

# LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL MADEIRA—MAMORÉ Y EL CARIBE INGLÉS: LA PRIMERA INMIGRACIÓN NEGRA LIBRE PARA BRASIL\*

Jones Reis Santos Rodrigues

Doctorando en Historia de América. Universidad Complutense de Madrid  
jjjtorres@hotmail.com

**Vegueta. Número 11. Año 2009 - 2010**  
**Anuario de la Facultad de Geografía e Historia**  
**Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**  
**ISSN 1133-598X. Páginas 89 a 100**

\* Artículo posibilitado por el apoyo del Programa de Becas de Alto Nivel de la Unión Europea para América Latina. Beca nº E07D403751BR.

## RESUMEN

El objetivo fundamental de este artículo es echar luz sobre temas marginados por la historiografía brasileña, en primero lugar nos referimos a las inmigraciones de trabajadores negros libres para Brasil y posteriormente, a la construcción del ferrocarril Madeira – Mamoré. Veremos como ocurrió su construcción y como, a través de él, en 1908 hubo la entrada de la primera inmigración de manos de obra negra libre en pleno desarrollo de la política de blanqueamiento de la población brasileña. Uno de los resultados de las inmigraciones fue la fundación de la ciudad de Porto Velho, capital del Estado de Rondônia, donde todavía hoy se puede encontrar descendientes de los primeros inmigrantes y en especial, de los barbadenses.

## ABSTRACT

The main objective of this paper is to shed light on issues marginalized by the Brazilian historiography, in the first case we refer to the immigration of free black workers to Brazil and then to the railroad Madeira - Mamore. We'll see how construction happened and how, through him, in 1908 was the entry of the first immigration of free black labor hands in full development of the policy of "whitening" the Brazilian population. One of the outcomes of immigration for the construction of the railroad led to the founding of the city of Porto Velho, the capital state of Rondônia, where one can still find descents from the early immigrants and especially, barbadians.

## PALABRAS CLAVE

Inmigración negra libre, ferrocarril Madeira-Mamoré, Porto Velho.

## KEY-WORDS

Free black immigration, railroad Madeira-Mamoré, Porto Velho.

## 1. INTRODUCCIÓN

Al echar un vistazo sobre el título del artículo, sobre todo en la parte la primera inmigración negra libre (asalariada), es probable que se nos parezca raro, y la verdad es que debería ser todo lo contrario. Por las interesantes implicaciones históricas relacionadas al tema, lo más probable es que se trate de un tema ya adoptado por los investigadores brasileños. En realidad, aunque constituya una perspectiva distinta de la que estamos acostumbrados<sup>1</sup>, como es el caso de las investigaciones sobre la esclavitud y todos sus derivados, esta perspectiva del negro esclavo sigue ocupando gran parte de la historiografía de América y de la historia de Brasil.

Sin embargo, queremos llamar la atención al tema de las inmigraciones de negros libres para Brasil y razones para ello no faltan. Si por un lado el tema está ubicado en la confusa transición de Brasil Imperio hacia Brasil República e imbricado en la formación de la identidad nacional brasileña y con el mito de democracia racial, por otro lado supone para Brasil la transición de régimen de trabajo esclavo para asalariado, lo que por sí genera una multitud de otras posibles orbitas de investigaciones (económicas, sociales, culturales, filosóficas, etc.), con todo, aún hoy desconocidos son los trabajos.

La historiografía, sobre todo la brasileña, parece haberse acostumbrado con la esclavitud como el único espacio posible de actuación histórica de la población negra, ya no se sabe se investigar las inmigraciones de negros libres va en contra algún tipo de paradigma historiográfico, del ingenuo desconocimiento sobre estos casos o quizás, resulte del sencillez desinterés por el asunto. Sintomático es el hecho de que los temas de investigación, y luego sus publicaciones, cuando se refieren a migraciones para Brasil se desplazan, focalizan y se repiten en comprender los procesos migratorios europeos del XX, lo que en gran medida impide que se cambie el rumbo para otros actores, para otros procesos.

Una posible respuesta para esta situación sería impulsar estudios de procesos migratorios de negros no esclavizados en Brasil. Sin embargo, es innegable que la historia del hombre y de la mujer negra esté vinculada a la esclavitud y que haya una infinidad de excelentes trabajos, sea cada cual dentro de su propia área de dominio<sup>2</sup>, o de otra forma,

a través de los estudios interdisciplinarios<sup>3</sup>, pero los trabajos en general siguen atrapando la historia de personas negras dentro de los marcos marginalizados de la historiografía<sup>4</sup> cuando hay mucho más que averiguar fuera de los paradigmas<sup>5</sup>, además sin tener que categorizar el negro como un problema cuyo dominio pertenece a la antropología o sociología, negándole su carácter histórico.

De hecho, el presente artículo revela un caso de personas negras que inmigraron, generaron población, cultura y sobre todo, historia. Pretendemos, además de contribuir con la historiográfica, proponer un cambio de perspectiva sobre las inmigraciones negras en Brasil y presentar a los lectores la historia de uno de los más importantes símbolos de modernidad de Brasil Imperio, el ferrocarril Madeira – Mamoré.

## 2. EL FERROCARRIL MADEIRA-MAMORÉ Y LOS ANTECEDENTES DE LA INMIGRACIÓN BARBADENSE

*A história dos que fizeram esses caminhos é uma narrativa repleta de mortes, doenças, fugas, motins frustrados e anônimos. Operários de todos os recantos, nesse revolvimento assombroso de terras, igualavam-se por baixo, na condição de escravos modernos, despossuídos e prontos a perecer em holocausto aos senhores do novo maquinismo. A liberdade, aqui era mais do que aberração: era o sumo da ironia, já que esses exércitos de proletários nômades estavam livres somente para morrer. Da ruína coletiva nasciam fantasmas. Imponderáveis, sem nome nem número definidos. Homens concretos vestiam essas máscaras fúnebres. Logo depois, ninguém mais se lembrava deles. Quantos teriam vindo a essa terra perdida, se tantos pereceram? 'teriam sido avisados que vinham trabalhar em um cemitério'?<sup>6</sup>.*

Construido en el interior del antiguo territorio del Guaporé (actual Rondônia), fronterizo con los estados del Amazonas y de Mato Grosso, en el lado brasileño, y por otro lado, fronterizo con la Bolivia, la construcción de un ferrocarril en plena floresta amazónica a fines del siglo XIX, significaba de hecho, una dura tarea. Más allá de las necesidades prácticas de la existencia de los ferrocarriles, el paradigma de modernidad y la ola modernizadora del siglo XIX y XX hicieron que Brasil, entre otros países, buscarse seguir los pasos de las potencias en desarrollo tecnológico, Gran Bretaña, Francia y Alemania. Para tanto, una de las primeras medidas sería reproducir sus símbolos de modernidad, y entre ellos, la construcción de ferrocarriles.

Basta pensar que en el siglo XIX y XX los ferrocarriles<sup>7</sup> eran motivo de orgullo a

cualquier país del mundo, sería todavía más se llevado a cabo en la Amazonia, lo que lo convertiría en escaparate de modernidad al mundo, además de un intento de desarrollo de la región amazónica<sup>8</sup>. En sus aspectos prácticos, la construcción del ferrocarril Madeira – Mamoré inicialmente tenía el objetivo de sanar problemas que afectaban a Bolivia y a Brasil<sup>9</sup>, *Bolivia e Perú, antes de se constituírem países independentes, faziam parte do território de Charcas ou Alto Perú, na América Espanhola. Em 1825, depois das guerras pela independência, constituiu-se a Bolivia em país separado do Perú. Mas as tradicionais comunicações com o mar, após a separação, ficaram em território peruano (...) nascia, pois, a Bolivia, em condições dramáticas: sem porto de mar, sendo obrigada agora a servir-se dos portos de um país estrangeiro, o Perú*<sup>10</sup>.

En este caso, “la ruta más accesible de Bolivia para el mar sería el río Amazonas: El interior de Bolivia quedaría comunicado al Atlántico a través de Belém do Pará, por los ríos Mamoré y Beni, que son afluentes del río Madeira. La dificultad estaba en la existencia de cascadas en el río Madeira”<sup>11</sup>, que impedían el transporte de los productos bolivianos como azúcar, cacao, charque, cueros, etc.

Veinte años después, Brasil también intentaría utilizar el ferrocarril con interés de exportación<sup>12</sup>.

#### EXPORTACIÓN BRASILEÑA DEL CACHO

En Réis (\$) - (1907 – 1912)

1907 – Café = 453.754:571....	Caucho = 217.504:288
1908 – Café = 368.285:424....	Caucho = 188.357:983
1909 – Café = 533.869:709....	Caucho = 201.939:957
1910 – Café = 385.493:560....	Caucho = 376.971:860

Entretanto, en este momento para el Imperio brasileño el ferrocarril debería servir para, (...) *resolver o problema da navegação do Madeira era reconhecida por todos, tanto bolivianos como brasileiros ou estrangeiros. A guerra do Paraguai veio mostrar aos estadistas brasileiros que Mato Grosso não podia continuar sem comunicações eficientes com o litoral. E surgia, como via mais fácil, a navegação do Madeira ligando o Pará a Mato Grosso. Se a navegação através do Madeira e do Amazonas parecia ser de necessidade vital para o desenvolvimento econômico da Bolívia, com a guerra do Paraguai surgia também para o Brasil, como de importância política e estratégica capital*<sup>13</sup>.

Después de las negociaciones entre los dos gobiernos, se puso en marcha la construcción del ferrocarril. El coronel e ingeniero George Earl Church fue contratado para

dirigir en andamio de los trabajos. En una primera fase hubo tres intentos. El primer fue el de la empresa británica *Public Works* (1871 – 1873), que en un año y medio en la región no logró asentar una viga y muchos de sus trabajadores se murieron por enfermedades como la malaria, fiebre amarilla y también por conflictos con las poblaciones autóctonas, todo eso sumado a las pésimas condiciones de trabajo,

*Não se sabe hoje, quantos homens faleceram no empreendimento malogrado da Public Works, nem, ao menos, quantos lá trabalharam. O que se conhece são as informações da época (...) durante 16 meses de estada no Madeira foi o pessoal da empresa cruelmente dizimando por terríveis enfermidades (...) a Julgar-se pelas notícias da própria época o número de mortos deve ter-se elevado a centenas*<sup>14</sup>.

Tras los sucesos, la empresa abandonó las obras. En seguida, en un segundo momento, fue contratada la empresa estadounidense *Dorsay & Caldwell* (1873 – 1874), que organizó una comitiva para evaluar la situación para después retomar el trabajo. En pocos días, con la muerte de uno de los miembros de la comitiva, sin iniciar las obras, la abandonaron, *O engenheiro Antônio Álvares dos Santos Sousa, da comissão enviada pelo Governo brasileiro para medir terras na região do Madeira, estava em Manaus quando voltaram de Santos Antônio os membros do grupo de Dorsay & Caldwell. Vendo-os transitar de volta para os Estados Unidos, o engenheiro Sousa registrou no seu diário de maneira muito lacônica que ‘regressaram com falta de um, por ter falecido*<sup>15</sup>.

En un tercer momento de esa fase, correspondía a otra empresa estadounidense, la *Phillip & Thomas Collins* (1875 – 1879) realizar el trabajo. Si lograsen construir el ferrocarril, si afirmarían frente a los británicos, que tuvieron su turno con la *Public Works*<sup>16</sup> y fallaron. En 1878 el *Mercedita*, navío estadounidense a vapor, fue enviado, partiendo de los Estados Unidos hacia Brasil, transportando cerca de 700 toneladas de maquinas y materiales, además de 350 toneladas de carbón mineral y 227 tripulantes. Entre ellos estaban trabajadores, operarios especializados, técnicos, ingenieros y médicos. Veamos el reporte del periódico *New York Herald* del 3 de Enero de 1878 sobre la partida de este navío. (...) *Una multitud de 2.000 personas gritaba hurras y despedidas, mientras los pitos sonaban y las banderas eran bajadas en saludos (...). El viaje de este navío representaba un asunto de interés nacional, pues era la primera vez en la historia de este país que una expedición era*

enviada desde los Estados Unidos equipada con dinero, material y conocimiento americanos para ejecutar una gran obra pública en un país extranjero<sup>17</sup>.

En el mismo reportaje podemos observar que la empresa intentó contratar *colored people*, pero la acción del embajador brasileño en Washington, Sr. Borges, impidió las contrataciones, *Uns 70 trabalhadores adicionais teriam seguido com o Mercedita, sendo que o Srs. Collins havia selecionado homens de cor com a certeza de que se adequariam melhor ao clima, se na última hora não houvesse sido recebidas instruções do Sr. Borges, Ministro Brasileiro em Washington, para que essas contratações fossem desfeitas. As antigas leis de escravidão ainda valem no Brasil, impedindo a introdução de trabalhadores negros livres, embora se tenha recebido indicações de que o governo brasileiro se dispunha a dar um jeito nesta situação em especial, ao pelo menos a tentar fazer-lo. É provável que o problema seja resolvido*<sup>18</sup>.

En resumen, no han aceptado la entrada de los trabajadores negros libres en Brasil, y probablemente los reclutadores tuvieron que cancelar los contratos, al parecer ya firmados con estos hombres. Pronto después del *Mercedita* otro vapor fue enviado, el *Metrópolis*, veinte tres días después de la partida del primero. Ese segundo cargaba 246 tripulantes y más 700 toneladas de material. Dentro de las primeras veinte cuatro horas del viaje, una violenta tormenta golpeó el *Metrópolis* contra las costas de Carolina del Norte. En el naufragio murieron 80 personas y el material se perdió<sup>19</sup>. Superado este accidente, la empresa P. & T. Collins mantuvo las obras, pero cuando los funcionarios cumplían seis meses de trabajo y que ganaban el derecho de marcharse, debido a todos los problemas de insalubridad, abandonaban el trabajo. El saldo de esta empresa fue que, entre los 719 inmigrantes extranjeros que fueron a Amazonia, se calcula que cerca de 140 murieron en menos de seis meses<sup>20</sup>. Además de los trabajadores extranjeros, fueron contratados 200 indios bolivianos y 500 cearenses<sup>21</sup>. Entre estos no se hizo registro de los que se murieron<sup>22</sup>. La situación era tan dramática que incluso la propia mujer del coronel George Earl Church<sup>23</sup> enloqueció y fuera llevada a un sanatorio, donde murió. La empresa P. & T. Collins fue a bancarota sin recibir un céntimo y Church perdió todo. Así, en resumen, terminó la primera parte de la historia. Esa dramática situación será uno de los motivos que permitirá la entrada de una inmigración negra a Brasil.

### 3. EL FERROCARRIL Y LA MIGRACIÓN BARBADENES

En esta segunda fase, ya a inicios del siglo XX, para que renaciera la ilusión del ferrocarril en el Brasil Republicano, la antigua y conocida ambición territorial brasileña tuvo un gran y decisivo papel. Él astuto ministro de relaciones exteriores José Maria da Silva Paranhos do Rio Branco, el Barao do Rio Branco, aprovechándose de un incidente territorial entre Bolivia y Brasil<sup>24</sup>, envió un fuerte efectivo militar a la región boliviana fronteriza con Brasil, productora de charque y sobre todo rica en árboles de los que se puede extraer el látex, la materia prima para la producción del caucho, hasta entonces territorio perteneciente a Bolivia pelo *Tratado de Ayacucho* de 1867<sup>25</sup>. A favor de Brasil, la mezcla entre fuerza militar, diplomacia y la alegación del *utis possidetis*<sup>26</sup>, levó el gobierno boliviano de José Manuel Pando a firmar el 17 de noviembre de 1903, el *Tratado de Petrópolis*, cuando se estipuló que, *Os Estados Unidos do Brasil obrigam – se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o porto de Santo Antônio, no rio Madeira, até Guajará Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (Estado do Mato Grosso) chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direitos às mesmas franquias e tarifas*<sup>27</sup>.

Gracias a los pagos de las indemnizaciones de dos millones de libras esterlinas al gobierno boliviano y de 110 mil a la *Bolivian Syndicate*, en compensación Brasil logró expandir su territorio en 142 mil Km, lo que será el Estado brasileño del Acre. De acuerdo con el tratado, un nuevo intento de construir el ferrocarril se pone en marcha. Es entonces que el gobierno brasileño crea la empresa *Madeira Mamoré Railway Company* y vende la concesión a Percival Farquhar<sup>28</sup>, que por su turno, contrata la empresa estadounidense *Robert H. May & Arthur B. Jekyll & Randolph* para construir el ferrocarril.

Para esa tarea, fueron contratados por alguna empresa particular<sup>29</sup> o fueron por su cuenta y riesgo, trabajadores de aproximadamente 40 países, como por ejemplo españoles y antillanos de casi todas las islas del Caribe, portugueses, alemanes, italianos, colombianos, estadounidenses, bolivianos, venezolanos, franceses, rusos, chinos, griegos, austríacos, mexicanos, turcos, árabes, japoneses, hindús, entre muchas otras nacionalidades. La mayor parte de ellos era proveniente de las Antillas y principalmente de la isla de Barbados<sup>30</sup>, puesto que la experiencia de los

antillanos, adquirida en los trabajos realizados en el Canal del Panamá, en el Canal Francés y en los ferrocarriles en expansión en el mundo, sumado al bajo precio de la mano-de-obra, hizo con que, *Muchos obreros (...) fueran absorbidos como mano de obra por empresas en Centro y Suramérica, como fue el caso de Madeira y Mamoré Railway (de capital norteamericano) en el Brasil, la United Fruit Company en Costa Rica, Honduras, Guatemala y la región panameña de Bocas del Toro. Fue el caso también de su importación para los trabajos del Ferrocarril Quito-Guayaquí*<sup>31</sup>.

Respecto a las migraciones de Barbados, el historiador Michael Craton resume algunas de sus razones. (...) *a falta de terras e alternativas de emprego e o sistema de arrendamentos de mão de obra eram tão absolutos que, com o declínio dos lucros da monocultura açucareira, por toda parte os salários estavam abaixo do nível de subsistência e mortes por inanição não eram incomuns. Juntamente com isso havia um sistema de justiça desigual, uma polícia dura, péssimas condições nas prisões e casas de correção e quase nenhum serviço social, salvo um sistema educacional rudimentar, para não falar da completa falta de representação política trabalhadora, numa colônia que se orgulhava de ter o segundo mais antigo sistema de legislação própria do império britânico*<sup>32</sup>.

El historiador Gerardo Maloney quien intenta revela una explicación estructuralista para el fenómeno migratorio de Barbados. *La isla de Barbados, fundada en 1625, había alcanzado, para 1643, una población de 37.000 ingleses, compuesta por grandes cultivadores, por tierras concedidas por el imperio, y de un grupo elevado de siervos blancos, contratados en Gran Bretaña, para trabajar con sus patronos, por lo general, 4 años. Estos siervos recibían una parcela y, terminados sus contratos, se convertían en pequeños productores independientes. Con la introducción del cultivo de la caña, la situación en la isla cambió significativamente, ya que el desarrollo de la industria azucarera requería grandes extensiones de tierras y abundante mano de obra barata. Los holandeses se encargaron de proporcionar la mano de obra esclava, a cambio de azúcar, mediante un sistema de créditos a largo plazo y solamente a los grandes plantadores que ofrecían sólidas garantías. En cambio, el productor independiente, con sus pequeñas parcelas y escaso capital, era empujado fuera de la competencia. Esto dio lugar a la consolidación de la explotación latifundista, que se tradujo en un proceso de desdoblamiento de la isla, ya que los pequeños propietarios se vieron obligados a emigrar a otras islas y regiones. La población esclava*

*aumentó sin embargo. Este auge dura hasta 1685. Decretada posteriormente la abolición de la esclavitud, sin una transformación dentro del sistema latifundista, los negros, ahora libres, no tuvieron otro camino que emigrar o trabajar por un jornal con los plantadores de azúcar. La crisis del azúcar a fines del siglo XIX, y la devastación de algunas islas por fenómenos naturales, aceleró la decisión de la masa negra pauperizada a venir a Panamá para las obras transísmicas, en busca de soluciones a sus graves condiciones sociales*<sup>33</sup>.

La opción de muchos<sup>34</sup> fue migrar a la insalubre región amazónica. En general, los trabajadores llegaban saludables y llenos de ilusiones, sobre todo los europeos que creían tras la construcción, convertirse en dueños de tierras, pero pasados uno o dos meses, los que no habían muerto por las enfermedades tropicales, se convertían en trabajadores enfermos, inútiles o deficientes en su fuerza de trabajo. Fue entonces que a partir de febrero de 1908, la dirección de la compañía envió un grupo de reclutadores estadounidenses a la isla de Barbados y a partir de aquel momento, efectivamente, los primeros inmigrantes negros libres fueron contratados y en seguida, puestos a trabajar en Brasil. Funcionarios del gobierno brasileño que acompañaban la construcción del ferrocarril, no eran favorables a estas contrataciones, pero tuvieron que aceptarlas, porque estaba difícil convencer trabajadores a enfrentar menuda región y su historia.

Paralelamente a esto, para arreglar el problema de falta de manos de obra, la empresa contrató el vapor *Amanda* y embarcó 350 gallegos que habían terminado la construcción de un ferrocarril en Cuba<sup>35</sup>. Por su experiencia y disponibilidad serían hombres que lograrían construir otro ferrocarril, pero ahora en la Amazonia. Sin embargo cuando llegaron a Pará, gallegos oyeron muchas historias sobre la insalubridad y las muertes de las primeras tentativas frustradas, por eso, antes mismo de empezar el trabajo, muchos de ellos partieron para otros tipos de trabajo, como por ejemplo, para la extracción del látex.

Del número total de 350 gallegos, solamente 65 llegaron al lugar de trabajo combinado, Santo Antonio. Las noticias y rumores sobre las condiciones de trabajo en la Amazonía pronto fueron difundidas por el mundo y rápidamente los gobiernos de España, Italia y Portugal prohibieron la migración de sus hombres a este sitio, lo que dificultó todavía más encontrar personas dispuestas a realizar el trabajo. La empresa reaccionó enviando reclutadores a varios rincones del mundo, ellos por su turno hacían una descripción seductora de

la región amazónica, de todo contraria a las informaciones no oficiales. Lo que se pretendía era encontrar operarios en gran cantidad y con la posibilidad de contrataciones regulares para reponer los que se enfermasen y los que murieran. De cualquier manera deberían construir el ferrocarril. Veamos los números oficiales de cuantos fueron contratados (o convencidos) en el exterior para ir a la Amazonia.

NÚMERO DE TRABAJADORES 'IMPORTADOS'  
 INFORME DE LA MADEIRA – MAMORÉ RAILWAY COMPANY  
 (1907 – 1912)

Año 1907	446 Trabajadores
Año 1908	2.450
Año 1909	4.500
Año 1910	6.090
Año 1911	5.664
Año 1912	2.833

Total 21.983 Trabajadores

Fuente: FERREIRA, Manoel, op. cit., 2005, p. 212.

De acuerdo con la *Madeira – Mamoré Railway Company*, (...) *calculase que alrededor de 21.983 trabajadores de diferentes nacionalidades entre los años de 1907 y 1912 [datos relativos a la segunda fase] trabajaron en la construcción del ferrocarril*<sup>66</sup>. Sin embargo, estos son números oficiales. Esta cifra no considera todos los trabajadores involucrados en la construcción del ferrocarril. A él se debe sumar los trabajadores que se fueron por cuenta propia, que trabajaron sin contrato formal, los autónomos y aquellos que estuvieron presentes en otras actividades relacionadas al ferrocarril. Por lo tanto, creemos que el número real estuvo alrededor de treinta mil trabajadores, o sea, un aumento del 50% más de lo que divulgó la empresa, 21.983.

Independiente de la nacionalidad, raza, etnia, o condición migratoria, los trabajadores no imaginaban que figurarían entre los aproximadamente seis miles de muertos que fueron enterrados bajo la floresta que intentaban derribar. Las causas fueron numerosas: un sin número de enfermedades tropicales, ataques indígenas, accidentes y homicidios entre los propios trabajadores, etc. En virtud de esto, de la babel de lenguas y culturas diferentes, de los constantes conflictos culturales, los abandonos, deserciones y bajas en la Amazonia, además de todos los indios que mataron y que murieron y los trabajadores explotados, no es por casualidad que este ferrocarril fue conocido por el *Ferrocarril del Diablo*.

Cuando en 1912 terminan la construcción del ferrocarril, permanecieron en la región los barbadenses<sup>37</sup>, dos años después, en 1914, fue fundada la ciudad de Porto Velho, constituida en este período por alrededor

de mil personas<sup>38</sup>. Simultáneamente a la construcción del ferrocarril, se hicieron pequeños barrios y entre ellos el más grande de todos era el de los barbadenses, llamado de *Barbadian Town*, o también conocido por *Morro do Bode* o *Alto do Bode*<sup>39</sup>. En relación a este nombre<sup>40</sup>, la profesora de la Universidad Federal de Rondônia – UNIR, Berenice Johnson, hija de barbadenses, en entrevista cedida al periódico *Diário da Amazônia*, afirmó que este nombre derivaba de una versión prejuiciosa atribuida a la generación de sus padres, *O preconceito sempre fez parte dos obstáculos surgidos na vida dela. Ela diz que lembra com revolta as versões que considera preconceituosa da origem do nome 'Alto do Bode', local onde nasceu. Ela lembra que, até em versões de escritores conceituados, como Esron de Menezes, houve o 'desrespeito' ao termo. "Alguns chegaram a dizer que a altura do lugar e o odor do suor dos negros que moravam lá inspiraram o nome de 'Alto do Bode'. Mas o que ocorreu é que, o local era realmente alto, mas os nordestinos que também moravam na vila não entediam o inglês barbadiano, mantido como idioma oficial. Daí passaram a chamar as conversas de berreiros, barulho dos bodes. Então surgiu 'Alto do Bode'. Até me admiro que autores tão instruídos tenham escrito versões tão preconceituosas sobre esse nome mesmo tendo acesso aos fatos*<sup>41</sup>.

A despecho de la discriminación, este barrio pasó a abrigar personas de más de veinte nacionalidades, hasta que otros barrios fueran construidos. Las aglomeraciones producidas dentro o fuera del área de concesión de la ferrovía, de las instalaciones portuarias y residenciales de la empresa Madeira – Mamoré originaron la ciudad de Porto Velho. Dicho barrio fue construido en un área cedida por la empresa constructora del ferrocarril, que lo permitió debido a que el número de barbadenses había aumentado considerablemente, y la razón para este aumento, además de reclutaren desde Barbados, fue que la empresa les permitió llevar sus parejas. Esta autorización no fue dada para trabajadores de otras nacionalidades. Hasta entonces vivir con la familia era privilegio solamente de los dirigentes.

Aurélia Banfield, hija de barbadenses, en su entrevista nos habla que sin sus parejas, los hombres volvían a Barbados, abandonaban el servicio, de modo que la empresa para no retrasar la obra, tuvo que permitirselos, (...) *ele [su padre] conheceu mamãe em Manaus, lá se gostaram tiveram um filho, e a mamãe ficou em Manaus, ele veio pra cá, porque naquela época não podia vir mulheres, só vinha homens naquele tempo. Logo no início não tinha mulher aqui. Não traziam mulheres, os*

*trabalhadores eram só homens mesmo. Agora depois que eles viram que os homens não ficavam, com três meses eles iam voltando. Eles resolveram trazer as mulheres*<sup>42</sup>.

En sus primeros sesenta años, Porto Velho tuvo su desarrollo umbilicalmente relacionado a las operaciones del ferrocarril, mientras el caucho presentaba valor comercial significativo hubo crecimiento y desarrollo. En los períodos de desvalorización del caucho, debido a las condiciones del comercio internacional y la inoperancia gubernamental, la ciudad se quedó paralizada, pero pronto retomó el crecimiento económico en otras actividades industriales y de turismo. Por desgracia, muchos de los archivos que hoy podrían ayudar reconstruir la historia de los primeros inmigrantes y de Porto Velho fueron quemados, están abandonados o fueron tirados en el río Madeira – Mamoré por los gobiernos militares de la década de 60, que consideraban al ferrocarril simplemente como un desperdicio de dinero o algo que no debería ser recordado, ya que el caucho no presentaba más valor comercial y poco se utilizaba el ferrocarril, pero creemos que todavía es posible, justo e interesante rescatar del olvido esta historia. El resultado vendrá con las conclusiones de nuestra actual investigación en otro artículo.

#### 4. LA CIUDAD DE PORTO VELHO Y LA MODERNIDAD

Fundada el 02 de octubre de 1914<sup>43</sup>, Porto Velho desde el inicio enseñaba la tendencia de convertirse en ciudad a los moldes de las grandes ciudades industriales (como veremos), a despecho de las adversidades que la naturaleza imponía. Surgió de un movimiento contradictorio pues al nacer, hizo progresivamente desaparecer la ciudad de Santo Antonio<sup>44</sup>, que al contrario de la expectativa fue preterida en 1907 cuando la empresa decidió empezar las obras y construir sus instalaciones en la región que hoy constituye Porto Velho, alegando que en Santo Antonio había falta de espacio, insalubridad y ‘ambiente social negativo’, ya que los que se fijaban no raramente eran adictos a los juegos, el alcohol, la prostitución y etc. Esas distracciones, de acuerdo con la empresa, disminuían la calidad y la prontitud de los servicios<sup>45</sup>. Porto Velho debería ser el opuesto de Santo Antonio, no debería haber nada que perjudicase el trabajo, tendría que ofrecer seguridad y salubridad para mantener los hombres trabajando. El objetivo era construir lo más rápido posible el ferrocarril para, recuperado el capital invertido, seguir lucrando con las ventajas ofrecidas por el gobierno brasileño después de la obra concluida.

Por lo tanto, habría de ser una ciu-

dad moderna, planeada, dividida de manera jerárquica, en espacios de trabajo y espacios privados. Pero al lado de esa organización, nacieron también aglomeraciones contrarias a los objetivos de la Empresa. Progresivamente, las personas que vivían en Santo Antonio se mudaron a Porto Velho y ahí levantaron sus hogares, fuera del espacio de la empresa pero muy cerca, al lado. Entonces anárquicamente, en esa parte de la ciudad, se misturaba las funciones de vivienda, diversión y trabajo, etc., haciendo con que la decisión de la compañía en invertir en modernización fuera responsable por el despoblamiento de Santo Antonio y al mismo tiempo, el poblamiento de Porto Velho.

En el sentido social Santo Antonio se transfirió a Porto Velho, lo que para la empresa significaba problemas, era el caos y la orden muy cercas, separados por el límite físico de una avenida que dividía, de un lado, la organización, los trabajadores o funcionarios, del otro, los habitantes no vinculados a la compañía pero que buscaban supervivir de otras maneras complementares. Condiciones de trabajo, razas y nacionalidades distintas constituirán una ciudad que se comunicaba en diversos idiomas, donde predominaba el inglés y el español<sup>46</sup>, pero también una ciudad encuentro de tradición y modernidad, una mezcla que dio origen a una ciudad de dos caras y con pretensiones cosmopolitas.

Aunque que la empresa tomara medidas para evitar ese descontrol social, como por ejemplo: intentando prohibir la venta de bebidas alcohólicas y la prostitución; mantener la efectividad de la ley con un cuerpo de policiales; controlar la entrada de las embarcaciones que solamente, podrían arribar con el permiso de la empresa; dificultar el acceso a las personas que no trabajasen para ella y etc., para que la ciudad se pareciera con un establecimiento residencial para los ferroviarios<sup>47</sup>.

La población era constituida por una masa heterogénea de nacionalidades, pero esto no era una novedad en Brasil ya que en este periodo ese era su status poblacional, lo curioso era una ciudad en plena floresta amazónica con preocupaciones tan inusitadas. Con el tiempo los moradores fueron se aglutinando, primeramente de acuerdo con sus funciones en la empresa, si eran de hecho empleados, por sus cargos, etc., y también por nacionalidad. El resultado fue que en poco tiempo, para distinguirse, las personas construyeron los barrios, aglutinando personas en torno a esas características. Pero pasados los años, cada vez más hubo una homogeneización de los barrios hasta que para la década de 80 ya no existían distinciones basadas en el trabajo o en la nacionalidad pero si en poder

económico, como ocurre en general en nuestras sociedades actuales.

#### 4. CONSIDERACIONES FINALES

Hemos intentado a través de nuestra investigación visibilizar el tema de las migraciones negras libres. En el caso de Brasil, pese los discurso de democracia racial, hemos podido verificar cuélas fueron las condiciones para que se aceptara una inmigración negra. No es secreto que toda América e incluso Europa, en diferentes grados, experimentó efectos semejantes derivados de las ideologías racistas del siglo XIX y XX y de la esclavitud pero ningún país que conozcamos fue tan disimulado cuanto Brasil.

Desde su origen, siempre tuvo la raza como fuerte elemento a tener en cuenta cuando se trata del acceso o no a oportunidades sociales, pero aún así logró con increíble eficiencia, dentro y fuera de su territorio nacional, cristalizar su imagen de “paraíso racial”.

La historiografía en primer lugar, en general no posee trabajos que tratan el tema de las inmigraciones negras libres y mucho menos que revelan las dificultades derivadas

del “problema insoluble”, el color oscuro de la piel. Con la negativa en hablar sobre eso, conscientes o no, los historiadores contribuyen con la invisibilización de experiencias distintas al de la esclavitud y con eso, contribuyen también con la situación que atrapa y ubica el negro en un único papel histórico, el de esclavo.

Sobre la relación entre la inmigración barbadense y el ferrocarril Madeira – Mamoré, los trabajos publicados en general están direccionados al tema de su construcción y a la crítica o exaltación de la modernidad, [sobre todo en la selva]; en el número de muertos que se produjo, [y no en sus historias] y en las negociaciones políticas [y no en los efectos]. Cuando retratados los inmigrantes, fueron de forma exótica e impersonal, no hubo la preocupación en enseñar su historia y esa forma displicente de concebirla hace con que se constituya simplemente como algo curioso, una anécdota y no historia constitutiva del Brasil, del pueblo brasileño. Conocer casos como este es fundamental para reescribir una historia participativa y en caso de Brasil una realmente multicultural y multirracial.



- <sup>1</sup> La historia de la esclavitud negra ‘legal’ en el Occidente empieza en el año de 1452 cuando el Papa Nicolau concede al rey de Portugal Alfonso V el “... permiso para invadir buscar, capturar y someter los sarracenos y los paganos y cualesquier otros incrédulos y enemigos de Cristo... (...) y reducir sus personas a la perpetua esclavitud”. En 1554 los mismos derechos son extendidos a los reyes españoles. Cfr. SANTOS, DAVID, *A face real da Lei Áurea*. Disponible en la dirección <http://www.adital.org.br/asp2/noticia.asp?idioma=PT&secao=15> [Acceso 05/10/2009].
- <sup>2</sup> Entre otras bibliografías, indicamos: GOULART, Maria, *Escravidão africana no Brasil, das origens à extinção do tráfico*, Ed. Alfa Omega, Rio de Janeiro, 1975; HOLANDA, Sérgio Buarque, *Raízes do Brasil* (5ª. Ed), Rio de Janeiro, 1969; IANNI, Octávio, *Escravidão e Racismo*, São Paulo, HUCITEC, 1978; MOURA, Clóvis, *História do Negro Brasileiro*, São Paulo, Ed. Ática, 1989.
- <sup>3</sup> Recomendamos el reciente trabajo interdisciplinar de Douglas Libby y Eduarda Paiva. LIBBY, Douglas; PAIVA, Eduarda, *A escravidão no Brasil: relações sociais, acordos e conflitos*, São Paulo, Editora moderna, 2005.
- <sup>4</sup> SANTOS, Gislene, *Medos e preconceitos no paraíso: Resumo do livro: Quando o negro ‘virou’ sombra. A produção de uma imagem negativa*. Disponible en el site Forum brasileiro de segurança pública en la dirección <http://www.google.com/url?sa=d&q=http://lasa.international.pitt.edu/lasa2000/gsansos.pdf&usq=afqjcnh8ybg1d3vgn-gap2bgo9w1esa9ga> [Acceso 24/12/2009].
- <sup>5</sup> Se tratando de la región amazónica brasileña, “el número de esclavos introducidos entre 1753 y 1888, o sea, hasta el final de la esclavitud, fue un mínimo de 53 mil, según la investigación de Vergolino y Figueiredo. Los esclavos y esclavas importados del período procedían, preferencialmente, de los siguientes puertos africanos: a) entre 1753 y 1775, de la Guinea portuguesa (Cacheu y Bissau); b) entre 1775 y 1795, coincidiendo con el Indulto do Perdão, disminuye el número de esclavos embarcados en Guinea y se incrementa el de Angola (Luanda, Benguela, Cabinda); y, c) entre 1800 y 1888, de Mozambique a través de la ruta que enlazaba Luanda-Benguela con el Pará. A esta relación cabe añadir el contingente de mano de obra esclava africana procedente del tráfico interno brasileño, especialmente de Rio de Janeiro, Salvador de Bahía, Recife y São Luis do Maranhão”. Cfr. VERGOLINO, Anaísa; FIGUEIREDO, Arthur, 1990. Apud . PEINADO, Jose, “Amazonia Negra” en MANUEL, José Santos; PETIT, Pere *La Amazonia Brasileña en perspectiva histórica* (eds), Ediciones Universidad de Salamanca, 2006, p. 28.
- <sup>6</sup> FOOT, Francisco, *Trem fantasma, a modernidade na selva*, (2ª ed.) São Paulo, Cia das letras, 1988, p. 130
- <sup>7</sup> Inventado en Gran Bretaña y ahí puesto en marcha por primera vez al público en 1802, el ferrocarril rápidamente prevaleció entre otros tipos de transporte terrestre en Europa, pronto sería también notable en América. Debido a las grandes distancias, la gran cantidad de productos naturales para transportar sumado a la poca población existente en aquel entonces y significaban desarrollo y esperanza de mejor vida a todas las poblaciones. En la Península Ibérica el primero ferrocarril fue construido en 1848, la línea Barcelona – Mataró. El segundo fue construido en 1851, haciendo la línea Madrid – Aranjuez. Mientras tanto, el primero ferrocarril español fue construido antes, en 1837 en Cuba, haciendo el camino entre Guines – La Habana. Cfr. DOMINGUES, J. José. “Desarrollo del transporte ferroviario en el mundo, siglo XIX y siglo XX: El caso de estudios, México – Querétaro – Silao – Guadalajara” MINABURO, José Luis (dir.) Tesis doctoral, 153p. Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura. México – DF, 2008. p. 14 – 18.
- <sup>8</sup> “La primera compañía que se organizó para incentivar el desarrollo de la región fue la Companhia do Estanco do Maranhão e Pará (1679 – 1682), aconsejada por Antônio Vieira y financiada por cristianos nuevos portugueses (...). Posteriormente fue creada la Companhia do Comercio do Maranhão que obtuvo el monopolio de las exportaciones desde Maranhão, especialmente el clavo y el cacao, y se comprometió a introducir 10 mil africanos en el Estado a lo largo de un periodo de veinte años [pues en este periodo la riqueza era medida por lo numero de esclavos negros que cada hacienda poseía]. En seguida el Marqués de Pombal en 1755 creó la Companhia Geral de Comércio do Grao-Pará e Maranhão (1755 – 1778), que intentó monopolizar todos los negocios de importación y exportación con la facilidad de estar exentos de impuestos; incluidos también los que afectaban a la introducción de esclavos africanos en la región”. Cfr. en VIERA, Antonio, p. 45 Apud ALONSO, Jose, “La amazonia negra” en MANUEL, Jose; PETIT, Pere (orgs.) *La Amazonia Brasileña en Perspectiva histórica*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2006, p. 26.
- <sup>9</sup> Entre los años de 1907 y 1912 Brasil será el mayor exportador de caucho del mundo y para la exportación se servirá de su ferrocarril. Para valorar la importancia de este producto, basta saber que dividía la atención del gobierno brasileño con el café, producto de exportación por excelencia de Brasil. Cfr. en FERREIRA, Manoel, *A ferrovia do diabo* (8ª ed.), São Paulo, Melhoramentos, 2005, p. 317.
- <sup>10</sup> *Ibidem*, p. 55.
- <sup>11</sup> *Ibidem*, p. 56.
- <sup>12</sup> Entre los años de 1907 y 1912 Brasil fue el mayor exportador de caucho del mundo. Para dimensión la importancia de este producto, basta saber que dividía la atención del gobierno brasileño con el café, producto de exportación por excelencia de Brasil. *Ibidem*, p. 317.
- <sup>13</sup> *Ibidem*, p. 64.

<sup>14</sup> FERREIRA, Manoel, *A ferrovia do diabo* (2ª ed.), São Paulo, Melhoramentos, 1962, p. 88.

<sup>15</sup> *Ibíd*em, p. 90.

<sup>16</sup> SANTOS, Silva, *História da estrada de ferro Madeira – Mamoré*, Porto Velho, Edição Especial do Governo de Rondônia, 2005, p. 09.

<sup>17</sup> SANTILLI, Marcos, *Madeira – Mamoré: Imagem & Memória*, São Paulo, Mundo Cultural Editora LTDA, 1988, p. 11.

<sup>18</sup> *Ibíd*em, p. 11.

<sup>19</sup> FOOT, Francisco, *op. cit.*, 1988, p. 113.

<sup>20</sup> FERREIRA, Manoel, *op. cit.*, 2005, p. 125.

<sup>21</sup> Entre 1877 y 1879 hubo una gran sequía en el nordeste de Brasil que llevó a la muerte millares de sus habitantes, principalmente los del Estado de Ceará (los cearenses). Huyendo de la sequía, se marcharon al norte de Brasil buscando posibilidades de supervivencia y de trabajo. Así se involucraron en la construcción del ferrocarril. Cfr. GAMA, Franciane. “Entre o sertão e a floresta: natureza, cultura e experiências sociais de migrantes cearenses na Amazônia (1889-1916)” en *Revista Brasileira de Historia*, vol. 26, no. 51 Associação Nacional de Historia, São Paulo, 2006, p. 197 – 225. Disponible en <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=26305110> [Acceso 10/04/09].

<sup>22</sup> SANTOS, Silva, *op. cit.*, 2005, p. 45.

<sup>23</sup> Se llevó su mujer a la Amazonia para, de alguna forma, probar que no había peligros en la región, con el objeto de convencer inversores y también trabajadores de que la región no era tan insalubre cuanto se pensaba.

<sup>24</sup> Por la extensión que requiere el tema debido su implicación con la Independencia del Acre (República proclamada por el español Luis Gálvez Rodríguez de Arias), la fiebre del caucho, los intereses de Estados Unidos en la región por medio del Bolivian Syndicate, la ocupación del territorio por brasileños, etc., recomendamos la lectura del excelente artículo de Flavia Lima e Alves, “O Tratado de Petrópolis: Interiorização do conflito de fronteiras” en *Buscalegis Revista On-line*, 2006. Disponible en la dirección <http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/index.php/buscalegis/article/view/22152/21716> [Acceso 05/10/2009].

<sup>25</sup> Entre los artículos que figuraban en Tratado estaba el reconocimiento de la región del caucho para los bolivianos.

<sup>26</sup> Término el latín ‘uti-possidetis ita possideatis’ significa: ‘como poseéis, continuareis poseyendo’. Aplicado como concepto de legitimación en la posesión de tierras.

<sup>27</sup> FERREIRA, Manoel, *op. cit.*, 1962, p. 189.

<sup>28</sup> Percival Farquhar, fue un empresario estadounidense cuya presencia en Suramérica es tema de constantes intrigas. Él nació en una rica familia cuáquera de Pensilvania, completo sus estudios en la Universidad de Yale, uno de los centros de las elites estadounidenses, formándose en ingeniería. Fue vice-presidentes de la Atlantic Coast Electric Railway Co. Y de la Staten Island Electric Railway Co., empresa que controlaba el servicio de bondes en Nova York, fue concesionario de la Madeira-Mamoré Railway Company, además de socio y director de la Compañía de Electricidad de Cuba, socio y vice-presidente de la Guatemala Railway. Exploró negocios en Cuba y América Central. Tuvo ferrocarriles y minas en Rusia y negocio personalmente con Lenin. Información disponible en la dirección <http://www.geocities.com/area51/realms/7805/efmm-percival.htm> [Acceso 01/09/2009].

<sup>29</sup> Por ejemplo, la Madeira – Mamoré Railway Company, empresa creada por el gobierno brasileño para construir el ferrocarril, reclutar todos los funcionarios, fiscalizar el trabajo, etc. La empresa tenía el derecho de contratar otras que la pudieran ayudar en la construcción. Trabajaron para ella: la National Bolivian Navigation y la H. May & Arthur B. Jekyll & Randolph. Cfr. en FERREIRA, Manoel, *op. cit.*, 2005, p. 208.

<sup>30</sup> Isla de colonización inglesa en el Caribe, localizada cerca a Venezuela, en la ruta marítima hacia Brasil. La población es mayoritariamente negra con religión anglicana predominante. En el inicio del siglo XVII, la isla funcionaba como puesto de abastecimiento para los portugueses que la ‘descubrieron’ pero no se interesaron en colonizarla. Posteriormente los británicos también la utilizaron como puerto de abastecimiento y pronto la colonizaron. FERREIRA, Manoel, *op. cit.*, 1962, p. 197.

<sup>31</sup> MALONEY, Gerardo “El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos”. Panamá 1920: cronología de una lucha, Panamá, Biblioteca de la Nacionalidad, 1988, p. 329.

<sup>32</sup> CRATON, Michael, 1995, p. 40 Apud MENEZES, Nilza, *Chá das cinco na floresta*, São Paulo, Ed. Komedi, 1998, p. 13.

<sup>33</sup> MALONEY, Gerardo, *op. cit.*, 1988, p. 326.

<sup>34</sup> Los trabajadores barbadenses contratados por empresas estadounidenses de transportes marítimos entre 1904 y 1912, fueron de aproximadamente 19.900. Cfr. en LEWIS, Lancelot, 1980 Apud MALONEY, Gerardo, *op. cit.*, 1988, p. 325.

<sup>35</sup> De acuerdo con la Doctora Consuelo Naranjo Orovio y Elda Evangelina Gonzáles Martínez, los gallegos que inmigraron para Brasil eran generalmente contratados en Cuba. Cuando su destino era el norte de Brasil fueron a “trabajar en la explotación del caucho, [también] como (...) obreros de la construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré. Cfr. Notas bibliográficas sobre la emigración española a América Latina en el siglo XV: el caso de Cuba y Brasil, por Consuelo Naranjo y Elda Evangelina González (*Revista Española de Investigaciones sociológicas*) p. 215 – 270. Disponible en la dirección electrónica [http://www.reis.cis.es/reisweb/pdf/reis\\_026\\_12.pdf](http://www.reis.cis.es/reisweb/pdf/reis_026_12.pdf), [Acceso 22/12/2009].

<sup>36</sup> Cfr. FERREIRA, op. cit., 2005, p. 301.

<sup>37</sup> Ni todos los antillanos eran barbadenses, pero esta nomenclatura fue utilizada por los involucrados en la construcción y después por la población general, para referirse a todos los inmigrantes negros del Caribe. La razón para ello está en la pronuncia de idiomas extranjeros, el color negro de la piel, pero también es cierto decir, como veremos a través de los datos, que la mayoría de ellos eran necesariamente naturales de la isla barbadense. Se puede conferir la información en la disertación de ROSEANE, Maria, *Inglese Pretos, Barbadianos Negros, Brasileiros Morenos?: Identidades e Memórias*, 2006, 187p. Disertación (Master en Antropología), Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Federal do Pará, Pará, p. 14.

<sup>38</sup> NOGUEIRA, Julio, *A madeira – mamoré*, Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1913, p. 14.

<sup>39</sup> Espacio ocupado, con el permiso de la empresa, por diversos trabajadores del ferrocarril. Fueron sus principales moradores los inmigrantes barbadenses y cearenses. En 1965 dicho morro fue derribado por el 5º Batallón del Ejército, en pleno gobierno militar. Los soldados expulsaron los moradores del morro afirmando que iban hacer una obra, pero no la hicieron. Cfr. en la entrevista de la profesora Berenice Jonhson. RODRIGUES, Eliane. *Hábitos reforçam tradição*. *Diário da Amazônia*, Porto Velho, 27 jun. 2004. *História da Capa*, pág. A – 10.

<sup>40</sup> El nombre Morro o Alto do Bode significa Morro del Cabrito, este nombre en su versión racista, se refiere a un lugar ocupado por personas (barbadenses) que tienen mal olor, huelen como huelen los cabritos.

<sup>41</sup> Cfr. en el mismo reportaje, RODRIGUES, Eliane, op. cit. 2004, p. A – 10.

<sup>42</sup> BANFIELD, Aurélia. Entrevista cedida al Centro de documentación del Estado de Rondônia, Porto-Velho, 14 mayo de 1985. Secretaria del Estado de Cultura, Deportes y Turismo.

<sup>43</sup> Agradezco la contribución del historiador Dante Ribeiro.

<sup>44</sup> Santo Antonio era una ciudad en desarrollo que disfrutaba de una margen tranquila del Rio Madeira, por eso, servía como puesto de recepción de personas y materiales involucrados con la construcción del ferrocarril.

<sup>45</sup> FONSECA, Dante, *Uma cidade à Far West: tradição e modernidade na origem de Porto Velho*, Porto Velho, s/e, 2006.

<sup>46</sup> TOMLISSON, 1989, p. 193 Apud FERREIRA, Manoel, op. cit., 1962, p. 43.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 332.

## BIBLIOGRAFÍA

ALLEN, Rose, “La identidad cultural caribeña desde la perspectiva de las migraciones interregionales: el caso de migración laboral curazoleña a cuba a principios del siglo XX”, en *Revista Brasileira do Caribe*, vol. 3, no. 6, 2003, p. 177 – 198.

BAKHTIN, Mikhail “O discurso na poesia e o discurso no romance” en *Questões de literatura e de estética (A teoria do romance)*. Trad. de Aurora F. Bernadini; et all. (3ª ed.), São Paulo, Unesp, 1993, p. 85 – 106.

BANFIELD, Aurélia. Entrevista cedida al Centro de documentación del Estado de Rondônia, Porto-Velho, 14 mayo de 1985. Secretaria del Estado de Cultura y Deportes y Turismo.

BURGEILE, Odete. *Aspectos Sócio-lingüísticos de uma Comunidade Falante da Língua Inglesa, em Porto Velho-RO*. UFPR, 1989. Dissertação de Mestrado (mimeo)

CRAIG, Neville, *Estrada de Ferro Madeira – Mamoré: História Trágica de uma expedição* (trad. Moacir Vasconcelos), São Paulo, ed. Brasileira, 1947.

DOMINGUES, José. “Desarrollo del transporte ferroviario en el mundo, siglo XIX y siglo XX: El caso de estudios, México – Querétaro – Silao – Guadalajara” MINABURO, José Luis (dir.) Tesis doctoral, 153p. Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura. México – DF, 2008. p. 14 – 18.

FERREIRA, Barros, *O Romance da Madeira – Mamoré*, São Paulo, Clube do livro LTDA, 1963.

FERREIRA, Manoel, *A ferrovia do diabo* (2ª ed.), São Paulo, Melhoramentos, 1962.

Idem, *A ferrovia do diabo* (8ª ed.), São Paulo, Melhoramentos, 2005.

FOOT, Francisco, *Trem fantasma, a modernidade na selva*, (2ª ed.) São Paulo, Cia das letras, 1988.

GAMA, Franciane. “Entre o sertão e a floresta: natureza, cultura e experiências sociais de migrantes cearenses na Amazônia (1889-1916)” en *Revista Brasileira de História*, vol. 26, no. 51. Associação Nacional de História, São Paulo, 2006, p. 197 – 225.

GAZIOLLI, Claudia, “Metáforas e analogias sobre o negro no Brasil” en *Revista eletrônica História em Reflexão*, vol. 1, no.1, 2007, p. 02. Disponible en [http://www.historiaemreflexao.ufgd.edu.br/historiaemreflexao\\_ed1/metaforas.pdf?phpsessid=cabc34226bc72748ecffc11fc8d8e3e1](http://www.historiaemreflexao.ufgd.edu.br/historiaemreflexao_ed1/metaforas.pdf?phpsessid=cabc34226bc72748ecffc11fc8d8e3e1) [Acceso 02/02/2009].

- MALONEY, Gerardo “El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos”. Panamá 1920: cronología de una lucha, Panamá, Biblioteca de la Nacionalidad, 1988.
- MENEZES, Nilza, Chá das cinco na floresta, São Paulo, Ed. Komedi, 1998.
- NOGUEIRA, Julio, A madeira – mamoré, Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1913.
- RODRIGUES, Eliane. Hábitos reforçam tradição. Diário da Amazônia, Porto Velho, 27 jun. 2004. História da Capa, pág. A – 10.
- ROSEANE, Maria, Ingleses Pretos, Barbadianos Negros, Brasileiros Morenos?: Identidades e Memórias, 2006, 187p. Disertación (Master en Antropología), Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Federal do Pará, Pará.
- SANTIAGO, Idelma, “Fronteiras internas da nação brasileira, culturas negras, interdição e sobrevivência” en Revista Brasileira do Caribe, Goiânia, vol. 5, no. 10, 2005, p. 451 – 472.
- SANTILLI, Marcos, Madeira – Mamoré: Imagem & Memória, São Paulo, Mundo Cultural Editora LTDA, 1988.
- SANTOS, Gislene, Medos e preconceitos no paraíso: Resumo do livro: Quando o negro ‘virou’ sombra. A produção de uma imagem negativa’. Disponible en el site Forum brasileiro de segurança publica en la dirección <http://www.google.com/url?sa=d&q=http://lasa.international.pitt.edu/lasa2000/g santos.pdf&usg=afqjcnh8ybg1d3vgn-gap2bgo9w1esa9ga>[acceso 24/03/20].
- SANTOS, Silva, História da estrada de ferro Madeira – Mamoré, Porto Velho, Edição Especial do Governo de Rondônia, 2005.
- SOUZA, Márcio, Mad Maria, Rio de Janeiro, Editora civilização brasileira S.A, 1980.