

NAS FRONTEIRAS DO TRABALHO: TRÂNSITOS E RESISTÊNCIAS NUMA EXPEDIÇÃO DE CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

ON THE FRONTIERS OF WORK:
TRANSITS AND RESISTANCES ON A
CONSTRUCTION EXPEDITION OF
THE MADEIRA-MAMORÉ RAILWAY

Tyrone Apollo Pontes Cândido¹

Endereço profissional: Universidade Estadual do Ceará. Rua José de
Queiroz Pessoa, 2554. Planalto Universitário, Quixadá – Ceará. CEP -
63 900-000.

Resumo: O artigo discute aspectos conflitivos de uma composição heterogênea de trabalhadores recrutados pela companhia norte-americana P & T Collins em 1878, responsável por construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Com sede na Filadélfia, a companhia deslocou até Santo Antônio do rio Madeira centenas de operários de diferentes nacionalidades. As péssimas condições de estadia, falhas no pagamento de salários, doenças mortais, ataques de índios contra os acampamentos, castigos físicos, entre outros fatores, despertaram protestos e levaram trabalhadores a abandonar as obras. Apesar das divergências culturais, ações

Abstract: This article discusses the conflicts of heterogeneous workers hired by P & T Collins Co. in 1878, an American company liable for lay the tracks of Madeira-Mamoré Railroad. Based in Philadelphia, the company moved hundreds of workers from several nations to the far Santo Antonio in Madeira river. Poor conditions of stay, failure to pay wages, mortal diseases, indian attacks on the camps, physical punishment, among other factors, aroused protests and some laborers abandoned work. Despite cultural differences, common actions of resistance involved such international composition of laborers and their protests reached the newspapers and

¹ Doutor e mestre em História Social pela Universidade Federal do Ceará, com graduação em História pela mesma Universidade. Desde 2007 é professor da Universidade Estadual do Ceará, na Faculdade de Educação, Ciências e Letras do Sertão Central/Quixadá. A pesquisa que deu origem ao presente artigo compõe as atividades de Estágio Pós-Doutoral feito junto ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Unicamp.

trabalhadores e seus protestos alcançaram os jornais e despertaram a solidariedade em diferentes pontos do continente.

aroused solidarity in different parts of the continent.

Palavras-chave: Trabalhadores; Resistências; Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Keywords: Laborers; Resistences; Madeira-Mamoré Railway.

Uma ferrovia numa fronteira amazônica

A aventura de se assentar uma estrada de ferro em plena selva amazônica, ligando os trechos navegáveis dos rios Madeira e Mamoré na fronteira entre o Brasil e a Bolívia, ganhou contornos mais definidos em meados do século XIX. Por essa época, cresceu o interesse internacional visando encontrar uma via de comunicação adequada para a integração da Bolívia ao comércio mundial. Apesar do grande potencial daquele país, visto como um manancial de produtos como a borracha, o algodão, a cana de açúcar, o tabaco, o cacau, a cinchona, a baunilha, madeiras de diversos tipos, afora toda a prata e outros minerais valiosos ainda resguardados sob o solo, o território boliviano carecia de um meio eficaz para o escoamento de suas riquezas. Dispondo como único porto de mar um trecho situado no deserto do Atacama (mesmo assim cedido ao Chile em consequência da Guerra do Pacífico), a única alternativa era a saída por Arica, em território peruano. O acesso a esses portos, no entanto, fazia-se após penosa viagem através dos Andes, serpenteando por desfiladeiros a 4.500 metros de altitude.

Aquela que ficou conhecida como a grande expansão capitalista de meados do século XIX estimularia iniciativas por parte de empreendedores, políticos, financistas, cientistas, militares e viajantes que se voltaram com maior afinco para o conhecimento sobre as terras baixas bolivianas. Em 1851 os jovens Williams Lewis Herndon e Lardner Gibbon, tenentes da marinha norte-americana, iniciaram uma missão de reconhecimento, percorrendo por terra a costa do Peru, escalando os Andes, navegando pelos rios da bacia de Mojos até alcançar o rio Madeira e daí descendo até a foz do Amazonas. Gibbon concluiu que o único obstáculo para a livre navegação entre o interior boliviano e o oceano Atlântico era o trecho de cachoeiras e corredeiras que unia os rios Madeira (no território brasileiro) e Mamoré (em terras bolivianas). Após cuidadosa observação, aconselhou que ali fosse construída uma estrada de rodagem numa extensão que calculava ser de 290 quilômetros, unindo por terra as duas grandes

bacias fluviais onde deveria se estabelecer a navegação a vapor. Gibbon imaginava que esses melhoramentos encurtariam para 59 dias a duração de deslocamento entre Baltimore e La Paz, enquanto naquela época a mesma viagem durava 118 dias nas melhores condições, fazendo-se a volta pelo cabo Horn e transpassando a cordilheira andina.²

Outra iniciativa viria do governo brasileiro em 1867, ao contratar o engenheiro alemão Josef Keller para explorar possíveis melhoramentos naquela região. Keller – que viajou em companhia de seu filho, Franz – calculou que com 900 contos de réis poder-se-ia construir planos inclinados em torno das maiores corredeiras por onde se rebocariam os navios (técnica já praticada nos Estados Unidos e na Prússia). Também orçou em 21 mil contos de réis o gasto com a construção de um grande canal com comportas, em 9 mil contos de réis a construção de uma estrada de ferro e em 5.700 contos de réis a abertura de uma rodovia com 6 metros de largura. Apesar de contar com poucos recursos em sua viagem, Josef e Franz Keller reuniram copiosas informações sobre aquelas distantes paragens e compilaram mapas dos rios que serviriam de instrumento de orientação para futuras expedições.³

As investigações do engenheiro Josef Keller eram, na verdade, uma providência adotada pelo império brasileiro em função dos avanços diplomáticos com Bolívia encaminhados por meio de negociações envolvendo a paz entre os países vizinhos, seus limites, navegação, comércio e normas de extradição, já há alguns anos em discussão e ratificados pelo tratado assinado em 1867. Quanto ao governo boliviano, este enviaria neste mesmo ano o coronel D. Quintino Quevedo até o México para uma visita à legação recém-instaurada naquele país com instruções de dali seguir até Nova York para arranjar pessoa capacitada a levar a cabo o projeto de abrir desde a Bolívia um caminho pelo rio Madeira. Esta personagem seria apontada pelo próprio presidente mexicano D. Benito Juarez que recomendou o coronel norte-americano George Earl Church como o indivíduo mais capacitado para a grande missão.

George E. Church apresentou-se ao governo boliviano em agosto de 1868, de quem recebeu a autorização para a criação da National Bolivian Navigation Company. Tendo como objetivo original a canalização das quedas do Madeira e o estabelecimento da navegação a vapor, Church dirigiu-se em seguida às autoridades brasileiras, pois todas as obras a serem feitas estariam situadas no lado imperial. A concessão do governo brasileiro, no entanto, exigiu a organização de outra companhia independente, a Madeira and Mamoré Railway que concedia ao coronel Church o “direito exclusivo, por cinquenta anos, de construir, pagar e possuir”⁴ uma ferrovia que partiria de um

2 HERNDON, Williams L. & GIBBON, Lardner. Exploration of the valley of Amazon, made under direction of the Navy Department, by W. Lewis Herndon and Lardner Gibbon. Washington: A. O. P. Nicholson, public printer, 1854. Sobre a grande expansão da década de 1850, cf. HOBBSAWM, Eric. A era do capital, 1848-1875. 14ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009.

3 KELLER, Franz. The Amazon and Madeira rivers. Sketches and descriptions from the notebook of an explorer. Philadelphia: J. B. Lippincott and Co., 1875.

4 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira Mamoré: história trágica de uma expedição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, p. 42.

ponto abaixo de Santo Antônio, seguindo pela margem direita do rio até uma estação apropriada situada acima de Guajará-Mirim.

A viabilização da construção daquela ferrovia teve de envolver, no entanto, investimentos do mercado europeu. A proposta de se despendere considerável volume de dinheiro em empreendimento inédito e temerário não pareceu entusiasmar os capitalistas de Paris, Bruxelas, Amsterdã e Londres, a quem Church se dirigiu municiado de artigos publicados em jornais e revistas da época para divulgar as potencialidades de exploração da Bolívia. Ocorre que, como apresenta o historiador William Glade, o crescimento econômico durante o meio século após as guerras da independência da América Latina, entre os anos 1820 até a década de 1860 ou 1870, foi de modo geral desapontador. Poucos confiavam arriscar seus capitais na região conhecida pelos profundos abalos políticos, pela disseminação desigual do comércio, pelo mosaico variado de relações capitalistas e não capitalistas de produção, e pela existência da posse comunal da terra ao lado de grandes e pequenas propriedades privadas.⁵ Quando, enfim, foram assinados os contratos com as firmas inglesas Erlanger & Co. e a Public Works Construction Company em 18 de maio de 1871, eram fortes as desconfianças quanto aos riscos que estavam sendo assumidos.

Teve início então o deslocamento das expedições que marcaram as primeiras tentativas de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Quando ainda em curso as negociações com os ingleses, Church desceu o trecho obstruído do rio Madeira a fim de examinar o traçado da projetada ferrovia. No dia 1º de novembro de 1870 definiu o ponto terminal da linha férrea em Santo Antônio, procedendo à cerimônia inaugural de remover a primeira pá de terra para a construção da nova estrada de ferro tendo por plateia indígenas da região. Em 6 de julho de 1872, uma comissão composta por 25 engenheiros chegou a Santo Antônio para dar início aos serviços preliminares, contando com equipamentos, embarcações de diferentes dimensões e ordem para contratação de trabalhadores. Transcorrido o primeiro ano de trabalho, aquela comissão não conseguira implantar um só metro de trilho, sequer tinha iniciado o nivelamento da estrada, consequência das inúmeras dificuldades encontradas que envolveram o adoecimento de muitos homens, transtornos de transporte, a carência de trabalhadores. Tudo isso levou ao cancelamento do contrato com a companhia construtora que alegou:

que a zona era um antro de podridão onde seus homens morriam qual moscas, que o traçado cortava uma região agreste em que se alternavam pântanos e terrenos de formação rochosa e que mesmo dispendo-se de todo o dinheiro do mundo e de metade de sua população seria impossível

5 GLADE, William. A América Latina e a economia internacional, 1870-1914. In. BETHELL, Leslie (org.). História da América Latina, vol. IV: de 1870 a 1930. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2001, pp. 21-82.

construir a estrada.⁶

O fracasso daquela expedição foi apenas a primeira das tentativas malogradas de se construir uma estrada de ferro numa zona tão distante de centros urbanos. Novas iniciativas teriam lugar nos anos seguintes por insistência do coronel Church que somente abandonaria o projeto da ferrovia ao final da década. Em seguida, tendo sido encampada pelo governo imperial, outras comissões fracassaram no prolongamento da via-férrea que seria efetivamente concluída somente quando o empreendimento foi arrendado ao grupo presidido pelo magnata Percival Farquhar, entre 1907 e 1912.⁷

A história da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré é a expressão emblemática de uma experiência humana extrema provocada pelo impulso expansionista do capitalismo internacional numa zona de fronteira amazônica. Nela, o fascínio daquilo que se acreditava estar incutido no poder transformador do progresso foi levado ao limite naquilo que Francisco Foot Hardman muito apropriadamente qualificou como a “vertigem do vazio”, ao considerar o imaginário subjacente ao avanço da linha férrea apesar dos imensos desafios, obstáculos e resistências encontrados.⁸ O sofrimento humano manifestado pela fome, pelo medo, doenças e mortes (expressas na estimativa macabra de quase 6 mil trabalhadores mortos) é ainda hoje difícil de ser dimensionado.

Implicações mais abrangentes das experiências de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no entanto, ultrapassam a perspectiva desse empreendimento como um instrumento integrador do imperialismo em expansão. Como a historiografia vem atualmente apontando, o avanço sobre as fronteiras amazônicas envolveu uma diversidade de sujeitos em processos que levaram muitas vezes à integração, mas também a negociações, resistências e conflitos. Ressaltam-se no mesmo sentido as características próprias do ambiente florestal e os usos da natureza como elementos importantes a serem considerados no processo social.⁹

Não se pretende aqui abordar o processo de construção da Madeira-Mamoré no seu conjunto, com suas diversas fases, interrupções e contextos. Antes, o artigo se volta para um período particular dessa história, qual seja o da expedição organizada pela companhia formada pelos engenheiros, irmãos e sócios Philip e Thomas Collins, renomados construtores ferroviários dos Estados Unidos, contratados por George Earl Church e que iniciaram seus serviços no rio Madeira em fevereiro de 1878. Durante todo aquele ano, até meados de 1879, a P & T Collins enviou equipamentos, materiais de

6 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 55.

7 Para uma visão de conjunto da trajetória histórica da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cf. FERREIRA, Manoel Rodrigues. A ferrovia do diabo. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

8 HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, pp. 97-116.

9 Cf. MACHADO, Maria Helena P. T. Raça, ciência e viagem no século XIX. São Paulo: Editora Intermeios, 2018. CARDOSO, Antonio Alexandre Isidoro. O Eldorado dos deserdados: indígenas, escravos, migrantes, regatões e o avanço rumo ao oeste amazônico no século XIX. Tese (Doutorado em História Social). São Paulo: USP, 2017. Ver também: LEAL, Davi Avelino. Direitos e processos diferenciados de territorialização: os conflitos pelo uso dos recursos naturais no rio Madeira (1861-1932). Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura). Manaus: UFAM, 2013.

construção, mantimentos, encarregados, técnicos e turmas completas de trabalhadores para levar a cabo a efetiva instalação dos primeiros quilômetros da Madeira-Mamoré. No conjunto, aquela expedição mobilizou algo próximo a 1.500 trabalhadores, entre engenheiros, empreiteiros e operários, provenientes de diversas regiões e países.

Pretende-se nas próximas páginas apresentar as linhas gerais dessa significativa experiência, levantando discussões relacionadas principalmente à diversidade nacional e étnica dos operários recrutados, analisando seus percursos, identidades, condições de trabalho e, sobretudo, suas ações comuns de resistência em face às péssimas situações vivenciadas. Para tanto, este estudo se vale de variado conjunto de fontes, desde os registros compostos por alguns membros daquela e de outras expedições, de artigos da imprensa da época (periódicos que circulavam em cidades brasileiras e norte-americanas), ofícios e relatórios do governo brasileiro (tanto os produzidos em diferentes províncias, quanto aqueles dos ministérios) e ainda a documentação diplomática produzida pela legação norte-americana do Pará sobre o caso estudado.

Circunstâncias da expedição

Quando anúncios circularam pelos jornais dos Estados Unidos em novembro de 1877, convocando trabalhadores para a construção de uma ferrovia na Amazônia brasileira, candidatos acorreram aos milhares às portas dos escritórios dos construtores P & T Collins na disputa por vagas. De acordo com Neville B. Craig, centenas de operários se acotovelavam diariamente na praça Walnut, em frente à sede da empresa, e “lá permaneciam desde o raiar do dia até tarde da noite”¹⁰. Também construtores vinham de todas as partes em busca de subempreitadas. Segundo as impressões do engenheiro Craig:

Chefes de família falavam aos filhos à noite do “El Dorado do Sul” que haviam descoberto nas colunas dos vespertinos. Toda a cidade fervilhava. Era mais difícil conseguir-se um momento de atenção dos irmãos Collins que falar com o presidente dos Estados Unidos.¹¹

De acordo com o *Times* da Filadélfia, logo nos primeiros dias de novembro a P & T Collins recebeu perto de 80 mil pedidos de emprego. Todos os dias, mais de cem solicitações eram rejeitadas.¹²

Os irmãos Collins eram bastante conhecidos no setor ferroviário norte-americano, pois tinham experiência de mais de 25 anos em projetos de construção. Thomas Collins fora empregado do velho Canal da Pensilvânia e, junto com seu irmão,

10 CRAIG, Neville B. Estrada de ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 72.

11 Idem.

12 Times, Filadélfia, 8/11/1877, e The Cambria Freeman, Ebensburg, 21/12/1877, Library of Congress.

executou outros importantes projetos, construindo ramais, túneis e trechos de longa distância de diversas ferrovias como a Philadelphia & Erie, a Philadelphia & Reading e a Western Pennsylvania. A projeção dos Collins no ramo ferroviário acompanhou a mais intensa fase de expansão de caminhos de ferro já vista nos Estados Unidos durante os anos que seguiram o fim da Guerra Civil. Porém, desde 1873 o ritmo de crescimento daquele setor declinou e muitos trabalhadores amargavam no desemprego.¹³ A notícia da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré por uma companhia norte-americana foi, nesse contexto, bastante festejada, despertando o entusiasmo de muitos. Além disso, as matérias da imprensa apresentavam com cores amenas as condições da floresta amazônica a fim de estimular a euforia dos compatriotas.

Foi sob essa atmosfera de sentimentos que se deu o embarque no vapor *Mercedita*, em 2 de janeiro de 1878, carregado com 500 toneladas de ferro, 200 toneladas de instrumentos, ferramentas, mercadorias e provisões, além de 350 toneladas de carvão e a bagagem dos passageiros. Esses últimos eram em número de 220, constituídos de engenheiros, empreiteiros e operários, encarregados dos serviços preliminares da expedição. Os trabalhadores, na sua maioria, moravam em Nova York e cidades do estado da Pensilvânia, muitos deles imigrantes irlandeses e alemães.

Os empreendedores corriam contra o tempo, tratando de enviar o mais rápido possível equipamentos, materiais e trabalhadores para dar início às obras. Por isso, ainda no mês de janeiro, uma nova embarcação fretada pela P & T Collins partiu do trapiche de Willow Street, na Filadélfia, rumo ao Brasil. Era o vapor *Metropolis* que zarpava com mais uma pesada carga de trilhos, ferramentas e provisões, além de mais de 200 trabalhadores entre os passageiros. Ocorre, porém, que logo no dia seguinte, quando ainda estavam próximos à costa dos Estados Unidos, o *Metropolis* foi atingido por uma tempestade e naufragou. Os embarcados, desesperados, tentaram alcançar a costa, mas mais de cem passageiros não sobreviveram na tentativa de nadar até a praia.

Toda a euforia em torno da expedição de construção da Madeira-Mamoré converteu-se em estaremecimento. As impressões do impacto causado pelas notícias do desastre na cidade da Filadélfia foram descritas nas colunas do *New York Herald*:

Seria difícil imaginar a angústia e a excitação que seguiu a notícia do terrível desastre na praia da costa da Carolina do Norte. Das 250 pessoas a bordo do condenado *Metropolis*, dois terços residiam nesta cidade e todos os líderes da expedição, engenheiros e assistentes eram da Filadélfia ou vizinhança. Para milhares de famílias nesta cidade a horrível história do naufrágio carrega dor e sofrimento. Nenhum evento similar jamais afetou tanto esta cidade. Nas ruas, nos clubes e hotéis, em todo centro de lazer, esse é um assunto de conversa. As redações de jornais e agências de

13 Cf. GUTMAN, Herbert G. (org.) *Who built America? Working people & the nation's economy, politics, culture & society*. Vol. 1. New York: Pantheon Books, 1989.

telégrafos publicam as últimas notícias em seus boletins que têm circulado entre o povo todos os dias.¹⁴

Surgiram então questionamentos sobre a responsabilidade dos empreiteiros Collins sobre o destino das vítimas do *Metropolis*. Nenhum operário havia ainda tocado o território em que se daria as obras da Madeira-Mamoré e contestações já surgiam quanto ao tratamento dispensado pelos engenheiros norte-americanos em relação aos trabalhadores. Thomas Collins contemporizou em entrevistas que deu à imprensa, declarando sua disposição em apoiar as famílias das vítimas, mas afirmou sua inocência em relação ao naufrágio que classificava como uma fatalidade. Collins alegou que vinha fazendo de tudo a seu alcance para garantir o conforto dos homens que contratava, mesmo gastando mais dólares no fretamento das embarcações. Mesmo assim, diariamente parentes e amigos das vítimas dirigiam-se a Thomas Collins “com ansiedade e tristeza em suas faces”¹⁵ a procura de reparações e consolo; os escritórios eram incessantemente assediados por “mulheres e crianças alucinadas pela dor”¹⁶, tendo sido necessário acionar um destacamento policial para conter temidas desordens.

No entanto, os preparativos para a saída de uma outra embarcação continuavam e, em meio àqueles que lamentavam as perdas do *Metropolis*, houve quem se oferecesse para substituir os mortos e seguir na expedição. Mesmo sobreviventes do naufrágio mantiveram-se dispostos a se juntar às próximas turmas. Porém, a tragédia de fato alterou a disposição dos trabalhadores da região em relação à perspectiva de emprego na Madeira-Mamoré. Na opinião de Craig, “o sinistro do *Metropolis* cerceara o entusiasmo dos operários que melhor se adaptariam às condições de trabalho na América do Sul e, à vista disso, os empreiteiros se viram na contingência de arrebanhar braços nos bairros pobres de várias de nossas grandes cidades.”¹⁷

As turmas de trabalhadores, constituídas originalmente por operários experientes em construção ferroviária, na sua maioria provenientes de comunidades de irlandeses e alemães, sob as novas circunstâncias passaram a integrar pessoal considerado menos qualificado e sem disciplina. Era o caso de italianos contratados nos subúrbios de Nova York, Filadélfia e Baltimore; que “desde o início se revelaram verdadeira súcia de vagabundos”¹⁸, diria mais tarde o engenheiro Craig.

A partida do navio *City of Richmond* no dia 14 de fevereiro se daria, assim, sob um clima de forte apreensão. Dessa vez, o número de passageiros era de mais de 450 pessoas. O grupo composto por 200 italianos era identificado por sua fisionomia e gestos rudes; foram comparados com sentenciados de Sing Sing por se apresentarem

14 New York Herald, Nova York, 02/02/1878, Library of Congress.

15 New York Herald, Nova York, 02/02/1878, Library of Congress.

16 Amazonas, Manaus, 17/03/1878, Biblioteca Nacional.

17 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 199.

18 Idem.

maltrapilhos. Alguns levavam suas esposas que em Santo Antônio tomariam função de cozinheiras e lavadeiras. Os trabalhadores eram revistados no momento do embarque, o que resultou no confisco de várias armas, pistolas, facas e punhais. Em certo momento, uma parte dos italianos resolveu abandonar o navio, sendo repreendidos por isso. Compatriotas aproximaram-se do *Richmond* procurando induzir outros a desistir da viagem. A polícia interveio e possivelmente uma parcela dos trabalhadores seguiu viagem forçada.¹⁹

Enquanto o *City of Richmond* deixava o trapiche da Filadélfia, as primeiras turmas embarcadas no *Mercedita* chegavam a Santo Antônio, no rio Madeira. Ali depararam-se com um cenário desolador. As turmas do *Mercedita* encontraram ali apenas dois galpões de ferro, duas habitações em mau estado de conservação e alguns sinais de melhoramentos que estavam rapidamente sendo encobertos pela mata. Os trabalhos tiveram início então em marcha acelerada, com variadas atividades simultâneas para garantir a instalação do grande número de pessoas, tudo isso enquanto os operários descobriam a agonia de trabalhar em meio a formigas e mosquitos que os levavam ao desespero.

Nessa lida, não demorou para que se ressaltasse o valor do trabalho executado pelos índios que vieram a colaborar na expedição. Eram na maior parte mojos, nativos do território boliviano arregimentados por seringalistas que atuavam naquela área. A ilusão bucólica de uma selva abundante em frutos e alimentos de caça e pesca era desfeita tão logo se percebia o desafio de penetrar os primeiros metros de mata fechada. Apenas os indígenas se mostravam capazes de sair em missão com chance real de retornar carregados de peixes, tartarugas ou algum outro animal abatido. A importância da colaboração dos nativos era ainda maior para o caso das turmas destacadas para explorar os novos caminhos da ferrovia, quilômetros acima às margens do rio Madeira, pois dependia em grande medida deles a navegação nas balsas e igarités, sobretudo no trabalho pesado, complexo e coordenado de arrastar as embarcações contra corredeiras e quedas d'água.²⁰ Porém a positiva colaboração dos indígenas sempre foi considerada limitada em razão de seu número restrito, pois sua contratação dependia essencialmente da mediação dos agentes bolivianos que se valiam dos mesmos indígenas para a extração da borracha, da castanha e em outras atividades próprias.

A travessia do *Mercedita* até Belém, e de lá até Santo Antônio, havia sido bastante demorada, marcada por acidentes de percurso e pessimismo. Ao partir do porto de Belém, o navio encalhou e precisou dividir carga e passageiros com outra embarcação, o *Arari*, para conseguir chegar ao seu destino. Tudo isso comprometeu grande parte dos mantimentos trazidos dos Estados Unidos e a fome não tardou a

19 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., pp. 173-175.

20 VALEN, Gary Van. Indigenous agency in the Amazon: the mojos in liberal and rubberboom Bolívia (1842-1932). Tucson: The University of Arizona Press, 2013.

premir. Apareceram os primeiros casos de pessoas acometidas por febres e malária. Quando enfim chegou o vapor *City of Richmond* a Santo Antônio, engenheiros e trabalhadores já imaginavam como abandonar as obras descendo o rio Madeira.²¹

A chegada do *City of Richmond*, que trazia Thomas Collins e o corpo dos supervisores técnicos da estrada de ferro, garantiu a continuação da expedição, mas não eliminou os problemas. Os novos trabalhadores surpreenderam-se por não haver abrigo para as centenas de pessoas que precisaram improvisar proteção contra o sol e a chuva por si próprios. A comida continuava escassa e de má qualidade. Além disso, alguns grupos de operários compreenderam que haviam sido contratados por salários rebaixados, sem qualquer explicação plausível. Com menos de três dias, fortes conflitos se desencadearam.

Ao meio dia de 27 de março, cerca de 300 operários reuniram-se e seguiram até o trapiche onde estava atracado o *City of Richmond*, determinados a falar a Thomas Collins que não voltariam ao trabalho sem que lhes fosse oferecida boa alimentação. Segundo um daqueles operários, o engenheiro Collins respondeu que “eles eram um bando de ... e que, se não voltassem imediatamente ao trabalho, ele poderia armar cinquenta de seus homens e lançá-los dentro do rio”²². Em seguida, três disparos foram ouvidos sem que ninguém sáisse ferido. Na versão da maioria dos jornais, teriam sido tiros saídos da multidão revoltada contra Thomas Collins, mas de acordo com um operário que deu seu testemunho ao *Daily Gazette* um dos disparos foi dado pelo próprio engenheiro Collins.²³

Engenheiros e supervisores foram então armados com rifles e montaram guarda ao redor da cozinha e dos depósitos. Os cozinheiros foram ordenados a suspender o serviço e no dia seguinte não houve café da manhã. Logo cedo nesse mesmo dia, a milícia dos engenheiros e alguns soldados brasileiros foram até o acampamento dos operários e os cercaram enquanto ainda estavam dormindo, selecionando aqueles identificados como líderes da revolta. Estes, num total de nove pessoas, foram presos e ficaram durante três dias reclusos nos depósitos, em regime de pão e água. Enquanto isso, uma jaula de ferro a céu aberto foi erguida próximo ao trapiche, utilizando trilhos como matéria prima. Quando a “prisão” foi concluída, os presos foram para lá transferidos. Passaram ali oito dias expostos ao sol, o que os levavam à beira da loucura nas horas mais quentes do dia.²⁴

Foram dias de muita tensão em Santo Antônio. Mesmo com toda a demonstração de força, rumores de vingança contra o sr. Collins circulavam pelos acampamentos e, de tempos em tempos, surgiam notícias de gente querendo desertar. Como não se

21 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., pp. 114-142.

22 The Daily Gazette, Wilmington, 24/06/1878, Library of Congress.

23 The Daily Gazette, Wilmington, 24/06/1878, Library of Congress. Amazonas, Manaus, 5/05/1878, O Liberal do Pará, Belém, 11/04/1878 e Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 9/05/1878, Biblioteca Nacional.

24 The Daily Gazette, Wilmington, 24/06/1878, Library of Congress.

dispunha de embarcações ou dinheiro para tanto, não se dava tanta importância àqueles boatos. Porém, certo dia deu-se por falta de mais de 75 trabalhadores que haviam partido por terra rumo a Bolívia, através da floresta, sem mapa, bússola ou provisões. Nunca mais se teve notícia deles.²⁵

Os nove operários presos (italianos de Toscana e Nápoles, norte-americanos de Nova York e Filadélfia, um irlandês nascido em Dublin), considerados os “cabeças do movimento”, foram enviados para Manaus para se proceder a inquérito e julgamento, porém, após 48 horas na prisão manauara, nenhuma acusação foi formalizada contra os trabalhadores da Madeira-Mamoré. As notícias do levante em Santo Antônio, não obstante, despertaram preocupações e o chefe de polícia da província do Amazonas foi pessoalmente encarregado de ir até aquela localidade proceder a averiguações e impor a ordem com suas tropas.²⁶

Na presença do chefe de polícia, Thomas Collins resolveu retirar toda queixa contra os “cabeças do movimento”, mas ao menos dois deles, George O’Rourke e Michael Judge, foram dispensados, retornando aos Estados Unidos sem receber salários, com fome e meio despidos. Ao passarem por Belém, O’Rourke e Judge apresentaram reclamações ao cônsul norte-americano no Pará, a quem revelaram as circunstâncias de sua prisão e confinamento. Ao chegarem a Charleston, no estado da Carolina do Sul, contaram suas histórias aos jornalistas e afirmaram que traziam um apelo de seus companheiros que haviam ficado no Brasil: que, “em nome de Deus, tornassem conhecidas as suas condições a seus conterrâneos na América”²⁷, que “sem algum socorro todos estariam mortos em menos de seis meses”.²⁸ Seriam essas apenas as primeiras informações a circular pelo continente sobre as condições vivenciadas pelos trabalhadores da Madeira-Mamoré na distante Santo Antônio.

Apesar de tudo, os trabalhos da estrada de ferro avançavam. No primeiro mês de serviço foram construídos armazéns para servir de depósitos de víveres, casas para engenheiros, para empreiteiros, um hospital. Deu-se início ao funcionamento de uma botica, uma padaria, uma olaria e uma serraria à vapor. Concluídos os serviços preliminares, foram atacadas a construção das primeiras 10 milhas de linha férrea e a exploração de outras 50 milhas mais acima em direção a Bolívia. Lenhadores partiam na frente, derrubando a mata fechada. Os primeiros quilômetros da linha ofereceram grandes dificuldades porque não se podia prever como estaria o terreno dali a poucos metros de distância, surgindo às vezes abismos escondidos na vegetação. Ao mesmo tempo, turmas de exploração (comandadas por engenheiros e desenhistas e auxiliadas por índios) seguiam pelo rio acima até pontos avançados, onde eram feitas as marcações da linha férrea. No dia 8 de abril teve início o assentamento de trilhos na linha

25 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 210.

26 Amazonas, Manaus, 5/05/1878, Biblioteca Nacional. Ofício de 30/04/1878 e anexos, IJ1, 194, Série Justiça, Arquivo Nacional.

27 The Daily Gazette, Wilmington, 24/06/1878, Library of Congress.

28 Idem.

principal.²⁹

Os contratos com subempreiteiros eram assinados na proporção do avanço das obras. Em 9 de abril Thomas Collins contratou as turmas de Benjamin Huff para limpeza de três quilômetros de estrada. A mata deveria ser cortada numa faixa uniforme de 30 metros de largura à 700 dólares por milha. Toda a madeira derrubada deveria ser transformada em dormentes que seriam adquiridos pelo preço de 400 réis cada. Novos contratos foram assinados em 26 de abril, desta vez com os agentes bolivianos D. Ignácio Arauz e D. Santos Mercado, que se comprometiam a limpar toda linha a partir dos dezesseis primeiros quilômetros na razão de 600 dólares por milha. Também estava previsto o fornecimento de 2.500 dormentes por milha derrubada, à 400 réis cada. No contrato estabelecido com Darwin H. Daniels estava previsto, além do fornecimento de 100 mil dormentes no prazo de um ano e quatro meses, toda a lenha necessária para as locomotivas. Encontravam-se então empregados na estrada de ferro cerca de 500 operários norte-americanos (entre esses os imigrantes, com uma minoria de italianos) e 300 bolivianos (muitos deles índios mojos).³⁰

A partir do mês de maio, cresceu bastante o número de doentes em Santo Antônio. Febres altas, acompanhadas de calafrios, deixavam os doentes prostrados nas redes por várias semanas. Em relação aos acometidos pela malária, até mesmo o tratamento com quinino agravava a fraqueza do paciente, com longas jornadas de lassidão acompanhada de forte transpiração noturna. Para empreiteiros e engenheiros, a principal preocupação era que as doenças incapacitavam para o trabalho. Em relatório de 28 de maio escrito pelo engenheiro O. F. Nichols, encarregado do coronel George Church em Santo Antônio, informava-se que eram tantas as baixas que os empreiteiros somente dispunham naquela altura de um total de 300 operários ativos nos trabalhos de escavação, nivelamento, limpeza etc. Aquilo que era chamado de hospital não passava de minúscula construção capaz de acomodar no máximo cinco pessoas. Com o aumento crescente de doentes, nova acomodação foi providenciada a partir da primeira semana de junho, mas ainda assim passou a dispor de apenas 25 leitos.³¹

Em certo momento, verificou-se uma melhora na colônia norte-americana e descobriu-se que isso se devia ao uso mais apropriado de remédios, em doses corretamente ministradas, e ao consumo de alimentos e bebidas mais convenientes. Como reconheceu o engenheiro Craig, “não era possível aos operários resistir às condições climáticas da região com o regime alimentar que lhes é ministrado nos Estados Unidos. Os doentes precisavam de dieta especial que não estávamos em condições de lhes proporcionar”³². Os trabalhadores foram observando que, apesar de

29 AMAZONAS. Fala com que abriu no dia 25 de agosto de 1878 a primeira sessão da 14ª assembleia legislativa provincial do Amazonas o Excelentíssimo Senhor Barão de Maracaju, presidente da província. Manaus: Typ. do Amazonas, 1878, p. 57. CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 236.

30 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., pp. 236-238. AMAZONAS. Fala com que abriu no dia 25 de agosto de 1878... Op. cit., p. 57.

31 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., pp. 244 e 274.

32 Idem, p. 273.

os engenheiros também estarem caindo doentes, sua recuperação era mais rápida e garantida porque podiam contar com cuidados, remédios e alimentação vetados aos trabalhadores.

Rumores de novas revoltas voltaram a assombrar os canteiros de obra da Madeira-Mamoré em junho, quando mais uma vez os mantimentos para os operários estavam prestes a se esgotar, não havia mais quinino nas boticas e a morte deixava seu rastro entre os doentes. Falava-se de um possível ataque dos italianos contra a sede dos engenheiros, “por suspeitarem de que dispúnhamos de alimentos melhores e mais abundantes que eles”³³ e discutia-se abertamente a ideia da tomada de um navio que chegaria dali a poucos dias, “a fim de garantir a fuga quando as provisões estivessem inteiramente esgotadas.”³⁴ Quando, no dia 17, o vapor *Arari* chegou a Santo Antônio, ancorou no meio do rio, numa atitude de precaução por parte de seu capitão que trazia um volume insignificante de provisões.

Novas turmas

Fosse em função do aumento dos serviços na linha, da incapacitação dos trabalhadores adoecidos, das baixas por deserções e mortes, ou mesmo da indisciplina reinante, a busca por novas turmas de trabalhadores fez-se uma medida de grande urgência para o empreiteiro Thomas Collins. Desde a circulação dos primeiros anúncios de emprego da P & T Collins em novembro de 1877, a ideia de se recrutar trabalhadores negros nos estados do Sul dos Estados Unidos era considerada. Porém ações mais efetivas nesse sentido só seriam tomadas a partir de maio de 1878.

Contratadores foram enviados a cidades de estados sulistas com a meta de ali recrutar 500 trabalhadores negros (*colored laborers*) para rapidamente seguirem viagem até o Brasil. Era grande a população negra desempregada nessa época e por isso se esperava uma pronta adesão à proposta de emprego que oferecia diária de US\$ 1,50 por dois anos, além de passagens. Porém na prática isso não se deu.

Em Washington, a Agência de Trabalho (*Labor Exchange*) convocou uma conferência para a noite de 3 de maio a fim de que fosse apresentada em detalhes a proposta de emprego na Madeira-Mamoré. Além da presença de um agente dos contratadores e de centenas de candidatos, compareceram diversos representantes das comunidades negras. Na conferência, foram expostas as características da ferrovia em construção, da região de fronteira entre o Brasil e a Bolívia e os termos do contrato de trabalho. Foi também explicado que o governo brasileiro, apesar de proibir o assentamento de negros estrangeiros no território do Império, havia aprovado uma lei especial permitindo a entrada de operários negros caso fossem para lá exclusivamente

33 *Idem*, p. 278.

34 *Idem*, p. 279.

para trabalhar nas obras da ferrovia, na condição de cidadãos norte-americanos e munidos de passaportes. Os agentes contratadores pretendiam alistar 250 trabalhadores naquela ocasião, mas havia até então somente 60 pessoas que se declararam dispostas. Após transcrito um debate com a exposição de diferentes pontos de vista, decidiu-se por eleger um comitê de investigação composto por algumas das lideranças negras ali presentes para analisar melhor todo aquele assunto.³⁵

A conferência feita em Washington revelava o receio compartilhado por muitos negros norte-americanos em arriscar sua liberdade aceitando um emprego perigoso no Brasil. Sabiam que a escravidão ainda era uma instituição legal naquele país e que, distantes de casa, tornavam-se vulneráveis nas mãos de gente inescrupulosa. Como estava escrito numa matéria publicada em *New York Tribune*:

Apesar da cidade estar repleta de gente de cor sem emprego, muita dificuldade tem-se encontrado para se induzir qualquer um deles a deixar o distrito. Collins & Co. oferecem bons salários, contrato de emprego por dois anos e cobertura de despesa de ida e volta a América do Sul. Ainda assim, conseguiram que somente 125 trabalhadores prometessem deixar a cidade, enquanto desejavam assegurar 250. O principal obstáculo parece ser o medo entre a gente de cor que após chegarem a América do Sul sejam colocados em regime de servidão e compelidos a ali permanecer, mesmo que não gostem do lugar e do trabalho.³⁶

Agentes da P & T Collins na Virginia deparavam-se com semelhantes dificuldades.

Num *meeting* convocado por trabalhadores negros, o próprio ministro brasileiro em Washington foi convidado para prestar informações. Ao tratar da escravidão no Brasil, ponderou que havia um processo de manumissão gradual em curso que levaria à total abolição dali a 21 anos. Falou da autorização especial de entrada de negros para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré e indicou que aqueles que desejassem permanecer na América do Sul, poderiam procurar os territórios da Bolívia ou do Peru. Toda a precaução demonstrada pelos negros naquele momento tinha sua razão de ser. Afinal de contas, desde os tempos da Guerra Civil, o Brasil (e em particular a região amazônica) era visto por escravocratas inconformados com a abolição nos Estados Unidos como uma zona alternativa onde se poderia prolongar o cativeiro. Era de conhecimento geral que antigos confederados para lá emigraram, procurando ali um refúgio para os afeiçoados à escravidão – aquela “instituição peculiar”, como se dizia.³⁷

35 The Evening Star, Washington, 4/05/1878, Library of Congress.

36 New York Tribune, Nova York, 10/05/1878, Library of Congress.

37 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 273. Cf. HORNE, Gerald. O Sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

Assim, mesmo que um emprego na construção ferroviária pudesse representar uma alternativa atrativa em relação aos trabalhos por jornada ou em parceria exercidos por negros nas *plantations* (onde se pagava salários ainda mais baixos e proprietários buscavam retornar aos antigos métodos de trabalho com castigos dos tempos de cativo), a perspectiva de se trabalhar na distante fronteira amazônica não foi aceita pela maioria dos que foram procurados pelos contratadores. Novas tentativas de se formar turmas de trabalhadores foram feitas ainda durante dois meses, mas esbarraram sempre na desconfiança dos negros.³⁸

Outra fonte alternativa de trabalhadores para a expedição da Madeira-Mamoré foi a contratação de camponeses pobres do semiárido brasileiro que passava então por uma de suas mais fortes secas. O empresário José Paulino von Hoonholtz que residira durante 14 anos no Ceará, mas encontrava-se na época estabelecido em Manaus, propôs a Thomas Collins a contratação de cerca de 500 operários que ele próprio selecionaria entre os retirantes abrigados na capital cearense.³⁹

Fortaleza recebia naquele momento muitos milhares de sertanejos que, forçados a deixar suas terras por todo o interior em função da completa falta de chuvas, procuraram a capital que lhes parecia ser o único refúgio onde adquirir algum socorro para não morrerem de fome. Famílias chegavam à cidade todos os dias num estado deplorável após percorrerem imensos caminhos pelo sertão seco e eram abrigadas nos precários abarracamentos cobertos de palha. Comissões de socorros buscavam organizar um sistema de assistência, mas a quantidade de pessoas necessitadas ultrapassava bastante os recursos disponíveis. O governo da província determinava distribuir alimentos gratuitos somente aos retirantes que não estivessem em condição de trabalhar e inúmeras obras de socorros públicos eram acionadas para gerar ocupação aos miseráveis. A aglomeração humana naquele estado facilitou o contágio de doenças e, desde meados de 1878, Fortaleza enfrentava uma fortíssima epidemia de varíola que levava à morte dezenas ou mesmo centenas de pessoas todos os dias.⁴⁰

Naquela situação, embarcações lotadas partiam diariamente de Fortaleza, levando retirantes para diversas outras províncias. A província do Amazonas era uma das mais procuradas, tendo ali chegado desde 1877 algo próximo a seis mil cearenses. Esses vinham se estabelecendo como trabalhadores em propriedades particulares em diversas localidades às margens dos rios, em colônias agrícolas fundadas pelo governo provincial, trabalhando em obras de abertura de estradas, havendo aqueles que terminavam achando ocupação na própria cidade de Manaus. O rio Madeira era um dos principais destinos desses imigrantes das secas, onde eram alocados como seringueiros

38 ARNESEN, Eric. *Brotherhoods of color: black railroad workers and the struggle for equality*. Cambridge and London: Harvard University Press, 2003, p. 10. *The Evening Star*, Washington, 3/07/1878, *Alexandria Gazette*, Washington, 3/07/1878, Library of Congress.

39 CANDIDO, Tyrone A. P. *Proletários das secas: experiências nas fronteiras do trabalho (1877-1919)*. Curitiba: Appris Editora, 2019, pp. 46-52.

40 NEVES, Frederico de Castro. "A capital de um pavoroso reino": Fortaleza e a seca de 1877. *Tempo*, Rio de Janeiro, n. 9, julho de 2000, pp. 93-111.

ou castanheiros sob aprisionadores regimes de trabalho.⁴¹

Pelo contrato estabelecido com Thomas Collins, Hoonholtz receberia uma diária de US\$ 1,30 por trabalhador engajado durante dois anos. Além disso, pôde contar com o apoio do governo provincial do Ceará que forneceu as passagens, alojamento provisório e uma muda de roupa para cada retirante. Foram então recrutadas 600 pessoas pelos distritos de Fortaleza que embarcaram no vapor *Purus* em 24 de julho de 1878.

Dos 600 embarcados, 500 eram contratados como trabalhadores, 20 homens iam como apontadores de turmas e 40 mulheres (esposas dos operários) foram como cozinheiras. Completando o grupo estavam 40 crianças. A maioria dos trabalhadores era constituída de homens jovens, solteiros, com idades entre 16 e 30 anos, sendo poucos os que tinham mais de 40. Observando a *Relação nominal do pessoal engajado para a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*, fica evidente a escolha do agente contratador incidindo preferencialmente sobre homens jovens e solteiros.⁴²

Aqueles retirantes enfrentariam uma penosa jornada no percurso até Santo Antônio. Segundo acusações feitas quando o *Purus* atracou em Belém, os cearenses vinham sofrendo de sede e fome a bordo, alguns queixavam-se de bofetadas e pontapés recebidos de membros da tripulação quando reclamavam por comida. Outros apresentavam marcas de queimaduras e havia ainda vestígios de golilha no pescoço de quem dizia ter ficado pendurado durante horas de tortura. Chegados na capital paraense, os retirantes souberam que negociantes recusavam embarcar víveres no *Purus* por falta de crédito, “ocasionando tal notícia uma revolta”⁴³, segundo registrou Hoonholtz num relatório. Este afirmou ainda ter sido obrigado a se desfazer de 115 dos cearenses contratados, a quem identificava como os mais agitados entre os retirantes, abandonando-os no porto de Belém. Dizia que a “revolta era capitaneada pelo célebre e conhecido no Ceará Inácio Azevedo Jacuana.”⁴⁴

Os trabalhadores cearenses eram aguardados com ansiedade pelos encarregados da ferrovia e, de fato, consta que com sua chegada à Santo Antônio as obras “tomaram um novo impulso”.⁴⁵ Porém, os mesmos que permitiram a continuação das obras da estrada de ferro não tardaram a se constituir, eles próprios, em agentes de novos protestos.

Logo ao desembarcarem em Santo Antônio, disse o contratador Hoonholtz, os cearenses reclamaram por terem de comprar alimentos no armazém da empresa por “preços exagerados”, a despeito dos empreendedores norte-americanos gozarem de

41 LEAL, Davi Avelino. Direitos e processos diferenciados de territorialização. Op. cit.

42 Relação nominal do pessoal engajado para a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Ofício de 24/07/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

43 A Boa Nova, Belém, 7/09/1878, Biblioteca Nacional. Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

44 Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

45 AMAZONAS. Fala com que abriu no dia 25 de agosto de 1878 ... Op. cit., p. 57.

isenção de impostos sobre as mercadorias exatamente “para facilitar aos trabalhadores comprarem os seus efeitos por preços regulares.” Após alguns dias, testemunharam o sentimento de indignação dos outros operários com a falta de pagamento dos salários no dia marcado, o que os deixou “inteiramente desanimados por tudo o quanto lhes diziam os trabalhadores italianos e americanos”. Era-lhes dito que “teriam a mesma sorte” (quanto a não receber salários) e que “era melhor não trabalharem”. Os cearenses então “negaram-se a continuar”. Somente após muita argumentação, Hoonholtz pôde “levá-los outra vez a trabalhar”, mas ainda assim não puderam se “regularizar os trabalhos em ordem pela desconfiança que se infiltrou no espírito de todos”.⁴⁶

De fato, uma grande parcela dos trabalhadores provenientes dos Estados Unidos não havia recebido um dólar sequer desde que desembarcaram no Brasil em fevereiro. De acordo com o contrato assinado na Filadélfia, os primeiros seis meses de salários seriam debitados para cobrir os custos de alimentação e transporte. Em vista das condições que encontraram em Santo Antônio, os operários se sentiram enganados e buscaram logo cancelar seus acordos e retornar aos Estados Unidos. Porém, segundo o mesmo contrato, somente teriam direito a passagem de retorno os que completassem dois anos de serviço. Além disso, para se retirarem das obras os encarregados da P & T Collins exigiam dos operários o esgotamento dos saldos restantes. Como uma boa parte dos trabalhadores ficava doente e, desse modo, faltava aos dias de trabalho, o pagamento da dívida tornava-se ainda mais demorada e penosa. Em suma, os operários da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré constituíam um grupo de centenas de trabalhadores escravizados por dívidas, separados por milhares de quilômetros de suas famílias e com poucas chances de conseguir se livrar daquela condição opressiva.⁴⁷

Não obstante, os operários resistiam. Em julho, alguns “italianos, americanos e franceses” conseguiram escapar e chegaram até Manaus, onde procuraram as autoridades para prestar queixas. Reclamaram dos “maus tratos que lhes dá o diretor dos trabalhos, Thomas Collins, ao ponto de castigá-los corporalmente e dispensá-los do serviço em seguida”. Um italiano afirmou “vir queixar-se do diretor Collins pelo mau tratamento que ali dele recebera, não lhe pagando os seus ordenados, e que até passava fome”. Para o chefe de polícia da província, que ouviu os depoimentos, o conteúdo das reclamações daqueles trabalhadores parecia “exagerações” e burocraticamente orientou os operários a apresentarem suas queixas por escrito. De sua parte, os operários não “aceitaram o alvitre aconselhado”⁴⁸; preferiram procurar a imprensa.

De fato, a imprensa tornou-se um importante veículo de divulgação dos clamores lançados pelos trabalhadores da Madeira-Mamoré, apesar de todo apoio dispensado aos empreendedores da expedição e de tudo aquilo que a construção da ferrovia

46 Todas as citações do parágrafo foram retiradas de: Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

47 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 271.

48 Todas as citações do parágrafo foram retiradas de: Amazonas, Manaus, 14/07/1878, Biblioteca Nacional.

representava em termos comerciais. A partir do mês de julho, jornais dos Estados Unidos divulgaram notícias a respeito das opressões, injustiças e sofrimentos vividos pelos operários com base em conteúdo de cartas e testemunhos prestados por quem ia em embarcações até o acampamento de construção da linha férrea. As matérias informavam sobre a gravidade das doenças e as mortes, o descontentamento dos trabalhadores, a falta de pagamentos, sem deixar de detalhar o tratamento brutal por parte de Thomas Collins. As informações geravam reações, como o *meeting* ocorrido na Filadélfia, convocado pelos amigos dos operários “que, como eles mesmos, eram homens pobres e sem influência”⁴⁹.

Deserções e o colapso da expedição

Ao visitar Santo Antônio no dia 12 de julho a bordo do *Enterprise*, vapor da marinha de guerra norte-americana enviado para estudar as condições de navegação nos rios amazônicos, o comandante Thomas O. Selfridge compôs um vívido registro sobre o estado em que se encontravam os trabalhadores naquele momento:

Nunca em toda a minha vida me deparei com grupo de pessoas mais tristes e doentes que os empenhados na construção da estrada de ferro... Dificilmente se encontrava um que tivesse escapado aos achaques febris e a aparência cadavérica de quase todos era verdadeiramente lamentável.⁵⁰

Dali a poucos dias chegaria a confirmação da notícia que muitos já desconfiavam: de que os investidores ingleses se recusavam a renovar os créditos da Madeira and Mamoré Railway, desistindo assim do empreendimento. A notícia se espalhou, comprometendo a credibilidade da P & T Collins frente a fornecedores dos Estados Unidos e do Pará. A partir desse momento, reconheceu-se que as perspectivas de sustentação da expedição de construção da ferrovia passavam a ser quase nulas.

As deserções tornaram-se então mais recorrentes. Inicialmente, tentativas foram feitas na intenção de alcançar a Bolívia por terra, mas algumas experiências nefastas fizeram os trabalhadores evitarem aquela direção. Certo dia, dez italianos escaparam pela selva, rio acima, mas retornaram após uma semana, assustados e famintos, pois haviam se deparado com índios hostis no caminho. A maioria passou então a tentar o sentido contrário, rio abaixo até Belém.

Sem dinheiro com que pagassem passagem nas embarcações, alguns improvisavam a construção de pequenas balsas e se aventuravam na descida de um

49 Chicago Daily Tribune, Chicago, 1/08/1878, Daily Globe, Sant Paul, 8/08/1878, Daily Republican, 9/09/1878, The Daily Gazette, Wilmington, 14/09/1878, New York Herald, Nova York, 23/07/1878, New York Tribune, Nova York, 13/08/1878, Watertown Republican, Watertown, 14/08/1878, Library of Congress.

50 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 357.

longo e perigoso percurso de mais de mil milhas. Os operários vendiam seus últimos pertences (relógios, abotoaduras, espingardas...) para bancar pequenas provisões de viagem. Segundo o relato de um antigo lenhador da expedição, um grupo de dez homens conseguiu comprar um bote e o abasteceu com barricas de bolacha e um pouco de carne salgada. Não lhes sobrou nenhum dinheiro. Durante 19 dias, remaram por mais de mil quilômetros até Serpa (hoje Itacoatiara), um lugarejo de 700 habitantes, ali chegando com os nervos abalados pelo grande sofrimento e fraqueza.

As noites dormidas na canoa foram horríveis. As trevas estavam sempre cheias do alarido dos macacos, do rosar das onças e dos outros ruídos aterradores. Um certo Carpenter, de Ohio, foi abandonado na margem do Amazonas por se manter sempre bêbado e insubordinado. Nunca mais se soube dele.⁵¹

Em Serpa, o grupo entrou em contato com a tripulação de um vapor, vendeu o bote e algumas quinquilharias, com o que conseguiram pagar 11 dólares de passagem por pessoa até Belém.

No dia 19 de agosto havia expirado o prazo de seis meses de serviço a que os operários estavam obrigados por contrato. Segundo o engenheiro Neville B. Craig, “ninguém se surpreendeu com o verdadeiro êxodo que teve início naquela data.”⁵² Trabalhadores da Madeira-Mamoré chegavam agora às centenas em Belém, em condições deploráveis, munidos de ordens de pagamento a serem resgatadas por agentes da P & T Collins naquela cidade. No entanto, os pagamentos mais uma vez não foram honrados e os operários procuraram então o auxílio do consulado norte-americano.

A recepção por parte do cônsul dos Estados Unidos em Belém foi, no entanto, de forte hostilidade. Em ofício enviado à Secretaria de Estado em Washington, o cônsul Andrew Cone classificou as primeiras levas de trabalhadores provenientes de Santo Antônio como “mendigos, grevistas, rebeldes, vadios etc. Os piores e mais inúteis tipos (...) que nunca tiveram a intenção de trabalhar na ferrovia, mas obter vantagem da oportunidade de vir a este país”⁵³. Como não haviam obtido a fortuna fácil que esperavam encontrar, procuravam agora os auxílios do consulado. No mesmo documento, os operários eram qualificados como “de todas as nacionalidades, ingleses, irlandeses, alemães, italianos e alguns genuínos americanos”, mas “todos reivindicavam ser cidadãos dos Estados Unidos”⁵⁴, apesar de não possuírem papéis de nenhum tipo

51 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., pp. 358-359.

52 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., p. 355.

53 Ofício de 23/09/1878, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

54 Ofício de 23/09/1878, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

de pudessem comprovar. A presença daqueles trabalhadores miseráveis em Belém trouxe transtornos ao cônsul norte-americano que pediu exoneração do cargo. Seu substituto, A. C. Prindle, demonstrou-se menos severo quando da chegada de uma embarcação que trazia de Santo Antônio mais de 200 operários famintos e doentes.

No dia 16 todos desembarcaram e era uma visão realmente lamentável vê-los vagando pelas ruas envergados e sujos, muitos deles parecendo mal conseguir andar e quase todos com o olhar abatido. Ao anoitecer, podiam ser vistos amontoados nas portas, entre caixas e barris do cais, e onde pudessem encontrar abrigo.⁵⁵

Mesmo com a intervenção do consulado norte-americano que solicitou passagens para que os trabalhadores da expedição pudessem retornar às suas casas, agentes das companhias de navegação se recusaram a aceitar as ordens de pagamento da P & T Collins como garantia. De acordo com uma matéria publicada em *O Liberal do Pará*, o cônsul norte-americano, frente ao impasse, mandou distribuir “seiscentos pesos pelos pobres trabalhadores, mas os oitenta italianos foram excluídos do rateio”⁵⁶. Alguns operários ainda conseguiram hospedagem em um hotel, mas uma parcela teve de ficar mesmo pelas ruas. Havia os que declaravam que se viam “obrigados a roubar para comer”⁵⁷. Norte-americanos que residiam em Belém fizeram uma campanha de arrecadação para providenciar uma distribuição de sopa, enquanto o hospital da Santa Casa de Misericórdia recebia uma parte dos trabalhadores que já vinham doentes desde Santo Antônio, alguns dos quais ali faleceram.⁵⁸

Em Santo Antônio, a chegada dos retirantes cearenses conferia uma sobrevida à expedição, mas a simultânea partida de operários em retorno aos Estados Unidos não deixava dúvidas de que o fim dos trabalhos era só uma questão de tempo. Tendo deixado Fortaleza no auge de uma violenta epidemia de varíola, muitos daqueles retirantes que haviam sido recrutados para a Madeira-Mamoré ainda se encontravam em estado de recuperação quando se depararam com um outro cenário de proliferação de doenças. O engenheiro-fiscal Feliciano Benjamin, nomeado pela presidência da província do Amazonas, relatou que os cearenses se encontravam “sem acomodações neste povoado, onde andam vagando”⁵⁹. Em início de dezembro, havia mais de cem deles sofrendo das “febres reinantes”, tendo já morrido por doenças nove homens e uma

55 Ofício de 22/12/1878, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

56 *O Liberal do Pará*, Belém, 14/12/1878, Biblioteca Nacional.

57 Ofício de 31/12/1878, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

58 Ofício de 8/01/1879, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

59 AMAZONAS. Fala com que o Excelentíssimo Sr. Barão de Maracaju, presidente da província do Amazonas, no dia 29 de abril de 1879, abriu a 2ª sessão da 14ª legislatura da assembleia legislativa provincial. Manaus: Typ. do Amazonas, 1879, pp. 40-41.

mulher.⁶⁰

Não obstante, os serviços de exploração e construção da linha continuavam. Uma locomotiva já circulava pelos primeiros quilômetros assentados e esperava-se que atingisse a distância de cinco milhas nos últimos dias de novembro. Para tanto, as exigências de produção recaíam pesadas sobre os trabalhadores. Segundo um protesto apresentado às autoridades policiais pelo contratador José Paulino von Hoonholtz, os condutores das turmas de trabalhadores cearenses cobravam deles “serviço superior ao que razoavelmente se deve exigir”⁶¹. Quando buscou esclarecer o problema, o engenheiro Nichols alegou que os cearenses “não estão habituados aos trabalhos da estrada de ferro”⁶².

Muitos deles têm estado muito tempo sem trabalhar antes de sair do Ceará e por isso necessariamente um certo período de instrução tem de se passar antes que eles se tornem homens práticos nesses trabalhos. Presentemente eles removem menor volume de terra que os italianos e dão cerca de metade do serviço dos outros trabalhadores da linha. Eu sei que o sr. Collins entregou-os aos seus mais cuidadosos e inteligentes empregados, a fim de que possam aprender brevemente, mas como o trabalho é novo para eles e seus prepostos, concebe-se facilmente que o achem superior às suas forças.⁶³

Como era convencional pelo ponto de vista de engenheiros no comando de serviços de construção, Nichols atribuía a reclamação de excesso de trabalho à falta de habilidade e ambiência dos próprios trabalhadores e, sob essa lógica, isentava de responsabilidade a conduta autoritária de Thomas Collins. Mas os operários não compartilhavam dessa mesma opinião. Pelo contrário, tratavam de fazer suas reclamações, como evidenciou um ofício dirigido pelo presidente do Amazonas ao cônsul norte-americano em Belém em 31 de outubro. Nele, o barão de Maracaju avisava que a falta de pagamentos causava entre os trabalhadores de Santo Antônio “grandes descontentamentos”, os quais “começam a inspirar sérios receios às autoridades do lugar”⁶⁴. Um abaixo-assinado de 89 operários havia sido na ocasião encaminhado para o presidente da província, em que diziam “achar-se reduzidos à dura necessidade de

60 Ofício de 12/12/1878. Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

61 Ofício de 11/10/1878, anexo a BRASIL. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sétima legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial, 1879.

62 Ofício de 11/10/1878, anexo a BRASIL. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sétima legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial, 1879.

63 Ofício de 12/10/1878, anexo a BRASIL. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima sétima legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial, 1879.

64 Ofício de 23/11/1878 e anexos, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

esmolar e impossibilitados de se retirarem do lugar por não terem recebido jornal”⁶⁵.

Ao fim do mês de novembro, o número de pessoas que trabalhavam na estrada havia caído para 11 engenheiros, cerca de 150 operários norte-americanos e 325 cearenses. Agora os próprios trabalhadores cearenses já começavam a desertar, assim como índios contratados junto aos agentes bolivianos. O cenário parecia ainda mais desolador porque em média 2/3 do pessoal estava sempre doente, recolhidos em suas barracas ou nos leitos do hospital. Com os acampamentos esvaziados, um novo perigo surgiu à espreita. Tornou-se mais comum a presença de índios estranhos à expedição, encontrados ocasionalmente nas trilhas da ferrovia. Vieram em seguida os ataques. Em 13 de novembro, três indígenas a serviço da expedição foram atacados por nativos hostis quando cortavam madeira próximos ao paiol de munições. Pouco depois, um grupo de norte-americanos e cearenses que havia se afastado da sede sofreu uma emboscada, o que deixou três trabalhadores cearenses feridos, um dos quais morreu em consequência da flechada que levou. O próprio irmão de Thomas Collins, Peter Collins, chegou em dezembro para assumir a direção dos trabalhos, foi mais tarde gravemente ferido por duas flechas, uma das quais perfurou seu pulmão, deixando-o por um tempo entre a vida e a morte.⁶⁶

Era a tentativa de retomada do território pelos povos originários do rio Madeira. Ao longo daquele rio, de seus tributários e pela floresta adentro viviam turás, muras, mundurucus, caripunas, araras, acanga-pirangas, parintintins, entre outros. Na perspectiva dos brancos, eram tribos que se classificavam basicamente segundo a disposição que demonstrassem ter em lhes prestar serviços ou fazer a guerra. Os mundurucus, por exemplo, eram considerados amigáveis e úteis guerreiros quando se tratava de fazer a defesa dos brancos. Os turás, por sua vez, eram tidos como indolentes e tristonhos, porém hábeis caçadores e pescadores. Quanto aos parintintins, eram de ferocidade proverbial, totalmente infensos ao contato e conhecidos por comerem a carne dos corpos de seus inimigos. Em Santo Antônio, todos temiam que a qualquer momento alguma correria de índios surgisse do vazio da selva, tirando-lhes vidas e suprimentos.⁶⁷

Em 18 de novembro, chegou a Santo Antônio o presidente da província que, há mais de uma semana, visitava as povoações às margens do rio Madeira. Segundo uma matéria publicada no jornal *Amazonas*, quando o barão de Maracaju e sua comitiva desembarcaram no trapiche seguiram diretamente para a estação de trem e dali tomara um carro para percorrer todo o trecho já preparado da ferrovia. Teriam ainda caminhado a pé um longo trecho após a última estação para examinar os trabalhos de

65 Ofício de 23/11/1878 e anexos, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

66 CRAIG, Neville B. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Op. cit., pp. 376-379.

67 FORTE, Ernesto Mattoso Maia. Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira. Itinerário e trabalhos da comissão de estudos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré: impressões de viagem por um dos membros da mesma comissão. Rio de Janeiro: Typ. a Vap. de Soares & Niemeyer, 1885, pp. 121-135.

assentamento dos trilhos. Retornaram em seguida ao acampamento, visitaram a serraria, onde apreciaram a habilidade dos trabalhadores americanos que cortavam grandes pranchões de madeira de cedro. Dirigiram-se então até a casa do destacamento militar, ao armazém “repleto de gêneros alimentícios”, viram a farmácia, a padaria, a olaria e o depósito de materiais. Terminaram o itinerário indo até a casa dos engenheiros, onde foram recebidos cerimoniosamente por O. F. Nichols, acompanhado de sua esposa, e por Peter Collins. Às 11:30 foi servido “um profuso almoço”⁶⁸, seguido, como de praxe, por diversos brindes.

A matéria do jornal *Amazonas* traz a marca de um relato oficial, selecionando aqueles aspectos do cotidiano de trabalho que visavam dar uma impressão positiva e harmoniosa da obra. E tem-se mesmo a sensação de que todo aquele lugar havia sido preparado para receber a ilustre visita, causando-lhe uma boa impressão. Porém, o presidente da província, antes de retornar ao vapor que o conduziria de volta a Manaus, foi interpelado pelos operários da expedição que quebraram o protocolo:

Alguns cearenses, americanos e italianos manifestaram-se descontentes, queixando-se de não terem recebido o salário que lhes competiam, pelo que conferenciou s. exc. com P. Collins e com o engenheiro fiscal à quem ouviu com toda a atenção e, conhecendo as dificuldades com que luta a empresa em relação ao estado pecuniário, bem como sabendo que no Pará os italianos, que em sua totalidade se retiraram por estarem com seus contratos finalizados, e alguns americanos, que por doentes ou desgostosos também regressaram a seu país, têm sido satisfeitos nos seus pagamentos em vista da ordem que ali apresentam passada pelos empresários da estrada, fez-se ver àqueles trabalhadores que a falta de que se queixavam seria remediada brevemente, porquanto a empresa esforçava-se para fazer desaparecer tais dificuldades.⁶⁹

Quase nada daquilo tudo que o barão de Maracaju disse aos trabalhadores correspondia aos fatos. Na verdade, o presidente do Amazonas partiu de Santo Antônio preocupado com os doentes que viu, ordenando de pronto a transferência dos cearenses acometidos de febres palustres até Manaus, onde foram abrigados no antigo estabelecimento de educandos artífices que se converteu numa enfermaria. Para ali seriam enviados ainda mais 122 operários cearenses no mês de dezembro. Até março de 1879, haviam dado entrada naquela enfermaria 255 emigrantes cearenses que trabalhavam na ferrovia, dos quais saíram curados 60 e faleceram dez.⁷⁰

Os remanescentes do grupo de retirantes cearenses seriam enfim desligados do trabalho de construção pela intervenção do contratador Hoonholtz que se queixou dos

68 Todas as citações do parágrafo foram retiradas de: *Amazonas*, Manaus, 1/12/1878, Biblioteca Nacional.

69 *Amazonas*, Manaus, 1/12/1878, Biblioteca Nacional.

70 *AMAZONAS*. Fala com que o Excelentíssimo Sr. Barão de Maracaju, presidente da província do Amazonas, no dia 29 de abril de 1879. Op. cit., pp. 32-33.

empreendedores norte-americanos por divergências sobre as horas de trabalho anotadas pelos agentes da P & T Collins, “apontando-lhes horas a menos e até fazendo retirar turmas inteiras de trabalhadores sob o pretexto de mau tempo”⁷¹. Em dezembro, Hoonholtz convenceu os operários cearenses a se retirarem do serviço até que os pagamentos fossem regularizados. Peter Collins procurou ainda contratar diretamente os cearenses, oferecendo-lhes uma diária de dois mil réis, mas não conseguiu a adesão dos trabalhadores. De acordo com um relatório oficial, os cearenses “ficaram ali pela maior parte doentes e completamente baldos de recursos, pelo que tiveram que ser transportados para esta capital”⁷². Hoonholtz arranjaria com D. Santos Mercado “um sítio chamado Crato para levar cem homens”⁷³, onde passaria a trabalhar como seringueiros. Também buscou junto ao barão de Maracaju “providências fazendo-os trabalhar na lavoura e na extração de produtos naturais”⁷⁴.

Quanto aos trabalhadores que iam chegando a Belém, ali permaneceram ainda por cerca de dois meses, passando fome e doentes, até conseguirem auxílio com que pudessem seguir viagem de volta aos Estados Unidos. Alguns chegaram a negociar suas ordens de pagamento, recebendo por elas valores bastante rebaixados, mas suficientes para pagarem suas passagens. Outros tiveram de aguardar até que uma subscrição promovida por cidadãos norte-americanos de Belém conseguisse arrecadar o suficiente para bancar as passagens dos restantes. No dia 15 de fevereiro de 1879, o vapor *City of Rio de Janeiro* conduziu 25 “pobres infortunados que passavam fome aqui nos últimos dois meses”, como disse o cônsul norte-americano. No final do mês seguinte, ainda se encontrava em Belém

muitos dos infortunados que estão reduzidos à absoluta mendicância, uma situação que eles parecem sentir mais intensamente, alguns deles disseram-me que puderam obter dinheiro enviados por amigos no Estado Unidos, mas que confiavam nas promessas feitas a eles de que deveriam ser mandados para casa.⁷⁵

Haviam ficado em Santo Antônio não mais que 60 pessoas que ali permaneceram para tomar conta dos equipamentos da estrada de ferro. O prolongamento da linha encontrava-se efetivamente suspenso. Finalmente, em 19 de agosto de 1879, toda a colônia norte-americana recebeu ordem de regressar, chegando em Nova York no dia 26 de setembro daquele ano.

71 Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

72 AMAZONAS. Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Tenente Coronel José Clarindo de Queiroz, presidente da província do Amazonas, abriu a 1ª sessão da 15ª legislatura da assembleia legislativa provincial, 31 de março de 1880. Manaus: Typ. do Amazonas, 1880, pp. 40-41.

73 Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

74 Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará.

75 Ofícios de 19/02 e 25/03/1879, Belém, MR 0456, Arquivos Diplomáticos e Estrangeiros sobre o Brasil I (Estados Unidos) e II (Grã-Bretanha), Arquivo Edgar Leuenroth.

Considerações finais

As construções de ferrovias compuseram o cenário industrial nos anos de expansão capitalista entre meados do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Nas grandes companhias de estradas de ferro por todo o mundo, assentamento e manutenção de linhas férreas constituíam o setor que empregava o maior número de trabalhadores. Ali o trabalho era sempre fatigante, incômodo e perigoso. Os salários eram em geral baixos e pagos de modo intermitente, quando pagos. Surto de desemprego eram frequentes e o disciplinamento sempre rigoroso. A vida nos acampamentos, itinerantes e isolados, era rústica e violenta. O operário tinha de exercer suas atividades a céu aberto, sob as altas temperaturas tropicais ou nos inclementes invernos dos países frios. Por vezes trabalhava em territórios pantanosos, outras vezes nas encostas de montanhas. A mortalidade por acidentes ou doenças era sempre alta. A simples presença desses trabalhadores pelos quatro cantos do mundo é uma evidência que depõe contra o discurso falacioso que tentava representar aquela época como o tempo dourado do triunfo do trabalho livre e do progresso.⁷⁶

A expedição de construção da P & T Collins em 1878, tendo sido um empreendimento fracassado, retomado somente anos depois, paradoxalmente projetou a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré como um dos mais trágicos exemplos de exploração do trabalho e rebaixamento da condição humana. Teve início já nesse momento a difusão da máxima que diz ter a Madeira-Mamoré “uma morte para cada dormente assentado”⁷⁷. Foi intenção neste artigo retomar a trajetória dos operários que atuaram nas obras, observando suas experiências e analisando suas condições de trabalho, as relações estabelecidas entre as turmas de trabalhadores e as formas dos protestos. O diálogo com as fontes revelou um cotidiano tenso, marcado por circunstâncias difíceis, e uma composição bastante heterogênea de trabalhadores contratados em diferentes momentos da expedição. Pudemos perceber que, para entendermos as ações e resistências que tiveram parte naquela expedição, devemos observar tanto as linhas de distinção de classe quando as fronteiras étnicas e nacionais que em algumas ocasiões uniam os operários da estrada de ferro, em outras os separavam.

A contratação de trabalhadores diversificados seguia um padrão de controle político sobre a força de trabalho trazido pela empresa P & T Collins da experiência industrial norte-americana. Nos Estados Unidos, empreendedores de diferentes ramos valiam-se da composição diferenciada de imigrantes que chegaram ao país ao longo do

76 Na Inglaterra, os construtores de ferrovias ficaram conhecidos como navies, um tipo de trabalhador com característica de vida peculiar. Cf. COLEMAN, Terry. *The railway navies: a history of the men who made the railways*. 3ª edition. London: Head of Zeus, 2015.

77 Cf. FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. Op. cit.

século XIX para obter as condições mais favoráveis no recrutamento de trabalhadores. No que diz respeito à construção de estradas de ferro, os perfis étnico-nacionais das turmas de trabalhadores variavam geograficamente e refletiam as fontes de trabalhadores disponíveis. No Norte e em alguns estados fronteiriços, imigrantes irlandeses e, em menor extensão, alemães constituíram a força de trabalho em meados do século XIX. Na virada para o século XX, italianos e novos imigrantes do leste e do sul da Europa trabalharam ao lado de negros e mexicanos em muitas ferrovias do Norte e Meio Oeste. Nas regiões Oeste e Sudoeste, a divisão étnica e nacional variava bastante, como constatado na expansão da linha transcontinental, completada em 1869, que demandou a reunião de um exército de trabalhadores importados, com uma menor parcela de negros, um maior agrupamento de irlandeses e um contingente de 12.000 chineses. No Noroeste, gregos, italianos, búlgaros, austríacos e principalmente japoneses foram contratados. Mexicanos e seus descendentes dominavam as turmas de trabalho do Sudoeste até o fim do século. E no grande Sul, a construção e manutenção das vias-férreas estavam nas mãos de trabalhadores negros.⁷⁸

Para os contratadores, essa diversidade representava oportunidade de constituir hierarquias, estimular racismos e outras formas de divisão que comprometiam as aspirações de melhores salários e condições de trabalho por parte dos trabalhadores. Era, de fato, um importante trunfo com que as companhias ferroviárias podiam contar para dispor de mão de obra disciplinada e disposta a aceitar trabalhar sob condições degradantes. Não obstante, a crença sobre um poder ilimitado dos contratadores pode gerar uma visão estereotipada sobre as relações de trabalho das turmas de operários que atuavam nas construções de ferrovias.

No contexto de regressão econômica iniciado em 1873, a intenção de reduzir custos em diferentes ramos industriais nos Estados Unidos provocou, de fato, uma forte pressão por corte salarial, e muitas vezes os empresários valeram-se de *lockouts* e contratação de imigrantes para desbaratar greves e corroer o poder de pressão dos sindicatos. Por outro lado, a resistência oferecida por parte dos trabalhadores desempregados, o apoio recebido por familiares e membros de suas comunidades, além das denúncias veiculadas na imprensa e formação de assembleias locais exerceram um papel relevante nessa arena das lutas de classes.⁷⁹

Podemos observar esses elementos presentes na experiência de trabalho da expedição de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1878. A situação configurada pelo naufrágio do *Metropolis* incluía já as reivindicações por parte dos familiares das vítimas e a rejeição dos trabalhadores com a perda de confiança nos empreendedores. Estes tiveram de se valer de trabalhadores menos qualificados e

78 ARNESEN, Eric. *Brotherhoods of color*. Op. cit., pp. 6-8.

79 Cf. GUTMAN, Herbert G. *The worker's search for power: labour in the Gilded Age*. In: _____. *Power & culture: essays on the American working-class*. New York: Pantheon Books, 1987, pp. 70-92.

disciplinados, os italianos, como um recurso alternativo para garantir a expedição. Meses depois, as doenças, as deserções e a indisciplina apresentada pelos operários em Santo Antônio levaram o empreiteiro Thomas Collins a buscar novas contratações. Em todos esses momentos, trabalhadores e seus aliados condicionavam a inserção nas turmas de construção com suas ações de resistência.

No caso dos trabalhadores negros do Sul dos Estados Unidos, seus *meetings* e o apoio de suas comunidades fizeram com que pudessem ponderar os riscos de assinarem um contrato que os levasse até um país onde sua escravização era uma possibilidade real. O resultado foi que a maioria dos negros procurados pelos agentes da P & T Collins rejeitaram a oferta de emprego, inviabilizando o transporte dos poucos *colored laborers* que aceitaram o trabalho. Não foi o caso dos retirantes da seca no Ceará. Seu leque de opções devia ser menor, ao considerar as condições de extrema miséria a que estavam submetidos em Fortaleza, num momento em que a mortalidade crescia assustadoramente com a epidemia de varíola que assolava a cidade e em que o embarque nos vapores que dali saíam era uma escolha de muitos milhares de pessoas. Aos cearenses, ao menos inicialmente, abandonar a seca e todo o quadro de miséria que ela representava poderia ser visto até como uma vantagem para quem passava por tantas dificuldades.

E quanto às turmas de índios, suas alternativas pareciam ser ainda mais estreitas pelo que se sabe acerca dos rigores com os quais eram controlados no sistema de trabalho característico dos seringais e castanhais de onde provinham. Os agentes desses estabelecimentos ajustavam com os nativos a prestação de serviços cujo pagamento era feito somente após o desconto dos gastos sempre muito onerosos nas casas aviadoras do patrão. Quando algum trabalhador desistia do trabalho, mas ainda constavam dívidas nas cadernetas, consta que eram perseguidos e castigados violentamente, como testemunhou, por exemplo, o engenheiro Ernesto Maia Forte em seu relato sobre a Expedição Morsing, poucos anos depois. De fato, as turmas de nativos, apesar de representar uma fonte de trabalhadores menos numerosa na construção da Madeira-Mamoré, foram as que prestaram serviços mais constantes ao longo da expedição de 1878. Ainda assim, havia deserção entre os indígenas, além de episódios em que os brancos eram executados no isolamento dos rios, seguindo-se a fuga dos nativos.⁸⁰

Em todo esse processo, as ações de resistência dos trabalhadores exerceram um importante papel. Apesar de se encontrarem num ponto bastante distante nas margens de um rio no Alto Amazonas, constrangidos por um regime de controle cotidiano estrito por parte dos engenheiros da expedição, as turmas de trabalhadores mostraram-se capazes de articular ações coletivas que encontraram audiência em diferentes pontos da região e mesmo nas cidades de onde a maioria provinha, no distante Estados Unidos.

80 FORTE, Ernesto Mattoso Maia. Do Rio de Janeiro ao Amazonas e Alto Madeira. Op. cit., pp. 137-144. Ver também VALEN, Gary Van. Indigenous agency in the Amazon. Op. cit.

Por vezes desertavam, outras procuravam autoridades brasileiras ou estrangeiras. Redigiam denúncias em cartas ou mandavam recados pelos tripulantes que navegavam até Santo Antônio. Escreveram um abaixo-assinado que enviaram ao presidente da província do Amazonas, o mesmo que abordaram quando de sua visita ao canteiro de obras. Nas situações extremas, promoveram verdadeiras revoltas, ameaçando ostensivamente seus superiores.

Em todas essas formas de resistência, a composição de uma rede de comunicação própria, estabelecida à revelia das declarações públicas dos empreiteiros Collins e o corpo de engenheiros, mostrou-se um recurso imprescindível para a difusão de notícias que denunciavam suas condições de trabalho, as opressões à que estavam sujeitados, a fome e as doenças de que padeciam, despertando com isso a solidariedade, sem a qual findariam em situação ainda mais degradante. Foi o que fizeram não somente os trabalhadores de diferentes nacionalidades provenientes dos Estados Unidos junto a autoridades brasileiras, ao cônsul norte-americano de Belém, aos jornalistas em diferentes cidades, mas também os cearenses, quando denunciaram os maus-tratos sofridos dos tripulantes do *Purus*, quando reclamaram do excesso de trabalho ao empresário Hoonholtz, quando abordaram o presidente do Amazonas na visita cerimoniosa que fazia a Santo Antônio. Tais denúncias despertaram manifestações de apoio inesperadas, como o *meeting* convocado por amigos e familiares dos operários na Filadélfia, mas é possível também que informações negativas sobre o andamento das obras tivessem influenciado aqueles negros dos Estados Unidos que se recusaram a assinar contrato com a P & T Collins, apesar de se encontrarem desempregados num tempo de intensa crise econômica. Não se deve negligenciar também o fato de que os próprios rumores que circulavam pelos acampamentos dos operários da estrada de ferro conformavam uma força de pressão direta contra os condutores das obras.⁸¹

Ao observarmos suas ações de resistência, as turmas de operários da Madeira-Mamoré, diferenciadas que eram por sua identidade étnica e nacional, mostraram-se muitas vezes disponíveis ao diálogo com os outros trabalhadores que compartilhavam uma circunstância opressiva comum. Apesar de os registros deixados por engenheiros tratarem os imigrantes italianos como os contumazes tumultuadores das obras, norte-americanos, irlandeses, ingleses e alemães, todos juntos, apresentaram-se perante o engenheiro Thomas Collins para afirmar que não retornariam ao trabalho enquanto não recebessem alimentação adequada. Os próprios indigitados como “cabeças do movimento”, presos e levados até Manaus para prestar depoimentos, refletiam uma composição heterogênea de imigrantes e, no inquérito, apresentaram versões complementares, nas quais em momento algum mostraram qualquer tipo de hostilidade para com o outro. Pelo contrário, concordavam que todo o problema

81 Os rumores são, como mostrou James C. Scott, uma forma característica de discurso oculto de que se valem os subalternos nas ações de resistência que se dão nos bastidores dos conflitos sociais. Cf. SCOTT, James C. A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos. Lisboa: Letra Livre, 2013.

advinha da má conduta adotada pelo empreiteiro Collins. Era o mesmo tipo de confluência constatada quando as turmas de retirantes cearenses chegaram a Santo Antônio e, vendo seus novos companheiros de trabalho ficarem sem o devido salário no dia de pagamento, resolveram cruzar os braços ao serem convencidos que “teriam a mesma sorte” que aqueles norte-americanos, italianos, alemães, índios... A experiência subalterna compartilhada por trabalhadores heterogêneos, no caso da expedição de 1878, levou aqueles grupos a transpor suas fronteiras nacionais e étnicas que em outras circunstâncias os separavam.⁸²

Todos esses aspectos apenas se apresentaram à discussão na medida em que nossa pesquisa optou por inserir-se numa interseção histórica situada entre o local e o global, procurando “integrar as sugestões teóricas e metodológicas da micro-história aos desafios intelectuais propostos pela história global do trabalho”, para usar aqui palavras do historiador Henrique Espada.⁸³ Se, por um lado, tivemos de nos valer de uma abordagem global para compreender os fluxos migratórios transnacionais e os arranjos comerciais e imperialistas de larga escala, por outro lado, apenas com o recurso da redução de escala pudemos compreender as interações entre os sujeitos em seu cotidiano. Com isso constatamos que, apesar dos imensos sofrimentos e fracassos vividos pelos operários da expedição de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1878, sua solidariedade de classe derrotou cada tentativa dos empreiteiros de voltar contra os próprios trabalhadores as suas diferenças culturais a fim de silenciar seus protestos.

Recebido em 29 de julho de 2019.

Aprovado em 10 de dezembro de 2019.

82 Como observado por Fredrik Barth, a etnicidade é menos um dado primordial de um grupo delimitado por marcadores culturais exclusivos que uma dinâmica na qual o contato cultural e a mobilidade das pessoas provocam variações no contexto das relações étnicas. Cf. POUTIGNAT, Philippe & STREIFF-FENART, Jocelyne. Teorias da etnicidade seguido de Grupos étnicos e suas fronteiras de Fredrik Barth. 2ª edição. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

83 LIMA, Henrique Espada. No baú de Augusto Mina: o micro e o global na história do trabalho. Topoi. Revista de História, Rio de Janeiro, vol. 16, n. 31, pp. 571-595, jul./dez. 2015.