

CONFLITOS NA MADEIRA-MAMORÉ: CONFLUÊNCIAS MIGRATÓRIAS E INTERAÇÃO ÉTNICA NA LUTA OPERÁRIA, 1878ⁱ

*Edson Holanda Lima Barboza**

*Tyrone Apollo Pontes Cândido***

Matas e rios da Amazônia ainda hoje representam obstáculos à inserção da floresta aos circuitos do capital. Usinas hidrelétricas, o agronegócio e a pecuária persistem uma tentativa secular de romper o isolamento de uma das últimas “fronteiras coloniais” do mundo. No passado, como ainda hoje, desprezam as populações tradicionais, tratadas como um entrave a mais de uma modernização dita inquestionável. Os povos ribeirinhos, compostos em grande parte por etnias indígenas ou comunidades de mestiços, vêm sendo classificados desde as primeiras ocupações portuguesas como inaptos ao trabalho, vadios, ociosos, rebeldes. Na verdade, o próprio rebaixamento moral – incriminizador e preconceituoso – das populações tradicionais encontra-se a serviço de projetos associados a uma ordem capitalista em avanço. Seringais, castanhais, colônias agrícolas e obras de infraestrutura de pequeno ou grande porte foram criados sob a enganosa alegação do povoamento, como se se tratasse de uma terra sem povo, sem dono, sem lei. Hoje são os autodenominados “povos da floresta” quem se ergue em defesa das gentes, matas e águas da Amazônia, dando prosseguimento a uma história que ainda está longe de encontrar o seu final.

Uma parte desta história ocorreu em 1878, quando centenas de trabalhadores confluíram às obras de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em mais uma expedição que resultaria em tragédia e decepção, como tantas as que ocorreram para a consecução daquele empreendimento.ⁱⁱ A abertura de passagens para os caminhos de ferro era atividade bastante complexa. Envolveria o deslocamento de equipamentos e máquinas e dependia de capital estrangeiro. Mas, a maior dificuldade era a grandiosidade da floresta. As vazantes dos rios, as recorrentes cheias, as cachoeiras tornavam muitos dos serviços executados esforços despendidos em vão. Também as chuvas deixavam os terrenos encharcados, ficando por meses submersos, limitando as jornadas de trabalho e tornando cada tarefa mais dura.

* Doutorando em História pela PUC-SP e professor assistente da UESPI. Email: edsonludd@hotmail.com

** Doutorando em História Social pela UFC e professor assistente da UECE. Email: tyronecandido@gmail.com



Em meio aos imensos desafios da construção da ferrovia, outros dramas ocorriam. Doenças, fome, falta de pagamento dos salários, moradias precárias, confinamento, exploração resumiam as condições daqueles que seriam contratados para trabalhar na construção da Madeira-Mamoré. Para Santo Antônio do rio Madeira foi levado um número considerável de trabalhadores provenientes, em sua maioria, dos Estados Unidos. Só uma menor parte, porém, era de norte-americanos, sendo muitos dos recrutados imigrantes – principalmente irlandeses e italianos. A esses, somariam centenas de cearenses, retirantes da grande seca que assolava o semi-árido naquele tempo. A reunião, nos canteiros de obras, desse numeroso e multicultural agrupamento de trabalhadores revelar-se-ia explosiva. Ao longo de todo o ano de 1878, conflitos entre operários e engenheiros se multiplicariam, até culminar numa greve, ocorrida poucos dias depois da chegada dos cearenses para ali contratados.

Neste texto, nos dedicamos a pensar sobre a composição social desses operários. Quem eram? Quais suas origens? Que expectativas os levaram àquele lugar? Mas, sobretudo, nos questionamos sobre o que possibilitou, apesar de toda diversidade étnica e nacional, a confluência de interesses daqueles diversos sujeitos até a decisão conjunta de romperem a rotina do trabalho de construção por meio de uma greve.

A miríade de sujeitos e experiências que esse caso comporta estimula o diálogo com a noção de *zona de contato*, proposta por Mary Louse Pratt. Segundo esta autora, uma zona de contato implica em:

Uma tentativa de invocar a presença espacial e temporal conjunta de sujeitos anteriormente separados por discontinuidades históricas e geográficas cujas trajetórias agora se cruzam. (...) procuro enfatizar as dimensões interativas e improvisadas dos encontros coloniais, tão facilmente ignoradas ou suprimidas pelos relatos difundidos de conquista e dominação. (PRATT, 1999, p. 32)

É interessante observar que, ao focalizar espaços de mediações, encontros e confrontos culturais, a autora não perde de vista que tais vivências são produzidas no seio de relações assimétricas de poder. Portanto, para mapear e compreender uma zona de contato propõe evidenciar trocas culturais sem que se deixe de lado a dimensão do conflito social, diferentemente do que ocorre em certas abordagens que tratam de hibridismos ou mestiçagens, caracterizando sujeitos de classes e etnias diferentes abstraídos de suas condições sociais e econômicas divergentes.

No caso dos trabalhadores engajados nas obras da Madeira-Mamoré veremos que as condições precárias desnudavam a fragilidade de hierarquias e disciplinas de trabalho



impostas por engenheiros e contratadores. Os operários chegados dos EUA apresentavam uma diversidade étnica e de origem considerável. Além disso, recrutamentos realizados em situações distintas trouxeram inicialmente um pessoal experimentado em trabalhar em turmas de construção de ferrovias nos EUA, enquanto que outros grupos de trabalhadores chegados posteriormente não exprimiam qualquer intimidade com as tarefas requeridas nos canteiros de obras e eram vistos como membros das “classes perigosas” de centros urbanos norte-americanos. Distinções como estas que afloravam nas frentes de trabalho estimulavam descontentamentos e rusgas.

Mas se os operários estrangeiros possuíam múltiplos traços étnicos e culturais, também os trabalhadores nacionais levados à Madeira-Mamoré constituíam um agrupamento heterogêneo. Aqueles que a documentação identifica como os “cearenses” reuniam não apenas sertanejos provenientes do Ceará, como também retirantes de províncias vizinhas como Paraíba, Maranhão e Rio Grande do Norte. Do ponto de vista da experiência profissional, provavelmente a grande maioria dos que partiram para Santo Antônio atuava como roceiros nos sertões, mas possivelmente havia aqueles já há muito estabelecidos no meio urbano, onde poderiam ter acumulado vivências em atividades mecânicas.

Sujeitos que até 1878 estiveram separados histórica e geograficamente, nas circunstâncias de trabalho na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré criariam entre si os elos de uma corrente de experiências, expectativas e reivindicações díspares.

No decorrer do texto, trabalhamos com periódicos, além de documentos de caráter oficial produzidos por contratadores, engenheiro e autoridades políticas e policiais. Tentamos evidenciar os reclames e solidariedades forjados por esses operários que o destino encravou na floresta tropical. Suas ações de resistência seriam articuladas a partir de um vasto repertório de referências que iam desde os conflitos dos retirantes nos episódios tumultuosos dos saques aos depósitos do governo nas províncias atingidas pela seca até as experiências de greves e manifestações públicas dos movimentos trabalhistas de centros industriais norte-americanos. Pelos longos trajetos percorridos antes mesmo de chegarem àquela que ficou conhecida como a Ferrovia do Diabo, os construtores dos caminhos de ferro acumularam insatisfações e ódios, mas também aprenderam a lidar com novas e inusitadas situações profundamente diferentes daquelas às quais estavam acostumados.

Confluências migratórias e conflitos

Em julho de 1878 partiu do porto de Fortaleza o navio de guerra *Purus*. Como tantas outras embarcações que por ali transitavam naquele tempo, levava um grande número de cearenses pobres que fugiam da profunda miséria da seca. Muitas vezes, os retirantes partiam sem saber ao certo o que iriam encontrar pela frente. Dessa vez, no entanto, um destino diferenciava os embarcados no *Purus*: eram trabalhadores contratados para as obras de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Seguiam viagem em direção ao rio Madeira, na fronteira entre o Brasil e a Bolívia.ⁱⁱⁱ

Ao todo foram 600 pessoas selecionadas entre os milhares que confluíam à capital cearense durante a seca de 1877-78. Vinham das mais diversas localidades do interior do Ceará, mas também de províncias vizinhas. Nos meses anteriores, tinham enfrentado as dificuldades da retirada e, uma vez em Fortaleza, descobriram que seus problemas não terminavam por ali. Estavam abarracados nos subúrbios da cidade, provavelmente prestando serviços em algumas das turmas de trabalho (e talvez pensando em algum modo de conseguir emigrar), quando foram contratados para os trabalhos da ferrovia no extremo norte do país.^{iv}

Por trás do engajamento dos retirantes agia o empresário José Paulino von Hoonholtz. Durante quatorze anos, Hoonholtz residira no Ceará onde, em 1862, constituiu empresa em associação com capitalistas ingleses para instalação do encanamento de água potável em Fortaleza (CEARÁ, 1863, p. 19). Ainda usufruía dos rendimentos de exclusividade sobre a venda de água na capital cearense quando se mudou para Manaus. Recebeu ali as notícias da seca no Ceará. Decerto, inteirando-se da carência de mão de obra sentida pelos engenheiros construtores da Madeira-Mamoré, ocorreu-lhe a idéia de engajar alguns dos retirantes como trabalhadores daquela estrada de ferro. José Paulino von Hoonholtz abraçava assim um novo empreendimento lucrativo: tornava-se um contratador de operários da seca.

Certamente Hoonholtz tinha conhecimento das dificuldades que os engenheiros daquela ferrovia enfrentavam para obter “braços” para as obras de construção. A empresa concessionária das obras era a norte-americana P & T Collins, da Filadélfia. Ao circularem as primeiras notícias da expedição que partiria para o Brasil no início do ano de 1878, consta que “grandes levas de operários, engenheiros, empreiteiros e mecânicos”, desempregados em consequência da Grande Depressão, “se apressaram em procurar serviços com os irmãos Collins”, gerando na cidade da Filadélfia um clima de grande euforia. Porém determinadas circunstâncias viriam a alterar o ânimo dos que procuravam os empresários da Madeira-

Mamoré. O navio *Metropolis*, que já vinha com a segunda leva de operários para as obras de construção, ainda na costa norte-americana foi alcançado por uma tempestade e naufragou, resultando este sinistro na morte de aproximadamente cem pessoas. Imediatamente, os empreendedores Collins ordenaram a contratação de novos operários para substituir aqueles mortos no desastre, porém ao mesmo tempo chegavam aos EUA as primeiras notícias sobre as condições precárias que os primeiros trabalhadores enviados dias antes da partida do *Metropolis* encontraram na Amazônia: doenças, suprimentos insuficientes, coações contra os que manifestavam desejo de retornar, faltas nos pagamentos... As notícias geraram protestos e obrigou os agentes da concessionária a recrutar pessoal menos qualificado em bairros pobres de Baltimore, Filadélfia e Nova York. A contratação de cearenses para as obras da Madeira-Mamoré se deu em meio a essas circunstâncias (AMAZONAS, 1878, p. 57; CRAIG, 1947, pp. 72-199).^v

Com o empresário Hoonholtz foi assinado um contrato segundo o qual receberia US\$ 1,30 por dia por cada trabalhador engajado. Parecia ser esse “um bom negócio” para aquele contratador, pois não teria que se preocupar com as passagens para os trabalhadores que seriam pagas pela verba “Socorros Públicos” do Ministério do Império. Enquanto aguardavam o *Purus*, ficariam os retirantes abrigados num armazém do governo que lhes serviria de alojamento e até uma muda de roupas para cada retirante Hoonholtz conseguiu junto ao presidente da província dias antes da partida.^{vi}

Dos seiscentos embarcados, quinhentos eram contratados como trabalhadores, vinte homens iam como apontadores de turmas e quarenta mulheres (esposas dos operários) foram como cozinheiras. Completando o grupo estavam quarenta crianças. A maioria dos trabalhadores era constituída de homens jovens, solteiros, com idades entre dezesseis e trinta anos, sendo poucos os que tinham mais de quarenta. Os casados acompanhados por suas mulheres, quando com filhos, não levavam mais que três crianças. Observando a *Relação nominal do pessoal engajado para a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*, fica evidente a escolha do contratador incidindo preferencialmente sobre homens jovens e solteiros. Mas também se vê que alguns buscavam partir acompanhados por familiares.^{vii}

A intenção inicial era que os retirantes trabalhassem por dois anos para a empresa P & T Collins e consta que, com sua chegada a Santo Antonio, as obras de fato “tomaram um novo impulso” (AMAZONAS, 1879, p. 40). No entanto, foram muitas as dificuldades enfrentadas pelos retirantes ainda durante o percurso. Logo que chegaram ao porto de Belém tiveram de lidar com a falta de comida, pois não havia “dinheiro nem créditos” – como, entretanto, havia sido previamente acordado – para o fornecimento de gêneros alimentícios na

capital paraense. Os negociantes daquela praça recusaram-se a embarcar víveres no *Purus*, “ocasionando tal notícia uma revolta” entre os retirantes. Hoonholtz foi obrigado, num esforço por disciplinamento, a se desfazer de 115 dos cearenses contratados, deixando-os para trás no porto de Belém. Dizia que a “revolta era capitaneada pelo célebre e conhecido no Ceará Inácio Azevedo Jacuana”.^{viii}

O fato é que os cearenses tinham os ânimos exaltados em razão dos problemas enfrentados e apenas intensificados pela demora no trajeto. Tendo saído de Fortaleza em algum dos últimos dias do mês de julho de 1878, em 17 de setembro ainda estavam a caminho, esperando uma nova embarcação em Manaus porque o *Purus* não podia “subir o rio em conseqüência da vazante”. Quando finalmente chegaram em 30 de outubro a Santo Antônio do Madeira, onde se davam os trabalhos de construção, estavam extenuados pela longa viagem. Acresce que ali tiveram de comprar alimentos no armazém da empresa por “preços exagerados”, segundo reclamou Hoonholtz, a despeito do fato de os empreendedores norte-americanos terem isenção de impostos sobre as mercadorias exatamente “para facilitar aos trabalhadores comprarem os seus efeitos por preços regulares”.^{ix}

Mas era em torno dos pagamentos dos salários, sobretudo, que se desencadeavam as manifestações de descontentamento dos trabalhadores. Quando chegaram, os cearenses já encontraram um clima de forte tensão decorrente dos conflitos entre operários e empreiteiros, pois havia gente que há sete meses não recebia os pagamentos. Encontravam-se ali perto de quinhentos operários norte-americanos, 120 italianos e trezentos bolivianos; um verdadeiro centro internacionalista de trabalhadores. Estes trabalhadores há meses já andavam agitados em função das péssimas condições de moradia e alimentação, pela precária assistência médica e, acima de tudo, pelos repetidos atrasos no pagamento dos salários. Consta que, em 26 de março daquele ano, cerca de trezentos trabalhadores levantaram-se “a fim de assassinar o empresário da Companhia” para o que se reuniram (alguns deles armados) na frente do trapiche onde estava atracado o vapor *Richmond* que servia de residência ao engenheiro Thomas Collins e sua família. Prisões, tentativas de greves e um profundo descontentamento por parte dos trabalhadores compunham as circunstâncias do momento da chegada dos retirantes cearenses aos canteiros de obra da Madeira-Mamoré.^x

Após a chegada dos cearenses, não houve pagamento dos salários no dia marcado. Os retirantes mostraram-se “inteiramente desanimados por tudo quanto lhes diziam os trabalhadores italianos e americanos”. Esses falavam que os cearenses “teriam a mesma sorte” que a deles (em não receberem salários) e que “era melhor não trabalharem”. Os retirantes então “negaram-se a continuar” – “sempre insuflados pelo célebre Jacuana e mais dois

apontadores, João Francisco de Souza e Simplício Carlos Barata”. 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”. Numa visita que fez às obras da Madeira-Mamoré, o próprio presidente da província do Amazonas, barão de Maracajú, constatou o descontentamento dos trabalhadores:

Notei entre os trabalhadores da empresa o descontentamento proveniente da falta de pagamento dos seus salários, falta que não podia ser sanada, como era de se desejar, por não dispor o empresário de fundos para satisfazer os mesmos trabalhadores, conforme fui informado em conferência que tive com o empresário Collins. (AMAZONAS, 1879, p. 40)

Hoonholtz reclamou por várias vezes do fato do empreiteiro Thomas Collins julgar os cearenses inaptos para alguns serviços, “apontando-lhes horas a menos e até fazendo retirar turmas inteiras de trabalhadores sob o pretexto de mau tempo”. As turmas de cearenses eram dirigidas pelos empregados norte-americanos havendo apontadores tanto da empresa quanto do contratante. Surgindo várias divergências sobre a quantidade de horas trabalhadas pelos retirantes, os dias de pagamento eram marcados por discussões entre as partes. Hoonholtz, logo em dezembro de 1878, resolveu romper contrato com a empresa P & T Collins e convenceu os cearenses a se retirarem até que os pagamentos fossem regularizados.^{xi}

Em Santo Antonio do Madeira, os retirantes encontrariam as piores condições desde que haviam deixado o Ceará. Sendo um povoado isolado, em plena selva amazônica, o fornecimento de alimentos era precário e as doenças tropicais grassavam com intensidade. Feliciano Benjamin – engenheiro-fiscal nomeado para acompanhar o andamento das obras – relatou estarem os cearenses “sem acomodações neste povoado, onde andam vagando”. Nenhum médico aceitava tratar dos trabalhadores, pois sabiam que dificilmente seriam ressarcidos pelos serviços. Em inícios de dezembro, havia mais de cem cearenses sofrendo das “febres reinantes”, tendo já morrido por doenças nove homens e uma mulher; outro cearense fora morto por uma flechada de índios Caripunas.^{xii}

Com o passar dos dias, a fome foi aumentando entre os retirantes e o empresário Collins “encarregou-se de mandar-lhes fornecer víveres e medicamentos”. Passado um tempo, no entanto, suspendeu a assistência; “afinal de contas”, disse (compreensivo) o engenheiro Benjamin sobre a concessionária norte-americana: “é uma empresa industrial e não uma sociedade beneficente”. Tendo sido rompido o contrato com Hoonholtz, Thomas Collins procurou ainda contratar diretamente os cearenses, oferecendo-lhes uma diária de dois mil réis. No antigo contrato, os retirantes recebiam três mil réis, porém dois mil eram retidos por

Hoonholtz como desconto pelo fornecimento de comida. Collins, por sua vez, não se dispunha a fornecer aos cearenses nada além de salários. Tampouco, todavia, os operários desejavam voltar a trabalhar na linha. A essa altura já falavam em retornar ao Ceará, reconhecendo terem sido malogrados seus esforços por achar uma alternativa à seca nos trabalhos da Madeira-Mamoré (AMAZONAS, 1879, p. 41).

As chuvas caíram intensas na selva amazônica no início de 1879, impossibilitando a continuação dos trabalhos na linha férrea. A maioria dos trabalhadores norte-americanos e italianos retornou a Filadélfia, munidos de ordens de pagamento para ali receber as quantias que se lhes eram devidas. Quanto aos cearenses, “ficaram ali, pela maior parte, doentes e completamente baldo de recursos”, disse o presidente da província do Amazonas em 1880, “pelo que tiveram que ser transportados para esta capital” (Manaus). Hoonholtz arranjara com o boliviano D. Santos Mercado “um sítio chamado Crato para levar cem homens”, provavelmente para ali se estabelecerem como trabalhadores da borracha, pois Mercado tornava-se naquele tempo um dos mais prósperos donos de seringais da região. Também buscou junto ao barão de Maracajú “providências fazendo-os trabalhar na lavoura e na extração de produtos naturais” (entenda-se, também nesse caso: seringais). Desconhecemos afinal se ao menos uma parte deles retornou algum dia ao Ceará (AMAZONAS, 1880, p. 19).

Interações étnicas

Uma compreensão mais profunda sobre os acontecimentos relativos aos conflitos envolvendo os trabalhadores da expedição mobilizada para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1878 depende em grande medida de considerações acerca da composição étnica e nacional das turmas de operários que subiram os rios amazônicos naquele ano. Pelo que foi apresentado até aqui, está claro que os canteiros de obra da Madeira-Mamoré constituíram-se numa zona de contato de uma multidão polimorfa de operários, resultante de trajetórias migratórias várias, originadas de espaços geográficos bastante dispersos. O contato com as primeiras informações acerca das jornadas de trabalho e dos conflitos naquela ferrovia nos fez acreditar inicialmente que estávamos diante de um ponto de confluência entre trabalhadores “norte-americanos” e “cearenses”. À medida, porém, que compulsávamos novas fontes, um quadro bem mais complexo se nos foi sendo revelado.

O primeiro navio a partir do porto da Filadélfia trazendo trabalhadores para a construção da Madeira-Mamoré – *Mercedita* – comportava operários experientes em serviços de construção, acostumados a trabalhar nas obras da imensa rede ferroviária dos Estados

Unidos. Em função da grande crise econômica iniciada no ano de 1873, muitos construtores de ferrovias daquele país encontravam-se desempregados e por isso correram em massa aos escritórios da empresa P & T Collins quando se espalhou a notícia de que aqueles engenheiros iriam construir caminhos de ferro na América do Sul. Segundo Neville B. Craig, autor do opúsculo *Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição* (1907), as turmas de operários do *Mercedita* eram constituídas por “hábeis norte-americanos e irlandeses” (CRAIG, 1947, pp. 199-200).

Tudo indica que a intenção dos irmãos Collins era contratar os cerca de mil homens que pretendiam enviar ao Brasil entre esses “hábeis norte-americanos e irlandeses” que encontravam em grande quantidade na Filadélfia, mas o naufrágio do vapor *Metropolis* – combinado à chegada de notícias relatando as péssimas condições de trabalho na Madeira-Mamoré – forçaria a mudança dos planos. Com o temor de embarcar numa expedição cujas primeiras notícias que chegavam eram de “reclamações alarmantes” de homens “mal protegidos e ainda pior alimentados”, doentes – “alguns à beira da morte” – e sofrendo tratamento “brutal e cruel ao máximo” (como informou o jornal *New York Tribune* de 13 de agosto), e ainda o impacto da tragédia sofrida pelo *Metropolis*, aquele quadro de euforia em pouco tempo se dissipou e a firma Collins passou a ter dificuldades em encontrar homens dispostos a trabalhar na Madeira-Mamoré. Neville Craig conta, então, que agentes foram aos arredores de Nova York, Filadélfia e Baltimore onde recrutaram cerca de duzentos italianos, “em sua maioria procedentes de Nápoles”. Fontes se referem a esses italianos como “trabalhadores preguiçosos e meio famintos”; em outro documento, são chamados de uma “verdadeira súcia de vagabundos” (CRAIG, 1947, p. 199).^{xiii}

Ainda outros contratadores ligados aos Collins tentariam “conseguir trabalhadores de cor” em Washington e Virgínia, mas, como informou uma matéria jornalística, “apesar de aquela cidade [Washington] estar cheia de gente de cor desempregada, grandes dificuldades tem-se encontrado para convencê-los a deixar o Distrito”. Sabe-se que, dos 250 homens que os contratadores “gostariam de assegurar”, apenas 125 se “mostraram dispostos a partir daquela cidade”.^{xiv} Sobre essa “gente de cor” não temos evidências positivas se chegaram mesmo a embarcar para o Brasil. É possível que sim.

Vê-se, com tudo isso, que na categoria de “operários norte-americanos” apresentava-se uma vasta composição étnico-nacional, o que não é de se admirar haja vista a classe operária dos Estados Unidos daquela época ser marcada por recorrentes influxos de estrangeiros que todos os anos chegavam aos portos do país provenientes de diversas regiões

da Europa, e ainda da América Latina e Ásia. Mas também sobre os chamados “cearenses” se revelariam multiplicidades étnicas significativas.

Através da *Relação nominal do pessoal engajado para a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré* sabemos que os “cearenses” que embarcaram no *Purus* provinham de dezenas de diferentes redutos do sertão brasileiro – principalmente do território cearense, mas também de províncias vizinhas e de algumas cidades litorâneas. Trata-se de uma pequena amostragem daquela imensa multidão heterogênea de cerca de 115 mil pobres que se concentrava em Fortaleza durante a seca de 1877-79. Gente mestiça em sua imensa maioria; sabe-se que negros e indígenas estavam igualmente imersos nas aglomerações.

Um retrato dessa diversidade na massa de retirantes pode ser obtido a partir de notícias do jornal *Pedro II* que listam alguns dos retirantes que haviam sofrido ferimentos durante um violento motim ocorrido em Fortaleza no dia 20 de agosto de 1878. Entre as vítimas da violência policial, o *Pedro II* aponta a presença de “pretos”, “pardos”, “caboclos”, “brancos”, “crioulos fulos”.^{xv} Nenhuma dessas vítimas estaria entre os embarcados para a Madeira-Mamoré, pois aquele motim só viria a ocorrer cerca de um mês após a partida dos contratados pela ferrovia, mas seria razoável imaginar que uma composição étnica semelhante encontrava-se entre os seiscentos embarcados no *Purus*. Quanto ao periódico conservador paraense *A Constituição*, na seção *Obituário*, anotava a alta mortalidade de retirantes cearenses que desembarcavam no “portal da Amazônia”, decorrência da carência alimentar e precárias condições das viagens. Ali também se registrava as características raciais e os locais de nascimento dos cearenses, onde se constata uma forte presença de “pardos” e “mulatos” entre os retirantes em óbito.^{xvi}

Tal variedade talvez tenha apresentado obstáculos àquilo que E. P. Thompson chamou de laços de “solidariedade horizontal” de classe (THOMPSON, 2008, p. 61-62).^{xvii} Em grandes centros de construção como ferrovias, canais e reservatórios, para onde afluíam composições de operários diversificadas étnica e nacionalmente, era comum que estranhamentos, tensões, rusgas e conflitos de parte a parte surgissem cotidianamente entre os próprios trabalhadores, contra o que engenheiros e administradores procuravam separar os agrupamentos de trabalhadores por diferentes alojamentos, tarefas e refeitórios a fim de evitar maiores distúrbios (BLEASDALE, 1981; GREENE, 2004; HALL, 1995; LUCASSEN, 2006).

Não existem muitas evidências de comportamento desse tipo para o caso aqui abordado, mas na opinião de Neville Craig, as agitações dos trabalhadores nos canteiros de obra da Madeira-Mamoré iniciaram-se quando os italianos trazidos no vapor *Richmond*, que “em Filadélfia mostraram-se dispostos a trabalhar por qualquer salário que os empreiteiros

lhes oferecessem”, ao chegarem a Santo Antônio perceberam que “os hábeis norte-americanos e irlandeses ganhavam muito mais” e, por isso, “seu descontentamento e indignação logo culminaram em franca revolta” (CRAIG, 1947, pp. 199-200).

Mas o que mais chama atenção nas experiências dos trabalhadores contratados para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1878 é que as fraternidades étnico-nacionais não parecem ter entrado em conflito com os objetivos e solidariedades comuns dos operários no momento de unirem-se para protestar e reivindicar melhores condições no cotidiano de serviço. Já nos primeiros meses após a chegada dos grupos de operários a Santo Antônio, com as primeiras notícias de agitações decorrentes do descontentamento com os salários que não estariam sendo pagos da forma como havia sido acordado no ato da contratação, trabalhadores de diferentes nacionalidades uniam forças para enfrentarem juntos as mentiras, tergiversações e enganações de Thomas Collins que, como visto acima, passaria meses sem honrar os pagamentos de seus trabalhadores. A solidariedade interétnica fica evidente através da leitura de um inquérito policial aberto para investigar a culpa de nove operários presos por terem participado de um protesto junto ao trapiche onde se encontrava atracado o vapor *Richmond* no dia 26 de março. Um tiro foi disparado, houve correria, prisões, e o chefe de polícia da província do Amazonas deslocou-se pessoalmente para o palco do conflito para proceder às averiguações e restaurar a ordem. Entre os presos, lá estavam italianos da Toscana e de Nápoles, norte-americanos de Nova York e Filadélfia e ainda um irlandês, natural de Dublin. Duas testemunhas foram ouvidas e, em seus depoimentos, há uma clara tentativa de isentar de culpa os trabalhadores que apenas teriam agido legitimamente para conseguir com que fossem honrados seus pagamentos. Neal Desmond, um tipógrafo norte-americano de 20 anos de idade, procedente da Filadélfia, quando perguntado sua opinião sobre a intenção que tinham os trabalhadores ao se reunirem à frente do trapiche onde estava atracado o vapor que servia de residência ao engenheiro Thomas Collins, respondeu “que os trabalhadores não tinham intenção alguma de atacar o vapor *Richmond*” e “que nenhum deles dirigiu ameaça ou gesto algum ao mesmo empresário que se pudesse traduzir como ameaça”. James Cornway, outra testemunha, norte-americano da Filadélfia, conduziu suas respostas no mesmo sentido.^{xviii} Esta solidariedade que abraçava irlandeses, italianos e norte-americanos se estenderia ainda aos cearenses que chegariam a Santo Antônio do rio Madeira em outubro daquele ano.

Repertórios de luta

Por serem de origem étnica e nacional diversificada, os trabalhadores da construção da Madeira-Mamoré em 1878 reuniram numa mesma zona de contato um amplo repertório de experiências de luta. Ao desembarcarem no trapiche de Santo Antônio do rio Madeira, já traziam um acúmulo de tensões decorrente de extensas jornadas e longos deslocamentos, onde tiveram de lidar com situações de opressão que lhes faziam ampliar o sentimento de apreensão acerca do que encontrariam pela frente no cotidiano de trabalho. Cada agrupamento tinha sua história para contar e cada experiência poderia ser valiosa nas novas situações compartilhadas. Resta, para ir finalizando nosso texto, apresentar em linhas gerais algo sobre esse leque de referenciais que, através da confluência dos grupos de trabalhadores, reuniu-se em torno dos conflitos e, particularmente, da multifacetada greve de novembro de 1878.

Aqueles provenientes do Ceará, antes mesmo de chegarem a Fortaleza, enfrentaram as difíceis e, muitas vezes, extensas jornadas pelos caminhos entre os sertões e o litoral. As concentrações de retirantes que se formavam em vilas e cidades ameaçavam o mundo dos proprietários de diversas formas, como mostrou Frederico de Castro Neves que aponta para certo “aprendizado” formado a partir de “uma tradição de ações diretas como mecanismo de pressão política” por parte dos retirantes (NEVES, 2000, p. 20). Através de saques, furtos e manifestações públicas, sertanejos tentavam assegurar o socorro oferecido na forma de alimentos para suas famílias. Nas obras e serviços diversos que eram obrigados a contrair em Fortaleza para receberem o auxílio oficial – carregamentos de pedras, pavimentação de ruas ou reformas em prédios públicos – retirantes antagonizavam com policiais, comissários de socorros e chefes de turmas, exercendo pressões por meio de motins e outras ações de massa que formavam um clima geral de medo no cotidiano da seca. Quando embarcaram no *Purus* (estando literalmente “num mesmo barco”), o compartilhamento de espaço e refeições precários levaria à revolta aberta e articulada, inclusive com a emergência de lideranças como o apontador Jacuana sobre quem reclamou Hoonholtz em um de seus ofícios.

Também de um momento de crise viriam os trabalhadores embarcados nos Estados Unidos. Diferentemente daqueles que partiam do sertão brasileiro, porém, estes trabalhadores tinham sua origem imediata num contexto industrial e urbano. Desemprego e rebaixamento de salários – mais do que a direta falta de alimentos – constituíam seu principal drama. A Grande Depressão, forçando muitos construtores de estradas de ferro a aceitarem salários mais baixos ou mesmo criando imensos bolsões de desempregados, desencadearia fortes protestos por parte de uma robusta classe operária num processo que culminaria na grande greve ferroviária

de 1877 e que se alastrou por imensas extensões do país, assumindo feições de insurreição social violenta com destruição de estações, depósitos e caminhos de ferro. É possível que, entre os que foram contratados para a Madeira-Mamoré, houvesse pessoas que haviam participado diretamente daqueles protestos nos EUA (FONER, 1977; STOWELL, 1994; GUTMAN, 1976). Irlandeses e italianos, além de vivenciarem a mesma condição operária dos norte-americanos, como imigrantes já antes haviam enfrentado crises econômicas nos rincões europeus e as dificuldades da travessia do Atlântico. Quanto aos negros, apenas recém-egressos do cativeiro, manifestavam seu receio de serem escravizados num dos últimos países a preservar o regime servil naquela época.^{xix}

Cada grupo, etnia ou nacionalidade traria apreensões e experiências de luta peculiares ao cenário conflituoso da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Houvessem restringido suas lutas às causas dos grupos étnico-nacionais já anteriormente constituídos, dificilmente seus protestos teriam a mesma expressividade que alcançaram ao unirem às suas insatisfações aquelas dos outros grupos operários. Agindo assim, ganharam em termos de poder frente aos engenheiros, impondo-se como uma presença social polimorfa e perigosa.

Os trilhos abandonados no meio da floresta podem mesmo ter sido o túmulo de muitos destes homens, mas também foi um campo onde germinou um ensaio de solidariedade de classe que superou rivalidades nacionais e étnicas e indicou caminhos para que gentes tão diversas elaborassem estratégias e objetivos de luta comuns. Os episódios da construção da ferrovia Madeira-Mamoré podem ser apenas a ponta de um grande *iceberg* que, ainda submerso, encobre outras ações e experiências da formação da classe trabalhadora nas Américas.

Referências Bibliográficas

AMAZONAS. *Fala com que abriu no dia 25 de agosto de 1878 a primeira sessão da 14ª Assembléia Legislativa Provincial do Amazonas o Excelentíssimo Senhor Barão de Maracajú, presidente da província*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1878.

AMAZONAS. *Fala com que o Excelentíssimo Sr. Barão de Maracajú, presidente da província do Amazonas, no dia 29 de abril de 1879, abriu a 2ª sessão da 14ª legislatura da Assembléia Legislativa Provincial*. Manaus: Typ. do Amazonas, 1879.

- BARBOZA, Edson Holanda Lima. “Cabeça chata, testa de macaco”: conexões entre migrantes e escravos fujões, desde o Ceará aos portais da Amazônia (1877-1880). *Projeto História*, nº 42, São Paulo, 2011, p. 391-418.
- BLEASDALE, Ruth. “Class conflict on the canals of Upper Canada in the 1840s.” *Labour/Le Travail*, 7 (Spring 1981), p. 9-39.
- CÂNDIDO, Tyrone Apollo Pontes. *Trem da seca: sertanejos, retirantes e operários, 1877-1880*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2005.
- CEARÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Ceará pelo Excelentíssimo Senhor Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Júnior, por ocasião da instalação da mesma assembléia no dia 9 de outubro de 1863*. Fortaleza: Typographia Cearense, 1863.
- FERREIRA, Manuel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005.
- FONER, Philip S. *The great labor uprising of 1877*. New York: Monad Press, 1977.
- FONER, Eric. *Reconstruction: America’s unfinished revolution, 1863-1877*. New York: Happer & Row, 1988.
- GAULD, Charles A. *The last titan Persival Farquhar: American entrepreneur in Latin America*. *Hispanic American Report*, Stanford: Stanford University, 1964.
- GREENE, Julie. Spaniards on the Silver Roll: labor troubles and liminality in the Panama Canal Zone, 1904-1914. *International Labour and Working-Class History*, 66, Fall 2004, p. 78-98.
- GUTMAN, Herbert. Trouble on the railroads in 1873-1874: prelude to the 1877? In: *Work, culture & society in industrializing America: essays in American working-class and social history*. Oxford: Basil Blackwell, 1976, p. 295-320.
- HALL, David J. The construction worker’s strike on the Canadian Pacific Railway, 1879. *Labour/Le Travail*, 36 (Fall 1995), 11-35.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- LUCASSEN, Jan. The brickmaker’s strikes on the Ganges Canal in 1848-1849. *International Review of Social History*, 51, 2006 (Supplement), p. 47-83.
- NEVES, Frederico de Castro. *A Multidão e história: saques e outras ações de massas no Ceará*. Rio de Janeiro: Relume Dumará; Fortaleza: SECULT, 2000.
- PRATT, Mary Louse. *Olhos do Império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru: EDUSC, 1999.
- SOUZA, Marcio. *Mad Maria*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Editora Marco Zero, 1985.

STOWELL, David O. *Streets, railroads, and the great strike of 1877*. Chicago: The University Chicago Press, 1994.

THOMPSON, E. P. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ⁱ Texto proveniente da cooperação entre dois pesquisadores envolvidos em seus respectivos cursos de doutorado em História Social: Edson Holanda Lima Barboza, da PUC-SP, cuja pesquisa intitula-se *Hidras em movimento: rotas de retirantes, escravos e clandestinos entre a Província do Ceará e as fronteiras norte do Império, 1877-1889*, é bolsista do CNPQ e conta com a orientação da Prof^a. Dr^a. Maria Antonieta Martines Antonacci. Email: edsonludd@hotmail.com. Tyrone Apollo Pontes Cândido tem a orientação do Prof. Dr. Frederico de Castro Neves na UFC, é bolsista da FUNCAP e desenvolve a pesquisa intitulada *Proletários das secas: arranjos e desarranjos nas fronteiras do trabalho*. Email: tyronecandido@gmail.com.

ⁱⁱ Trataremos neste artigo da segunda expedição, de um total de três tentativas de construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Talvez tenha sido esta expedição de 1878 a que menos atenção recebeu dos historiadores, sendo mais bem conhecido o período 1907-1912, de execução financiada pelo empresário norte-americano Percival Farquhar. (FERREIRA, 2005; HARDMAN, 1991; SOUZA, 1985; GAULD, 1964).

ⁱⁱⁱ Ofício de 20/07/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, Arquivo Público do Estado do Ceará (doravante APEC). No decorrer das notas utilizamos as seguintes abreviações. AN: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro; IC: Instituto Histórico do Ceará; LC: Library of Congress; BN: Biblioteca Nacional.

^{iv} *Relação nominal do pessoal engajado para a estrada de ferro Madeira-Mamoré*. Ofício de 24/07/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, APEC.

^v *New York Tribune*, 13/08/1878, LC.

^{vi} Cópia do contrato com a empresa concessionária da Maderia-Mamoré: Ofício de 12/12/1878 e de 20/07/1878 e anexos, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, APEC.

^{vii} *Relação nominal do pessoal engajado para a estrada de ferro Madeira-Mamoré*. Ofício de 24/07/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, APEC.

^{viii} Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, APEC. Na *Relação nominal do pessoal engajado para a estrada de ferro Madeira-Mamoré* o nome do coletor Jacuana foi registrado como o apontador: Inácio de Freitas Jacaúna.

^{ix} Ofício de 17/09/1878, IJJ' 404, Ministério do Império, AN.

^x Ofício de 10/04/1878 e anexos, IJ¹, 195, Série Justiça, AN.

^{xi} Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, APEC.

^{xii} Ofício de 12/12/1878, Fortaleza, caixa 7-A, Socorros Públicos, APEC.

^{xiii} *New York Tribune*, 13/08/1878, LC.

^{xiv} *New York Tribune*, 10/05/1878, LC.

^{xv} *Pedro II*, 29/08/1878, IC. Sobre o motim de 20 de agosto de 1878: (CÂNDIDO, 2005, pp. 76-77).

^{xvi} Levantamento feito nos números do jornal *A Constituição* ao longo do ano de 1878, BN. Para maiores detalhes sobre a composição étnica de retirantes cearenses, especialmente daqueles descendentes de africanos, ver: (BARBOZA, 2011).

^{xvii} Thompson levanta o problema a partir da presença das “solidariedades verticais” presentes nos diferentes ofícios dos artesãos ingleses do século XVIII, mas suas considerações podem perfeitamente servir para se tratar de diferenças étnico-nacionais: “O sentimento de solidariedade de ofício podia ser forte. Mas a suposição de que essa fraternidade de ofício necessariamente entrasse em conflito com objetivos e solidariedades mais amplos é totalmente falsa. (...) O que a consciência de ofício pode inibir são as solidariedades econômicas entre diferentes grupos de produtores contra seus empregadores. Mas se pusermos de lado esse postulado anacrônico, encontraremos entre os trabalhadores e trabalhadoras do século XVIII muitas evidências de solidariedade e consciência horizontais.”

^{xviii} Ofício de 30/04/1878 e anexos, IJ¹, 194, Série Justiça, AN.

^{xix} Numa matéria jornalística intitulada *Afraid to go to Brazil*, registra-se que “o principal obstáculo [para a contratação de negros] parece ser o medo entre os homens de cor de, após chegarem a América do Sul, serem escravizados e compelidos a lá ficarem, ainda que venham a não gostar do lugar e do trabalho.” *New York Tribune* de 10/05/1878, LC. Sobre as vicissitudes da integração política e social dos negros na sociedade norte-americana pós-Guerra Civil: (FONER, 1988).