhador rentável e o trabalhador que precisava ser tratado, transformando o homem (trabalhador) como objeto do saber científico.

Em consonância com o que analisamos, a estrutura do hospital da Candelária com edifícios e cemitério expressou as distinções através das enfermarias de 1ª e 2ª classe, separação do complexo da região local e diferenciação no território da morte com o cemitério destinado para trabalhadores da ferrovia e pessoas consideradas de “categoria”. Desse modo, o complexo hospitalar da Candelária foi constituído como local de cura,

assistência, produção do saber científico e espaço de manutenção da saúde dos trabalhadores, principalmente do operariado.

As ações regionais que atuaram como braço disciplinar da Companhia consistiram na disseminação da profilaxia, conscientização e vigilância dos corpos e comportamento, que ganharam espaço no jornal local; e nas ligas de profilaxia, implementação de postos e serviços médicos.

Outro entendimento ao qual chegamos consistiu na discussão do tempo e produtividade diretamente relacionados aos acidentes de trabalho e impactos psicológicos. A Companhia instituiu e organizou o tempo de trabalho como um meio de controle e exploração do trabalhador na execução dos serviços. As diferentes experiências com este tempo nos permitiram identificar trabalhadores que se desdobraram para trabalhar doentes e os casos de abandonos de serviço como luta e resistência contra o tempo disciplinar. Nestas condições, emergiram os sentimentos de frustração, angústia, raiva, ansiedade, violência e apatia diante às exigências. Em contrapartida, para outros trabalhadores a relação com o trabalho no cotidiano foi favorável ao equilíbrio mental.

Conforme discutimos, identificamos casos de acidentes ocorridos durante a jornada de trabalho e que ocorreram em decorrência de atividades relacionadas às condições de vida e trabalho, como atropelamentos por carros de trem, porte de armas e prática de caça. Desconsiderando a teoria do “fator humano”, que reputa à vítima a responsabilidade exclusiva dos acidentes, buscamos nestes casos observar a estrutura organizacional do trabalho hierárquica e exploratória, as exigências da produtividade e as consequentes relações sociais de trabalho, ou seja, a forma pela qual os próprios trabalhadores gerem o seu relacionamento com o trabalho de modo a transformá-lo em algo mais suportável no seu cotidiano.

Em consonância com que abordamos, para além da debilidade física, a centralidade do trabalho foi responsável pelo desgaste mental dos trabalhadores. Vulnerabilidade, apatia, desgaste, invalidez e comorbidade dos trabalhadores da ferrovia também configuraram como produto social das condições sanitárias de trabalho, de um viver cotidiano ao qual foram organizados. Neste sentido procuramos ler os relatos de sofrimento, delírios e alucinações dos trabalhadores não acomodando à perspectiva de comportamento atípico, mas no comportamento descompensado de medo e sofrimento gerado em qualquer função de trabalho (mas, principalmente com os operários), independente do grau de perigo e exploração.

Portanto, no estudo proposto através dessa Dissertação, buscamos 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, procuramos evidenciar o quão diverso e complexo pode ser essa vida cotidiana que liga diferentes experiências pelo vínculo de trabalho com a Madeira-Mamoré.

Muitas vezes falar do cotidiano significa a representação social das ações que compõe as rotinas e tudo que se repete no viver do dia a dia de forma quase banal. Nosso intuito consistiu em identificar os elementos (trabalho, espaços, relações sociais, conflitos, saúde) que compuseram essa repetição no viver diário, mas redirecionando a perspectiva a partir de um prisma teórico para descobrir a essência do cotidiano como aquilo que seria difícil (mas, não impossível) de se perceber na aparentemente repetição banal.

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 durante a 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”. Torna-se importante destacarmos esta questão para que possamos olhar com maior criticidade 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 os quais investigamos nesta dissertação: “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; (...) dos ex-

agentes Tito, Costinha, Antonio Sousa, Vitor Arantes e Melo”.⁴⁵⁰ Infelizmente, pouco se conquistou. 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.

⁴⁵⁰ MENEZES, Esron Penha. História Antiga. *Alto Madeira*, Porto Velho, edição 14153, ano 1982, p. 12.

FONTES

JORNAIS E PERIÓDICOS

Alto Madeira (RO) – 1917-1920/1923/1925/1981/1984
 The Porto Velho Marconigram (RO) - 1910/1911
 The Porto Velho Courier (RO) – 1909
 The Porto Velho Times (RO) – 1909
 Jornal do Commercio (AM) – 1908/1909/1913
 Jornal Estado do Pará – Propriedade de uma Associação Anonyma (PA) – 1911/1916
 Jornal Correio do Norte: Orgão do Partido Revisionista do Estado do Amazonas (AM) – 1910
 O Correio do Purus: Propriedade de uma Associação (AM) – 1910
 O Paiz (RJ) – 1911
 The Washington Times (Washington, D.C.) – 1910
 The Sunday Star (Washington, D.C.) – 1912
 The Sun (New York, N.Y.) – 1911

PROCESSOS JUDICIAIS

ALAYME, James Nathaniel (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00085. Caixa 094. 88 f. CDH/TJRO, 1916.

ALLEM, Lasly (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00004. Caixa 003. 13 f. CDH/TJRO, 1914.

ALMEIDA, Manoel (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 0003. Caixa 016. 21 f. CDH/TJRO, 1918.

ARANTES, Victor (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00042. Caixa 007. 83 f. CDH/TJRO, 1917.

BAYNE, Menseroy (réu). **Processo criminal (furto)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00113. Caixa 096. 39 f. CDH/TJRO, 1919.

BRITTO, Raymundo Octavio de (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00010. Caixa 016. 21 f. CDH/TJRO, 1919.

CABRAL, Horacio (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00003. Caixa 016. 10 f. CDH/TJRO, 1917.

CAXEIRO, Fernando (réu). **Processo civil (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira. nº 00024. Caixa 002. 15 f. CDH/TJRO, 1913.

COIMBRA, Julio; RASERO, Audelino; SENNA, Fabiano (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00025. Caixa 003. 209 f. CDH/TJRO, 1914.

CUEK, Milad J.; ABDON, Almeida; ALEXANDRE, Abraham; e outros (réus). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00004. Caixa 16. 38 f. CDH/TJRO, 1919.

DUBOIS, Peter (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00011. Caixa 016. 22 f. CDH/TJRO, 1919.

GUABIRABA, Antonio Quirino; ABRAHÃO, José Antonio (réu). **Processo criminal (ameaça)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00046. Caixa 005. 61 f. CDH/TJRO, 1916.

LUIZ, José (réu). **Processo criminal (homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00084. Caixa 094. 104 f. CDH/TJRO, 1916.

MAURIOS, Benigno (réu). **Processo civil (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira. nº 00007. Caixa 003. 26 f. CDH/TJRO, 1914.

MATTOS, Alfredo (réu). **Processo Criminal (crime de lesão corporal)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 016. Caixa 10. 46 f. CDH/TJRO, 1918.

MELO, Manoel Serafim de (réu). **Processo Criminal (inquérito policial)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00003. Caixa 016. 53 f. CDH/TJRO, 1919.

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.

MR. BRAYN (réu). **Processo criminal (extorsão)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00014. Caixa 001. 6 f. CDH/TJRO, 1912.

MR. BRAYN (réu). **Processo criminal (furto)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00013. Caixa 001. 32 f. CDH/TJRO, 1912.

NONATO, Pedro (réu). **Processo criminal (perturbação da ordem)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00055. Caixa 093. 8 f. CDH/TJRO, 1913.

NONATO, Pedro (réu). **Processo criminal (tentativa de homicídio)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00016. Caixa 001. 61 f. CDH/TJRO, 1912.

PAPPAS, Demetrio (réu). **Processo criminal (estupro)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00045. Caixa 007. 80 f. CDH/TJRO, 1917.

PAPPAS, Demetrio (réu). **Processo criminal (habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00050. Caixa 007. 14 f. CDH/TJRO, 1917.

SILVA, Emygdio José da (réu). **Processo Criminal (pedido de habeas corpus)**. Juízo da Comarca de Porto Velho nº 00002. Caixa 016. 21 f. CDH/TJRO, 1919.

TRIFIAKIS, Constantino (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00003. Caixa 003. 37 f. CDH/TJRO, 1914.

VELLOZO, Galdino Cardeal (réu). **Processo cível (arrolamento)**. Juízo da Comarca de Santo Antônio do Rio Madeira nº 00102. Caixa 009. 86 f. CDH/TJRO, 1917.

ACERVOS FOTOGRÁFICOS

Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (USP)

Biblioteca Digital Luso Brasileira

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.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARDAIA, Leonardo Júlio. Meu amigo Pitt: a relação afetiva entre colonizador e colonizado em Diaruí, de Antônio Cândido da Silva. **Revista Instrumento Crítico**, v. 5, n. 5, p. 223-242, 2019.

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 mai. 2019

BARCELLOS, Jorge Alberto Soares. Territórios do cotidiano: introdução a uma abordagem teórica contemporânea. In: MESQUITA, Zilé; 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.

BENNETT, 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.

CANAVAZE, Rafael. O Brasil e a Guerra do Pacífico: as relações do governo brasileiro com Chile, Bolívia e Peru (1879-1890). In: **XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão**. ANPUH/SP – USP. São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008.

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.

CARVALHO, Guilherme. BRONOSKY, Marcelo. Jornalismo alternativo no Brasil: do impresso ao digital. **Revista Pauta Geral-Estudos em Jornalismo**, Ponta Grossa, vol. 4, n.1, p.21 -39, Jan/Jun 2017.

CASTRO, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da História: Ensaio de Teoria e Metodologia**. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

Catálogo do Acervo do Museu da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Prefeitura do município de Porto Velho. Fundação Cultural Iaripuna. Instituto Histórico e Geográfico de RO. Porto Velho: 2011

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.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque**. São Paulo, SP: Brasiliense, 1986.

CIAVATTA, Maria. O Mundo do Trabalho em Imagens: Memória, História e Fotografia. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, 12(1), jan-abr 2012, pp . 33-46.

Código Penal Brasileiro (1890). Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/d847.htm> Acesso em: 06 de out. 2020.

COLFERAI, Sandro Adalberto. Ribeirinhos e colonos: a representação de uma identidade preferencial no hino de Rondônia. **Revista Raído**, Dourados, MS, v. 4, n. 7, p. 333-346, jan./jun. 2010.

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 (p. 183-290). 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.

CRAIG, Neville B. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição**. Tradução de Moacir N. Vasconcelos. Companhia Editora Nacional, 1947.

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. Osvaldo 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”; “Nunca temos tempo para sonhar”. (p. 7-41). 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.

FALCON, Francisco José Calazans. História e Cultura Histórica. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, CPDOC-FGV, n. 19, 1997.

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.

FLORES, Elio Chaves. Dos feitos e dos ditos: história e cultura histórica. **Saeculum – Revista de História**, João Pessoa, n. 16, jan.-jun. 2007.

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 Ramallete. 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: Kotter Editorial Ltda, 2017.

GRINBERG, Keila. Processos criminais: A história nos porões dos arquivos judiciários. In: PINSKY, Carla Bassanezi. LUCA, Tania Regina de. (org.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009.

GUIMARÃES, Antonio Sérgio Alfredo. Racismo e anti-racismo no Brasil. **Revista Novos Estudos**. CEBRAP. Nº 43, novembro, 1995. pp. 26-44.

GUIMARÃES, Gleny Terezinha Duro. Cotidiano e cotidianidade: limite tênue entre os reflexos da teoria e senso comum. In: **Aspectos da teoria do cotidiano**: Agnes Heller em

perspectiva. Gleny Terezinha Duro Guimarães, org.; Idília Fernandes ... [et al.].- Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

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

HARTENTHAL, Mariana von. Corporate photography goes to the forest. In: **Artelogie:** Recherche sur les arts, le patrimoine et la littérature de l'Amérique latine [Online]. 12/2018.

HELLER, Agnes. **Cotidiano e a História.** Tradução de Carlos Nelson Coutinho & Leandro Konder. 8. ed. 1ª reimp. São Paulo: Paz e Terra, 2011 [1970].

HOBBSAWM, 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.

LIMA, Solange Ferraz de; CARVALHO, Vânia Carneiro de. **Fotografias:** usos sociais e historiográficos. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de. (orgs.). **O Historiador e suas fontes.** São Paulo: Contexto, 2009.

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, Esron Penha de. **Retalhos para a História de Rondônia**. Volume 1. Manaus, 1980.

MENEZES, Esron Penha de Menezes. **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. Do Porto Cale ao Porto Velho. **Revista Primeira Versão**. Ano II. N. 127. Volume III. Dezembro. Porto Velho: Editora Universidade Federal de Rondônia, 2003.

MENEZES, Nilza. **Memória Judiciária** – História do Judiciário de Rondônia no século XX. Porto Velho: Gráfica do Tribunal de Justiça de Rondônia, 1999.

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/UFRRGS/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.

NEELEMEN, Rose. NEELEMEN, Gary. **Trilhos na selva: o dia a dia dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré**. Trad. 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 cateças 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.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. Os barbadianos e indígenas na minissérie *Mad Maria* (2005). In: **III Congresso Nacional de Educação para as Relações Étnico-Raciais: Igualdade social no ambiente escolar**. Anais eletrônicos. Ano III. V. 01. Campina Grande: EDUFCEG, 2016.

PAIVA, Ana Carolina Monteiro. O ensino de História a partir da minissérie *Mad Maria* (2005). In: Regina Coelli Gomes Nascimento; Rozeane Albuquerque Lima. (Org.). **Artes de ver, fazer e escrever histórias III - Fontes históricas: narrativas de ensino de História**. 1. ed. Campina Grande: EDUFCEG, 2019, v. 3.

PAZ, Adalberto. A História Social e o mundo do trabalho na região Norte: trajetórias e perspectivas. In: **I Encontro Estadual da ANPUH-AP e I Jornada Internacional de Estudos da História da Amazônia – Diáspora, migrações e territorialidades na Pan-Amazônia**, 2014, Macapá/AP. Anais... Macapá: ANPUH-AP, 2014, p. 1-6.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & História Cultural**. 2. Ed. 1. reimp. – Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

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. O cotidiano como objeto teórico ou o impasse entre ciência e senso comum no conhecimento 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.

ROCHA, Hélio Rodrigues. **O mar e a selva**: relato da viagem de Henry Major Tomlinson ao Brasil – estudo e tradução. Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem. Campinas, SP: [s.n], 2011.

RODRIGUES, Jones Reis Santos. La Construcción del Ferrocarril Madeira–Mamoré y el Caribe Inglés: la Primera Inmigración Negra Libre para Brasil. **Vegueta**. Número 11. Año 2009 - 2010 Anuario de la Facultad de Geografía e Historia Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

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, pp. 217-243.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovia e ferroviários**: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 1982.

SEVCENKO, Nicolau. O motim popular: ímpeto. In: **A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes**. São Paulo: Editora Unesp Digital, 2018.

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.

SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. A cultura histórica em representações sobre territorialidades. **Saeculum – Revista de História**, João Pessoa, n. 16, jan.-jun. 2007.

SOARES, Dirson Dresle Alves. O Complexo da Candelária e os seus agentes. A Ocupação da Amazônia Madeirense. In: **Diaruí no Complexo Hospitalar da Candelária como chave interpretativa da História da Madeira–Mamoré em Rondônia**. Dissertação (Mestrado). Fundação Universidade Federal de Rondônia/UNIR. Porto Velho, 2016.

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**. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

ZAMBELLO, Marco Henrique. A memória do tempo do trabalho dos antigos ferroviários da Vila Industrial (P 242-245). 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.